Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt 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.**

6TE AARGANG

1899.

KJØBENHAVN.

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

1899.

„DANSK SØFARTSTIDENDE".

AARGANG 1899.

INDHOLD.

Side

A.

Aarhus, Ballastforhold i 204
Afmærkningen og Belysningen af Farvandene omkring Thunø og Endelave 293, 320
Ankerliggere, Om Vagthold i 277, 460
Annam, Dampskibet 168
Antwerpen, Kulcertepartier til 429
— , Regler for Losning af Korn i 324
Atlanterhavet, Februarstormene i 119

B.

Ballast, Om Dampskibes 41
Barcelona, Udvejning af Kulladninger i 278
Barkskibet „Eliza"s Forlis 371
Bedre sent end aldrig 336
Belgien, Om Indkrævning af Liggedagspenge i 248
Bersén, Robert, Generalkonsul i Gøteborg 452
„Berth terms", Losning og Demurrage under 8
Betaling til Brandvæsenet for Slukning af Ild ombord . 412
Birkestav, Om Indladning af 249
Bjærgeløn for Bjærgning af dansk Damper „N. G. Petersen" 258
Bjærgeløn mellem Reder og Befragter, Fordeling af . . 438
Bjærgning af et fransk Skibsmandskab, Dampskibet „Nordfarers" 141
Bjærgning, Dampskibet „Omsk" af norsk Brig „Spind" . 149
Brandforsikring, Søforsikring eller 350
Briggen „Petrines" Forlis 43
Britiske Kaptajner for britiske Skibe 294
„Brockenhuus-Schack", den danske Skonnerts Sammenstød med en engelsk Bark 88
Bugserede og det bugserende Skibs Ansvar for Kollisionsskade, Det 430
Bugsering og Lodspenge 13
— , Signaler under 43
„Bulgaria", tysk Dampskib 84
Børskurs, Kjøbenhavns . . . . . i hvert Nr.

C.

Christensen, Poul, Kaptajn 325
„Christiansborg"s Forlis, Dampskibet 276, 286
Cuba og Porto Rico, Nye Tonnageafgifter paa 28

D.

Dampskibe før og nu 389
Dampskibes Manøvrering 168, 194, 275
Dampskibsrederi paa Fanø 79
Dampskibsrederi-Forbund, Dansk 82, 108
Danmarks Handelsflaade 147
— — og Skibsfart i 1898 377
Dansk Forening for international Søret 4
Dansk-Islandsk Fiskeriselskab 122

Dansk Sejlskibsrederi-Forening:

Afdelingen for mindre Skibe: Skrivelse om Losningsforhold i danske Havne 187
Andragende til Rigsdagen angaaende Vagtholdet paa Jyllands Vestkyst 473
Beretning for Aaret 1898 227
Foreningens Stander 4
Generalforsamling i Afdelingen for mindre Skibe . . 46
— i Kredsafdelingen for Fyen . . . 79
Ordinær Generalforsamling 243, 253
Sekretær- og Kassererposten i Afdelingen for mindre Skibe 73
Skrivelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart angaaende Ændringer i Lov om Sønæring . . 357
Demurrage, en interessant Retsafgørelse om 178
— , Engelsk Dom om 391, 477

Side

Domme:

Belgisk Domstol: Om Demurrage. Dampskibsselskabet Heimdal ktr. Firmaet Société Maritime & Commerciale 178
Domstol i De forenede nordamerikanske Stater: Broken Stowage. Ballastlosning paa Karantænepladsen 120
Engelsk Domstol: Bjærgeløn for Bjærgning af en dansk Damper (N. G. Petersen) 258
Dansk Skonnert „Brockenhuus-Schack"s Sammenstød med en engelsk Bark 88
Det bugserede og det bugserende Skibs Ansvar for Kollisionsskade 430
Et Assurancespørgsmaal 195
Et Havarigrosse-Spørgsmaal 276
Fordeling af Bjærgeløn mellem Reder og Befragter 438
Kollision mellem engelsk Dampskib „Clan Macgregor" og dansk Dampskib „Catha y" . . . 409
Kollision mellem engelsk Sejlskib „Cromartyshire og fransk Dampskib „La Bourgogne" 34
Kollision mellem dansk Dampskib „Kronen" og engelsk Dampskib „Blythville" 457
Kollision mellem to Dampskibe 170
Losning af Trælast i London 197, 210, 257
Om Demurrage 391, 477
Om Overliggedagspenge 109
Om utilstrækkelig Kulforsyning 119
Rederens Ansvar for skjulte Mangler 472
Sammenstød mellem dansk Skonnert I. Grønsund og islandsk Trawler „Delanes" 457
Skibets Ansvar, naar det har Tvangslods ombord . 169
Tilbagebetaling af Fragtforskud ved Skibets Forlis 312
Usual Colliery guarantee 429
Fransk Domstol: Ansvar for Last, udlosset i beskadiget Tilstand 186
En Skibsførers Fejl og negligence clause . . . 52, 150
Erstatning for Skade under Bugseringsforsøg . . . 150
Forsikring imod Krigsfare 313
Nægtet Udbetaling af Assurance i Anledning af Kollision mellem to Skibe, foraarsaget ved en ved et af Skibene hæftende Mangel 44
Om Fortolkning af et Certeparti 370
Frederikshavn Søret: Om Vagthold i Ankerliggere 277
Højesteret: Forhyring i Strid med Lov om Forhyringsagenter m. m. 211
Kollision mellem Dampskibene „A. W. Kafemann" og „Innesmoor" 98
Norsk Dampskib „Ulriken" ktr. engelsk Dampskib „Ancient Briton". Kollision 13
Om Bortfragterens Ansvar ifølge Sølovens § 142 294
Om Certepartibestemmelse om Nødhavn under Isforhold 397
Om Godtgørelse for Overliggedage, om Betaling for Losningen 381
Norsk Domstol: Godtgørelse for Overliggedage 477
Svensk Domstol: Forstaaelsen af Udtrykket „Pr. første aabne Vande" 108
Havneafgifter i Gøteborg. Danske Skibe i svensk Kystfart 167
Sø- og Handelsretten: C. K. Hansen som Agent for engelsk Dampskib „Hasland" ktr. Grosserer O. Lund: Fragt af beskadiget Last . 193
Betydningen af en Konnossements-Klausul, der fritager Rederen for Ansvar 194
Forhyring i Strid med Lov om Forhyringsagenter m. m. 170
Forstaaelse af et Certepartis Bestemmelse om Tiden til Indladning 460

Side

Indsmugling af Brændevin i Norge 171
Kollision mellem Dampskibene „Agersøsund“ og „Falken“ 333
Kollision mellem norsk Dampskib „Fremad“ og engelsk Dampskib „Ness“ 246
Kollision mellem norsk Dampskib „Rauma“, Sejlskibet „Ansgar“ og engelsk Dampskib „Penelope“ 159
Kollision mellem norsk Dampskib „Valhalla“ og dansk Dampskib „Perwie“ 334
Kollision mellem norsk Staalbark „Fram“ og svensk Dampskib „Hermes“ 203
Købmand Grønvold ktr. Forsikringsselskabet Ægir: Erstatning for overbordkastet Dækslast 1
Om Bortfragterens Ansvar ifølge Sølovens § 142 . 323
Om Godtgørelse til en Baadsmand for at være forhyret uden at blive antaget til Tjeneste ombord 333
Rederen for Skonnert „Argo“ ktr. en Købmand i Kjøbenhavn: Fragt for Varer, der vare beskadigede under Rejse til Island 15
Rømning og Udeblivelse . . 171, 323, 324, 333, 334, 461
Søassurance paa Varer 450
Vederlag for at slæbe norsk Bark „Sjøfrøken“ af Grund 1
Tysk Domstol: Et Dampskibs Stranding paa Stevns Klint 369
Kollision mellem et Dampskib og en Lægter . . . 16
Skibsførerens Ansvar for en Lækage, hvis Aarsag ikke kunde paavises 324
Dækslast-Lov, den engelske. 309
Dækslast til britiske Havne 311, 352

E.

Efterretninger for Søfarende . . . . . i hvert Nr.
Egidiussen, Fører af Dampskibet „Pregel“ 72
Ermack, Isbryderen. 270
Ertsladninger paa Kontinentet, Udvejning af 479

F.

Fanø, Fra Skibsbyggeriets Glansperiode paa 280
Farvandene omkring Thunø og Endelave, Afmærkningen og Belysningen af 293, 320
Fathommeter, Et 452
Februarstormene i Atlanterhavet 119
Finansloven og Skibsfarten 369
Flinterenden, Afmærkningen af 431
Folmer, H. H., Fører af Skonnert „Sifa“ 83
Forhøjet Forsikringspræmie for Skibe i Fart paa Montreal 301
Fragtforskud ved Skibets Forlis, Tilbagebetaling af . . . 312
Fragtmarkedet . . . . . omtrent i hvert Nr.
Frandsen, Chr., Kaptajn 221
Frankrig, Skibsfartspræmierne i 440
Franske Mæglerkurtage, Den 179, 288, 325
— Sejlskibspræmier. 219
Fraser River 472
Fyrafgift i England, Den forhøjede 172
Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, Aarsberetning 127
„Første aabne Vande, Pr.“ 108

G.

Generalforsamlinger:

Aktieselskabet Dampbaaden Bien 98
— Dampskibet Ask. 133
Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri . . . 106
Dampskibsselskabet af 1896 122
— paa Bornholm 132
Dampskibsselskabet Carl 106
— Cimbria 97
— Dannebrog 122
— Gorm 106
— Heimdal 64, 81
— Inga 81
— Kjøbenhavn 80
— Norden. 64, 81, 97
— Nordsøen. 97
— Skjold 106
Dampskibsselskabet Torm 106
— Union 81, 97
— Urania 121
— Vendila. 106
— Vulkan 106, 403
— Østersøen. 80, 97
Dansk Forening for international Søret 47
Dansk Maskinfabrik og Skibsbyggeri 403
Dansk Navigatør-Forening 61
Dansk Sejlskibsrederi-Forening 243, 253
Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe 46
Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Fyen 79
Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874. 71
Den frivillige Understøttelses-Forening for Enker i Nordby 107
Det dansk-russiske Dampskibsselskab. 122
Det forenede Dampskibsselskab 131, 142
Det Helsingørske Dampskibsselskab 108
Dragør Skibsfører- og Skibsreder-Forening 47
Enkekassen i Sønderho 150
Fanø Bombebøsse 107
— Skibsreder Forening 52
— Skibsrederi 132
Foreningen til Søfartens Fremme 150
Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri 402
Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft. 121
— Skipper-Forening 80
Kolding gensidige Søassurance-Kasse 63
— Sømands-Forening 63
Marstal nye Sømandskasse 47
— Skipper-Forening. 62
Nordby Skibsforsikrings-Forening 26
Svendborg Søassurance 106
— Toldsteds Forsikrings-Forening 63
Sydfyenske Dampskibsselskab. 150
Søassurance-Foreningen „Marstal“ 45
— „Ærø“ 63
Sømands-Foreningen 107
Understøttelseskassen for Sønderho Sogn 133
Vejle Sømands-Forening 80
Grangemouth, Fragtslutning fra 270
Grosserer-Societetet, Responsa, afgivne af 389
Gøteborg, Havneafgifter i. 167
— , Mønstringsforhold i 247

H.

Hagen, C. G., Dansk Vicekonsul i Pillau 65
Handelsdepartement, Et 439
Hansen, H. E., Kaptajn. 359
Hanstholm Fyr og Ryvingen Fyr 371
Harboe, Johan Jørgen Bojesen, Kaptajn 210, 391
Havarier, Ugens . . . . . omtrent i hvert Nr.
Havarigrosse-Spørgsmaal for en engelsk Domstol 276
Helweg, H. T., Kaptajn, Skibsreder 246
Hjemrejse for fremmede Søfolk. 96
Horsens Havn, Losning i. 236
Hull, Ladning og Losning i. 311
Hvad forstaas ved en „good and approved Bill“ 300
Hvorfor sendtes Styrmændene ud af Kahytten 103
Hyre under Rejsen, Udbetaling af 331
Hyreforskud, Forbud i Nordamerika mod Udbetaling af 98, 259

J.

Jensen, Harald, Kaptajn 432
Ingerslev, J., Kaptajn 70
International Søret 248
Johansen, R., Fører af Dampskibet Sct. Knud 47
Island, Fra 130, 152, 187, 198, 213, 249, 265, 287, 312, 382, 402
Ismay, Mr. Thomas H. 441
Issefjorden, Lodsforhold i 95, 148
Jul ombord 471

K.

„Kaiserin Maria Theresias“ Grundstødning, Den tyske Ocean-Damper 362, 370

Side

Kings Lynn, Forholdene i 44, 83
Kjøbenhavns Havn, Nye Havnetakster i 308
Kollision i Kiels Havn, En 96
Kollisionen mellem Dampskibene „Clan Macgregor“ og „Cathay“ 409
Kollissioner 437
Kollisionssagen „Valhalla“ ktr. „Perwie“ 369, 399
Kollisionssager efter engelsk Ret, Rederens Ansvar i . . 322
Kollisionsskade, Om Ophævelse af Rederiets Ansvar for 349
Kommissionen, Søfarts- 427
Kompasserne i Jærnskibe 3, 24
Konsulatafgifter, Tilbagebetaling af 83
Konsulatafgifterne 36, 358
— i Sverige 319
„Kontrakt“, En mærkelig 421
Kortsynethed 53
Kraemer, Carl Victor, Kaptajn 3
Krigsfare, Forsikring imod 313
Kronens Forlis, Dampskibet 457
Kronstadt, Den nye Lodsanordning i 212
— , Lodsning ved 153
Krydstoldvæsenet 87, 209
Kul som Krigskontrabande 452
Kulcertepartier til Antwerpen 429
Kulforsyning, Utilstrækkelig, Engelsk Dom om 119
Kulladninger i Barcelona, Udvejning af 278
Kutymer 64

L.

„La Bourgognes Forlis 34
Ladeklar, Naar kan et Skib meldes 302, 311
Ladning, En farlig 140
Lanterneføring, Forslag til en forbedret 14, 139, 219, 319, 412, 461
Liggedagspenge i Belgien, Om Indkrævning af 248
Literatur:
Aarbog for den danske Fiskerflaade 45
Den danske Havne-Lods 332
Den danske Lods 204
Den danske Søret. Forelæsninger af Professor, Dr. jur. Viggo Bentzon 70
M. M. Lund: En fremmed Fugl 397
Grundrids af Læren om Ebbe og Flod. Ved I. A. D. Jensen, Navigationsdirektør 235
Nautisk Almanak for 1900. Udgivet af Navigationsdirektør J. A. D. Jensen 325
Nautisk Meteorologi. Af Adam Paulsen 397
Om Søforklaringer og Søforhør efter den danske Lovgivning. Af Overretssagfører C. A. Olsen . . 128
Samling af Registrerings-Bestemmelser for danske Fiskerfartøjer 478
Fr. Opffer: Sangbog for Hæren og Flaaden . . . 399
The Shipowners technical Code Book 397
Tidsskrift for Søvæsen 44, 142
Turnbulls Dock and Port Charges for the United Kingdom 431
Lloyds Signalstationer 279
Lodsanordning i Kronstadt, Den nye 212
Lodsfartøjers Lanterner, Danske, Kgl. Resolution om . . 188
Lodsforhold i Issefjorden 95, 148
Lodsning ved Kronstadt 153
Lodsningen i vore Farvande 370
Lodspenge, Bugsering og 13
Lodspligten paa Themsen 104
London, Losning af Trælast i 197, 210, 257
Losning af Kul i Masnedsund 361
Losningen i danske Havne 69, 187, 205

M.

Majsladninger, Om Konservering af 331
Manglen paa Styrmænd til Sejlskibene, Hvad bør der gøres for at afhjælpe 51, 60, 77, 105, 115
Manøvrering, Dampskibes 168, 194, 275
Markussen, M. H., Fører af Dampskibet „Rut“ 90
Masnedsund, Losning af Kul i 361
Missisippi-Floden og New-Orleans Farten 147, 263
Mogensen, P., fhv. Skibsfører 72
Mohegans Forlis, Undersøgelsen af Dampskibet 5
Montreal, Forhøjet Forsikringspræmie for Skibe i Fart paa 301
Mæglerkurtage, Den franske 179, 288, 325

N.

Naar kan et Skib meldes ladeklar 302, 311
Navigationsskolen og Skibsførerne 2
Navigationsundervisning i Tyskland 171
New-Orleans Farten, Missisippi-Floden og 147, 263
Nexø Havn 458, 471
Nord-Østersø-Kanalen 324
„Nordfarers“ Bjærgning af et fransk Skibsmandskab, Dampskibet 141
Nordisk-Skibsreder-Forening 177
Nordqvarken, Besejlingen af 308
Normann, Carl Otto Emil, Kommandør, Fhv. Direktør for Det forenede Dampskibsselskab 90
Nybygninger, Køb og Salg . . . . . omtrent i hvert Nr.
Nød- og Tilflugtshavne 458
Nølcke, Ernst, Hovedkasserer hos Firmaet Hecksher Søn 143

O.

„Oceanic“, White Star Liniens nye Damper, Verdens største Skib 21
Odense, Søvejen til 214
Ommønstring, Den aarlige 95
Orkaner i tropiske Farvande 275
Overbordkastning af Dækslast 409
Overliggedage, Norsk Dom om Godtgørelse for 477
Oversøiske Pladser, Fra. En farlig Ladning 140
Oxø Signalstation, Meldinger fra 172

P.

Para i Brasilien 72
„Paris“, Den amerikanske Pakets Stranding paa „the Manacles“ 194, 264
Pensionssagen 419, 420, 428, 449
Permambuco, Fra 108
Personalia . . . . . omtrent i hvert Nr.
Petersen, F. Kaptajn 276
Petersen, Jens, Kaptajn 300
Petersen, Ivar Frederik Christian, Kaptajn 471, 479
Polititjenesten i danske Farvande 88
Port Natal 171
Prikkeafgiften 390, 401, 414
Præmie for Apparat til Redning af Menneskeliv 382

R.

Rasmussen, Rudolf, Kaptajn 235
Rederens Ansvar for Sammenstød 77, 361
— for skjulte Mangler 472
— i Kollisionssager efter engelsk Ret . . 322
Rederiets Ansvar for Kollisionsskade, Om Ophævelse af 349
Redning af Menneskeliv, Præmie for Apparat til 382
Retspleje-Reformen 129
Rigsdagen, Fra 36
Rungs Universalbatometer 341, 403
Ruslands Skibsfart, Udviklingen af 209
Russiske Kystfart, Den 326
Ryvingen Fyr, Hanstholm Fyr og 371

S.

Sammenstød, Rederens Ansvar for 77, 361
St. Petersborg, Betaling af Fragt til a/vista Kurs . . . 188
Santos til Taltal, En hurtig Rejse fra 359
Seaham Harbour 152
Sejlskibenes Fremtid 185
Sejlskibsførernes Organisation 195
Sejlskibspræmier, Franske 219
Sejlskibsrejser, Hurtige 154
Selvantænding af Kul- og Bomuldsladninger 302
Signaler under Bugsering 43
Signalstationerne 71, 89
— , Brugen af 25
Skibsbyggeriets Glansperiode paa Fanø, Fra 280
Skibsbygning i England 169

Side

Skibsefterretninger . . . . . i hvert Nr.
Skibsfartens Udvikling 360
Skibsfartspræmierne i Frankrig 440
Skibsfører-Forening af 1874, Den almindelige danske . . 467
Skibsfører-Møde 27
Skibsførerne, Navigationsskolen og 2
Skonnerten „Annas" Forlis 25
Skrueaksler, Brud paa 431
Sleepers som Dækslast 285
Slukning af Ild ombord, Betaling til Brandvæsenet for 412
Spanske Havne, Toldeftersyn af Skibsproviant i. 312
Spisereglementet og Dampskibsfarten. 440
Sprængstoffer, Fragt for Transport af 178
Spørgsmaal og Svar . 47, 71, 151, 180, 198, 259, 301, 309, 332, 401, 431, 438
Staten og Skibsfarten 41, 54
Statssubvention til Skibsfarten 36
„Stellas" Undergang, Dampskibet 139
Stettin, Advarsel for Søfolk i. 151
Strandinger, Om 82
Strejkebevægelser i England 320, 337
Styreledninger, Moderne 335
Styrmænd til Sejlskibene, Hvad bør der gøres for at afhjælpe Manglen paa 51, 60, 77, 105, 115, 160, 236
Styrmændene og Sejlskibsflaaden 357, 447
Styrmændenes Lønninger 370
Svarrer, Hans Nielsen, Kaptajn 83
Svendborg Havn, Indsejlingen til 286
Svensk Kystfart Danske Skibe i 167
Svenske Skibsfarts Udvikling, Den 307
Sænkeror til hurtig Manøvrering i Skibe 295
Sø- og Handelsretsdomme . . . . . se Domme
Søfarts-Kommissionen 427
Søforklaringer og Søforhør, Om 128, 149
Søforsikring eller Brandforsikring 350
Sømandsbibliotek for Danmark 362
Sømandsdaad, En. 381
Sømandsstrejken 153, 161, 167, 214, 410
Sømænds Uddannelse. 478
Sømændenes Jul 413
Søret, Dansk Forening for international 4
Søretsmøde i London, Det internationale 263, 269
Søulykker i 1897 33
Søvejsreglernes § 16 459

Side

T.

Themsen, Lodspligten paa 104
Thyborøn-Kanalen 141
Til Overvejelse. 34
Tilbagebetaling af Fragtforskud ved Skibets Forlis . . . 312
Toldeftersyn af Skibsproviant i spanske Havne 312
Toldvæsenet og Skibsfarten. 23
Tramp i Ballast, En 412
Tre Aars Dampskibsfart 335
Tristan da Cunha 109
Trælast, Losning af, i London. 197, 210, 257
Tvangslods ombord, Skibets Ansvar, naar det har. . . 169
Tyske Dampskibsruter paa Østasien og Australien, Understøttelse af de 108
Tyske Handelsflaade, Udviklingen af den 130

U.

Udbetaling af Hyre under Rejsen. 331
Udtrykket &/or. 285
Ulykkesforsikring for Skibsfarten 400
Universalbatometer, Rungs 341
Usual Colliery guarantee 429

V.

Vagthold i Ankerliggere 277, 460
Vagtholdet paa Jyllands Vestkyst. 473
„Valkyrien", Krydserkorvetten 380
Verdens største Skib 21
Vindens Indflydelse paa Dampskibes Fart 299
Voldgiftskendelse i en Kollisionssag, Den kjøbenhavnske Voldgift i Kollisionssager: Kollision mellem Dampskibene „Skandinavien" og „Elisabeth" 59

W.

Warrer, Johannes Jacob, Kaptajn 380
Wasa, Om Indsejlingen til 264
Westrup, H., Fuldmægtig i Det forenede Dampskibsselskab 133
„Woolers" Forlis, Dampskibet 293
Wreck Abstract 279

Ø.

Østasiatiske Kompagni, Det 197
Østersøen og Sortehavet, Den projekterede Kanal mellem 361

Illustrationer.

Side

Arboe, H. F., Kaptajn 467
Borg, C., Kaptajn 469
Breininger, I., Kaptajn 469
Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Stander 4
Eberth, C., Kaptajn 467
Fenger, I. W., Kaptajn 469
Frandsen, Chr., Kaptajn 221
Hansen, H. E., Kaptajn. 359, 467
Harboe, I. I. B., Kaptajn 210
Helweg, H. T., Kaptajn, Skibsreder 246
Holm, Jacob, Kaptajn 469
Jans, C. C., Kaptajn 467
Jeppesen, H. N., Kaptajn. 467

Side

Ingerslev, J., Kaptajn 70
Kraemer, Carl Victor, Kaptajn 3
Larsen, J., Kaptajn. 469
Mathiesen, A. J., Kaptajn. 469
Møller, C. W., Kaptajn 469
Petersen, F., Kaptajn. 276
Petersen, H. W., Kaptajn. 469
Petersen, Jens, Kaptajn, ... 300
Rasmussen, Rudolf, Kaptajn 235
Schmidt, P. P., Kaptajn. 467
Torm, D., Kaptajn 469
Warrer, Johannes Jacob, Kaptajn. 380

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 1. Kjøbenhavn, Torsdag den 5. Januar 1899. 6. Aarg.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

Forlang altid
Otto Mønsteds
Margarine
Specielt præpareret for Skibsbrug.
Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet
Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabriken
OTTO MØNSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON.

J. H. Fechtenburg & Co.,
St. Thomas,
anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering henhørende.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe, Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus.
Incasso over **hele Danmark.**

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

M. Christiansen
M. Christiansen,
Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.
John Hintzes Enke

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

B. HANSEN.
CEMENTFABRIKEN CIMBRIA.
Anbefaler sig som Befragter og Klarerer til de ærede Skibsførere.
TELEGRAMADR.: HANSEN. TELEFON 21.

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.

HAMBURG

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

W. B. Dick & Co. Ld.

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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, 1. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen. Ø. Telefon 35.

Det Skandinaviske Selskab
i Hamburg.

Lokalet, beliggende i Königsstrasse 14, II., er aabent hver Dag fra 11 Form. til 12 Aften.

Læsebordet er forsynet med samtlige Hovedstadsaviser samt et større Antal Provinsblade (ca. 50 Stkr.) Endvidere forefindes Billard og Musikværelse.

Samtlige Lokaler stilles til Disposition for vore ærede tilrejsende Landsmænd, og vil et eventuelt Besøg altid være os velkomment.

Besøgende have fri Adgang i 14 Dage.

Bestyrelsen.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING
FOR
ASSURANCE & HAVARISAGER.

Bitumastic Præparater

fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** i Skibe.
Giver en smuk, sort Farve; kan ikke skalle af, revner ikke, da det udvider sig med Metallet.
Anvendes af **Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften** samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.
Eneforhandler for Danmark:
AXEL PRIOR,
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

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

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet
elegante Uniformshuer.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.
Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:
Frederiksberggade Nr. 1.
Telefon 3669.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6, 3.
Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.
SØLVMEDAILLE I MALMØ OG STOCKHOLM.
FOR LANTERNER.

Frederik Preisler.
1½ à 3 Kr.
13 Kjøbmagergade 13.

Ny Carlsberg Øl.

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

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

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. I" og **„Nore"** i Farten
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Sø- og Handelsretsdomme*).

Dom i S. S. $^{7}/_{1898}$, afsagt 12. Decbr. 1898 En Ladning Træ med Skonnert „Elin“ fra Finland til Rødvig var forsikret i Forsikringsselskabet „Ægir“ i Stockholm gennem dettes herværende Generalagent. Forsikringen var afsluttet i Henhold til Konventionen af 2den April 1850 og en trykt Police, i hvilken blandt andet stod, at Dækslasten var forsikret imod Overbordskyllen og Overbordkastning og at Havarigrosse skulde afgøres efter lovlig Dispache. „Elin“ ankom udfor Rødvig den 4de Novbr. 1897, men kom her paa Grund og maatte for at komme af kaste den største Del af Dækslasten overbord samt antage en Svitzer-Damper til Assistance. Af Dækslasten gik tabt en mindre Del, hvis Værdi inkl. Avance er ansat til Kr. 216.01, medens en større Del, ansat inkl. Avance til Kr. 2481.75, drev ind paa Stranden og bjærgedes af Folk fra Land. Modtageren, Købmand Grønvold, lod det inddrevne optælle og betalte herfor 30 Kr. Grønvold har nu under nærværende Sag paastaaet sig betalt af Selskabet nævnte 3 Beløb, ialt Kr. 2,727.76 med Renter fra Stævningen, og under Sagen er følgende fremkommet:

Efter at Underretning om Havariet var tilstillet „Ægirs“ herværende Generalagent og af ham henvist til Ægirs herværende Havariagenter, sendte disse en med Fuldmagt forsynet Ekspert til Rødvig. Denne lader den 11te Novbr. udmelde Synsforretning, ved hvilken Skaden paa den indbjærgede Trælast ansættes til $33^{1}/_{3}$ %, og retter en Anmodning til Herredskontoret om at den inddrevne Last maatte udleveres „Ægir“ mod Betaling af de med Bjærgning forbundne Omkostninger, og at Bjærgelønnen maa blive fastsat af Herredskontoret Grønvold gaar ind paa at overtage Ladningen mod en Erstatning af $33^{1}/_{3}$ % pr. Skade, idet nærmere Meddelelse fra Havariagenterne i Kjøbenhavn afventes. Endvidere betaler Grønvold efter at have talt med Eksperten Fragt for det udlossede til „Elin“s Fører og „Elin“ afsejler. Der finder imidlertid nu længere Forhandlinger Sted mellem Rederiet, Kaskoassurandørerne og Ladningsassurandørernes Havariagenter vedrørende Ladningens Værdi og Bjærgelønnen til Svitzers, og den 20de Novbr. meddeler Grønvold, at han nu ikke kan gaa ind paa at overtage Ladningen mod at faa betalt en Beskadigelse af $33^{1}/_{3}$ %, idet Forudsætningen herfor var, at han havde faaet Dispositionsret straks; han betragter sig som løst fra Aftalen og venter nærmere Afgørelse. Assurandørernes Havariagenter hævder herimod, at Grønvold selv skal sørge for sin Ladning; det er en Misforstaaelse, naar Herredskontoret har stillet denne til deres Disposition, Ladningen er ankommen til Bestemmelsesstedet og kan ikke abandonneres. Herimod gør Grønvold gældende, at Ladningen ikke er kommet til Bestemmelsesstedet, den er overtaget af det offentlige; da Assurandørerne ikke vil frigøre Ladningen, vil han ikke modtage den, men have Erstatning for hele den opdrevne Last. Den 18. Decbr. tilbagekalder Eksperten sin tidligere Anmodning til Herredskontoret om Frigørelse af Lasten. Denne skal senere være solgt, og Provenuet bero hos det offentlige. I sin Dom udtaler Retten, at der ikke kan gives Indstævnte („Ægir“ og dets Agenter) Ret i, at den omtalte Dækslast var ankommet til Bestemmelsesstedet, hvilket vilde staa i Strid med den fra det offentliges Side uden Indsigelse stedfundne Optræden, jfr. Strandingslov af 10. April 1895, nemlig §§ 8, 11 og 12. Der var dernæst ingen Tvivl om, at den til Rødvig udsendte Ekspert ifølge sin Fuldmagt maatte handle og tage Beslutning med forpligtende Virkning for „Ægir“s Havariagenter paa „Ægir“s Vegne, jfr. Konventionen § 165, 187, Sølov § 245, 246. — Derpaa tyder ogsaa hans Begæring om Synsforretning og Anmodning til Herredskontoret om Udlevering. Det kan ikke falde Sagsøgeren til Last, at han efter at have alt med Eksperten betalte Skibsføreren Fragt, lige saa lidt som det under nærværende Sag kan komme ham til Skade, at „Elin“ afsejlede uden at der var stillet Sikkerhed for Havaribidrag, jfr. Sølov § 214, 217, 250 2det Stk, men det maa falde Indstævnte til Last, at Grønvold paa Grund af deres Optræden ikke har kunnet faa den i Land drevne Dækslast i behørig Tid, selv om han havde villet betale Udgifterne derpaa, hvad han efter Aftale med Eksperten ikke var pligtig til.

Indstævnte, Forsikringsselskabet „Ægir“ med dets herværende Generalagent, dømtes derfor til at betale Købmand Grønvold det paastaaede Beløb, Kr. 2,727.76, med Renter fra Stævningens Dato, og i Sagsomkostninger Kr. 150.

Dom i S. S. Nr. $^{38}/_{1898}$, afsagt den 31. Decbr. 1898. Barken „Sjøfrøken“ af Tvedestrand, paa Rejse fra England til Madnedsund med en Ladning Kul, kom den 6te April 1898 paa Grund paa den vestligste af Staalgrundene Syd for Omø Tofte. Vinden var vestlig med stiv Kuling, og Skibet kom til at staa fast paa Grunden. Lodsbaaden fra Raagø kom ud og assisterede med at føre et Anker ud agter, og senere kom Galeasen „Freya“, der var i Ballast, og tilbød sin Assistance. Det besluttedes da at losse Kul over i „Freya“, hvormed man var beskæftiget fra Kl. 5—8 Aften og fra Kl. 4—9 Morgen. Barken lettedes herved saa meget, at den kunde hives af, men for at faa den ud paa mere dybt Vand. tilkaldte Lodsen en ham bekendt Bugserbaad, der just passerede, og fik den til for en Betaling af 10 Kr. eller noget mere at hjælpe til. Medens Folkene i Lodsbaaden nu toge bort, blev Lodsen ombord i Barken, der sammen med „Freya“ paa Grund af Vindstille maatte blive liggende til den 11te April. Den 12te indkom begge Skibe til Masnedsund, hvor „Freya“ lossede Kullene.

Det var blevet vedtaget at lade Sø- og Handelsretten afgøre Bjærgelønnen, hvorfor Lodsen og hans Folk samt Galeasens Fører anlagde Sag og paastod sig tilkendt hver 1500 Kr., subsidiært et af Retten fastsat Beløb med Rente fra Stævningen. medens Indstævnte, Sjøfrøkens Fører, Kapt. Lydersen, paastod sig frikendt mod at betale først nævnte 125 Kr. og sidst nævnte 275 Kr., subsidiært et af Retten fastsat Beløb. Barken var ansat til en Værdi af Kr. 6,000, Ladningens Værdi var Kr. 3,057 og Fragtens Beløb Kr. 2,003.

Under Proceduren havde der navnlig været Tvivl om, hvorvidt Barken, Lodsbaaden eller Galeasen havde været udsatte for Fare, og om der havde foreligget et egentligt Bjærgningsarbejde eller ikke, men der opnaaedes Enighed om, at Betalingen blev at fastsætte af Retten, uden Hensyn til, om dette maatte antages eller ej.

Retten fandt herefter ingen Anledning til nærmere at gaa ind paa Spørgsmaalet om, hvorvidt et egentligt Bjærgningsarbejde havde foreligget eller ej, men skønnede efter Omstændighederne, at der burde tillægges Lodsen og hans Folk Kr. 400, Galeasens Fører Kr. 800 med Renter fra Stævningens Dato. Omkostningerne hævedes.

V. M.

---

*) Under denne Rubrik meddeles alle af Sø- og Handelsretten i dens Egenskab af Søret afsagte Domme.

Navigationsskolen og Skibsførerne.

Der var en Tid, for omtrent en Menneskealder siden, hvor der var frit Slag til Skibsførerne. Enhver, der, for at bruge et nautisk Udtryk, havde sejlet halvanden Eftermiddag i et Koffardiskib, mente selvfølgelig, at han forstod Sagerne meget bedre end Skibsføreren, og det manglede da heller ikke paa Kritik, ligefra Maaden, hvorpaa man skulde føre et Skib, indtil Maaden, hvorpaa man skulde behandle en Skibsdreng*). Og d'Hrr. havde frit Slag, thi der var ingen, der tog til Genmæle. Det laa nu den Gang ikke for Skibsførerne at skrive Avisartikler.

Dette Forhold har imidlertid nu fuldstændig forandret sig. Skibsførerne have indset Nødvendigheden af at slutte sig sammen og forsvare sig, naar de bliver angrebne; de have Organer, der staa til deres Disposition i saa Henseende, og de raade endelig over et tilstrækkeligt Antal habile Penne for, naar det gøres fornødent, at værge Standen mod uberettigede Angreb, og nogle af dem ere endeligt saa uafhængigt stillede, at de ikke behøve at skrive anonymt, men kunne skrive med Navns Underskrift.

Man kan derfor være sikker paa, at ethvert saadant uberettiget Angreb vil blive mødt med en energisk Protest.

Disse Betragtninger paatrængte mig ved at læse Hr. Navigationsskole-Forstander Neergaards Udtalelser om Kompasserne i Jærnskibe i Bladets sidste Nummer, thi efter Hr. N.s Slutningsbemærkninger at dømme, skulde man antage, at han lever i Troen paa, at der endnu stadig væk er „frit Slag".

Af Nyt i Artiklen bemærker jeg, at „Tordenvejr i Nordsøen" kan foraarsage en Forandring i Deviationen paa 9 °. Jeg har ganske vist baade hørt og læst, at elektriske Udladninger, som ramme et Skib, kan foraarsage en Forandring i Deviationen, men jeg har aldrig hørt, at Tordenvejr kunde gøre det. Har Tordenvejr i Middelhavet og Troperne den samme Egenskab, eller er det kun i Nordsøen?

Efter at Hr. N. imidlertid har udviklet, at der i danske Skibe, — som jeg maa antage, at han sigter til — findes baade gode og daarlige Kompasser, samt ligeledes en baade god og daarlig Anbringelse af disse Kompasser i Forhold til de omgivende Jærnmasser, kommer han endelig til den Konklusion — jeg maa antage med Hensyn til de daarlige Kompasser og de daarligt anbragte Kompasser —, at det er Skibsførerne, „der har den største Skyld i, at Forholdene ere blevne saa slette", samt at dette er foraarsaget ved deres „Efterladenhed og Mangel paa Indsigt".

Man maa nu her vel lægge Mærke til, at det er ikke nogle enkelte Skibsførere, der er Tale om, men at det er Standen i sin Helhed, som Hr. N. beskylder for Efterladenhed og Mangel paa Indsigt ligeoverfor det Instrument, af hvilket Skibets Sikkerhed afhænger i langt højere Grad end af nogetsomhelst andet.

Hvad nu først Indsigten angaar, saa vil jeg spørge Hr. N., hvem det egentlig er, der har den Pligt at bibringe Navigatørerne denne Indsigt; mon det ikke er Navigationsskolen? Og da særlig Kjøbenhavns Navigationsskole hævder, at de Elever, der afgaa fra den med Styrmandseksamen, have lært tilstrækkeligt af Deviationslæren til at overtage en Post som Fører af et Jærnskib, saa vil jeg yderligere spørge ham. hvilke Navigatører det da egentlig er, som denne Mangel paa Indsigt kan lægges til Last, særlig naar den er saa stor, at den bibringer den stakkels uvidende Skibskonstruktør den Forestilling, „at der ikke er nogen Grænse for den Mængde Jærn, der kan anbringes i Kompassets umiddelbare Nærhed"*). Er det maaske de Navigatører, der ere udgaaede fra Landets øvrige Navigationsskoler? Eller er det en blot og bar Eksamensdressur, der af Navigationsskolen bibringes Eleverne, og som om kort Tid er glemt? Eller er endelig Navigationsskolen fulgt saa daarligt med Tiden, at den virkelig i sin Tid har dimitteret Navigatører, der ere saa uvidende som paastaaet af Hr. N., hvor han taler om dem og Skibskonstruktøren?

For enhver, der er i Besiddelse af selv den tarveligste logiske Sans, maa det dog staa klart, at Navigationsskolen skulde være den sidste til at tale om „Mangel paa Indsigt" hos de af den dimitterede Navigatører.

Jeg skal derefter gaa over til „Efterladenheden", idet jeg skal bemærke, at Hr. N., der sætter sig i Dommersædet og afgør hvem den Skyldige er, her gaar langt udenfor Navigationsskolens Omraade, og som Følge deraf kommer ind paa gyngende Grund. Han har øjensynlig ikke Begreb om, hvorledes et Dampskib i Almindelighed bliver til, men da han paakalder Skibsførernes Erfaringer, skal jeg gerne underrette ham derom. Jeg skal nu helt se bort fra de Skibe, som blive indkøbte enten helt eller næsten færdige, og kun holde mig til de, der bliver kontraherede om med et eller andet Værft. Der bliver da opsat en Kontrakt og vedtaget en Apteringsplan mellem vedkommende Reder og Direktøren for Værftet, som oftest med Bistand af en teknisk Konsulent for først nævntes Vedkommende. Men hvis Hr. N. tror, at den, som er designeret til at føre Skibet, paa dette Tidspunkt bliver tilkaldt for at afgive sit Skøn f Eks. om Kompassets Anbringelse, saa tager han grundig fejl. Rederen har jo sin tekniske Konsulent, som han holder sig til.

En Maanedstid eller saa før Skibet er færdigt til Aflevering møder saa som Regel — der kan jo være Undtagelser — Skibsføreren om Bord i Skibet, og paa dette Tidspunkt er Arbejdet saa vidt fremskredet, at der ikke kan være Tale om Forandringer af Betydning; og jeg vil nu bede Hr. N. om at anstille følgende Tankeeksperiment, som iøvrigt ogsaa gælder for de helt eller næsten færdige Skibes Vedkommende: Ved sin Ankomst finder Skibsføreren Bestiklukafet med Broen, hvorpaa Kompasserne skulle opstilles, anbragt umiddelbart foran Maskinrummet I forholdsvis kort Afstand fra Kompasset agter efter findes Skorstenen og to bevægelige Luftventiler, samt til Siderne to bevægelige Baadsdavider. Tæt ved Kompassets Plads findes agter efter en lodret staaende Jærnakse i Dampstyreapparatet, samt for efter til en af Siderne en støbt Jærnopstander til Telegrafen. Føreren henvender sig til Direktøren, for at faa i det mindste de to sidst nævnte Jærndele fjernede, men denne henviser ham til Kontrakten, i hvilken der ikke er stipuleret noget i saa Henseende, og forsikrer ham iøvrigt om, at Adjusteren nok skal gøre det *„all right"*. Da Kompasserne endelig komme, vise de sig at være af allertarveligste Art, *(made in Germany)*, men Direktøren siger, at de ere udmærkede, og i Kontrakten staar der kun „Kompasser".

Det vilde nu interessere mig at vide, hvad Hr. N. mener, at Skibsføreren under saadanne Forhold skal gøre, idet jeg dog paa Forhaand maa bemærke, at hvis han kun skulde komme med en Bemærkning om, at de skal nægte at gaa med et saadant Skib, saa maa

*) Jeg skylder dog Sandheden at tilføje, at naar de samme Kritikere i en eller anden Retning havde Brug for Skibsførernes Medvirkning, saa hed det: „Den hæderlige danske Skibsførerstand".

* Fremhævet af mig.

J. H.

han hellere straks opfordre dem til at danne en Fagforening.

Nej, hvis Hr. N. vil tale om Ligegyldighed, for ikke at bruge hans eget skarpere Udtryk, med Hensyn til Kompasset og dets Anbringelse, saa maa han adressere det til Rederne og saa til de stakkels Skibskonstruktører, som Skibsførerne efter hans Opfattelse løber med, thi det er dem, der træffer Afgørelsen, og som Følge deraf ogsaa maa bære Ansvaret. Saa vidt mig bekendt er der imidlertid kun et Rederi, der i al Fald ved alle Nybygninger drager Omsorg for en forsvarlig Anbringelse af Kompasset, samt sørger for, at der i disse Skibe findes mindst et af Sir W. Thompsons Kompasser. Det er imidlertid muligt, at der er flere, og det skulde i saa Tilfælde glæde mig at blive oplyst derom, særlig da jeg i en Aarrække har arbejdet for baade at faa gode Kompasser ombord i Skibene og for deres forsvarlige Anbringelse.

Naar jeg har benyttet den Overskrift, som staar over denne Artikel, saa er det for sluttelig at udtale, at Navigationsskolen synes at have en beklagelig, og som det forekommer mig, stedse tiltagende Tendens til at optræde som Mentor for Koffardimarinen, hvad dog intet berettiger den til. Navigationsskolen har den meget ansvarsfulde Opgave at lære unge Mennesker „Søkort at forstaa", men „Skib at føre" og de dermed forbundne Pligter maa den virkelig overlade til Koffardimarinen at bibringe dem Forstaaelse af. Denne haaber kun, at Skolen til enhver Tid vil dimittere Navigatører, der som saadanne ikke i nogen Retning lade det mangle paa Indsigt.

Jacob Holm,
Skibskaptajn,
fhv. Elev paa Kjøbenhavns Navigationsskole.

Kaptajn Carl Victor Kraemer

er i Lørdags afgaaet ved Døden efter længere Tids Svagelighed i en Alder af kun 30 Aar. Han var Søn af den i Søfartskredse velkendte Kaptajn L. C. Kraemer og fødtes paa Romø d. 23. Maj 1868. Hans Familie tæller mange udmærkede Repræsentanter for den danske Sømandsstand, paa mødrene Side var han blandt andet beslægtet med Familien Carl. Det faldt ham derfor naturligt at vælge Søen som Livsvej. Sine Matrosaar tilbragte han hovedsagelig paa Langvejsfart med fremmede Skibe, og efter at have taget sin Styrmandseksamen fik han i 1890 en Styrmandsplads i Dampskibsselskabet Torm. I 1896 blev han Fører af dette Selskabs Dampskib Alice, hvilken Stilling han beklædte, indtil Sygdom, kun en Uge før hans Død, tvang ham til at blive i Land

I den korte Tid, det blev ham forundt at virke, viste han sig som en ualmindelig dygtig, energisk og samvittighedsfuld Skibsfører, og han vil blive meget savnet i den Virksomhed, hvortil han var knyttet.

Hans mange Venner og Bekendte i den danske Sømandsstand vil med dyb Beklagelse modtage Budskabet om hans tidlige Bortgang.

Kompasserne i Jærnskibe.

Vi have modtaget følgende:

Med stor Interesse har jeg gennemlæst Hr. Navigationsskole-Forstander Neergaards Artikel „Lidt om Kompasserne i Jærnskibe" og kan i det væsentlige tiltræde Hr. N.s Anskuelser. Der tages tilvisse alt for lidt Hensyn til Kompassernes Opstilling ombord, idet de glatvæk opstilles paa eller foran Jærnhuse, hvor selv det bedste Kompas omtrent bliver værdiløst; det nytter kun lidet, at Rederne skyde sig ind under, at der til de nye, store Skibe, ialfald her i Danmark, anskaffes de bedste Kompasser i Verden, nemlig Sir Wm. Thomsons (Lord Kelvins) med de mest moderne Kompensationsmidler, naar disse anbringes som ovenfor omtalt, saa nær ved Jærn, at deres Brugbarhed i en væsentlig Grad forringes. Der er saaledes i en af de sidste nye, i England byggede Dampere placeret tvende Kompasser ovenpaa et Bestiklukaf, som naturligvis er af Jærn; det ene, Hovedkompasset, er anbragt midt paa Huset paa en temmelig høj Træfod, og det andet, Styrkompasset, foran Damprattet, som er af Metal ligesom Opstanderen til dette. Det var oprindelig Meningen at anbringe Hovedkompasset paa en Platform, som var anbragt paa Forkant af Bestikhuset i Niveau med dette, men heldigvis havde den Mand, som var udset til at tilse Skibets Færdiggørelse, saa megen Forstand paa Jærns Indvirkning paa Kompasserne, at han ikke satte det paa den omtalte Platform, men derimod midt paa Huset. Resultatet af de slet placerede Kompasser viste sig straks ved Skibets Ankomst her til fra den første Rejse, idet Halvcirkedeviationen var naaet til en saadan Højde, at en Omkompensering og fornyet Deviationsundersøgelse var paatrængende nødvendig, og sandsynligvis ville disse Kompasser aldrig blive til at stole paa, idet Skibet ved at ligge længere Tid paa østlige eller vestlige Kurser vil opsamle saa megen remanent Magnetisme, som vil forvolde de Navigerende store Besværligheder, naar Skibet

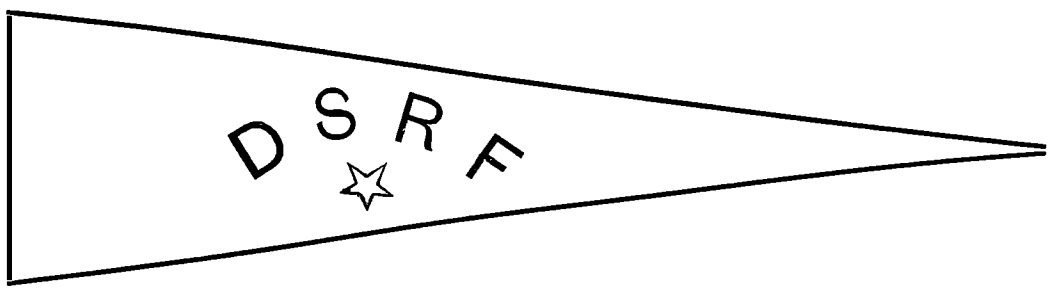
kommer paa nordlige eller sydlige Kurser, idet den opsamlede Magnetisme kun langsomt vil tabe sig og bringe Skibet langt østen eller vesten for sin Kurs.

Efter min Mening er det ikke Skibsføreren, men derimod Rederne og disses Tillidsmænd, Skibskonstruktørerne, som bære Skylden for slet placerede Kompasser, thi Føreren ser i Reglen ikke Tegningerne før kort forinden han skal overtage Skibet, og hans Indvendinger imod Kompassernes Placering blive da imødegaaede med at Arbejdet er for vidt fremskredet til at nogen Forandring kan gøres heri. Nej! skal man komme ud over den nuværende Kalamitet, maa Assurandørerne træde til og ligefrem nægte at tegne Assurance paa Skibe, som have Kompasser opstillede, ialtfald direkte, ovenpaa Jærnhuse, thi, som Hrr. Neergaard siger, disse føle bedst, hvad slet opstillede Kompasser koste deres Selskaber; det er min Overbevisning, at Masser af Skibe kunde have undgaaet Forlis, dersom der var taget lidt mere Hensyn til Kompassernes Placering; den for nogen Tid siden ved Plymouth strandede Damper „Mohegan" vilde næppe være forlist, dersom man ombord havde haft rigtig Rede paa Deviationen.

Men der er, som Hrr. Neergaard i Slutningen af sin Artikel bemærker, intet andet at gøre, end at vedblive gennem Pressen at debattere dette Æmne, indtil Redere, Skibsbyggere og Assurandører faa Øjnene op for, hvor forkastelig den nuværende Fremgangsmaade er med Hensyn til Placering af Skibets vigtigste Navigeringsinstrument.

C. K.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Stander.



I Henhold til de derom paa Foreningens Generalforsamling og af dens Bestyrelse tagne Beslutninger, indføres fra d. 1. Januar 1899 en Stander for de i Foreningen indmeldte Skibe, i Overensstemmelse med ovenstaaende Tegning.

Standerens Farve skal være rød, Bogstaverne (D. S. R. F.) og Stjernen hvide. For dens Størrelse, der bør afpasses efter Skibets Størrelse, fastsættes ingen Regel.

Idet Bestyrelsen gør opmærksom paa, at Brugen af en saadan Stander for Foreningens Skibe først faar den fulde Betydning, naar saa mange af Skibene som muligt benytte den, opfordrer den indtrængende Rederne og Førerne i Foreningen til at indføre den om Bord i Skibene.

P. B. V.

P. Rechnitzer,
p. t. Formand.

Dansk Forening for international Søret.

I Belgien bestaar, som bekendt, et Selskab, Comité maritime international, hvis Formaal er at tilvejebringe Enhed eller i al Fald Ensartethed i de forskellige Landes Søret, hvilket Maal søges opnaaet derved, at der i de forskellige Lande dannes Selskaber, der staa i Forbindelse med Centralselskabet i Belgien. Dette sidste udarbejder de Spørgsmaal, der rettes til de enkelte Selskaber, og disses Svar bearbejdes derefter af det belgiske Selskab, i hvis Bestyrelse Mænd fra de forskellige Lande have Sæde. Hvert Aar afholdes et Møde. til hvilket de enkelte Selskaber sende Delegerede. Det vil erindres, at Mødet sidste Aar afholdtes i Antwerpen; i Aar agtes det afholdt i London og næste Aar i Paris. — De enkelte Selskaber ere ikke underordnede det belgiske Centralselskab, men dette samler de Erfaringer, der ere blevne gjorte i de enkelte Lande.

Her i Danmark findes ikke noget saadant Selskab, der kan arbejde sammen med det belgiske Selskab. For at oprette et saadant er nu en Kreds af Mænd traadt sammen, og den har udstedt en Indbydelse til at indtræde i det planlagte danske Selskab. Det fremhæves i denne, at enhver Stand er opfordret til at gøre sine Interesser gældende hos den lovgivende Magt, men at de Bestræbelser, der i saa Henseende gøres, ikke altid lykkes; de ville kunne gøre sig gældende med ganske anderledes Eftertryk, naar Rederne, Ladningsejerne og Assurandørerne kunne henvise til, at den Forandring i Loven, som de ønske, i hele den civiliserede Verden anses for vel begrundet. Selv om man vil mene, at der ikke tør gøres Regning paa et snarligt praktisk Udbytte, fordi der vil kræves mange Aars Arbejde. inden Enhed opnaas, vilde det være uheldigt, om Danmark skulde holde sig udenfor det fælles Arbejde, til hvilket de andre Nationer yde deres Medvirkning.

Det aarlige Kontingent er ansat til 10 Kr., af hvilke 2 Kr. skulle afgives til Centralselskabet.

Der er udarbejdet et Udkast til Vedtægter, af hvilket vi anføre, at Foreningens Sæde bliver her i Kjøbenhavn, at den ledes af en Bestyrelse paa 5 Medlemmer, der fordele Forretningerne mellem disse, og hvem det paaligger at korrespondere med Comité maritime international og besvare dennes Forespørgsler. Foreningen afholder hvert Aar et Møde i Kjøbenhavn. Foreninger og Selskaber kunne indmelde sig og kunne udøve deres Medlemsret gennem Medlemmer, hvis Antal afhænger af det tegnede Bidrag. En Forening kan dog ikke tegne sig for mindre end 20 Kr. aarlig, hvorved den altsaa vil være repræsenteret ved to Medlemmr.

Af Indbyderne til Selskabet — hvis Navn bliver Dansk Forening for international Søret — nævne vi: Professor V. Bentzon, Kommandør P. F. Gjødesen, Grosserer Harald Hansen, Højesteretsadvokat A. Hindenburg, Kommandør N. Jacobsen,

Kommandør N. J. Jespersen, Formand i Sø- og Handelsretten J. N. A. Madvig, Professor Carl Torp, Bureauchef A. W. Schneider og Forretningsfører Carl Will.

Undersøgelsen af Dampskibet Mohegans Forlis.

I Anledning af Damperen Mohegans Forlis er der skrevet en Del i engelske Blade og Tidsskrifter og Sindene have været i stærk Bevægelse derovre angaaende Aarsagen til denne ulykkelige Begivenhed. Da Sagen ogsaa kan have Interesse for vore Læsere, meddele vi her efter „Naut. Mag." en interessant og indgaaende Artikel om dette Æmne.

Lørdag den 26. November afsluttede Retten sine Undersøgelser om Mohegans Forlis, og Dommen afsagdes, efter at Retten længe og udtømmende havde drøftet Sagen. Den Hemmelighedsfuldhed, hvori hele Affæren hviler, idet alle ansvarlige Personer omkom, det beklagelige Tab af Menneskeliv, som klæber ved den, de ufuldstændige Beretninger fra de Overlevende, der ikke kan bringe Lys over Aarsagerne til Katastrofen, alt bidrager til at klassificere Sagen blandt de mærkeligste af de sørgelige Begivenheder paa Havet.

Tragedien begyndte den 14. Oktober om Eftermiddagen, da Mohegan paa Vejen fra London til New-York omtrent Kl. $4^1/_4$ passerede Eddystone Fyrtaarn. Det kan ikke opklares, om Skibets Plads forinden er bleven bestemt; men ligesaa sikkert er det, at der ved Eddystone blev taget en meget nøjagtig og akkurat affarende Plads. Et af Rettens Medlemmer mente, at Skibets Afstand fra Fyrtaarnet ikke kunde være korrekt bestemt, og søgte at hævde, at det vilde have været umuligt for Kaptajn Griffith at sætte Kursen V. t. N., hvis Skibet havde passeret Eddystone i den omtalte Afstand. Imidlertid er der Bevis for, at Skibets Plads er bleven bestemt ved udløben Distance fra Fyrtaarnet, idet en af Skibsbesætningen har forklaret, at han den Dag, Ulykken skete, Kl. $4_{,3}$ Eftm. af den vagthavende Officer blev sendt hen for at aflæse Loggen, som den Gang viste 55 Kvml. Kl. $4_{,17}$ sendtes han atter hen for at aflæse Loggen, som nu stod paa $57^3/_4$ Kvml. Forskellen mellem de to Aflæsninger er altsaa $2^3/_4$ Kvml., hvilket viser, at Skibet i et Tidsrum af 14 Min. har dampet med ca. 12 Knobs Fart gennem Vandet, og det stemmer med hvad der paa anden Maade er bleven oplyst om Farten. Der synes altsaa ikke at kunne være nogen Tvivl om andet end, at Skibets Plads er bleven bestemt ved udløben Distance. Den modgaaende Strøm vil dog i det mindste teoretisk reducere Loggens Angivelse noget, hvorved Afstanden fra Fyrtaarnet bliver lidt større, saaledes at man tør sætte Skibets Afstand fra Fyrtaarnet til $2^3/_4$ Kvml. Ifølge Udsagn fra en af Rorgængerne styredes der fra dette Punkt og til Kl. 6 Eftm., altsaa i $1^3/_4$ Time, V. t. N., og skønt et af Rettens Medlemmer nærede nogen Tvivl herom, saa kan man dog sikkert antage, at denne Kurs styredes til Kl. 6.

Hvis af alle de, der paa den Tid deltog i Navigeringen af Skibet, blot den Mand, som stod til Rors fra Kl. 6 til Grundstødningen fandt Sted, var blevet reddet, vilde han jo have kunnet give gode Oplysninger, ikke alene om Kursen, men ogsaa om Damperens Manøvrer og Bevægelser lige til Grundstødningen skete; da han nu ikke blev reddet, kan man aldrig faa nogen absolut Sikkerhed for Kursen, der blev styret efter Kl. 6. Af forskellige Grunde kom Retten dog til det Resultat, at den næsten uden nogen Tvivl turde udtale, at efter Kl. 6 blev Skibet, praktisk set, kun holdt paa én Kurs. Dette bevidnes til Dels af Formanden for Porthoustock Redningsstation, idet han iagttog Mohegan, der kom saa nær ind til Kysten, at det næsten saa ud, som om den vilde ende i hans Stald, der laa tæt ved selve Redningsstationen. Da denne Mand som Fisker er vant til at færdes under al Slags Vejr i og omkring Strandingsstedet, maa der tages en Del Hensyn til hans Bedømmelse af Damperens Kurs. Han var saa sikker i sin Opfattelse af, at Skibet stævnede mod den sikre Ødelæggelse, at han uden at oppebi de Nødsignaler, der sikkert kunde ventes, øjeblikkelig begyndte at sammenkalde Redningsbaadens Besætning, for saa hurtig som mulig at naa ud til Stedet, og det er da ogsaa særlig dette Træk, der giver hans Oplysninger om Skibets Kurs efter Kl. 6 deres Værd. En Toldbetjent, som i Strandingsøjeblikket befandt sig paa Pendennis Point, havde samme Opfattelse af Kursen, thi han blev først forbavset over at se en saa stor Damper tilsyneladende styre mod Helford River. Kort efter tabte han den af Syne, rimeligvis fordi den havde forandret Kurs, og han hverken saa eller tænkte mere derover, indtil Falmouths Redningsbaad blev kaldt ud; det gik da op for ham, at det Skib, der nu var i Nød, sikkert maatte være identisk med det Skib, han før havde lagt Mærke til.

Begge disse Vidner paastode, at Vejret var ganske klart; og hele deres Vidnesbyrd bekræftes end yderligere af Kystvagten, som affyrede en Raket, fordi han opdagede en Damper, som i en saa farlig Nærhed af Kysten dog styrede lige paa den. Alt dette stemmer altsaa meget godt overens, men det er ikke let at finde Aarsagen til, at Skibet, efter at have passeret Eddystone, holdt denne Kurs, som før eller senere enten maatte bringe det paa the Manacles, eller ogsaa paa et andet Sted af Cornwalls Kyst. Det er overordentlig vanskeligt at danne sig nogen Mening om, hvorfor Skibet kom frem i denne Retning. Paa Kursen V. t. N. (Lord Kelvins Kompas brugtes) er der ingen Grund til at tro, at Skibets egen Magnetisme virkede særlig stærkt. Tredie Officer paa Mohegan paastod efter den første Rejse med Skibet, at der kun var ringe Deviation paa vestlige Kurser. Efter Tilbagekomsten til London fra New-York foretoges en Prøvetur paa Themsen, hvor man samtidig undersøgte Deviationen, og Lodsen paastaar, at der praktisk talt ikke var nogen Deviation paa alle de forskellige Kurser, Skibet styrede paa Tilbagevejen til Dokken. Det samme paastaar en anden Lods, som Dagen før Strandingen tog Skibet til Dover.

Ved Deviationsundersøgelsen fandtes ingen Deviation fra Vest til V.N.V., men da alle Officererne druknede, véd man ikke, om der er taget Deviationsundersøgelser paa Vejen fra Dover. Paa Grund af Vejret kunde der ikke være Tale om astronomiske Observationer den 14de, men man maa huske, at Skibet jo i en hel Dag havde styret paa vestlige Kurser, saaledes at Kaptajnen nok vilde være bleven opmærksom paa en Fejlvisning af Kompasset, hvis en saadan havde fundet Sted.

Man maa herefter gaa ud fra, at Skibet utvivlsomt styrede V. t. N. fra Eddystone Kl. $4_{,17}$ til det stødte ca. 3 Timer senere, og det kan ikke skyldes nogen Fejlvisning af Styrkompasset; heller ikke Lasten kunde paavirke Kompasset, da det er bevist, at der intet Jærn fandtes i den 12 à 1300 Tons store Ladning. Der fandtes heller ingen elektriske Ledninger nær ved Nathuset, der oplystes af Olielamper, og da Skibet var nyt, tør man gaa ud fra, at ingen Læk har ommagnetiseret Skibets Jærnmasser saa meget, at Brokompasset kunde blive paavirket deraf. Lokalattraktion fandtes ikke paa Stedet*); kun Vindens og Strømmens Indvirkning paa Kursen maa man gaa lidt nærmere ind paa. Efter at have passeret Eddystone havde Skibet ubetyde-

*) Omtalt i dette Blads Nr. 45 af 10. November f. A.

ligt Vande imod; Vandet satte tillige en Smule i nordlig Retning. Ved Grundstødningen, der omtrent skete Kl. 7 Eftm., var det stille Vande ved Lizard og the Manacles, og selv naar Ebben eller Floden løber haardest, er der, undtagen ganske klods ved Kystrevene, kun ringe Strøm paa hele Ruten. Følgelig kan Strømmen ikke faa Skyld for at have sat Skibet ud af Kursen op mod the Manacles. Hvad Vinden angaar, blæste der jo en stærk, sydostlig Storm, men havde det været nødvendigt af denne Grund at rette paa Kursen før Eddystone passeredes, havde man nok taget Hensyn dertil ved den ny Kurssætning. Man gaar derfor ud fra, at Vinden og Strømmen ikke har været Grunden til, at Damperen kom saa langt nord paa.

Den eneste Grund til Ulykken maa altsaa tilskrives Kursen V. t. N., der af en eller anden ukendt og særlig Aarsag blev holdt fra Eddystone var tværs og til Damperen var klods i Land ved the Manacles. Kaptajnen har sikkert aldrig tænkt paa at søge Falmouth.

Under taaget Vejr eller hvis Landet havde været skjult i Dis eller Taagebanker, kunde det nok have hidført Katastrofen, men alle udtaler enstemmig, at Vejret var klart. Paa St. Anthonys Point, den østlige Side af Indløbet til Falmouth, findes et klart Fyr med Blink hvert $22^1/_2$ Sekund, og som kan ses i mindst 20 Kvml. Afstand fra Mohegans Bro; dette Fyr skulde være set længe før Skibet kom saa nær Porthoustock som det gjorde.

Nogle forklare, at der blev set to Lys paa Styrbords Bov, uden at man véd, hvad Slags Lys det var; men imidlertid er det en uomstødelig Kendsgerning, at Fyret paa St. Anthonys Point i lang Tid har været i Sigte, skønt de Navigerende ikke have set det, eller ogsaa ikke taget Spor af Hensyn dertil. Det samme kan, om end i mindre Grad, siges om et fast Fyr paa St. Anthonys Point, som pejlet fra Søen lyser fra NO. t. N. $^3/_4$ N. til N. t. O. for at advare mod the Manacles, idet den nordligste Pejling gaar 2 Kabellængder Øst om Manacles Bøjen. Det er ligeledes uforklarligt, at Kursen stadig blev holdt, skønt man ikke fik Lizard Fyrene at se, da disse Fyr overet føre 3 Kvml. Syd om the Manacles, og skønt det dog maa have staaet klart for de Vagthavende, at Lizard Fyrene for længe siden skulde have været set, hvis Damperen var kommen ned paa dem paa sikker Kurs.

De fortræffelige Admiralitets Kort over dette Sted ere godt kendte af alle Søfarende, og „Sailing Directions" siger: „For at klare the Manacles fra sig om Natten, holdes Lizard Fyrene aabne Sønden for Beast Point (V $^1/_2$ N.), indtil St. Anthonys hvide, omdrejende Fyr pejles i N. t. O. $^3/_4$ O.; eller ogsaa holdes St. Anthonys faste Fyr i Sigte mellem N.N.O. $^3/_4$ O. og N. t. O., idet man her maa tage Hensyn til, at den første Pejling kun fører to Kabellængder Øst om the Manacles. Intet er mere simpelt og let forstaaeligt, og det vil altid blive en Hemmelighed, hvorfor man oversaa eller ikke tog Hensyn til disse Instruktioner om Bord paa Mohegan.

Kursen V. t. N. (misvisende), som Mohegan styrede efter Kl. 4,17, maa, naar alt gaar normalt til, bringe det Nord paa til Manacles. Fra Eddystone til Lizard er der 40 Kvml., og naar der ses bort fra Strøm eller Vind, bliver Kursen fra et Punkt, der ligger 3 Kvml. Syd for Eddystone og til 7 Kvm. Syd for Lizard, V. $^1/_2$ S. Kursen V. t. S. vilde under alle Omstændigheder have været aldeles sikker.

Baade Kaptajnens og alle Officerernes Helbredstilstand var god, og de vare i enhver Henseende flinke Folk. Kursen maa være sat af Kaptajnen selv, i det mindste véd man, at han Kl. 5, da Skibet styrede V. t. N., var paa Broen, hvor han talte med den Vagthavende og saa paa Kompasset. Hvis han fejlagtigt har ment, at V. t. N. var den rigtige Kurs, er det ikke let at forstaa, at to Hold Officerer, det ene før det andet, efter Kl. 6 roligt have bibeholdt Kursen, og det er ligeledes uforklarligt, hvorfor de ikke saa Falmouth Fyrene eller Landet ved Porthoustock. Noget maa de dog have set, thi som Skibet nu ligger, maa man antage, at Roret i sidste Øjeblik er lagt Styrbord. Skibet er kommet paa sydlig Kurs eller maaske endog Østen for Syd og har ganske tilfældig klaret de nordligste af Manacles Klipperne. Det er rimeligst at antage, at Skibet er passeret Vest om Klokkebøjen mellem Wingoes og Vase, og derefter har det faaet Hul i Bunden ved enten at støde paa Maen Voce eller paa de nærliggende smaa Klipperev, og er sunket med svær Krængning til Bagbords Side, hvor Vandet er løbet over.

Nogle Erfaringer kan læres heraf. For det første den lidet trøstelige, at intet selv under gunstige Omstændigheder kan forhindre stort Tab af Menneskeliv, naar der pludseligt, særlig i en Passagerdamper, indtræffer en Ulykke som denne, ligegyldigt om Damperen er ny eller gammel, og hvor godt den end er forsynet med alle de Redningsapparater, Loven fordrer. Til Trods for de tværskibs Skodder, til Trods for dobbelt Bund med Cellesystem og til Trods for den rigelige Beholdning af Redningsapparater og Baade, omkom der dog 105 Mennesker af Mohegans Besætning og Passagerer.

For alle, der kender Beretningerne om de store Skibbrud, er det forbavsende at se, at det ofte kun er uventede Sammentræf og rene Tilfældigheder, som er Grunden til, at mange Mennesker ere blevne frelste. Oregons (Cunard) Forlis i 1885 er et Eksempel herpaa. Efter at Skibets egne Baade, en Lodsbaad og flere Kystfartøjer bogstavelig talt vare overfyldte af Passagerer, var der endnu en Mængde Mennesker tilbage paa Skibet, uden at man kunde finde Plads til dem i Baadene, og de bleve kun frelste fra den sikre Død ved et Lykketræf, idet en tysk Damper kom op og tog dem alle til New-York. Resultatet var blevet et ganske andet, hvis Damperen først var kommen en Time eller to senere til Stede. Tilfældene med Danmark og Missouri ere kun yderligere Beviser herpaa.

Mohegans Ulykke derimod beviser, at selv den bedste Udrustning intet formaar under saadanne ulykkelige Omstændigheder, hvor alt synes at være imod. I de faa Minutter, der hengik fra Skibets Grundstødning, og til Forholdene stode klare for alle om Bord, er der maaske gaaet en værdifuld Tid tabt, og ingen kan vel tvivle om, at der ikke var Tid til at faa Baadene i Vandet og Folk i dem.

Det maa dog erindres, at man kun med stor Reservation kan regne med Tidsangivelserne i et saadant Tilfælde, hvor de fleste Mennesker ere for nervøst ophidsede til rigtig at bedømme Tiden, der altid under saadanne Forhold synes længere, end den i Virkeligheden er. 2den Maskinmester, som var i Maskinrummet, da Ulykken skete, siger, at der kun gik ganske kort Tid fra der blev slaaet Stop og til den skurrende Lyd ved Grundstødningen hørtes, og faa Minutter efter var man nødt til at forlade Maskinrummet og Fyrpladsen, da Vandet steg saa hurtigt. Medregnes Tiden fra Maskinrummets Rømning og til det elektriske Lys slukkedes, som han anslaar til 3 Minutter, kan Tiden, hvori Damperen flød efter Grundstødningen, allerhøjst anslaas til 15 Minutter.

Hvis Skibet i fuldt Dagslys var sunket i fuldstændig smult Vande og paa ret Køl, vilde det nok have været muligt at redde en Del flere, end man nu kunde i Nattens Mørke, hvor man, efter at det elektriske Lys var gaaet ud, ikke kunde skaffe Olielamper eller andet til at lyse op med. Alle véd tillige, hvor uhyre vanskeligt det er at faa Baadene i Vandet under saadanne Omstændigheder, og Vanskelighederne forøges, naar Skibet som her krænger svært over til luv Side; baade Fartøjer og Redningsapparater ere jo heller ikke altid disponible i de rette Øjeblikke. Endvidere maa man lægge Mærke til, at en Mængde Personer, der klyngede sig til Skorsten og Master, kun bleve reddede ved at Skibet sank paa forholdsvis lægt Vand; dette var ogsaa en af de faa

heldige Omstændigheder under hele den ulykkelige Begivenhed.

Paa Grund af alle disse Forklaringer og Beviser udtaler Retten, at der ved Kursens Sætning er bleven begaaet en grov og utilladelig Fejl, og at denne Ligegyldighed ved Skibets Navigering er Skyld i Forliset.

Mange andre Skibe ere tidligere og mange vil endnu forlise under mærkelige Omstændigheder. Saaledes forliste et engelsk Sejlskib, Merry Monarch, paa Vejen til New-York fra Calcutta paa Seychellerne, samme Nat som Styrmanden fik Ordre af Kaptajnen til at passe paa, naar Cap Agulhas kom i Sigte.

For nogle Aar siden gik et lille Fartøj, der løb mellem Newhaven og Dieppe, fra Newhaven og tog straks sin sædvanlige Kurs. Vejret var taaget, og Føreren var paa Broen for at passe paa Fyret ved Point Ailly, som snart maatte komme i Sigte. Kort efter gik Fartøjet paa Land, dog ikke paa den franske Kyst, men ved Beachy Head Fyrtaarn.

For ca. 8 Aar siden passerede en nybygget Damper Jalloppernes Fyrskib. Vejret var taaget, dog ikke mere end at der var rigelig Tid til at gaa af Vejen for andre Fartøjer. Efter at have styret forskellige Kurser, troede man efterhaanden at være i Nærheden af Dungeness, da Skibet strandede paa Long Island i Mundingen af Themsen og blev fuldstændig Vrag.

Det eneste Lyspunkt i Mohegan-Tragedien er den Ro og Orden, som synes at have hersket om Bord lige til det sidste; end ikke hos Passagererne synes der at have vist sig mindste Spor af Panik. Mandskabet gjorde alt for at redde saa mange som muligt; at det ikke lykkedes dem at redde flere, end der blev gjort, kan ikke lægges dem til Last.

Fragtmarkedet.

I et helt Aar have vi bestandig havt Blikket rettet fremad, have søgt efter bedste Ævne at drage Sløret noget til Side for de Begivenheder, der ventedes at ville indtræffe; vi have famlet os frem gennem Kalkulationer og Hypoteser, benyttende os af alle de Tegn i Sol og Maane, der viste sig for vort Blik, og vi have fra Uge til Uge i stadig stærkere Udtryk profeteret, at Fragtmarkedet for 1898 maatte blive godt, selv i de mest forskellige Brancher. I dette Øjeblik staar vi da ved Maalet og kan for en Gangs Skyld se tilbage, ud over det gamle Aar, der nu ligger vel fortøjet ved den sikre Bøje, mærket med Tallet 1898. Det gamle Aar — den gamle Skude, hvor vi alle har haft Hyre ombord, nogle som Letmatroser, andre som Officerer, men hvor vi alle have taget mangen en drøj Tørn paa den lange, trælsomme Sejlads, som kaldes Livet og Eksistensen; nu er det for os, naar vi ser det vel i Havn, som om der kun havde været Solskin og Magsvejr, hvor vi kom fra. Man glemmer saa let den enkelte Dags Slid, den enkelte Times Uro, naar man ser dem opmarchere under et, — alene Hovedindtrykket bliver tilbage, og det er herom, vi ville beskæftige os i nogle Linier.

1898.

Da Aaret begyndte, stod Baisse og Hausse omtrent lige stærke overfor hinanden, og Tonen i Fragtmarkedet var noget mat ja der var Dage, hvor Baissespekulanterne virkelig fik Held med sig og fik Raterne slaaet betydelig ned i flere Brancher, specielt Amerika og Kulmarkedet, men da var det, at netop disse to Brancher paa en Gang rystede Sløvheden af sig og satte en Rekord, der imponerede Verden, og som det sikkert er vanskeligt at finde et Sidestykke til. Forretning fulgte paa Forretning, hver Uge mødte op med en overvældende Befragtning, og det ret betegnende Tilfælde indtraf, at begge Brancher fik sin egen Krig at muntre sig med. Den ene med de skarpe Vaaben og de blodige Søkampe, den anden med de mange Maaneders uforsonlige Kamp for Brødet, med den store Arbejderhær i Sult og Trang og de store Mineejere i kolossale Tab og Processer og Spektakel med de mange forurettede Kunder. Men Kornpriserne steg og Kulpriserne steg og med dem Fragterne. Rederierne vilde knap selv tro paa denne Hausses Stabilitet, og enkelte af de mere forsigtige dækkede ind i betydelig Maalestok, selv langt ind i Fremtiden; det var ogsaa meget vanskeligt, for ikke at sige umuligt, paa dette Tidspunkt at udtale noget værdifuldt om Fremtiden, men vi heldede dog til den Anskuelse, at man skulde holde igen og kun inddække Tur efter Tur, og denne Opfattelse slog til. De Baade, der gik ud til Amerika helt og til denne Tid ubefragtede, gjorde glimrende Forretninger; dog blev vel November Maaned alligevel den bedste og Befragtningerne i den de talrigste; der var til sidst næsten Panik hos Eksportørerne for at bjærge den nødvendige Tonnage til de kolossale Laster, der utaalmodigt ventede paa at komme ud at svømme. Hver Dag havde en lang Række Befragtninger til stigende Rater, og man maatte lade Amerikanerne, at de pruttede ikke længe; paa enkelt Telegram ordnedes Forretningen og som Regel gik Redernes temmelig dristige Fordringer af med Sejren; vi erindrer blandt andet en 30,000 quarters Baad, som løb ud til Baltimore lige til sidste Time af November; den tog et Stik hjem paa 4/6 pr. quarter til Kjøbenhavn og en Ekspedition paa $1^1/_2$ Dag derude. Afladerne kunne rappe sig, naar det kniber. Danmark har været en ualmindelig stor Kunde for de amerikanske Produkter, og Danmark har været smukt repræsenteret med den store Tonnage, som vi kunne troppe op med, rent bortset fra de regelmæssige Linier baade paa Northern range og Golfhavnene, og det er ikke Smaaskillinger, vi have indkasseret paa den transatlantiske Sejlads; de fleste af vore Selskaber har ogsaa smukke Udvidelser at møde op med, og vi have fulgt Nordmændenes Eksempel at slaa ind paa de store tramps. De amerikanske Rater det første Kvartal var omtrent 3/3 pr. quarter fra Northern range til dansk Havn og 14/6 à 14/9 fra Golfhavnene, sidste paa Nett Charter; saa holdt Raterne sig omtrent uforandrede, indtil Sommermaanederne vare ovre; da kom Stigningen hurtig og bestemt, og vi avancerede op til 21/ à 22/ fra Golfhavnene pr. November December, alt til dansk Havn. Det vilde være paa sin Plads ogsaa at minde om den store Hvedesvindel i Amerika, hvor Kornpriserne af Mr. Leiter blev drevne op til svimlende Summer og saa Kraket derefter; men denne saa meget omtalte Affære var ikke til Skade for Fragtmarkedet. Uroen, Nervøsiteten hos de mange interesserede Købmænd gav Liv, og bragte os et godt Stykke videre opad. Som omtalt saa ofte staar altsaa Amerika eller United States som den store Kæmpe, der har givet hele sidste Aars Befragtningsforretning sit Præg. En glimrende Støtte for vore Rederier og en lovende Allieret ogsaa i det ny Aar! Laster paa Laster, en Trafik saa imponerende, at man ofte fristes til at tro, at Jordens Befolkning har fordoblet sig i de sidste Aar eller i hvert Fald konsumerer dobbelt saa meget som i gamle Dage, en ustandselig Strøm af tungt lastede Dampere, halsende Sommer og Vinter over Atlanterhavet. Vor bedste Tak for det gamle Aar fortjener „Onkel Sam", der fik Tid til at slaas og samtidig til at gøre saa rivende Forretninger. Han vil sikkert heller ikke skuffe os i det ny Aar.

(Fortsættes).

Personalia.

(Under denne Rubrik vil fremtidig blive optaget Personalefterretninger fra Handelsmarinen.)

Dampskibet Moskov er atter overtaget af Kaptajn J. Petersen, som har været syg. Skibet har midlertidig været ført af Styrmand Fischer, som nu træder tilbage i sin tidligere Stilling som 1ste Styrmand.

Dampskibet Nidaros er atter overtaget af Kaptajn Christensen; den midlertidige Fører, H. Bønnelykke, er traadt tilbage i Stillingen som 1ste Styrmand.

Dampskibet Frederik er overtaget af Kaptajn E. Brabrand sen. under Kapt. Joh. Harboes Upasselighed.

Havnefoged ved Kjøbenhavns Havn Corneliussen har taget sin Afsked paa Grund af Svagelighed.

Fra Sø og Land.

Styrmandseksamen. Til Styrmandseksamen i Aarets 3die Termin bestod i alt følgende Antal Elever: 1ste Afdeling 62 (afvist 4), Tillægsprøven i Maskinlære 2; 2den Afdeling i Navigation 35, Geografi og Vejrlære 32 (afvist 1), Engelsk 17 (afvist 2), Søret og Handelsvidenskab 28 (afvist 3). I Aarets Løb bestode endvidere til Sætteskipperprøven 37, Fiskeskipperprøven 45; heraf paa Færøerne henholdsvis 1 og 9.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede 3die og sidste Eksamenstermin i 1898 indstilledes 9 Elever til den almindelige Styrmandseksamen; af disse bestod 1 ikke. I Skolens anden Afdeling indstilledes 4 Elever i alle Afdelingens Fag, og de bestod alle. Desuden har Skolen dimitteret 3 Elever til Sætteskipperprøven og 1 til Fiskeskipperprøven. I alt har af Skolens Elever i 1898 24 taget den almindelige Styrmandseksamen, og i anden Afdeling er Eksamen i Navigation bestaaet af 17, i Geografi og Vejrlære af 16, i Engelsk af 13 og i Søret og Handelsvidenskab af 15. Sætteskipperprøven er bestaaet af 14 og Fiskeskipperprøven af 4. Skolen optager til enhver Tid Elever i alle Afdelinger; uformuende kan vente Statsunderstøttelse. Skolens Lærere er som hidtil O. Mathiasen og A. Landt, samt Forstanderen, cand. mag. S. Svendsen, der sender Program og meddeler nærmere Oplysninger

Fra Firmaet C. K. Hansen her i Byen har „Fairplay" modtaget en Skrivelse, hvori det hedder:

Jeg har med stor Interesse læst Deres Bemærkninger angaaende Losning og Demurrage under de saakaldte berth terms, og da det mulig vil interessere Deres Læsere, og særlig Skibsmæglere i andre Havne, at erfare hvorledes det lykkedes mig at opnaa Demurrage til Trods for disse berth terms, beder jeg Dem offentliggøre følgende Linier, der maaske ogsaa kunne tjene til Vejledning for andre.

Da berth terms først fremkom, syntes alle Købmænd og Mæglere i Kjøbenhavn at være enige om, at da der ikke var nogen bestemt Tid fastsat for Losning, kunde Skibet holdes her i det Tidsrum, som efter vore Sølove var fastsat for en saadan Baad; disse Love fastsætte, at hvis de interesserede Parter ikke ere komne overens om nogen Tid, skal Søloven følges. De af Loven fastsatte Dage variere efter Skibets Størrelse; men efter min Mening kunde der ikke være Tale om at indgaa paa saa mange Dage overfor de meget klare Betingelser i „berth note". Efter en Del Besvær med forskellige Baade lykkedes det mig at formaa to bekendte Redere i England til at tage Affære her og faa Sagen prøvet af Retten. Jeg foreslog Modtagerne kun at prøve én Sag, da begge Sagerne vare ensartede; men da begge Parter undslog sig for at acceptere en Kendelse, undtagen den i hans egen Sag, maatte jeg lægge Sag an mod begge.

Da Skibene ankom her, gav jeg den sædvanlige skriftlige Notice og meddelte Modtagerne, at hvis de ikke lossede saa hurtigt, som Skibet kunde levere, var jeg tvungen til at gøre de nødvendige Skridt til at beskytte Rederens Interesser. Modtagerne følte sig sikre, idet de vidste, at Kjøbenhavns Havn paa den Tid var saa overfyldt, at jeg ikke kunde faa Plads i nogen Dok eller noget Pakhus til at oplægge Ladningen. Under disse Omstændigheder henvendte jeg mig til Retten og anmodede dens Formand om at udnævne to erfarne Mænd til at besigtige Skibet og erklære hvor hurtig det kunde udlosses ved at arbejde fra alle Luger i de sædvanlige Arbejdstimer. Besigtigelsesmændene opgave et bestemt Antal Dage, hvilket Resultat efter min Mening var fornuftigt og „fair" overfor begge Parter, naar man ser hen til Betingelserne i „berth note". Jeg meddelte Resultatet til Modtagerne, men da Skibet ikke var færdigt indenfor den af Besigtigelsesmændene fastsatte Tid, fordrede jeg Demurrage efter Søloven, og da Betaling nægtedes, anlagde jeg Sag. Resultatet var, at begge Sagerne afgjordes ubetinget i Rederens Favør; i den ene Sag fik Rederen den hele Sum, der var fordret, og en Del af Sagens Omkostninger dækket, i den anden Sag fik de $^2/_3$ af det fordrede Beløb, der i Princippet erkendtes for rigtigt. Jeg maa tilføje, at det endnu ikke er afgjort, om Modtagerne vil appellere Sagen til Højesteret, men det er meget usandsynligt, at denne skulde se anderledes paa den.

Den overordentlige Travlhed, der hersker paa alle engelske Skibsværfter, bevirker at man selv i England søger til Kontinentet med Bestillinger paa Nybygninger. Saaledes er der for nylig til Middlesbrough ankommen 3 Selvlosserfartøjer, hver paa 500 Tons d. w., og de ville blive efterfulgte af 4 Fartøjer af samme Slags; alle disse Fartøjer bygges for Entrepenørerne for Middlesbrough Dock Extensions ved Ingenier Andr. Vang her i Byen, der ligeledes har faaet overdraget mange Leveringer af Entreprenørmateriel til de store Udvidelser af engelske Krigshavne, der for Tiden foretages.

En hurtig Rejse er nylig udført af den 4-mastede Bark Puretan, 2,361 Tons, bygget 1889 i Glasgow. Den afgik fra New York d. 30. Novbr. med en Ladning Korn, bestemt til Leith, og passerede Butt of Lewis den 15. Decbr. Denne Bedrift er næsten jævnbyrdig med de, der udførtes Black Ball Liniens berømte Klippere. I 1854 gjorde Red-Jacket Rejsen fra New York til Mersey i 13 Dage; samme Aar brugte Lightning og James Baines fra Boston til Mersey lidt mindre end henholdsvis 13 og 14 Dage. I 1856 brugte Staffordshire 14 Dage fra New York til Liverpool. I 1862 gjorde Dreadnought Rejsen fra Sandy Hook til Queenstown i 9 Dage 17 Timer og satte en Rekord, der endnu ikke er slaaet.

Forventningerne om, at det engelske Handelskammer hurtig vilde antage og sætte i Kraft Lastelinie Komiteens Anbefalinger med Hensyn til det nordatlantiske Vinter- og almindelige- Freeboard ere blevne opfyldte, idet Kammeret nu har beordret Tabeller udfærdigede i Overensstemmelse hermed. De tre Registrerings-Selskaber (Lloyd's, Bureau Veritas og British Corporation) ere blevne befuldmægtigede af Kammeret til at anvise formindskede Freeboard i Følge Indstillingerne.

Bestyrelsen for Hamburg-Amerika-Linien har besluttet at forelægge for Generalforsamlingen et Forslag til Forøgelse af Selskabets Kapital med 15 Mill. Mark. Det vil ligeledes blive anbefalet at udbetale en Dividende af 8% af Netto Gevinsten, der beløber sig til over 14 Mill. Mark.

Vi henlede Opmærksomheden paa omstaaende Bekendtgørelse om Generalforsamling i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

Flensborg Dampskibsselskab har i Aar tjent mellem 18 og 20% af dets Kapital og vil muligvis udbetale en Dividende af 8% imod 7% i Fjor. Selskabet har nu 7 Dampskibe i Fart og 2 under Bygning, og man er i Færd med at forøge Kapitalen med 500,000 Mark.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 4. Trækning begynder Onsdag den 11. Januar. I Henhold til Lotteriets Plan vil der, paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder, blive fordelt et Antal af ialt 52.000 Gevinster, hvorom for 4. Trækning Vedkommende henvises til omstaaende Bekendtgørelse. Gevinsterne kunne eventuelt tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Agnes, 3/m. Skonnert af Fanø, blev d. 24. f. M., medens den laa for Anker paa herværende Red, paasejlet af Dpsk. Columba. Agnes erholdt en Del Skade paa Forrigningen.

Arla, Dpsk. af Kjøbenhavn, maatte d. 18. f. M. returnere til Neufahrwasser med Maskinskade.

Henry, Skonnert af Marstal, er d. 28. f. M. strandet paa Samsø. Skibet var paa Rejsen fra Libau til Langør med Oljekager.

Vesuv, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 25. f. M. ved Dragør mistet et Anker med Kæde, der senere fiskedes op.

Einar Tambarskjelver, Barkskib af Skien, kom d. 28. f. M. paa Rejsen fra Piteå til London med Splitwood paa Grund paa Smaagrundene. Flot med Assistance af Svitzers. Skibet indbragtes her til, men havde ingen Skade og fortsatte Rejsen.

Tyby, 3/m. Skonnert af Bjørneborg, indkom hertil d. 29. f. M. paa Rejsen til Bordeaux med Trælast. Skibet havde været ude i haardt Vejr og faaet en Del oven Bords Skade, ligesom en Del af Dækslasten var gaaet tabt.

Barendrecht, Dpsk. af Rotterdam, er d. 29. f. M. sunket ved Hyllekrog. Mandskabet reddet.

Perm, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 29. f. M. for Indgaaende paa Themsen været i Kollision og har erholdt nogen Skade.

Niord, Dpsk. af Randers, er Natten mellem d. 31. f. M. og 1. ds. strandet paa Englands Kyst mellem Sunderland og Seaham. Mandskabet reddet. Skibet er fuldt af Vand og bliver sandsynligvis Vrag.

Agnete, Skonnert af Svendborg, er d. 30. f. M. indløben til Frederikshavn med Skade; paa Rejse fra Gefle til England.

Karen, Skonnert, ankom d. 30. f. M til Frederikssund med Kul fra Hull. For Indgaaende kolliderede Skibet med Broen, der erholdt Skade for c. 400 Kr. Skibet fik en Del ovenbords Skade.

Petter, Jagt af Helsingborg, har været paa Grund ved Omø. Skibet er bragt til Odense af Bjærgningsdpsk. Helsingør.

Rilda, Dpsk. af Drammen, indkom her til d. 2. ds. med Tab af Skruen. Skibet reparerer her.

Kjøbenhavn, Dpsk. af Kjøbenhavn, paa Rejse her fra til Aarhus, mistede Natten mellem Fredag og Lørdag en af sine Skovle i Sundet. Fortsatte Rejsen.

Malaga, Dpsk af Göteborg, Johansen, ankom den 2. ds. hertil fra Middelhavet med Stykgods. Skibet har været paa Grund i stærk Taage i Kristiania Fjord, hvor den med Assistance bragtes flot.

Rønne, Dpsk. af Kjøbenhavn, blev den 2. ds., medens den laa og ladede Korn i Frihavnen, paasejlet af Dpsk. Briardene, der tilføjede Rønne en Del Skade.

Eva, Skonnert af Rudkjøbing, strandede den 3. ds. i østlig Snestorm paa Vigsø Strand. Senere drev Skibet over Revlerne og op paa Land, saa Mandskabet kunde gaa fra Borde tørskoede.

Bureau Veritas bekendtgør, at følgende Sejlskibe ere forulykkede i November f. A.: 17 amerikanske, 1 østerrigsk, 38 britiske, 2 danske, 2 hollandske, 11 franske, 10 tyske, 2 græske, 17 italienske, 23 norske, 10 russiske, 1 spansk, 10 svenske, 1 tyrkisk; ialt 145. Dampskibe: 4 amerikanske, 3 belgiske, 23 britiske, 2 danske, 1 fransk, 2 tyske, 1 græsk, 1 italiensk, 4 japanesiske, 8 norske, 1 spansk, 1 svensk; ialt 51.

Aarsagerne til Forlisene have været: Sejlskibe: Stranding 66, Kollision 4, Ild 2, Sunkne 8, Forladte 15, Kondemnerede 42, Savnede 8; ialt 145. Dampskibe: Stranding 23, Kollision 8, Ild 4, Sunkne 3, Forladte 2, Kondemnerede nation 6, Savnede 5; ialt 51.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling.***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afg. fra Halifax 30. Dec., best. til New York. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Gibraltar 2. Jan., best. til Cadiz. — Antwerpen, Holm, ankom til Boston 31. Decbr., bestemt til New York. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Reval 31. Decbr., bestemt til Ghent. — Dagmar, Gade, ankom til Kbhvn. 30. Decbr., bestemt til Reval. — Douro, Ørum, afg. fra Danzig 1. Jan., bestemt til Oporto. — Georgios I, Blom, afgik fra Dartmouth 31. Dec., bestemt til Christiania. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Rotterdam 29. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 29. Decbr., bestemt til Kønigsberg. — Kursk, Staal, ankom til Dunkirk 31. Decbr., bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 4. Jan., best. til St. Thomas. — Louisiana, Jensen, afg. fra New Orleans 13. Decbr., best. til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Ingvardsen, afgik fra New York 17. Decbr., bestemt til Christiania. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Kbhvn. 22. Decbr., best. til Delaware f. O. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Genua 2. Jan., best. til Livorno. — Omsk, Rasmussen, ankom til Riga 2. Jan., bestemt til Dunkirk. — Tejo, Borries, afgik fra Messina 28. Dec., best. til Oporto. — Tomsk, Andersen, ankom til Reval 1. Jan., best. til Dunkirk. — Xenia, Erichsen, afgik fra New Orleans 21. Novbr., bestemt til Kbhv. — Arno, Strubberg, ankom til Newcastle 30. Decbr., bestemt til Genua. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 14. Dec., best. til Philadelphia. — Florida, Koch, ankom til Danzig 22. Decbr., best. til Philadelphia. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 4. Jan., bestemt til Philadelphia. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 17. Dec., bestemt til New York. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 31. Dec, bestemt til New York. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 24. Dec., bestemt til Christianssand. — Thingvalla, Laub, ankom til Stettin 3. Jan., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Kbhvn. 2. Jan., best. til Manchester. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 31. Dec., bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ank. til Kbhvn. 24. Dec., bestemt til Riga. — Ceres, Svensson, ankom til Libau 2. Jan., bestemt til London. — Christian IX, Mollerup, afgik fra London 1. Jan., bestemt til Kbhvn — Christianssund, Kjølsen ankom til Trondhjem 31. Dec., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 3. Jan., bestemt til Pillau. — Jolantha, Paaske, afgik fra Riga 3. Jan., bestemt til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 3. Jan., bestemt til London. — Louise, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 30. Decbr., bestemt til Hull. — Morsø, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 2. Jan., best. til Libau. — Moskov, Fischer, ankom til Kbhvn. 2. Jan., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 1. Jan., bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til London 2. Jan., best. til Kbhvn. — Pregel, Egidiussen, afgik fra Antwerpen 1. Jan., best. til Kbhvn. — Thyra, Ryder, ankom til Hull 23. Dec., best. til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Hull 1. Jan., bestemt til Aalborg. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Liverpool 31. Decbr., best. til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, ank. til Riga 28. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Esbjerg, Bentzen, pass. Holtenau 31. Decbr., bestemt til London.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 4. Jan., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 5. Jan., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 5. Dec., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 4. Jan., bestemt til Nakskov. — Kronen, Wiberg, afgik fra Newcastle 4. Jan., bestemt til Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 4. Jan., bestemt til Odense. — Storebelt, Bay, afgik fra Nakskov 4. Jan., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 4. Jan., best til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 24. Decbr., bestemt til Genoa. — Frode, Wrisberg, afgik fra New Orelans 22. Decbr., bestemt til Kjøbenhavn. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Genoa 1. Decbr., ankom til New Orle-

ans 25. Decbr. — Knud, Mancke, afgik fra Blyth 31. Decbr., bestemt til Korsør. — Svend, Petersen, afgik fra Blyth 19. Decbr., ankom til Libau 25. Decbr. — Erik, Tofte, afgik fra Kjøbenhavn 29. Decbr., ankom til Blyth 2. Jan. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 31. Decbr., bestemt til Ghent. — Ragnar, Risøe, afgik fra Genoa 2. Januar, bestemt til Baltimore. — Danmark, Kraemer, afgik fra Blyth 27. Decbr., ank. til Kbhvn. 30. Decbr. — Volmer, Riber, afgik fra Sunderland 31. Decbr., bestemt til Stettin. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 31. Dec., bestemt til Libau. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 21. Decbr., ankom til til London 30. Decbr. — Harald, Holst, afgik fra Filadelphia 30. Decbr., bestemt til Stettin. — Olaf, Lorenzen, afg. fra Cardiff 13. Decbr., bestemt til Newport News.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Berg, Thorsøe, afgik fra Shields 8. Decbr., ankom til Philadelphia 30. Dec. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Alexandria 31. Decbr., bestemt til Odessa. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Blyth 13. Decbr., ankom til Alexandria 2. Jan.

Heimdal. Anine, Løfler, ankom til Rouen 3. Jan. — Kamma, Risøe, afgik fra Ghent 31. Decbr. — Helga, Lagesen, ankom til Tunis 1. Jan. — Elna, Møller, afgik fra Gabes 1. Jan. — Therese, Knudsen, afgik fra Catania 2. Januar.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afgik fra New York 16. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Ekliptika, Klaaborg, afgik fra Philadelphia 22. Dec., bestemt til Kbhvn. — Venus, Lund, afgik fra Newcastle 15. Decbr., bestemt til New York. — Urania, Callesen, ankom til Kbhvn. 2. Jan. — Saturn, Lund, ankom til Libau 2. Jan. — Pallas, Degn, ank. til Kbhvn. 30. Decbr.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra New York 2. Januar, bestemt til Kbhvn. — Nordland, Hemmingsen, afgik fra Kbhvn. 31. Decbr., bestemt til New York. — Finland, Schmidt, ankom til Kjøbenhavn 28. Decbr. — England, Andresen, afgik fra Kjøge 1. Januar, bestemt til Libau. — Holland, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 28. December. — Rusland, Møller, ankom til Antwerpen 2. Jan. — Tyskland, Høgstedt, afgik fra Amsterdam 3. Januar, bestemt til Rotterdam. — Skotland, Branth, afgik fra Kbhvn. 2. Jan., bestemt til Rotterdam.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Itzehoe 31. Dec., bestemt til Kings Lynn. — Rita, Larsen, ankom til Stolpemünde 31. Decbr. — Patria, Andersen, ankom til Ghent 1. Januar.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 29. Decbr., ankom til Wearmouth 1. Jan. — Caledonia, Fisker, ank til Rotterdam 29. Decbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Reval 29. Dec., ankom til Riga 30. Dec. — Hafnia, Lund, afg. fra Kbhvn. 28. Decbr., ankom til Grangemouth 1. Jan. — Russia, Rasmussen, afgik fra Dundee 1. Jan., ankom til Boness 1. Jan.

Dannebrog. Amalienborg, Clausen, ankom til Aarhus 31. Dec. — Christiansborg, Petersen, ank. til Kbhvn 26. Dec. — Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Hamburg 30. Dec., bestemt til Cardiff. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 4. Jan. — Fredensborg, Andersen, afg. fra Blyth 1. Jan., best. til Aarhus. — Rosenborg, Fischer, ankom til Svendborg 25. Decbr. — Uranienborg, Dømel, ankom til Buenos Ayres 29 Decbr. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Philadelphia 28. Decbr., bestemt til Stettin. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Cardiff 28. Decbr., best. til Delaware.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Jensen, ankom til Kbhvn. 27. Dec. — Klampenborg, Ewaldsen, afg. fra Blyth 30. Decbr., bestemt til Aarhus. — Skodsborg, Lund, afg. fra Bremen 1. Jan., bestemt til Cardiff. — Guldborg, Jensen, afgik fra Rouen 30. Decbr., bestemt til Newport. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Las Palmas 19. Decbr., bestemt til River Plate. — Marselisborg, Hartmann, ankom til Galveston 19. Decbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kbhvn. 25. Decbr. — Agnete, Jensen, ankom til Korsør 29. Decbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 2. Jan., bestemt til Burntisland. — Alice, Schultz, afg. fra Libau 1. Jan., bestemt til London. — Sjælland, Madsen, ankom til Kbhvn. 1. Jan. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 28. Decbr. — Ajax, Brorsen, afgik fra Karrebæksminde 30. Decbr., bestemt til Warkworth. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Christiania 27. Decbr. — Nauta, Steen, afg. fra Esbjerg 1. Jan., bestemt til Burntisland. — Rønne, Hintze, ankom til Kbhvn. 24. Decbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Marstrand 1. Jan.

Danmark. Rolf, Madsen, ankom til Riga 3. Jan. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Burntisland 1. Jan. — Absalon, Skjødt, ankom til Aarhus 2. Jan. — Ansgar, Larsen, ankom til Grangemouth 31. Dec. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Blyth 30. Dec. — Hamlet, Sommer, afgik fra Kbhvn. 3. Jan., best. til Dunston. — Helge, Olsen, ank. til Blyth 29. Decbr.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Cold, ankom til Singapore 29. Decbr., afgik fra Singapore 2. Jan., best. til Port Said. — Cathay, Schøning, afgik fra Aalborg 31. Decbr., fra Gøteborg 3. Jan., best. til Antwerpen.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Stettin 30. Decbr. ankom til Memel 1. Jan.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ank. til Kbhvn. 1. Jan. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Kbhvn. 28. Decbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Newcastle 31. Decbr.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Kbhvn. 3. Jan., best. til Blyth. — Clara, Petersen, ankom til Kbhvn. 24. Decbr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Kbhvn. 2. Jan., bestemt til Sunderland.

Ærø. Energi, Hansen, ankom til Kallundborg 2. Jan.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Doris Brodersen, Hansen, ankom til Jalnit 24. Septbr. fra Sidney, afgik til Gilbert for at kompletttere til Evropa. — Puck, Clausen, sejlet fra Rio Janeiro 27. Decbr. til Ellesmere (Manchester Kanal). — Kronprinsesse Louise, Jepsen, prajet 18. Decbr. paa 29° N. Br. 19° W. Lgd. fra Marseille til Mauritius. — Anna & Emmy, Svarrer, ankom til Laurvig 29. Decbr. fra Swinemünde. — Nanna, Nielsen, ankom 29. Novbr. til Menado fra Soemalata. — Cito, Christensen, ankom til New York 30. Decbr. fra Nantes. — Mærdor, Jensen, ankom til Para 29. Decbr. fra Hamburg.

Fanø. Sønderho. Ane Jensine, Øhle, afgik 23. Novb. fra Bahia til Barbados. — Clara, Carstensen, afgik 24. Decbr. fra Cuxhaven til Newcastle. — Eliza, Thomsen, pass. Helsingør 27. Decbr., fra Søderhamn til Esbjerg. — Clara, Carstensen, prajet 29. Decbr. paa 57° N. Br. 7° 9' Ø. Lgd. Laa underdrejet for smaa Sejl. Alt vel ombord.

Svendborg. Ferona, Nielsen, ankom til Aarhus 24. Dec. — Svafva, Nielsen, ankom til Harwich 24. Decbr. — Agnete, Møller, ankom til Frederikshavn 29. Decbr. — Concordia, Henriksen, ankom til Boness 30. Decbr. — Niord, Svennevig, ankom til Aalborg 28. Derbr. — Hans Emil, Hansen, ankom til Horsens 29. Decbr. — Lilli, Rasmussen, ankom til Isefjord 30. Decbr. — Galathea, Mortensen, ankom til Leith 30. Decbr. Thetis, Hansen, ankom til Kallundborg 30. Decbr. — Karen, Mikkelsen, ankom til Leith 31. Decbr. — Christine, Rasmussen, ankom til London 31. Decbr.

Kjøbenhavn. Alexandra, Pedersen, afsejlede 31. Decbr. fra Calcutta til Trèport (Frankrig).

Ærø. Albert, Andersen, ankom 25. Decbr. til Kragerø. — Aurora, Raahauge, ankom 26. Decbr. til Berwick. — Karen, Hansen, ankom 24. Decbr. til Hundsted. — Danmark ankom 26. Decbr. til Yarmouth. — Dannebrog, Bøye, ankom 28. Decbr. til Mittle. — Stella, Rasmussen, ankom 28. Decbr. til Kbhvn. — Lorenz, Levinsen, ankom 29. Decbr. til Frederiksværk. — C. C. Hornung, Nielsen, ankom 28. Decbr. til Dysart — Livingstone, Christensen, ankom 28. Decbr. til Vejle. — Thyra, Rasmussen, ankom 30. Dec. til Lissabon fra Dahouet. — Skjold, Mygind, ankom 30. Decbr. til Newport Mon. — Cæsar, Jørgensen, ankom 31. Decbr. til Fredericia. — Christian den 9ende, Knudsen, ankom 30. Decbr. til Helsingør. — Nansen, Pofler, indkom 30. Decbr. i Præstø Havn. — Amor, Hansen, ankom 31. Decbr. til Kbhvn. — Anne, Albertsen, ankom 30. Decbr. til Holbæk. — Ane Kirstine, Bager, ankom 30. Decbr. til Holbæk. — Marie, Weber, ankom 30. Decbr. til Nykjøbing S. — Karen, Hansen, er paa Rejse fra Hull til Holbæk 30. Decbr. indkommet til Frederikssund. — Hansigne, Clausen, ankom 11. Decbr. til Konakry (Afrika) fra Rufisque. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 1. Jan. til Newport Mon. — Wilhelmine, Jensen, ankom 1. Jan. til Kiel. — De tre Søstre, Mathiesen, ankom 31. Decbr. til Odense. — Inverurie, Knudsen, ankom 31. Decbr. til Ærøskøbing. — Frem, Folmer, ankom 1. Jan. til Assens.

Rønne. Ane Catrine, Hermansen, ankom til Karrebæksminde 21. Decbr. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 23. Decbr. — Jørgensen, Jørgensen, ankom til Berry dock 26. Dec. — Næstved, Larsen, ankom til Nexø 26. Decbr. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Allinge Red 26. Decbr. — John Hintze, Andersen, ankom til Christiania 28. Decbr. — Veset, Ølsted, ankom til Tuborg 29. Decbr. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 29. Decbr.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Sundet. Kjøbenhavns Havn. N. for 14 Fods Havnen, der ligger V. for Bølgebryderen uden om *Frihavnen*, foretages Opfyldnings-Arbejder. N.-Siden af det Areal, som opfyldes, er afmærket med 4 Stager med grønt Flag.

Fra NØ.-Hjørnet af *Ny Kalkbrænderi-Havn* og c. 600 Alen N. for den forannævnte Opfyldning foretages Opfyldning SØ. t. Ø. efter indtil en Afstand at 1.200 Alen og i 150 Alens Bredde. SV.-Siden af denne Opfyldning er afmærket med 3 Stager med grønt Flag, og flere Stager med grønt Flag udsættes efterhaanden som Arbejdet skrider frem SØ. efter.

Limfjorden. Agger-Sund V. Vraget af den 3 Kbl. V. for *Agger-Sund* sunkne Jagt er nu uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 24 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Rusland. Dagø N. Nekman Grund. Fyrskibet *„Nekman Grund"* er udlagt paa Station.

Tyskland. I *Swine* og *Kaiserfahrt* er Vinterafmærkningen foretagen. Lystønden i *Mellinfahrt* ligger dog ude, til der kommer Kulde. I Løbet om *Krickser Haken* er Vinterafmærkningen foretagen.

Ved *Oderbank* og *Coserow-Vineta-Rev* er Vinterafmærkningen foretagen.

Vierendehl Grund. Barhöft. Den 1ste Januar 1899 forandres det vekslende Fyr paa *Vierendehl Grund (Geller Haken)* til et fast Fyr, der viser hvidt Lys i Indsejlingslinien, grønt Lys V for den, og rødt Lys Ø. for den.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Holland. Zeegat van Terschelling. I *Vliestroom* er den røde Vager med to Balloner ombyttet med en Spidstønde Nr. 1 a med to Balloner. Ved næste Sommerafmærkning borttages Topbetegnelsen. 53° 17′ 45″ N. Br. 5° 8′ 51″ Ø. Lgd.

Zuiderzee. Oude Hoornsche Gat. Tjalken, der var sunken i *Oude Hoornsche Gat*, er borttagen. Afmærkningen er inddragen.

I *Nieuwe Rotterdamsche Watterweg* er Spidstønde Nr. 16 med Ballon atter udlagt.

Zeegat van Goeree. I *Beningen* er Stumptønde Nr. 4 med afkortet Kegle inddragen. 51° 47′ 6″ N. Br. 4° 14′ 38″ Ø. Lgd.

En sortmalet Lystønde *„B. n. G."* Nr. 1 er udlagt i 12½ Fod Vand. 51° 47′ 16″ N. Br. 4° 13′ 8″ Ø. Lgd.

En sortmalet Lystønde *„B. n. G."* Nr. 2 er udlagt i 20 Fod Vand. 51° 47′ 6″ N. Br. 4° 14′ 36″ Ø. Lgd.

Begge Lystønder vise hvidt, fast Lys med Formørkelse hver 10 S., Lys 7 S., Mørke 3 S.

England. Orfordness NØ. Damperen *„Chester"* er sunken c. 2 Kml. N. 63° Ø. for *Orfordness* og c. 1 Kml. S. 16° Ø. fra Tønden ved *Aldborough Ridge*. Tæt NV. for Vraget, over hvilket der er 13 Fod Vand, er i 9 Fv. Vand udlagt en grøn Vragtønde.

Et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, skal udlægges ved Vraget. 52° 6′ 0″ N. Br. 1° 37′ 30″ Ø. Lgd.

For at give Underretning om, at et Skib er paa Grund og trænger til Hjælp, gives Signaler fra det nærmeste af følgende Fyr og Fyrskibe saaledes:

Leman and Ower. To-Skud med 15 S. Pause hver 10 M.

Haisbro'. Et-Skud hver 5 M.

Smith's Knoll, Hammonds Knoll, Winterton Ridge. Et-Skud hver 10 M.

Scroby, Cross Sands, Caister og *Cockle.* To-Skud med 15 S. Pause hver 5 M.

Corton og *Holm.* To-Skud med 15 S. Pause hver 10 M.

Kentish Knock og *NE. Longsand.* Et-Skud hver 10 M.

Shipwash, Whiting og *Bawdsey.* Et-Skud hver 5 M.

Cork, Cutler og *West Rocks.* Et-Skud hver 3 M.

North Sunk og *Gunfleet.* To-Skud med 1 M. Pause hver 5 M.

SW. Sunk, Barrow, Buxey, Foulness, Middlesand og *Knock John.* To-Skud med 15 S. Pause hver 5 M.

Sandene V. for Linien *Maplin—Girdler* Fyr. Et-Skud hver 5 M.

SW. Longsand, Tongue, Girdler, Shingles og *Margate.* To-Skud med 1 M. Pause hver 5 M.

North Goodwin. Et-Skud hver 3 M.

South Goodwin. Et-Skud hver 5 M.

North West Goodwin og *Brake.* To-Skud med 15 S. Pause hver 3 M.

Om Natten anvendes i Stedet for Skud stærkt lysende Raketter.

Maplin og *Gunfleet* anvende Knaldraketter i Stedet for Skud.

Fyrskibene *Would, Shipwash, Longsand, Kentish Knock, Tongue, North Goodwin* og *East Goodwin* vise samtidig med at de give Nød-Signal *Blue Peter* over en Ballon under Gaflen.

Signalerne gentages, indtil de besvares fra et længere inde liggende Fyrskib eller Kystvagt-Station, eller til at Redningsbaaden giver Signal for at være ved det paagældende strandede Skib

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Dahouët. Fyret paa *Petite Muette* er igen tændt.

Ved *Fécamp* angive Vandstand-Signalerne ikke Højden over Kortets Nulpunkt, men over et 2 Meter højere liggende Nulpunkt.

England. Dover. Paa Yderenden af *Castle Pier,* som er under Bygning, er tændt et hvidt, fast Fyr. 51° 7′ 35″ N Br. 1° 19′ 35″ Ø. Lgd.

Scilly Isles. Ved Indløbene til *Broad Sound* og *North Channel* ere følgende Grunde fundne tæt ved Ledelinierne:

En 5¼ Fv. Grund, 3½ Kbl. S. 49° Ø. fra *Gunners* V.-lige Klippe og N. 43° Ø. fra *Bishops Rocks* Fyr. 49° 53′ 45″ N. Br. 6° 24′ 50″ V. Lgd.

En 5½ Fv. Grund, 6¼ Kbl. N. 17° Ø. fra *Crebawethan* Top og S. 86° V. fra *St. Agnes* Fyr.

En 4¾ Fv. Grund, 1.9 Kml. N. 39° Ø. fra *Crebawethan* Top og N. 63° V. fra *St. Agnes* Fyr.

En 5½ Fv. Grund, 6½ Kbl. S. 19° V. fra *Great Minalto* Top og S. 40° Ø. fra *Biggal* Top.

En 4½ Fv. Grund, 2.4 Kbl. S. 26° V. fra *Biggal* Top og N. 77° V. fra *Great Minalto* Top.

En 1¾ Fv. Grund, 1.6 Kbl. S. 70° V. fra *Biggal* Top og N. 71° V. fra *Great Minalto* Top. 49° 55′ 45″ N. Br. 6° 23′ 35″ V. Lgd.

Man. Douglas. Ved *Battery Pier* vises midlertidig to røde Flag eller to røde Lanterner vandret for hinanden. Skibe skulle holde klar af det Sted. 54° 8′ 45″ N. Br. 4° 28′ 0″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Goulet de Brest. Mengam. Omtrent den 20de December 1898 ombyttes Fyrapparatet paa Taarnet paa *Mengam* med et Fyr af samme Art og med samme Lysvinkler som det gamle, men Mellemrummet mellem to Formørkelser varierer mellem 8 og 13 Sekunder.

Frankrig. Iles de Glénans. *Penfret* hvide, faste Fyr med Blus er slukket og et midlertidigt. hvidt, fast Fyr tændt.

Loire. Af de to Fartøjer, der vare sunkne i Løbet mellem *Saint Nazaire* og *Saint Nicolas*, er det ene borttaget, det andet forsvundet. Afmærkningen er inddragen.

Belle Ile. Pynt Taillefer. Møllen *Jacque de Kereso* er nedreven.

Gironde. Vraget af Lodsbaaden *„Les Deux Cousines"*, der var sunket 1 Kml. VNV. fra Fyrskibet ved *Grand-Banc*, er forsvundet. Afmærkningen er inddragen

Spanien. Huelva. Ved Indløbet til *Huelva* er *Chenal del Picacho* saa godt som tilsandet. I *Chenal del Padre Santo* er Dybden betydelig forøget og afmærket med Lystønder. Det er det eneste Løb, der benyttes; for Indgaaende holdes Lystønder, der vise rødt Lys. om Bagbord, og Lystønder, der vise grønt Lys. om Styrbord.

Guadalquivir. Bonanza og San Jeronimo. Fra 1ste Januar 1899 viser *Bonanza* Fyr rødt, fast Fyr og *San Jeronimo* Fyr hvidt, fast Fyr.

Portugal S.-Kyst. Faro e Olhao. Barren ved *Faro e Olhao* er saa forandret, at ethvert Skib bør tage Lods.

Azorerne. Fayal. Horta. Den 1ste Januar 1899 inddrages Lys- og Klokketønden ved Yderenden af Molen ved *Horta.*

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Fyrskibet *„Hen and Chickens"*, Nr. 2, er igen udlagt paa Station og Lystønden inddragen.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Pynt Joobje og Adler. Om kort Tid tændes følgende Fyr:

Paa Pynt *Joobje* et hvidt og rødt hurtigt vekslende Fyr, tæt S. for Vagthuset. Det lyser fra N. 32° V. gennem V. og S. til S. 47° Ø. Flammens Højde: 33 Fod. Synsvidden: 6½ Kml. Det vises fra et lille, gult Fyrhus. 43° 38′ 45″ N. Br. 39° 31′ 40″ Ø. Lgd.

Paa Pynt *Adler* et hvidt, rødt og grønt hurtigt vekslende Fyr, c. 3 Kbl. V. for Landsbyen. Det lyser Horisonten rundt, men skjules i flere Retninger af Huse og Træer. Flammens Højde: 31 Fod. Synsvidden: 6½ Kml. Lysævnen: 3 Kml. for det grønne Lys. Det vises fra et lille, gult Fyrhus. 43° 24′ 30″ N. Br. 39° 50′ 40″ Ø. Lgd.

Gudaut og Otchemtchir. Følgende Fyr ere tændte:

Gudaut hvide, hurtig blinkende Fyr i V.-Enden af Landsbyen. Det lyser fra S. 59° V., ½ Kml. S. om Pynt *Souk-Su*, gennem S og Ø. til N. 70° Ø., men skjules i S 75° Ø. af Pynt *Baklan*, der ligger mellem Pynt *Souk-Su* og *Novo Athon* Kloster. Flammens Højde: 48 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Det vises fra et lille, gult Fyrhus. 43° 5′ 30″ N. Br. 40° 32′ 40″ Ø. Lgd.

Otchemtchir hvide og grønne hurtig vekslende Fyr i V.-Enden af Landsbyen. Det lyser Farvandet rundt. Flammens Højde: 30 Fod. Lysævnen: 6½ Kml. for det hvide, 3 Kml. for det grønne Lys. Det vises fra et lille, gult Fyrhus 42° 42′ N. Br. 41° 23′ 40″ Ø. Lgd.

Generalforsamling.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

afholder Generalforsamling i **Kjøbenhavn** i Slutningen af Januar eller først i Februar. Dato og Forsamlingslokalet vil nærmere blive bekendtgjort her i Bladet. — Forslag, som ønskes forebragt Generalforsamlingen, bedes hurtigst muligt indgivet til Foreningens Sekretær,

Alhert E. Boye, Marstal.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmand, der opfylder de i Sønæringsloven 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.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af **C. Clausen,** Kaptajn i Marinen.
Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. *3 Kr.*
Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**
I Kommission hos Tillges Boghandel.

Kjøbenhavns Børskurs d. 4. Jan. 1898.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			109½	109¾
Danmark			96½	96¾
Norden	127		127	128
Kjøbenhavn	110½		110¼	110½
Carl			64¾	65½
Dannebrog			105¾	106½
Skjold	80		79¾	80¼
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen			103½	105½
Nordsøen	95	99½	97	98
Torm			104	—
Foren. Bugser-Selsk.			90	—
Dansk-russisk Dampsk.	95, 97½	99½	97	98
Urania	102¾	½	102½	102¾
Union	110	109¾	109¾	110
Heimdal			106	—
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			101	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			103	106
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			97	99
3½% uopsig Stats.			99	99¾
3½% Husejer Kreditk.			90¾	91¾
3½% Kbhvns Kreditf.			90½	91¼
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			94¼	95
4% — — 6 —	94¾		94¾	95
3½% Landkreditk. 3 —			91½	93
Aktier.				
Nationalbank			146¼	146¾
Privatbank			135¾	136
Landmandsbank			128	130
Handelsbank	124	¼	124	124¼
Burm. & Wain	92½		92½	92¾
Helsingørs Jernsk.			95	96
Sukkerfabr.	96½		96½	96¾
Bryggeri Aktier	94	93¾	93½	94

Vekselkurser d. 3 Jan. 1898.

	Ávista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.25	89.05
London	18.24	18.20
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 3. Jan. 1898.

Russiske Noter	216.60
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	99.40
5% Rumænske Stats	101.50
4% — — 1890	91.70

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

„Det Foren. Dampskibs." 18,000, „Danmark" 10,000, „Norden" 12,000, „Kjøbenhavn" 50,000, „Carl" 6,000, „Dannebrog" 20,000, Skjold" 12,000, „Urania" 12,000, „Union" 16,000. „Dampskibsselskabet af 1896" 8,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Bugseringen paa Nakskov Fjord.

Fra den 21. dennes gælder følgende Takst for Bugsering paa Nakskov Fjord:

1. Fra Albu til Nakskov eller omvendt 20 Øre pr. Ton med en Minimumstakst af 10 Kr. pr. Bugsering.
2. Fra Slotø til Nakskov eller omvendt 12 Øre pr. Ton med en Minimumstakst af 7 Kr. pr. Bugsering. Bugseres flere Skibe samtidig, sammenlægges disses Drægtighed, og Afgiften erlægges af det samlede Antal Tons.

Udvalget for Nakskov Havn, 17. December 1898

H. Preben Hoskiær. Savl. Wiboltt. H. C. Krøyer.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts 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 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 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.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsekspedition og Toldklarering.

Kontorer:

St. Annæplads 10, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Skib til Salg.

Jagt „Solide" af Thisted, $30^{55}/_{100}$ Tons Netto, laster d. w. 70 Tons. Trælast 3,500 Kbfd. Godt udhalet og sejler godt. Salgspris Kr. 2,800.

N. P. Andersen,

Skibsfører, **Thisted.**

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

24. Series

4de Trækning begynder **Onsdag** den 11de Januar 1899.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinstrække.					Hovedgevinstrække.					2. Præmiegevinstrække.				
1	Gevinst	paa	900	Kr.	1	Gevinst	paa	1800	Kr.	1	Gevinst	paa	900	Kr.
1	—	»	450	-	1	—	»	900	-	1	—	»	450	-
1	—	»	300	-	1	—	»	600	-	1	—	»	300	-
6	—	à	150	-	6	—	à	300	-	6	—	à	150	-
50	—	»	100	-	50	—	»	200	-	50	—	»	100	-
75		»	50	-	75	—	»	100	-	75	—	»	50	-
95	—	»	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 fornys à 2 Kr. 50 Øre Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19,** hvor **Planen** paa Forlangende udleveres **gratis.**

Har De Tandpine,
brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.
9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Kongebreve, Brylluper,
Ægtepagter, Testamenter, Æresoprejsning, Separation, Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigst. Inkassationer og Retsmøder besørges.
Husk 8, Klosterstæde 8.
Juridisk Kontor.

J. C. TEILMANN & Co.
Eneste Vinforretning paa Frihavnen
● Eneste Lager ●
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Havnefyr & Lanterner.
Metalspejlapparater.
Skibslanterner med Certifikat
Gl. Lanterner prøves og forandres.
Fabrik:
Læderstræde Nr. 9,
Kjøbenhavn.
Telefon Nr. 3681.
G. W. Frydenlund & Søn

For Søfolk.
Uld og Trikotagevarer købes billigst hos
H. Madsen,
Skolegade 26,
Aarhus.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9. Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

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

TELEFON 2290. **H. KIRSCHNER & COHN.** Telegr.-Adr.: ASBEST.
Toldbodvej 22. — KJØBENHAVN K.
Lager af Olier og tekniske Maskinartikler.
Armaturer. — Specialitet: Selvlukkende Pat. Vandstandshaner. — *Import* af Metaller. — *Eneforhandling* af Woodites coniske Ringe til Vandstandsglas. — Bells Asbestos Pakninger og Olier m. m.
Elastisk Kedelcement,
et udmærket Middel til at stoppe Lækager ved Kedelsamlinger.

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

Nienstædt & Co.
(Kunstindustri-Museum):
Lager af amerik., engelske, franske og tyske **Værktøjmaskiner.**
Værktøj, File, engl., svensk og tysk **Staal. File** ophugges.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Frederikshavns
Fiske- og Sætteskipperskole
fo ereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske- og Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger gives af Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos** i Frederikshavn.

Kunstfyrværker Fritz Busch
anbefaler sig med
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.
Laboratorium: **Enghavevej. V.**
Bopæl: **Valdemarsg. 24. V.**
Telefon 5560.

„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. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

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

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

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

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 2. Kjøbenhavn, Torsdag den 12. Januar 1899. 6. Aarg.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Teaktræ — Teaktræ
AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
BANGKOK—KØBENHAVN
have altid paa Lager i **Frihavnen**
TEAKTRÆ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.
TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

B. HANSEN.
CEMENTFABRIKEN CIMBRIA.
Anbefaler sig som Befragter og Klarerer til de ærede Skibsførere.
TELEGRAMADR.: HANSEN. TELEFON 21.

Kjøb, Salg og Nybygning
af **Sejl-** og **Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme** med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, **Bugserdampere, Trawl-** og **Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer** etc. udføres fordelagtigt ved
Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.
Strandvej 36. Telefon 69.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe, Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Bitumastic Præparater
fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** i Skibe.
Giver en smuk, sort Farve; kan ikke skalle af, revner ikke, da det udvider sig med Metallet.
Anvendes af **Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften** samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.
Eneforhandler for Danmark:
AXEL PRIOR,
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus.
Incasso over hele Danmark.

Til Salg.

En Jagt-Galease efter Benzons Tegning er til Salg. Den bygges af bedste Siemen Martin Staal og faar højeste Klasse for Kystfart. Levering 1. Marts eller 1. April 1899 i fuldstændig sejlfærdig Tilstand. Skibet laster 90 Tons død Vægt og vil komme under 40 Tons Reg. Netto.
Man henvender sig til
C. E. Goltermann Succrs.,
Altona.

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.

HAMBURG

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 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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

Det Skandinaviske Selskab

i Hamburg.

Lokalet, beliggende i Königsstrasse 14, II., er aabent hver Dag fra 11 Form. til 12 Aften.

Læsebordet er forsynet med samtlige Hovedstadsaviser samt et større Antal Provinsblade (ca. 50 Stkr.) Endvidere forefindes Billard og Musikværelse.

Samtlige Lokaler stilles til Disposition for vore ærede tilrejsende Landsmænd, og vil et evèntuelt Besøg altid være os velkomment.

Besøgende have fri Adgang i 14 Dage.

Bestyrelsen.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

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.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det

særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: **Pileallé 5.**
Depôt: **Toldbodgade 14.**

Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.

Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til **Jul. Christensen** — **Hjertenfrydsgade 12.** — **Kjøbenhavn. K.**

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

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. I" og **„Nore"** i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

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.

Højesteretsdom.

Den 5. Januar afsagde Højesteret Dom i Kollisionssagen mellem den norske Damper Ulrikken og den engelske Damper Ancient Briton. Ved Sø- og Handelsretsdommen var Ancient Briton, for hvis Fører Firmaet C. K. Hansen mødte som Befuldmægtiget, blevet dømt til at betale til Firmaet Jansen & Co. som Befuldmægtiget for Ulrikken 64,000 Kroner med Renter 5 % p. a. og 500 Kroner i Sagsomkostninger. For Højesteret mødte Advokat Halkier for den engelske Damper, Højesteretssagfører Asmussen for den norske Damper.

Idet vi med Hensyn til Sagens nærmere Omstændigheder kunne henvise til det i dette Blads Nr. 20 for Torsdagen den 19. Maj 1898 indeholdte udførlige Referat af Sø- og Handelsretsdommen, skal der om Proceduren for Højesteret kun i Korthed bemærkes følgende:

Advokat Halkier kritiserede skarpt Sø- og Handelsrettens Dom og hævdede, at det var Ulrikkens mærkelige Sejlads og forkerte Kurs, der havde fremkaldt Kollisionen; da man fra Nordmanden havde faaet den engelske Dampers Lanterner i Sigte, blev der ikke mindsket Fart, og det var derfor Ulrikken, der havde overtraadt Søvejsreglerne. Ancient Britons Kurs og Sejlads var klar, og det kunde ikke bebrejdes den, at Nordmandens Lanterner først saa sent bleve sete, men det maatte bebrejdes Ulrikken, at den laa i en Kurs, der var farlig for sydgaaende Dampere, og at den, som det syntes, i længere Tid havde ligget stille.

Højesteretssagfører Asmussen hævdede, at Ulrikkens Sejlads havde været fuldt forsvarlig og korrekt, den havde aldrig ligget stille, og dens Manøvre, da Kollisionen var truende, var fuldstændig rigtig; den maatte nødvendigvis vente, at Engelskmanden vilde gaa agten om, men Ancient Briton havde ikke i Tide set Ulrikkens Lanterner og den Manøvre, som Ancient Briton foretog tilsidst, var saa forkert og saa egnet til at fremkalde en Kollision, at det maatte være indlysende, at alene Ancient Briton havde Skylden for Kollisionen.

Højesteret stadfæstede den indankede Sø- og Handelsretsdom med Bemærkning, at det efter alt under Sagen foreliggende maatte antages, at der ikke fra Ancient Briton var holdt tilbørlig Udkig og iøvrigt i Henhold til de i den indankede Dom anførte Grunde.

Processens Omkostninger for Højesteret paalagdes det Appellanten at betale til Indstævnte med 500 Kr.

V. M.

Bugsering og Lodspenge.

Vi have modtaget følgende:

I Dansk Søfartstidende for 15. December fremstiller, og det vist med gyldig Grund, Kapt. Johnsen af Rønne de uheldige Lodsnings- og Bugseringsforhold paa Nakskov Fjord. Imidlertid er Nakskov Fjord vel ikke slettere end mange andre Steder i Danmark i den Henseend, at naar Sejlskibene nødsages til at tage Bugserbaad, de da ogsaa paatvinges Lods eller Lodspengenes Erlæggelse.

Jeg formoder imidlertid, at dette ofte er en Følge af, at vedkommende Lodse og Skibsførere ikke har den rette Forstaaelse af Loven om Betaling for Lodsning, hvilket ogsaa fremgaar af Kaptajn Johnsens Artikel, idet han blandt andet skriver, at han ofte har hørt Lodser udtale, at der staar i Lodsloven, at ingen Dampbaad, som ikke udelukkende benyttes til Bugserbaad, maa bugsere noget Skib uden Lods.

Det er nemlig dette, der har foranlediget mig til at bede om Plads i dette Blad, for at fremdrage den rette Forstaaelse af Loven i den Henseende. Rederne har ofte klaget over de formentlig uretfærdigt afkrævede Lodspenge for Skibe. som uden at have benyttet Lods ere bugserede gennem Lodsfarvande, og et saadant Tilfælde gav i sin Tid Anledning til Drøftelse af Spørgsmaalet om, hvorvidt Lodserne havde en saadan Ret. Til dette Spørgsmaals Besvarelse fremsættes følgende i „Nationaltidende" for d. 23. Februar 1894: I Lov om Lodsvæsenet § 1 under Kapitlet om Betaling for Lodsning hedder det: „Hvis et Skib, som lodses, har et andet paa Slæb, bør der betales fulde Lodspenge for begge Skibene. Derimod skal Skibsføreren ikke betale Lodspenge, naar han uden at benytte Lods lader sig bugsere af et Dampskib, der udelukkende tjener til at bugsere de Skibe, som ville benytte det, eller naar han følger et andet Skib, som har Lods om Bord". Dette Afsnit fortolkes af Marineministeriet saaledes: Lodserne ere i Følge Lodslovens § 12 eneberettigede til at udføre Lodsning og i denne Eneret maa Bugsering ingen Indskrænkning gøre. Betingelsen for, at en Skibsfører, der lader sit Skib bugsere, skal fritages for at betale Lodspenge, naar han ikke har taget Lods om Bord, er derfor, at Dampskibet udelukkende bugserer, men ikke tillige lodser Skibet. Eller med andre Ord: naar en Bugserdamper tillige lodser Skibet, som den slæber, skal Skibet betale Lodspenge. Hvorvidt Bugserdamperens Fører saaledes tillige har gjort Tjeneste som Lods eller ikke, altsaa gjort Indgreb i Lodsernes Eneret eller ikke, maa afgøres i hvert enkelt Tilfælde efter Omstændighederne.

Ved første Øjekast kan det se ud, som om denne Bestemmelse er et Brud paa Lovens Grundregel, at al Lodstvang er hævet, men det er den dog ikke. Efter Lovens § 12 maa en Skibsfører i de Farvande, hvor Lodser ere ansatte, ikke til Lodsning benytte sig af andre end de ansatte Lodser, med mindre der ingen Lods kommer til Stede, naar der er gjort Signal efter ham. Loven hjemler altsaa Lodserne en Eneret til Lodsning i disse Farvande, og denne er det, at Ministeriet hævder gennem sin Fortolkning af det oftnævnte Afsnit. At en Fortolkning iøvrigt er nødvendig, skyldes Afsnittets højst uheldige Redaktion. Enhver maa nemlig antage, at der ved „et Dampskib, der udelukkende tjener til at bugsere de Skibe, som ville benytte det", maa menes en Damper, der alene bruges til Bugseringstjeneste og ikke tillige til Fragt-, Passager- eller anden Fart, og det falder næppe nogen ind, at der i disse Ord ligger skjult en Advarsel om, at den ikke tillige maa lodse.

I hvert enkelt Tilfælde opstaar saa Spørgsmaalet om, hvorvidt Bugserdamperens Fører virkelig tillige har gjort Tjeneste som Lods eller ikke, eller, for at udtrykke det paa en anden Maade, om Sejlskibets Fører ikke kunde have passeret Farvandet uden Lodhjælp og kun har taget Bugserdamper for at komme hurtigere frem. Nægter Sejlskibsføreren at betale Lodspenge, bliver det de lokale Øvrigheder, der maa afgøre dette, og her er det saa, at Skibsføreren maa søge at hævde sin Ret til muligvis at blive fritagen for at betale, og vi skulle i den Anledning gøre følgende Bemærkninger:

I et Lodsfarvand maa der altid være en enkelt Mand, der til enhver Tid navigerer Skibet. Bugserdamperens Fører maa ikke lodse, og hvis Sejlskibet ingen Lods har taget, maa altsaa Føreren selv navigere Skibet, selv „lodse". Skal han kunne hævde, at han har gjort dette, nytter det naturligvis ikke, at Rorgængeren har havt Ordre til at styre i Kølvandet paa Damperen; men Skipperen maa kunne godtgøre, at han selv til enhver Tid har navigeret sit Skib og været rede til at gribe ind, hvis Bugserdamperen styrede fejl, eller han endog selv har taget Kommandoen angaaende Navigeringen. Kan en Skibsfører imidlertid med Rimelighed godtgøre, at han er saaledes kendt i det paagældende Farvand, at, han ved Hjælp af Sømærker, Landkendinger etc., eller blot, takket være vore gode specielle Søkort, og forudsat naturligvis, at han havde de bedste ombord, selv havde været i Stand til at tage sit Skib igennem Lodsfarvandet, og kan han godtgøre, at det alene har været for at fremme Skibets Rejse, at han lod sig bugsere, vil en Dommer formentlig betænke sig paa at paalægge ham at betale Lodspenge. Det kan nemlig ikke være Meningen med den her omhandlede Bestemmelse at ville beskytte Lodserne, — der iøvrigt mange Steder paa Grund af deres smaa Indtægter godt kunne trænge til Beskyttelse — paa Rederiernes Bekostning; thi der hviler Byrder nok i Forvejen paa disse, og Lovens Mening med at afskaffe Lodstvangen har jo netop været at begunstige Rederierne.

Denne Redegørelse for Lodslovens her omhandlede Bestemmelser haaber jeg, at Skibsførerne vil tage Notits af.

En Skibsreder.

Forslag til en forbedret Lanterneføring.

Den franske Kaptajn George Desmorest har udgivet en Brochure, hvori han anbefaler et nyt System for Lanterneføring, der tilsyneladende er meget simpelt

Han siger, at alt for mange Sammenstød sikkert ere en Følge af, at to Skibe allerede ere alt for nær hinanden, inden de farvede Lys sikkert kunne skelnes, og ofte er der da ikke Tid til at manøvrere, hvorved mange, fordi Beslutningen skal tages i en Haandevending, begaa de mest skæbnesvangre Fejl.

Lanternerne føres endnu som i 1862, og dog har Dampskibsfarten i den mellemliggende Tid taget saa stort et Opsving, og Skibenes Hastighed er tillige bleven betydelig forøget De farvede Lanterner skulle ses i 2 Kvml.s Afstand, hvilket er utilstrækkeligt med den nuværende Fart, og Toplanternen, der vel ses længere, giver næppe anden Anvisning, end at der er et Skib i Nærheden.

Da klare Lanterner altid ville ses længere end farvede, foreslaar Kapt. Desmorest i Stedet for de farvede Lanterner at anbringe en klar Blinklanterne paa Stormasten ca. 3 Meter højere oppe end Toplanternen.

Ses denne Lanterne tilhøjre for Toplanternen, viser Skibet altsaa Bagbords Side til. Ses den tilvenstre for Toplanternen, viser Skibet Styrbords Side til, og ses den overet med Toplanternen, stævner Skibet lige ned mod en.

Kapt. Desmorest siges at have faaet Vished for, at den næste internationale Søfartskongres vil tage hans Forslag op til Behandling. Der er dog næppe Sandsynlighed for, at det nogensinde bliver vedtaget, om end Ideen er ganske god.

Fragtmarkedet.

1898.

(Fortsat.)

„United states" Succes maa selvfølgelig ikke begrundes alene i de i sidste Artikel nævnte Aarsager. Det var som om alle andre Brancher vilde hjælpe til. Vi fik ikke en Stjernekomedie med en Primadonna og de andre Roller fordelte blandt tarvelige Statister, vi fik en samlet Optræden af dygtige Kræfter til selv de mindste Replikker, saaledes at det store, internationale Forretningsskuespil kunde føres til Ende uden Mislyd, og give os Tilskuere et varigt og værdifuldt Minde. Staterne støttedes først og fremmest af Sydamerika. For én Gang gik River Plate, det mest lunefulde Marked, igennem uden Skuffelse af nævneværdig Art. Høsten blev god, og Græshopperne fik ikke Bugt med de rige Kornmarker. Aaret begyndte for River Plate med en sund Befragtningsforretning, der reguleredes ved de ret beskedne Udfragters mindre tillokkende Egenskaber overfor Rederne. Tonnagen, der blev udbudt for Januar/Marts, kunde placeres til Dagens Fragt, som kan sættes til c. 24/ Rosario U. K. Cont. Udfragterne var da omtrent 10/ Wales-Buenos Aires; med en nogenlunde taalelig Ekspedition maatte dette give Overskud for Baade paa 2,000 Tons og derover, og mange Redere, der ikke havde særlig Tillid til Nordstaterne, placerede Tonnagen i denne Fart. River Plate holdt hele Saisonen en betydelig Tonnage fangen. Hjemfragterne dalede, men samtidig steg Udfragterne, saaledes at Vægtskaalen stadig balancerede. Vi gik fra 10/ til 11/ til 12/ og saa fremdeles op til vi naaede 21/ à 22/, med en Reduktion til c. 14/6 Retur. Tilbagegangen i Hjemfragterne var, set under et, mindre end Opgangen i Udfragterne, og Resultatet blev altsaa tilfredsstillende. Tiden, i hvilken Differencen var størst, faldt i Sommermaanederne, saa noterer vi pr. Oktober November 22/ Kul fra Wales og hjem 20/ fra San Lorenzo med Dellast af Kvæg til Deptford à £ 5.10.0 pr. Hoved og 9/ à 10/ for Faar. Alt i alt en god Støtte for United states. Strømmen af Dampere fordeltes og ikke alene søgtes Baade for Korn, ogsaa det amerikanske Fosfat-, Bomulds- og Træmarked engagerede en betydeligere Tonnage end det foregaaende Aar med en Gennemsnitsrate af henholdsvis 20/ til U. K. Cont., 52/ Bremen og 115/ Pensacola Liverpool. Dertil kom en ualmindelig Hjælp fra Østen. Længe varede det, inden Solen brød frem over dette rige Morgenland, men da det skete, var det ogsaa med en Glans, der lokkede Hundreder af Dampere derud, og her indtraf det sjældne Tilfælde, at Udfragterne steg samtidig med Hjemfragterne. Østens Betydning for hele Verdensmarkedet er, naar alt kommer til alt, mulig større end Vestens, og gerne vilde vi fordybe os i de overordentlig interessante Svingninger derude. Imidlertid, vi kunne ikke her give en Karakteristik af hele Verdensmarkedet; vi har kun til Hensigt at følge de Baner, hvor vore danske Baade væsentligst have været beskæftigede i det sidste Aar, og med faa Undtagelser har vi da alle havt Blikket rettet mod Vest. — Alle disse medbestemmende Faktorer bragte altsaa Staterne en fortrinlig Hjælp, der kom vor Flaade til Gode; men mange andre Forhold øvede i det smaa deres Indflydelse. „A new hat to the Captain", raaber Afladeren, da Damperen slaar fuld Kraft frem fra Baltimore, bestemt til Dunkirk, og han føjer til: „forudsat De naar Lossepladsen inden 1. Juli", — og vi mindes Korntoldens Ophævelse i Frankrig! Alt og alle syntes at have sammensvoret sig for at gøre os Livet behageligt, alle have medvirket til Aarets Succes, men mange blev rigtignok tvungne til at gaa frivilligt med. Vel! deres Assistance har ikke været den mindst værdifulde — og hermed vender vi os til den anden

store Branche, der skulde faa saa stor Betydning for vor Flaade, nemlig:

Kulmarkedet. „Ingen Vinter, ingen Is, — ingen Stigning i Kulfragterne“ —, sagde Kulkøbmændene, og dog er det ikke Kakkelovnskrogens lune Filosofi, der gør Udslaget i Kulmarkedet. Det sorte Mineral blev til skinnende Guld. Kulmarkedet fik saa stor Betydning netop fordi det, om vi tør bruge et vulgært Udtryk, „gjorde Grin med hele Borgermusiken“. Ingen troede rigtig paa dets alvorlige Forsikring, men tog det nærmest spøgende, og hver Forsikring fra dets Side om Situationens Alvor, hver Formaning til Købmændene om at købe og dække ind, blot dække ind, blev overdøvet af Latteren fra alle Sider. Man troede at have for sig en Spasmager og opdagede til Slut — desværre for sent for mange Købmænd, specielt engelske — at man havde overværet en Tragedie. Der noteredes en god Fragt for en enkelt Rejse. Købmanden slog til, fordi det kun drejede sig om en enkelt Tur, næste Gang skulde han tage Revanche, og Rederen paa sin Side stak de tjente Penge i Lommen og stillede sig ogsaa tvivlende overfor Fremtidens Konjunktur; men Raten steg og steg og bed sig i den Grad fast i alles Overbevisning, at det abnorme faktisk forvandledes til den normale Basis for Raterne saavel til Middelhavet som til Østersøen. Kulmarkedets Succes for Rederne slog netop igennem, fordi den kom saa uventet for alle og i alle Lejre.

Aaret begyndte beskedent, men sundt. Østersøen laa delvis aaben. Isens Magt syntes svækket, man handlede endnu paa Laster til russiske Havne baade mod Nord og Syd. Danmark var isfri, og Termometret viste Varme. Det var da tilgiveligt, at vi alle slog paa de beskedne Strenge, og det maa siges, at vore Kulkøbmænd fuldt ud betalte Dagens Fragt, dette var „fair play“. Desværre faldt de store Kontrakter netop i denne Periode, hvorved en betydelig Tonnage bandtes over Saisonen til Rater, der den Gang vare gode, men som senere viste sig for smaa i Forhold til Øjeblikkets Noteringer. Man kan sætte 4/6 for større Baade Østkyst Kjøbenhavn som Norm for det første Kvartal, andre Pladser i vanligt Forhold. Da kom den første April og hermed Krigserklæringen fra Wales; med denne Krigserklæring begyndte den uforsonlige Kamp derovre, som vi allerede omtalte i vor sidste Artikel, og hvis Tilstedekomst satte saa dybe Spor i hele Kulmarkedet. Priserne steg paa Kul ca. 5/, og Raterne blev fastere samtidig. Det vil være overflødigt at udmale i Detailler det videre Forløb af Fragtstigningerne. Middelhavets Begær voksede daglig. Østersøens ligesaa, Kronstadt lukkede op og meldte sig som stor Konsument. Rederne kunde faktisk ikke stable tilstrækkelig Tonnage paa Benene — men stadig lød Feltraabet: „i Morgen optages Arbejdet paany i Minerne, da falder Raterne“; men Uge gik efter Uge, Maaned efter Maaned, Priserne voksede, Raterne steg, og et rent Slaraffenland vilde være etableret for Rederne, i Fald den gamle Sætning ikke paany havde gjort sig gældende: „Ingen Roser uden Torne“ — Tornen var nu her Tørnen.

Blokaden af Wales drev Baadene sammen paa Østkysten i saa stort et Antal, at man maatte ligge i Tørn ofte i Ugevis uden nogen som helst Godtgørelse; det tog svært paa Fortjenesten, men man maatte finde sig i det uundgaaelige, og de Baade, der laa i det aabne Marked, vidste i hvert Fald hvad de gik ind til: men med Strejken annulleredes samtidig alle Bunkerkontrakter, der vare afsluttede til rimelige Priser; dette bevirkede et andet alvorligt Tab for Rederierne. Kulpriserne skruedes skandaløst i Vejret, og hele denne Transaktion var for manges Vedkommende fuldstændig i Strid med sædvanlig Forretningshæderlighed. Mange Kulleverandører, som ikke havde en Tønde Wales Kul paa Lager, lavede „Geschäft“ rundt om paa Kulstationerne. Vi vare oppe paa 40/ pr. Ton (meget slet Maal) i Middelhavet, ja derover; men Rederne fandt sig med den vel kendte Taalmodighed i dette mislige Forhold; kun har man nu et godt Øje til de Folk, der fik deres Hænder slemt sværtede ved denne Lejlighed, og vi vil oprigtigt haabe, at Sæben til den nødvendige Renvask maa blive meget kostbar.

Trods disse Kalamiteter blev dog Kulmarkedet, om vi saa maa sige, „det evropæiske Amerika“ for vore danske Baade, hvis mindre Tonnage forbød den lange transatlantiske Sejlads. Vi fandt et Opland saa rigt og stort, at vi Rejse paa Rejse kunde returnere i Ballast til Kulpladserne, selv fra Middelhavet, og Østersøen og Sortehavet, de to Stødpuder for Kulimporten, maatte se mange Baade forsvinde tomme for at vende tilbage til det sorte Minerals større Godgørenhed. Selv fra Kronstadt, Nøglen til Rusland, gik Baade Retur i Ballast efter Kul. Raterne var da c. 8/ til dansk Havn fra Østkysten og 11/ à 12/ til de sædvanlige, mest bekvemme Middelhavshavne. Det vil være overflødigt at møde op med detailleret Notering, da vort Blad ugentlig gennem hele Aaret har ydet rigeligt Stof i den Retning.

Endelig afsluttedes Strejken, og Købmændene belavede sig nu til at faa billige Rater. Kulpriserne dalede ganske vist ca. 2/, men Raten steg mod alles Forventning med omtrent et lignende Beløb, og her satte Middelhavet Rekorden, og en enestaaende Kulbefragtning fandt Sted Aaret ud; den varer forøvrigt ved endnu.

Ved Strejkens Ophør stod vi her hjemme overfor Efteraaret og Vinteren og en uendelig Række af Ordrer ventede paa Effektuering. Resultatet blev, at Markedet holdt sig muligvis fastere end tidligere og det fortsatte sin gode Løbebane Aaret ud. Vi tage ikke Hensyn til den almindelige Slaphed ved Juletid; denne har vi tidligere begrundet, men i dette Øjeblik synes Tonen fastere paany og i hvert Fald betydelig bedre end ved sidste Aars Begyndelse. Idet vi da slutte vor ganske vist ufuldstændige Oversigt over Kulmarkedet, tro vi at kunne forsikre, at Rederne overalt ere bestemte paa at hævde de erobrede Stillinger, der blev tagne saa overraskende let i sidste Aar; og selv om Strejker og Krig og alle mulige Landeplager skulde svigte i Aar, tyder dog den nuværende Situation paa ny Sejr i denne Saison. Lad os fyre under Kedlen og gaa paa med „full speed“; et solidt Kulmarked vil, forberedt som det maa være, i Aar ikke skade vore Grossister, Erfaringen gør Mesteren — og med et godt Sammenhold vil vi paany erobre de sorte, krogede Gange under Jorden, inde i Bjærgene.

(Sluttes.)

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. $^{24}/_{1898}$, afsagt d. 5. Januar 1899. En herværende Købmand havde befragtet Skonnert Argo til i April 1897 at afgaa her fra til forskellige islandske Pladser, derfra til forskellige evropæiske Havne, saaledes at Afregning skulde finde Sted ved Hjemkomsten her i December Maaned. Ved Afregningen fratrak Købmanden et Beløb af 318 Kr. 40 Øre, hvilket udgjorde Halvdelen af en paa nogle af de til Island bestemte Varer forefunden Beskadigelse. Den ene Halvdel af denne Beskadigelse havde Ladningens Assurandører betalt af Kulance, uden at anerkende deres Forpligtelse dertil.

Argos Reder mente, at det var uberettiget af Købmanden at fratrække ham ovennævnte Beløb og anlagde Sag, under hvilken han paastod sig dette Beløb tilkendt med Renter fra Stævningens Dato.

Ifølge Dagbogen havde Skibet paa Rejsen til Island d. 1. Maj havt stærk Storm med høj Sø, og en Sø var slaaet over Dækket og havde anrettet forskellig Skade; Kahytskappen blev bortslaaet, saa at der kom Vand i Kahytten, Dækket blev utæt over Lukafet og noget

Lønning og Skanseklædning blev indslaaet, ligesom Dækslasten forskød sig.

Paa den første Plads paa Island afgaves Søprotest, og Lugerne besigtigedes og fandtes i god Stand. I Hesteyri lossedes de omtalte beskadigede Varer, og Modtageren lod Skibet besigtige, hvorved fandtes, at Dækket var godt kalfatret, naar undtoges enkelte Stød mellem Masterne og enkelte Naadder rundt Storlugen samt Vaterbordsnaadden, navnlig om Styrbord. Dækket fandtes enkelte Steder nylig kalfatret og beget. Føreren, der forklarede, at den omtalte Kalfatring og Begning var foretaget af Styrmanden efter Stormen, fik i Isafjord, den sidste islandske Plads, der blev anløbet, af Sysselmanden udmeldt Synsmænd, i hvis Erklæring fremhævedes de samme Beskadigelser som ovenfor omtalt.

Indstævnte støttede sig nu paa, at det formentlig ikke var godtgjort, at Skibet havde været sødygtigt ved Afrejsen, eller at ikke den omtalte Beskadigelse var opstaaet paa Maader, for hvilke Skibet og Føreren maatte bære Ansvar, idet han endvidere fremhævede, at Føreren allerede paa den første Plads paa Island burde have aflagt Søforklaring og ladet afholde Besigtigelse, samt at ingen paa hans (Indstævntes) Vegne var blevet tilkaldt til Forretningen i Isafjord.

I sin Dom udtaler Retten, at „Argo", efter hvad der er oplyst, fra Marts 1896 fik sin Klasse i Bureau Veritas * $^3/_3$ G. 1. 1. fornyet for 3 Aar efter foregaaende nøjagtig Eftersyn og Kalfatring, samt at det ved alt det fremkomne maa siges overensstemmende med Sølovens § 142 at være gjort antageligt, at Varernes Beskadigelse hidrørte fra det paa Rejsen, særlig d. 1. Maj 1897, indtraadte haarde Vejr. Herimod kan det ikke komme i Betragtning, at der har foreligget mindre Mangler ved hvad Føreren har foretaget sig paa Island i Anledning af Beskadigelsen, da disse Mangler ikke kunne antages at have havt nogen Indflydelse paa denne.

Indstævnte dømtes herefter til at betale det paastaaede Beløb, 318 Kr. 40 Øre, med Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato, og 50 Kr. i Sagsomskostninger. *V. M.*

En tysk Dom i en Kollisionssag.

Ved „Reichs-Ober-Seeamt" foretoges d. 14. Decbr. en Sag, som var blevet paadømt af „Lübecks Seeamt", og hvis nærmere Omstændigheder vare følgende: Damperen „Trave" passerede d. 20. Maj Travemünde for indgaaende. „Trave's" Fører, Kaptajn Meislahn, bemærkede forude en Damper med 2 Lægtere paa Slæb. Ved den tredie Strømpæl nedenfor Gennemskæringen ved Schluttup blev Maskinen, der hidtil havde gaaet fuld Kraft, sat paa mindsket Fart, og da „Trave" mellem den 2. og 3. Strømpæl var kommet ca. 2 Skibslængder fra den sidste Lægter, gav „Trave"s Fører et Stød i Fløjten, hvilket af Slæbedamperen besvaredes med 1 Stød. Kaptajn Meislahn, der paastod, at Slæbedamperen havde holdt sig paa Bagbords-Side af Farvandet, vilde passere om Styrbord, medens Slæbedamperen efter at have givet Signalet holdt af til Styrbord; da Kaptajn Meislahn bemærkede, at der var Fare for et Sammenstød, holdt han saa tæt som muligt ind til den anden Strømpæl for, naar denne var passeret, at holde endnu mere Styrbord ud. Herved kom han imidlertid paa Grund, og da der derefter bakkedes med Maskinen, drejede Damperen Bagbord over og ramte den første Lægter, hvorved der tilføjedes denne en Skade, som ansloges til c. 400 Mark. — Lübeck Seeamt havde lagt Skylden for Kollisionen paa Kaptajn Meislahn, men ikke fundet hans Forseelse saa stor, at Patentet burde fratages ham.

For Oberseeamt nedlagde det offentliges Repræsentant (Reichscommissar) Paastand paa, at Patentet skulde fratages Kaptajnen. Det var en grov Forseelse, han havde gjort sig skyldig i. § 18 i Lübecker Havne- og Revier-Reglement paabød langsom Fart paa snævre Steder af Farvandet, og § 19 forbød Dampere agterfra at passere hinanden paa saadanne snævre Steder. Kaptajnen kunde heller ikke med Rette paastaa, at der ved hans Signals Besvarelse var kommet Forstaaelse mellem Skibene; et Fløjt var kun Advarselssignal, og han havde undladt at give de lovlig foreskrevne Signaler.

Ober Seeamt stadfæstede Lübecker Seeamts Afgørelse, idet det dog udtaltes, at der i denne ikke tilstrækkelig var pointeret den fejle Signalering; det af Kaptajn Meislahn givne Signal var hverken foreskrevet i den kejserlige Forordning eller i Lübecker Havne- og Revier-Reglement. Det var Misforstaaelsen af det fra begge Sider givne Advarselssignal, der havde foraarsaget Sammenstødet. Ober Seeamt vilde dog ikke fratage Kaptajnen hans Patent, da det maatte antages, at han havde handlet i god Tro og han iøvrigt var bekendt som en dygtig Sømand.

(Hansa.)

Personalia.

Kaptajn C. Troensegaard, tidligere Fører af Dpsk. Dania, opholder sig for Tiden i Dumbarton for at føre Tilsyn med Dampskibsselskabet Kjøbenhavns Nybygning, Dpsk. Canadia.

Kapt. H. E. Neergaard, forhen Fører af Dampskib Hafnia, er udnævnt til Fører af Dampskibsselskabet Kjøbenhavns Nybygning Euxinia, der ventes færdig paa Tynen om kort Tid.

Første Styrmand E. Horn paa Dpsk. Dania er forfremmet til Kaptajn med foreløbig Ansættelse paa denne Damper.

Første Styrmand Chr. Lund fra Dpsk. Fyen er forfremmet til Kaptajn og fører midlertidig Dpsk. Hafnia.

Dampskibet Falster, som har overtaget Randers' og Aalborgs Fart paa Limfjorden, er overtaget af Kapt. Christensen, den tidligere Fører af Randers, medens sidst nævnte Skib midlertidig føres af Styrmanden paa Christiania L. Frandsen.

Dpsk. Sct. Knud er under Kapt. Johansens Sygdom overtaget af Kapt. Riddersborg.

Dampskibet Pregel føres under Kapt. Egidiussens Sygdom af Skibets hidtidige Styrmand B. Ørsted.

Bugserbaaden Læsø, som er ankommen her til fra Renfrew, er overtaget af den hidtidige Styrmand paa Aalborg L. Andresen.

Dampskibet Florida, som afgik her fra i Tirsdags paa sin anden Rejse til Amerika, er overtaget af Kaptajn F. Koch, den tidligere Fører af L. P. Holmblad; sidst nævnte Skib føres midlertidig af Styrmand Ingwardsen.

Kapt. J. Bech har overtaget Tilsynet med Bygningen af Tiber i Helsingør, for hvilket Skib han er bestemt som Fører. Hans tidligere Skib, J. C. Jacobsen, er overtaget af Kapt. A. Norden fra Vesuv; sidst nævnte Skib føres midlertidig af Styrm. C. F. Møller fra Kiew.

Kapt. Clausen, mangeaarig Fører af engelske Dampskibe, har d. 8. ds. overtaget Førerposten paa Dampskibet Amalienborg.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skonnertbrig Stella af Marstal, 172 Reg.-Tons, er af Agent N. Petersen m. Fl. solgt til Sverrig for 12,000 Kr.

Skonnert Christiane af Marstal, 34 Reg.-Tons, er af Kapt. H. Bager solgt til Sverrig for 4,360 Kr.

Galease Fredshaabet af Ærø er af Skibsfører Christensen, Ommel, solgt til Udlandet. Købesum ubekendt.

Et Rederi i Marstal, bestaaende af Skibsrederne P. Knudsen og H. R. Hansen samt Gaardejer M. Bøye m. Fl. har efter Forlydende i „Ærø Avis" købt en norsk, tremastet Skonnert, 191 Tons, for 25,000 Kr. Skibet ligger i Christianssand og er 5 Aar gammelt. Dets Fører bliver Kapt. H. Østermann.

Galease Kalifen, 26,65 Reg. Tons, er af Skibsfører P. Andersen, Kragnæs, solgt til Stege for 5,550 Kr.

Fra Sø og Land.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os den 4. Januar:

Fanø Navigationsskole indstillede i 3die Termin til almindelig Styrmandseksamen 20 Elever (19 bestode). Til Eksamen i de forskellige Fag under 2den Afdeling indstilledes: i Navigation 9 (9), i Søret 9 (8), i Vejrlære 9 (8), i Engelsk 7 (6) samt 1 til Fiskeskippereksamen.

I hele det forløbne Aar (1898) har Skolen indstillet: til almindelig Styrmandseksamen 53 (50), i Søret 26 (24), i Navigation 27 (27), i Vejrlære 25 (23) og i Engelsk 20 (19) samt til Fiskeskippereksamen 6 (6).

Skolen genoptager Undervisningen i alle Fag til de forskellige Eksaminer den 4. Januar. Nye Elever kunne indtegnes til enhver Tid.

Af en os tilsendt Beretning om Fanø Sømandsskoles Virksomhed i 1898 fremgaar det, at Skolen har været besøgt af 25 Elever. Skolens Indtægter have været: Statens Tilskud 200 Kr., Tilskud fra Foreningen til Søfartens Fremme 200 Kr., fra Skipper-Foreningen i Kjøbenhavn 100 Kr., Fanø Skibsforsikrings-Forening 150 Kr., Fanø Skibsreder-Forening 100 Kr., Fanø Spare- og Laanekasse 100 Kr. 18 Elever have betalt 425 Kr., 7 have haft Friplads. Regnskabet balancerer med 1,290 Kr., hvoraf kun 373 Kr. 80 Øre ere anvendte til Lønninger. Flere Elever have foruden Friplads faaet Tøj samt Forskud til Rejsepenge. — Skolen arbejder fremdeles under trykkede økonomiske Forhold, og det vilde være ønskeligt, om de sunde Tanker, der ligge til Grund for dens Arbejde, kunde finde Anerkendelse ved en mere omfattende Støtte til dens Virksomhed.

Ugens Havarier.

Fra Skagen skriver vor Korrespondent d. 7. Januar:

Skonnert Anna af Marstal, ført af Kapt. Christen Hansen Tønnesen, er i Gaar Morges inddrevet paa Starholm Forstrand, 1¼ Mil Vest for Gl. Skagen

Ved 3-Tiden var Kandestedernes Redningsbaad ved Skibet, der med hele Rigningen overbord ligger imellem 1ste og 2den Revle. Der var intet Mandskab ombord, og det maa desværre befrygtes, at de alle ere druknede.

Der er i Dag ca. 1½ Mil Øst for Strandingsstedet paa Højen Forstrand inddrevet Liget af en en ung Sømand, iført Olietøj. Det er sikkert en af Besætningen.

Paa Skagens Forstrand er der begyndt at inddrive en Del Tøj. Inventariegenstande samt en Læderpose med formentlig Frimurerinsignier er inddrevet ved Strandingsstedet. Spirbakkens Redningsbaad var til Stede paa Stranden, men blev ikke benyttet.

* * *

Om dette sørgelige Forlis, der synes at have kostet den brave, danske Skibsbesætning Livet, meddele vi yderligere: Anna kom fra Liverpool, var bestemt til Svendborg og var lastet med Salt. Skibet har i den sidste Tid været i Langfart, dels paa Grækenland, dels paa Island. Dets Fører var, som ovenfor nævnt, Kaptajn C. H. Tønnesen, en Broder til dets korresponderende Reder, Navigationslærer T. Tønnesen i Marstal. Skibets Besætning var ogsaa fra Marstal, saaledes Styrmand Rosenberg, Letmatros Chr. Raahauge og Kok Johannes Mortensen.

Anna var bygget i 1877 i Ziegenort og maalte 75 Reg.-Tons Netto. Det var forsikret i Søassurance-Foreningen Ærø for 8,500 Kr.

Tahiti, Barkskib af Riga, har Natten til d. 5. ds. i Drogden været i Kollision med svensk Skonnert Martin, som indbragtes her til med Ta› af Klyverbom etc. Tahiti indbragtes ligeledes her til med Tab af Storraaen.

Arkansas, Dpsk. af Kjøbenhavn, er indkommet til Queenstown med Brud paa Cirkulationspumpen. Skibet har udstaaet en haard Orkan, har faaet 4 Baade knuste ligesom Dækket har lidt en Del Skade.

Trio, Barkskib af Kalmar, fra Hartlepool med Kul til Hjemstedet kom d. 5. ds. paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen ubeskadiget.

Loch Leven, engl. Dpsk., ankom d. 5. ds. til Korsør fra Burntisland med Kul. Skibet har havt en haard Rejse og faaet Skade paa Dækket, ligesom Ladningen har lidt en Del ved det indtrængende Søvand.

Glenmorven, Dpsk. af Leith, ankom hertil d. 5. ds. fra Baltimore med en Ladning Majs. Skibet har Natten til d. 4 ds. i Skagerak været i Kollision med Barkskibet Vidar af Kragerø. Vidar sank og desværre druknede en af Matroserne, Ole Thorsen.

Lindesnæs, Dpsk. af Christiania, indkom d. 7. ds. til Skjelskør fra England med Kul med en Del Skade paa Agterskibet. Skibet har ved Refsnæs været i Kollision med Dpsk. Mimi Horn af Hamburg, der ikke tog nogen Skade.

Rolf, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 3. ds. været paa Grund i Rigas Havn. Flot uden Assistance.

Knud, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom d. 5. ds. til Korsør med en Del oven Bords Skade.

St. Alban, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 8. ds. ved Swinemünde været i Kollision med Dpsk. Aarhuus og faaet nogen Skade over Vandlinien.

Petrine, Brig af Svendborg, er paa Rejsen fra Dysart til Svendborg af Mandskabet forladt i synkefærdig Tilstand i Nordsøen. 1 Mand er desværre druknet, Resten er indkommet til Stavanger.

Brockenhuus Schack, Skonnert af Svendborg, er d. 8. ds. paa Rejsen fra Frederiksstad til Aberdowey, efter at have været i Kollision med Barkskibet Loch Bredan, bleven forladt af Mandskabet i synkefærdig Tilstand. Hele Besætningen er landsat i Plymouth af Loch Bredan.

Christiane, dansk Skonnert, er ankommen til Alloa d. 6. ds. med nogen Skade, efter paa Carron Red at have været i Kollision med en Slæbedamper.

Elida, Dpsk. af Thisted, er d. 6. ds. ankommet til Yarmouth fra Hamburg efter en haard Rejse. Skibet har taget en Del Skade.

J. A. Grifenstedt, Dpsk. af Göteborg, er d. 6. ds. indløbet til Helsingør med Skade paa Maskinen.

Carnet, Dpsk. af Dundee, er d. 6. ds. paa Rejsen fra Riga til Gent med Trælast indkommet hertil med Tab af Dækslasten og med en Del ovenbords Skade. Skibet reparerer her.

Ellen Ring, Jagt af Hadsund, har d. 9. ds. været paa Grund i Limfjorden.

Deer Hill, 3m. Skonnert af St. John., er i Atlanterhavet truffet af Dpsk. M. C. Holm af Kjøbenhavn, forladt

af Mandskabet. M. C. Holm sendte straks en Baad til Skonnerten, og man fandt da om Bord i Kahytten et Brev, der meddelte, at Deer Hill, der var bestemt til Brasilien med Trælast, havde mistet Roret og var bleven tagen paa Slæb af Dpsk. Parvnee af Liverpool. Slæbetrossen var imidlertid sprungen og Skonnertens Besætning var bleven optaget af Dpsk Parvnee. Der fandtes endelig om Bord to udhungrede Svin, der toges om Bord i M. C. Holm.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling.***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ank. til New York 2. Jan., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Dartmouth 9. Jan., best. til Kbhvn. — Antwerpen, Holm, ankom til Boston 31. Decbr., bestemt til New York. — Chr. Bruberg, Harder, afgik fra Kbhvn. 10. Jan., bestemt til Ghent. — Dagmar, Gade, ankom til Kbhvn. 30. Decbr., bestemt til Reval. — Douro, Ørum, afg. fra Danzig 1. Jan., bestemt til Oporto. — Georgios I, Blom, ankom til Kbhvn 8. Jan., bestemt til Østersøen. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Antwerpen 5. Jan., bestemt til Reval. — Kiew, Rabe, dokker her, bestemt til Kønigsberg. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 9. Decbr., bestemt til La Rochelle. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 4. Jan., best. til St. Thomas. — Louisiana, Jensen, ank. til Kbhvn. 8. Jan., best. til Østersøen. — L. P. Holmblad, Ingvardsen, ankom til Kbhvn. 9. Jan., bestemt til Stettin. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Kbhvn. 22. Decbr., best. til Delaware f. O. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Messina 6. Jan., best. til Denia. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Kbhvn 10. Jan., bestemt til Dunkirk. — Tejo, Borries, ankom til Oporto 7. Jan., best. til Lissabon. — Tomsk, Andersen, ankom til Reval 1. Jan., best. til Dunkirk. — Xenia, Erichsen, afg. fra New Orleans 21. Dec., bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Jespersen, ankom til Queenstown 7. Jan. for Havari, bestemt til Philadelphia. — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn. 10. Jan., best. til Philadelphia. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 4. Jan., bestemt til Philadelphia. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 9. Jan., bestemt til Christianssand. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 31. Dec, bestemt til New York. — Norge, Knudsen, ankom til Christiania 9. Jan., bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, ankom til Kbhvn. 8. Jan., bestemt til Christianssand, afg. 11. Jan.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Kbhvn. 3. Jan., best. til Manchester. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Stettin 6. Jan., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ank. til Riga 8. Jan., bestemt til Antwerpen. — Ceres, Svensson, afgik fra Libau 8. Jan., bestemt til London. — Christian IX, Mollerup, ankom til Pillau 8. Jan., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Kbhvn. 8. Jan., bestemt til Gøteborg. — Constantin, Bloch, ank. til London 7. Jan., best. til Libau. — Frederik, Brabrand sen., ankom til Pillau 5. Jan., best. til Hull. — Jolantha, Paaske, pass. Holtenau 7. Jan., bestemt til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, ankom til London 9. Jan., bestemt til Libau. — Louise, Gøtsche, afgik fra Hull 8. Jan., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Brabrand jun., ankom til Libau 5. Jan., best. til Kbhvn. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 9. Jan., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 8. Jan., bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til London 2. Jan., best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til London 28. Decbr., bestemt til Libau. — Pregel, Ørsted, ankom til Kbhvn. 5. Jan., best. til Riga. — Thyra, Ryder, ankom til Kbhvn. 6. Jan., best. til Libau — Valdemar, Kofoed, afgik fra Aalborg 9. Jan., bestemt til Libau. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Liverpool 4. Jan., best. til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, pass. Holtenau 8. Jan., bestemt til Antwerpen. — Ella, Jacobsen, ankom til Danzig 8. Jan., bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, ank. til Hamburg 10. Jan., bestemt til Kbhvn. — Maja, Lorentzen, pass. Holtenau 9. Jan., bestemt til Kbhvn.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 12. Jan., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 10. Jan., best. til Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 11. Dec., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nakskov 11. Jan., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, Wiberg, afgik fra Odense 12. Jan., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 11. Jan., best. til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Bay, afgik fra Newcastle 10. Jan., bestemt til Aarhus. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 10. Jan., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 24. Decbr., ankommet til Genoa. — Frode, Wrisberg, afgik fra New Orleans 19. Decbr., bestemt til Kjøbenhavn. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra New Orleans 9. Jan., bestemt til Kbhvn. — Knud, Mancke, afgik fra Blyth 31. Decbr., ankom til Korsør 6. Jan. — Svend, Petersen, afgik fra Libau 4. Jan., bestemt til London. — Erik Tofte, afgik fra Kbhvn 29. Decbr., ankom til Blyth 2. Jan. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 31. Decbr., ankom til Ghent 6. Jan. — Ragnar, Risøe, afgik fra Genoa 2. Januar, bestemt til Baltimore. — Danmark, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 8. Jan., bestemt til Blyth. — Volmer, Riber, afgik fra Stettin 10. Jan., bestemt til Methil. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 31. Dec., ankom til Libau 7. Jan. — Magnus, Jørgensen, afgik fra London 7. Jan., bestemt til Blyth. — Harald, Holst, afgik fra Philadelfia 29. Decbr., bestemt til Stettin. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Cardiff 13. Dec., ankom til Newport News 6. Jan. — L. H. Carl, Hveysel, afg. f. Philadelfia 1. Jan. t. Aarhus.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Berg, Thorsøe, afgik fra Philadelphia 7. Jan., bestemt til Nyborg. — A. Shukoff, Stoltenberg, ankom til Odessa 9. Jan. — J. Siem, Knudsen, afg. fra Philadelphia 7. Jan., bestemt til Stettin. — P. Andrejeff, Johnsen, pass. Gibraltar 4. Jan. — H. Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Alexandria 9. Jan. — Russ, Jensen, afgik fra Aarhus 3. Jan., ankom til Horsens 4. Jan.

Heimdal. Kamma, Løffler, ankom til Swansea 6. Jan. — Helga, Lagesen, afgik fra Tunis 10. Jan. — Martha, Jørgensen, ankom til Genua 7 Jan. — Elna, Møller, pass. Gibraltar 8. Jan. — Therese, Knudsen, ankom til Oran 8. Januar.

Vesterhavet. Nautik, Meinertz, pass. Dover 8. Jan., bestemt til Hamburg. — Neptun, Jørgensen, afg. fra Esbjerg 9. Jan., bestemt til Methil. — Nerma, Schmidt, afgik fra Wisby 10. Jan., bestemt til Riga. — Nordsøen, Jessen, afgik fra Antwerpen 7. Jan., best. til Christiania.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kings Lynn 6. Jan., ankom til Itzehoe 9. Jan. — Rita, Larsen, afgik fra Stolpemünde 5. Jan., bestemt til London. — Patria, Andersen, afgik fra Ghent 7. Jan., ankom til Blyth 9. Januar.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Wearmouth 7. Jan., ankom til Kbhvn. 10. Jan. — Frisia, Skov, afgik fra Riga 5. Jan., bestemt til Ghent. — Britannia, Nielsen, afg. fra Kbhvn. 7. Jan., bestemt til South Shields. — Caledonia, Fisker, afg. fra Rotterdam 7. Jan., ank til Tynen 9. Jan.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Riga 4. Jan., best. til Dunkerque. — Fyen, Hansen, afgik fra Kbhvn. 4. Jan., ankom til Libau 6. Jan — Hafnia, Lund, afg. fra Grangemouth 4. Jan., ankom til Kbhvn. 7. Jan. — Russia, Rasmussen, afgik fra Boness 5. Jan., ankom til Kbhvn. 8. Jan. — Dania, Horn, ankom til Kbhvn. 5. Jan.

Dannebrog. Amalienborg, Clausen, ankom til Libau 9. Jan. — Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Cardiff 6. Jan., bestemt til Fernandine. — Christiansborg, Petersen, ank. til Riga 7 Jan. — Frederiksborg, Jørgensen, afg. fra Kbhvn. 10. Jan., best. til Riga. — Fredensborg, Andersen, ankom til Aarhus 5. Jan. — Rosenborg, Fischer, ankom til Blyth 9. Jan. — Uranienborg, Dømel, ankom til Buenos Aires 29. Decbr. — Jomsborg, Kühl, afg. fra Philadelphia 29. Decbr., bestemt til Stettin. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Cardiff 29. Decbr., best. til Delaware.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Jensen, afgik fra Kbhvn. 10. Jan., bestemt til West Hartlepool. — Guldborg, Jensen, afgik fra Newport 8. Jan., bestemt til Genua. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Las Palmas 19. Decbr., best. til Buenos Aires. — Marselisborg, Hartmann, afg. fra Galveston 4. Jan., bestemt til Aarhus. — Skodsborg, Lund, ankom til Cardiff 6. Jan.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Kbhvn. 5. Jan., ankom til Danzig 6. Jan. — Agnete, Jensen, afgik fra Korsør 5. Jan., ankom til Libau 7. Jan. — Hermia, Sørensen, ankom til Burntisland 8. Jan. — Alice, Schultz, ankom til London 8. Jan. — Sjælland, Madsen, afg. fra Kbhvn. 10. Jan., bestemt til Grangemouth. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 5. Jan., ankom til Methil 8. Jan. — Ajax, Brorsen, afgik fra Warkworth 6. Jan., ankom til Korsør 10. Jan. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 10. Jan. — Nauta, Steen, ankom til Methil 4. Jan. — Rønne, Hintze, afg. fra Kbhvn. 7. Jan, ankom til Åhus 8. Jan. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Kønigsberg 10. Jan, bestemt til Libau.

Danmark. Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Burntisland 8. Jan., bestemt til Kiel. — Absalon, Reese, afgik fra Aarhus 10. Jan., bestemt til Wearmouth. — Ansgar, Larsen,

ankom til Kbhvn. 8. Jan. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kbhvn. 10. Jan. — Hamlet, Sommer, ankom til Blyth 8. Jan. — Helge, Olsen, ank. til Kbhvn. 8. Jan.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Cold, ankom til Penang 5. Jan., best. til Port Said. — Malaya, Berentzen, ankom til Port Said 6. Jan., afgik fra Suez 7. Jan., best. til Colombo. — Cathay, Schening, afgik fra Antwerpen 9. Jan., ankom til Dunkerque 10. Jan.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ank. til Kbhvn. 1. Jan. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Kbhvn. 29. Decbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Newcastle 7. Jan.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Gestemünde 9. Jan.

Myren. Clara, Petersen, ankom til Libau 8. Jan. — Anna, Moyell, ankom til Blyth 7. Jan.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 7. Jan. til Burntisland.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Alexandra, Pedersen, sejlet fra Calcutta 31. Decbr. til Treport. — Tercera, Pedersen, ankom til Otaga Head 2. Jan. f. O. fra Delagoa Bay. — H. Grohmann, Nielsen, sejlet fra Laurvig 31. Decbr., ankom til Aberdeen 3. Jan. — Sophie, Svarrer, ankom til Falmouth 4. Jan fra Rio Janeiro. — Prinsesse Marie, Winther, ankom til Sourabaya 5. Jan. fra Batavia. — Sørine, Andersen, prajet 13. Decbr. paa 5° S. Br. 35° W. Lgd. fra New York til Corinto. — Havila, Thøgersen, ankom til Kiantschau 6. Jan fra Hamburg. — Røhl, Kallesen, ankom til Santos 7. Jan. fra Hamburg. — Anna Agnete, Sigurdsen, sejlet fra Houtmanns Abrolhos 6. Jan. til Evropa. — Casma, Jørgensen, ankom til Newcastle N. S. W. 9. Jan. fra Port Elisabeth.

Fanø. Sønderho. Agnes, Riber, afgik 2. Jan. fra Cuxhaven. — Martha, Nissen, afgik 11. Decbr. fra Rio Grande til Liverpool. — Killena, Brinch, ankom 1. Jan. til Cette

Svendborg. Ludvig, Larsen, ankom til Grimsby 3. Jan. Otto, Bentsen, ankom til South Alloa 4. Jan. — Fylla, Rasmussen, ankom til Lynn 3. Jan. — Venus, Jensen, ankom til Lynn 4. Jan. — Adonis, Andersen, ankom til Randers 4. Jan. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Grimsby 3. Jan. — Jørgen, Hansen, ankom til Grimsby 3. Jan. — Haabet, Andreasen, ankom til Hull 4. Jan. — Peter, Jørgensen, ankom til Fehmern 2. Jan. — Triton, Nielsen, ankom til Kallundborg 2. Jan. — Hertha, Hansen, ankom til Nakskov 6. Jan. — Urania, Pilegaard, ankom til Hull 5. Jan. — Elisabeth, Larsen, ankom til Harwich 6. Jan. — Thurø, Hunsfeldt ankom til Horsens 6. Jan. — Valdemar, Dam, ankom til Poole 6. Jan. — Fulvia, Nielsen, ankom til Lowestoft 6. Jan.

Ærø. Anne, Hansen ankom 2. Jan. til Kbhvn. — Jørgen, Olsen, ankom 3. Jan. til Vejle. — Johanne, Grube, ankom 2. Jan. til Leith. — H. A. Friis, Friis, ankom 2. Jan. til Newcastle. Niels Juul, Nielsen, pass. 4. Jan. Dungeness paa Rejse fra Skellefteå til La Tremblade. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 4. Jan. til St. Crux d' Tenereffa. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 5. til Charlestown. — Hebe, Clausen, ankom 5. Jan. til Warkworth. — Webers Minde, Madsen, ankom 6. Jan. paa Kbhvns. Red. — Familien, Frederiksen, ankom 6. Jan. til Great Yarmouth. — Aurora, Raahauge, ankom 6. Jan. til Methil. — Hildur, Schmidt, ankom 6. Jan. til Ipswick. — Sylphe, Christensen, ankom 6. Jan. til La Rache (Afrika.) — Maren, Christensen ankom 8. Jan. til Blyth. — Niels, Christensen, ankom 8. Jan. til Holyhead. — Anne, Jensen, pass. 8. Jan. Frederikshavn. — Prøven, Schmidt, ankom 7. Jan. udenfor Hayle (Cornwall), afventende Spring.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af [illegible] 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, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Aarhus Bugt. Tunø. Paa Yderenden af Anlægsbroen paa *Tunø* SØ.-Kant, ØSØ. for *Tunø* Kirke, tændes, naar Baade ventes, en hvid Lanterne, der vises fra en 20 Fod høj Stang. Flammens Højde: 10 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Fyrskibet „Utgrunden". Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Kalmar* er Fyrskibet *„Utgrunden"* den 5te Januar 1899 inddraget fra sin Station.

Rusland. Finske Bugt. Surop. Paa Pynt *Ninamaa* ved *Surop* Fyr gives Taagesignal med en Sirene, der hver 1¼ Minut giver Et-Stød af 7 à 8 Sekunders Varighed.

Rusland. Fyrskibet *„Nekman Grund"* er paa Grund af betydeligt Havari midlertidig inddraget.

Tyskland. Memel. Den 1ste Januar er paa Indsejlings-Baaken paa *Memel-Seetief* N.-lige Bred tændt et hvidt, fast Fyr og paa *Mittelbake* et hvidt, fast Fyr. Fyrene brænde Aaret rundt, naar Løbet er aabent.

Lodstvangen forbliver uforandret.

Greifswalder Bodden. Fresendorfer Haken. Fyrbaaken paa *Fresendorfer Haken* staar paa 54° 11′ 58″ N. Br. 13° 42′ 32″ Ø. Lgd.

Ved *Travemünde* er Vinterafmærkningen foretagen.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Nidingen. Klokketønden ved *Klockfotsrefvet* er midlertidig ombyttet med en rød Vager med Ballon.

Norge. Sandefjord S. Søndre Rappen. 15 Fods Grunden *Søndre Rappen*, der ligger mellem *Sandefjord* og *Laurvigsfjord*, er afmærket med en Stage med Kost. 59° 0′ 8″ N. Br. 10° 12′ 13″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 1ste Januar. 2 Kml. SV. ½ V. fra Fyrskibet *„Maas"*. 52° 1′ N. Br. 3° 51′ Ø. Lgd. Et ca. 80 Fod langt Vrag, kun lidt over Vandet.

Tyskland. Ems Munding. Greetsiel. Telegrafkablet mellem *Greetsiel* og *Borkum* er NØ. for *Pilsum* Fyrtaarn ved *Greetsiel* afmærket med to grønne Telegraf-Tønder, mærkede „Telegraph". 53° 31′ 18″ N. Br. 7° 5′ 12″ Ø. Lgd. 53° 31′ 3″ N. Br. 7° 5′ 52″ Ø. Lgd.

Holland. Zeegat van Brouwershaven. I *Noordergat* er en Stumptønde N. 6 a udlagt i 14 Fod Vand. 51° 48′ 57″ N. Br. 4° 15′ 37″ Ø. Lgd.

Frankrig. Out Ruytingen. Spidstønden ved V.-Enden af *Petit Banc d'Out Ruytingen* er ombyttet med en sort Spirtønde Nr. 9 med Cylinder. 51° 5′ 25″ N. Br. 1° 51′ 42″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Ile de Bas. Astan. En rød Spidstønde med Kegle er udlagt ½ Kbl. NØ. for 3 Fods Klippen *Astan*. 48° 44′ 56″ N. Br. 3° 57′ 40″ V. Lgd.

England. Ved *Holyhead* vises et rødt, fast Fyr ved Inderenden af *Mail Jetty*, naar Indløbet til den gamle Havn er spærret. Fyret vises fra en Pæl, c. ½ Kbl. V. for det gamle Fyrhus og lyser over 40° over Indløbet. Flammens Højde: 41 Fod. 53° 18′ 55″ N. Br. 4° 37′ 0″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Loctudy S. Karek-Greiz ØSØ. En 10 Fods Klippe er funden 1½ Kml. ØSØ. for *Karek-Greiz*. 47° 45′ 35″ N. Br. 4° 9′ 30″ V. Lgd.

Gironde. Paa *Royan* Red er Fyrskibet af en ny Type nu udlagt til Forsøg, men flyttes efterhaanden.

Gironde. Bec d'Ambès. Ved *Banc du Bec d'Ambès* er den øvre, rødmalede Lystønde Nr. 44, der viser grønt Lys, flyttet ½ Kbl. V. hen. 45° 1′ 33″ N. Br 0° 36 10″ V. Lgd.

Ved *Banc du Bec d'Ambès* er den midterste, sortmalede Lystønde, der viser rødt Lys, flyttet 2¼ Kbl. NV. hen. 45° 2′ 17″ N. Br. 0° 36′ 25″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Fyrskibet *„Succonnesset Shoal"* Nr. 6 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 9. Det viser, ligesom Nr. 6, et hvidt, fast Fyr og giver Taagesignal med Klokke, der slaas med Haandkraft.

Massachusetts. Fyrskibet *„Pollock Rip"* Nr. 47 er igen udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 9 inddraget.

Massachusetts. Quicks Hole. En 17 Fods Grund er funden tæt V. for Midtfarvands-Linjen i *Quicks Hole*, 8 Kbl. S. 30° Ø. fra den N.-lige Klippe ud for *Nashawena Island* og fra SV.-Siden af *Pasque Island* i S. 79° V.

En 17 Fods Grund er funden tæt ved Foreningen mellem *Quicks Hole* og *Buzzards Bay*, fra den N.-lige Klippe ud for *Nashawena Island* i S. 45° Ø. og fra *Lone Rock* i S. 13° Ø., 9 Kbl.

Gennem *Quicks Hole* bør man holde Ø. om begge Grunde.

New York. New York Upper Bay. Gowanus Flats. En brun Klokketønde er til Forsøg udlagt paa *Gowanus Flats* i *New York Upper Bay*, 50 Alen NØ. for Klokketønden paa *Gowanus Flats*.

New York. Vrag afmærket mellem Bedloe Island og Governors Island. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er i 26 Fod Vand udlagt ved et Vrag med 10 Fod i Løbet mellem *Bedloe Island* og *Governors Island*, fra *Statue of Liberty* i S. 54° Ø. og fra *Governors Island* Klokketønde i S. 70° V.

Delaware. Delaware Bay. South Shoal og Shears. *South Shoal* røde Fløjtetønde Nr. 4 er inddragen, da Fyrskibet *„Overfalls"* afmærker Grunden.

Shears sorte Stumptønde Nr. 5 er inddragen, da den efter Bygningen af Bølgebryderen paa *Shears Shoal* er unødvendig.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Korsika. Calvi. Den 15de Januar 1899 tændes paa Yderenden af Molen ved *Calvi* Havn et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden: 4 Kml. 42° 33′ 57″ N. Br. 8° 45′ 50″ Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Istrien. Rovigno VSV. Vraget af Damperen *„Istria"* ligger sunket i 20 Fv. Vand, 16 Kml. S. 69° V. fra Kirken *Santa Eufemia* i *Rovigno*. En Stang er 12 Fod over Vandet. 44° 59′ 15″ N. Br. 13° 17′ Ø. Lgd.

Rusland. Otchemtchir S. Vraget af Damperen *„Imperatritsa Ekaterina II"* ligger sunket 5 Kml. S. for *Otchemtchir* og 1 Kml. fra nærmeste Land. Masterne ere over Vandet.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Hawk Channel. East Turtle og Hen and Chickens Shoal. I *Hawk Channel* er den rød og sort vandret stribede Stumptønde ved *East Turtle Shoal* ombyttet med en Baake og den røde Spidstønde ved *Hen and Chickens Shoal* med en anden Baake. Paa Baakerne skulle Fyr anbringes.

Karaibiske Hav. Honduros Golf. Paa *Ox Tongue Shoal* staar den V.-ligste Baake, der bestaaer af tre Pæle, endnu. Holdt overet med *Gorda Hills* leder den c. 1 Kml. fri af 2½ Fv. Grunden *Livingston*.

Guatemala. Puerto Barrios. Paa Pieren ved *Puerto Barrios* brænder det røde, faste Fyr ikke altid. Den røde Baake paa højre Side af Indløbet findes ikke, og paa den sorte og røde Baake er Farven ukendelig.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Sul. I November 1898 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 30 Dage passeres med et Dybgaaende af 12,[illegible] Fod.

Argentina. Patagonien. Ved *Port Gallegos* er et rødt Fyr tændt paa Flagstangen paa Underpræfektens Bygning. Holdt overet med Pynt *Loyola* angiver det Ankerpladsen.

Damper til Salg.

320 d. w., 124×21×9,7, bygget i 1884, fuldstændig ombygget 1898, meget fordelagtig, 9 Knob, 3½ Ton, fransk Klasse. **Herlofson & Co., Kristiania.** (H. O.)

Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 37. Kjøbenhavn. Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.

Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaalere.
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre,
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Paralellinealer.
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.

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

Kjøbenhavns Børskurs d. 11. Jan. 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	109		109	109¼
Danmark			95¼	96
Norden	126¾		126¾	127
Kjøbenhavn			109½	110
Carl	64¼		64	64½
Dannebrog			106	106¼
Skjold			79¼	79¾
Helsingørs Dampsk.			73½	76½
Østersøen			104	106
Nordsøen	96-½	95½-95	94½	95
Torm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.	90		89½	90½
Dansk-russisk Dampsk.			103½	105
Urania			102¾	103¼
Union			109¾	110¼
Heimdal	107½		106½	107½
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			101	102
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			102	105
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			97	99
3½% uopsig Stats			99	99½
3½% Husejer Kreditk.			89¾	91½
3½% Kbhvns Kreditf.			89	90½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			92¾	93½
4% — — 6 —			93	94
3½% Landkreditk. 3 —			91	92¾
Aktier.				
Nationalbank	146		146	146½
Privatbank	135¾	136	135¾	136
Landmandsbank			128	130
Handelsbank	123½	¾	123½	124
Burm. & Wain	88¾, ½	89½	89	89½
Helsingørs Jernsk.			95¾	96
Sukkerfabr.	95¾		95¾	96
Bryggeri Aktier	91½	¾, 92	91¾	92¼

Vekselkurser d. 10 Jan. 1899.

	Ävista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.30	89.10
London	18.23	18.19
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 10. Jan. 1899.

Russiske Noter	216.50
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	99.80
5% Rumænske Stats	100.70
4% — — 1890	91.80

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

„Det Foren. Dampskibs." 10,000, „Danmark" 6,000, „Norden" 62,000, „Kjøbenhavn" 2,000, „Carl" 10,000, „Dannebrog" 6,000, Skjold" 12,000, „Urania" 6,000, „Union" 6,000. „Dampskibsselskabet af 1896" 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsekspedition og Toldklarering.

Kontorer:
St. Annæplads 10, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Bekendtgørelse

fra

Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab.

Indenrigsministeriet har under 2den ds. approberet, at der fra den Dag, da Lov Nr. 4 af 7de Jan. 1898 om Arbejdernes Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i visse Virksomheder træder i Kraft, debiteres de Skibe, for hvilke Frihavns-Aktieselskabet besørger det Skibene paahvilende Arbejde ved Losning eller Ladning, en Godtgørelse til Selskabet for den Præmie, der af dette vil være at betale for at holde de i Skibene beskæftigede Arbejdere ulykkesforsikrede og at denne Godtgørelse fastsættes til:

10 Kr. pr. Skib af Størrelse indtil 1000 Netto Register Tons
og 20 Kr. for hvert større Skib.

Kjøbenhavns Frihavn, d. 4de Januar 1899.

Generalforsamling.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

afholder Generalforsamling i **Kjøbenhavn** i Slutningen af Januar eller først i Februar. Dato og Forsamlingslokalet vil nærmere blive bekendtgjort her i Bladet. — Forslag, som ønskes forebragt Generalforsamlingen, bedes hurtigst muligt indgivet til Foreningens Sekretær,

Alhert E. Boye, Marstal.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner proves 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.

Frederikshavns Fiske- og Sætteskipperskole

forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske- og Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger gives af Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos** i Frederikshavn.

Skoleskibet „Georg Stage".

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

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

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

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

Bestyrelsen, den 5te Januar 1899.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Skib til Salg.

Galease, beliggende i Fjellebroen, nylig forlænget og saa godt som nyt Skib, vil blive ca. 35 Netto Tons og fordelagtig i alle Maader, er billig til Salg, naar Handel kan ske snarest mulig.

Skipper **Th. Petersen,**
Grønne Post, Svendborg.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

---

3 Kabinetsbilleder

◆ gratis ◆

ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr. Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus. NB. *Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.*

Monty.

St. Kongensgade 21.

Anti-magnetiske

Ankergangs Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og Barometere.

Regulering og Reparation af Søuhre

udføres samvittighedsfuldt.

Palle Sørensen,

6, Sølvtorvet 6.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.

9 Kronprinsensgades 9

Ny Materialhandel.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● Eneste Lager ●

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

LANDMANDSBANKEN

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

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske **Værktøjmaskiner.**

Værktøj, File, engl., svensk og tysk **Staal. File** ophugges.

Kongebreve, Brylluper,

Ægtepagter, Testamenter, Æresoprejsning, Separation, Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigst. Inkassationer og Retsmøder besørges.

Husk 8, Klosterstæde 8.

Juridisk Kontor.

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.

For Søfolk.

Uld og Trikotagevarer købes billigst hos

H. Madsen,

Skolegade 26,

Aarhus.

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay. Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Søfodtøj.

Præmieret i Stockholm og Bergen.

Wald. Lassen.

St. Strandstæde 17.

* *Grundlagt 1844.* *

Læge H. C. Lund,

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opgennem Porten. Tr. 10-12. 6-9. Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk

Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.

Ærb. **J. K. Jensen.**

Skib til Salg.

Jagt „Solide" af Thisted, $30^{55}/_{100}$ Tons Netto, laster d. w. 70 Tons. Trælast 3,500 Kbfd. Godt udhalet og sejler godt. Salgspris Kr. 2,800.

N. P. Andersen,

Skibsfører, **Thisted.**

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

„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. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 3. Kjøbenhavn, Torsdag den 19. Januar 1899. 6. Aarg.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

Forlang altid
Otto Mønsteds
Margarine
Specielt præpareret for Skibsbrug.
Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet
Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabriken
OTTO MØNSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe, Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus.
Incasso over hele Danmark.

Teaktræ
AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
Teaktræ
BANGKOK—KØBENHAVN
have altid paa Lager i **Frihavnen**
TEAKTRÆ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.
TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

B. HANSEN.
CEMENTFABRIKEN CIMBRIA.
Anbefaler sig som Befragter og Klarerer til de ærede Skibsførere.
TELEGRAMADR.: HANSEN. TELEFON 21.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

HAMBURG

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 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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39,¹. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

Det Skandinaviske Selskab

i Hamburg.

Lokalet, beliggende i Königsstrasse 14, II., er aabent hver Dag fra 11 Form. til 12 Aften.

Læsebordet er forsynet med samtlige Hovedstadsaviser samt et større Antal Provinsblade (ca. 50 Stkr.) Endvidere forefindes Billard og Musikværelse.

Samtlige Lokaler stilles til Disposition for vore ærede tilrejsende Landsmænd, og vil et eventuelt Besøg altid være os velkomment.

Besøgende have fri Adgang i 14 Dage.

Bestyrelsen.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

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.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det

særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: **Pileallé 5.**
Depôt: **Toldbodgade 14.**

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Proviantering shandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

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. I" og **„Nore"** i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Verdens største Skib.

White Star Liniens nye Damper „Oceanic".

I Lørdags løb White Star Damperen Oceanic lykkeligt af Stabelen. Den er det største Skib i Verden og i nogle Henseender det mægtigste Skib, der nogensinde er bygget, selv sammenlignet med Great Eastern, som vel var bredere end Oceanic, men derimod ikke saa lang, saaledes at man efter 40 Aars Forløb har slaaet den forrige Generations Rekord paa Skibsbygningens Omraade.

Efter „Sh. Gaz." give vi en Beskrivelse af dette nye Skib, efter først i tabellarisk Form at have givet en Sammenligning mellem det og de vigtigste og største atlantiske Dampere.

Navn.	Deplacement i Tons.	Længde i Feet.	Bredde i Feet.	Dybde i i Feet.	Dybgaaende i Feet.	Aar.	Hvor bygget.
Great Eastern	22,500	680	83	58	25½	1858	Scott Russell.
Alaska	»	500	50	39¾	22	1881	Fairfield Co.
City of Paris	13,000	527	63	42	23	1888	J. & G. Thomson.
Teutonic	12,000	565	57½	42	22	1890	Harland and Wolff.
Campania	»	600	65	41½	23	1893	Fairfield Co.
Kaiser Wilhelm der Grosse	20,000	625	66	43	»	1897	Vulcan.
Oceanic	»	685	68	49	»	1899	Harland and Wolff.

Hertil kan føjes, at Vægten af Jærn i Great Easterns Skrog angives til 8,000 Tons, medens den for Oceanic er 12,500 Tons. Efter Beregningen bliver Oceanics Deplacement paa dybeste Vandlinie 28,500 Tons: hvad Great Easterns var under lignende Omstændigheder kan ikke opgives, det menes at have været 25,000 Tons. Lindsay siger i „History of Shipping" slet og ret 22,500 Tons uden at anføre Dybgaaendet.

Ved første Øjekast er det maaske paafaldende, at Great Eastern, der var 5 Fod kortere, men 15 Fod bredere, dog skulde have haft et mindre Deplacement. Grunden ligger i, at Oceanic holder sin største Bredde paa et længere Stykke end Great Eastern og derfor er et fyldigere Skib. Oceanic ligner i denne Henseende White Star Liniens tidligere Dampere, der alle ere byggede paa Harland and Wolffs berømte Værft i Belfast. Der fandtes maaske næpps to Skibskonstruktører, der havde saa modsat en Opfattelse af de store oversøiske Damperes Linier og Former som Mr. Scott Russell og Mr. Edward Harland, der nu begge ere døde, men Tiden og Erfaringen have vist, at den sidstes Meninger slog igennem. Great Eastern blev bygget efter Bølgelinie Princippet, et meget smukt videnskabeligt System, som Scott Russell havde Æren for. Men i sin Tid blev Great Eastern meget stærkt kritiseret af den den Gang ganske unge Mr. Harland, som senere, da han selv stod for Konstruktionen af store Dampere, begyndte at bygge efter nye Principper, der sejrede og lagde Grunden til en Række Dampere, der revolutionerede den oversøiske Handel.

I ovenstaaende Tabel angives Oceanic's Længde mellem Perpendikulærerne; Længden overalt er derimod 705′ *), medens største Bredde (i Tabellen menes Bredden paa Klædningen) er 68′ 4″. Oceanic er bygget med dobbelt Bund og Cellesystem, den indre vertikale Køl er 5′ høj undtagen under Maskinrummet, hvor Højden er 7′; dette er gjort for at give Skroget større Styrke i Nærheden af Maskinen. Det er et meget stærkt bygget Skib, og det er næppe for meget sagt, at der kun ved faa Skibe er anvendt saa megen Omhu for at gøre det stærkt og solidt helt igennem. Det har 7 Dæk, alle af Staalplader; de ere: Underste Lastdæk, Lastdækket, Underste Dæk, Hoveddækket, Øverste Dæk, Promenadedækket og Fartøjsdækket. Det sidste kan rettelig medregnes, da det ogsaa er bygget af Staalplader med Nitnagler af Staal, og ikke som det ofte finder Sted af Træplader over Jærn- eller Staalbjælker.

Fartøjsdækket, der dog kun strækker sig over Skibets midterste Del, bidrager paa denne Maade sit til Styrken i langskibs Retning; det underste Lastdæk gaar heller ikke helt agter ud, men der gaar altsaa 5 fulde Dæk fra for til agter.

Oceanic har udvendig en flad Skinnekøl nittet til Yderbunden og den vertikale Inderkøls Vinkeljærn. Konstruktionen er følgende: Ovenpaa en flad Skinne, som er 18″ bred og 3½″ tyk, og som skal danne en Slags Beskyttelse, lægges den flade Pladekøl, og derover anbringes atter Inderkølen.

Paa hver Side findes en 18″ bred Slingrekøl, som strækker sig over 250′ af Skibets Længde, og som foruden at mildne Skibets Rulninger skal forøge hele Skrogets Styrke. Bundpladernes Tykkelse langs den centrale Linie fra for til agter er 1⅜″.

Over en betydelig Del af Skibets Længde ere Pladerne i Nærheden af Kimmingen dobbelt saa tykke som almindelig og nittede ved hydraulisk Kraft. Denne Fordobling af Kimmingpladernes Tykkelse er for ganske nylig indført af Harland and Wolff i de Skibe, som ere blevne forlængede paa deres Værft.

Barkholtsrangen og den anden Range underneden samt Dæksstringerne ere ogsaa dobbelt saa tykke som de øvrige Ranger undtagen ved Enderne, den første Range under Barkholtsrangen er derimod af sædvanlig Tykkelse, da der findes flere Huller og Lemme i den. Paa denne Maade ere begge Skibssider svært forstærkede, hvilket naturligvis forøger Skrogets vertikale og horisontale Stivhed, og som forhindrer eller formindsker den Tendens til Svaghed, som ofte findes ved Barkholtsrangen; ogsaa her er Nitningen udført ved Hydraulik.

Endvidere forøges Styrken i for- og agterlig Retning af seks langskibs Vinkeljærn, der ligge tre paa hver Side af Diametralplanet. Disse Vinkeljærn, danne i Forening med tværskibs Vinkeljærn hele Bundens Cellesystem, der paa Overkant lukkes af Inderbundens Plader. Selvfølgelig er der altid en Kilde til Svaghed i et Skibs Konstruktion, hvor denne Cellebund hører op, og den

*) Maalene ere engelske.

egentlige Skibsside begynder, men der er ved Oceanics Bygning gjort meget for at raade Bod herpaa og med et tilsyneladende særdeles tilfredsstillende Resultat. Foruden disse langskibs Vinkeljærn findes der desuden to indskudte Kølsvin, et paa hver Side, der løbe fra for til agter, og som ogsaa bidrage til Stivhed i langskibs Retning.

Skibets Spanter ere af valset Staal, 9″ brede og af 4″ Tykkelse paa den mod Pladerne vendende Flange. Til hver Spant svarer en Dæksbjælke, medens der i Almindelighed kun findes en Dæksbjælke for hvert andet Spant. Øverste Dæk har Bulbbjælker, Fartøjsdækket Vinkelbjælker og de andre Dæk 10″ Kanalbjælker. Yderpladerne ere paalagte paa sædvanlig Maade; nogle af Pladerne ere 30′ lange, 5′ brede og ere fra $^3/_4$″ til $1^1/_8$″ tykke. Der findes over 900 Naglehuller i nogle af Pladerne.

Alle Arbejder med at nitte Plader og Vinkeljærn foraarsagede under dette Skibs Bygning eksceptionelle Foranstaltninger. Nogle af Naglerne, der alle ere af Staal, ere nemlig saa store, at de næppe kunne isættes paa almindelig Maade ved Haandkraft. Medens Skibet endnu kun forelaa i Tegning, stod det derfor allerede klart for Konstruktørerne, at almindeligt Værktøj ikke vilde være tilstrækkeligt, og man byggede da en særlig Nittemaskine op ved Siden af Beddingen af følgende Konstruktion.

Den bestaar af en Ramme af fire vertikale eller lidt skraat stillede Staalstøtter, der ved Toppen ere indbyrdes forbundne ved Længde- og Krydsdragere; den saaledes dannede Bro er 98′ høj og 95′ bred, saaledes at den endogsaa kan spænde over det færdig byggede Skib. Denne svære Ramme løber paa en dobbelt Skinnevej paa hver Side af Beddingen, idet Rammen forneden har 6 Par Hjul paa hver Side, altsaa 24 Hjul ialt. I Rammen hænger de hydrauliske Nitmaskiner. der have meget stor Lysning, og tillige findes der i hver af Staalrammens Hjørner en Kran, der kan løfte indtil 5 Tons. Paa Støtterne ere de hydrauliske Cylindre anbragte, og endvidere findes der Midler til at kunne flytte Rammen langs Skinnevejen. Tegningen til dette uhyre Apparat koster lige saa meget, som det for en Menneskealder siden kostede at anlægge et middelstort Skibsværft. Uden dette Apparat kunde man næppe have bygget Skibet saa godt; saaledes blev alle Naglehullerne revne med Rivaler ved Maskinens Hjælp og med Pladerne paa Plads, til Hullerne indbyrdes korresponderede med hinanden, før Naglerne sattes i.

Roret blev bygget op af flere Støbestaalsstykker, som boltedes sammen, og som derved danner en mere solid Konstruktion end ellers, dets samlede Vægt er 53 Tons, hvilken store Vægt i Forening med Skruernes skal bæres af Agterskibet.

Om Maskinen kan paa det nuværende Stadium ikke siges meget, da den endnu ikke er sat paa Plads. Der findes 2 Sæt Maskiner, begge direkte virkende Høj- og Lavtryks Hammermaskiner med Kondensation og 4 Krumtappe. Cylindrenes Diametre ere henholdsvis $47^1/_2$″, 79″ og to paa 93″, medens Stempelslagets Længde er 72″. Maskinen bygges og afbalanceres efter samme Fremgangsmaade, som Firmaet tidligere har anvendt, og som altid har givet gode Resultater, saa at man kan være sikker paa, at Skibet saa vidt muligt fritages for Vibrationer. Der findes 2 trebladede Skruer af Manganbronze, 22′ i Diameter. De 15 Kedler have tilbagegaaende Rør, og den største Kedel maaler 16′ 6″ i Diameter. Trykket bliver 190 lbs. pr. square inch.; da Fyrpladserne ikke kunne lukkes til, kan der ikke anvendes forceret Træk.

Oceanic bliver ypperlig ventileret helt igennem, ikke mindst i Maskinrum og paa Fyrpladser.

Der er Plads til 410 I. Klasses, 300 II. Klasses og 1,000 III. Klasses Passagerer. Med Skibets Besætning og et fuldt Antal Passagerer vil der ialt findes over 2,100 Personer ombord. Om Apteringen og om Kahytters og Saloners Udstyr og Beliggenhed kan intet siges paa det nuværende Standpunkt.

Oceanic faar 3 Master og 2 Skorstene. Kulbeholdningen bliver ca. 3,700 Tons.

For Afløbningens Skyld var man nødt til at træffe særlige Foranstaltninger, da man ikke før havde haft med saa stor en Vægt at gøre. Slæbet var ikke mindre end 520′ langt og $4^1/_2$′ bredt, medens selve Beddingen blev bygget overordentlig langt ud i Vandet. Paa Værftet blev lavet et hydraulisk Apparat til at sætte Slæbene i Gang ved Afløbningen.

Efter at have omtalt disse forskellige Ting, der direkte angaa Skibets Bygning, udtaler „Sh. Gaz.“ sig om Forholdet mellem White Star Liniens Bestyrelse og Værftet; disse ejendommelige Forhold er det ogsaa ganske interessant kortelig at berøre.

Alle White Star Liniens Dampere ere nemlig byggede hos Harland and Wolff, og disse Fartøjers Byggesum repræsentere nu den ganske nette Sum af omkring 135 Millioner Kr. Endnu mærkeligere er det dog, naar man hører om de Betingelser, som have dannet Basis for dette Mellemværende, idet der ikke indgaas nogen Kontrakt i Ordets almindelige Betydning. White Star bestiller blot en ny Damper, der skal opfylde visse Betingelser, og Værftet skaffer Damperen uden at binde sig til nogen Forpligtelse om paa hvad Maade Arbejdet skal udføres eller lignende. Denne Maade fordrer naturligvis, for det første at begge Parter maa have absolut Tillid til hinanden, en Tillid, som er vokset frem med Aarene, og for det andet maa der paa begge Sider findes rigelige finansielle Midler. Ere disse Betingelser først til Stede, bliver Resultatet i Almindelighed godt; Værftet oppebærer da en vis Del af hele Byggesummen som sin Fortjeneste, hvor stor end Summen er, og fristes altsaa ikke til at anbringe en daarlig Ting i Stedet for en bedre, men dyrere. Det kunde synes, som om Værftet kunde staa sig ved, at Summen blev saa høj som mulig, men ogsaa i denne Henseende stoler White Star paa Værftet, og aarelang Erfaring har ikke svækket denne Tillid.

Endnu er der ikke talt om Maskinens Ydeævne samt om den deraf afhængige Fart. Oceanic er imidlertid ikke beregnet paa at sætte en ny Rekord over Atlanterhavet, om end Farten ellers bliver temmelig stor. Hvis nogen derfor skulde prætendere at være med paa den hurtigste Rejse, som endnu er gjort over Atlanterhavet, maa Vedkommende gaa med et andet Skib. Skønt Oceanic kommer til at løbe en Brøkdel af en Knob langsommere end de hurtigste Paketter, bliver den sikkert til Gengæld et langt behageligere Søskib, da Vibrationerne, som før sagt, menes at være bragt ned til et Minimum, medens dens store Længde vil faa den til at arbejde roligere i Søen.

Oceanic skal afgaa fra Liverpool om Onsdagen og holder da en Fart, saa at den kan landsætte Passagererne i New York den paafølgende Onsdag Morgen, saa tidlig at Morgentogene kunne naas. Hvis endnu mere af Pladsen i Skibet var optaget af Maskiner og Kedler — og det er jo den sidste halve Knob, som forlanger den store Plads —, hvis det endvidere løb gennem Vandet, saa Søen i daarligt Vejr ustandseligt brød hen over Dækket, medens Skroget Dag og Nat var udsat for de Vibrationer, som for de fleste Passagerer er værre end Søens Paavirkninger, saa vilde man muligvis forkorte Rejsen med 10 à 12 Timer, hvilket kun vilde have til Følge, at Passagererne maatte tilbringe den første Nat i New York ombord i Damperen, da Autoriteterne ikke tillade Landing efter Kl. 8 Eftm.

Med Oceanic har Belfast Værftet og dets dygtige Leder Mr. Pirrie udført et Arbejde, der er til stor Ære for Irland, som, skønt det hverken producerer Kul eller Staal, dog er det Land, der efter 40 Aars Forløb har opnaaet atter at sætte en Rekord paa Skibsbygningens Omraade.

Toldvæsenet og Skibsfarten.

Vi have modtaget følgende dygtige og paa stor praktisk Erfaring hvilende Indlæg, som det er os kært særlig at henlede Opmærksomheden paa:

Den for Skibsfarten meget besværlige Maade, hvorpaa Toldkontrollen i Danmark for Tiden foregaar, er en Sag, der stadig dukker frem, og den vil næppe dø hen, før der træffes en mere hensigtsmæssig Ordning end den nuværende. De Ulemper, som Skibsfarten til ingensomhelst Nytte paaføres af Krydstoldvæsenet, ere ofte nok paatalte saavel ved forskellige Møder som her i Bladet; men det hele Spørgsmaal om Toldvæsenet overfor Skibsfarten har faaet fornyet Interesse derved, at Dansk Sejlskibsrederi-Foreningens Andragende til Generaldirektoratet for Skattevæsenet om, at Inkvirering og Forsegling af Skibe, der ville forlade Kjøbenhavns Frihavn, maatte foregaa paa saadanne Steder og i det hele taget paa en saadan Maade, at Skibene ikke derved udsættes baade for Fare, Tidsspilde og Bekostning, er bleven afslaaet. Man skulde synes, at Generaldirektoratet i denne Sag kunde have stillet sig noget mere imødekommende overfor Skibsfarten, og ved Generalforsamlingen i D. S. R. F. Afdeling for mindre Skibe, som d. 31. Januar f. A. afholdtes i Odense, gik man ogsaa ud fra, at det maatte kunne opnaas at faa de nævnte uheldige Forhold forandrede ved at ansøge Generaldirektoratet derom. Da dette imidlertid nu er mislykket, tør man vel gøre sig Haab om, at Generaldirektoratets Afgørelse yderligere vil anspore Foreningen til at arbejde hen til at faa Sagen gennemført ad anden Vej.

Naar man i sin Tid greb til en saa indgribende Foranstaltning som at ophæve Skibsafgiften for at fremme Omsætningen og Trafiken i Frihavnen, da burde det være en Selvfølge, at denne Trafik ogsaa paa andre Omraader saa vidt mulig blev befriet for alle unødvendige Hindringer. Saaledes som Toldeftersynet for Tiden foregaar, er det sikkert en meget besværlig Hindring for Skibsfarten, og der maa uden Tvivl kunne indrømmes Lettelser deri, uden at Kontrollen derfor bliver mindre betryggende for Statskassen. Jeg har selv endnu aldrig med mit Skib været i Frihavnen, men sikkert er det, at Anløbningen af Brohovedet for at blive inkvireret og forseglet, saaledes som Toldvæsenet nu fordrer det, er en Skræk for alle og særlig for Førerne af de mindre Skibe, som have været der.

Ifølge „Dansk Søfartstidende Nr. 43 for 27. Oktober f. A. har Generaldirektoratet svaret paa førnævnte Andragende fra D. S. R. F., at en Indrømmelse af det ansøgte, saaledes at Inkvirering og Forsegling kunde foregaa ved Frihavnens Bolværk i Stedet for som nu ved Brohovedet, vilde kræve en betydelig Forøgelse af Opsynspersonalet, ligesom at en betryggende Kontrol ikke opnaas, uden at Inkvirering og Forsegling sker ved Udpassagen; derfor kunde Andragendet ikke bevilges. Denne Motivering forekommer mig noget mærkelig. Altsaa: I Frihavnen paaføres der Skibsfarten en Del Tidsspilde og andre Ulemper af Mangel paa Opsynspersonale, medens samtidig vore Farvande næsten vrimler af Toldopsyn paa Steder, hvor det blot forvolder Skibsfarten lignende Ulemper, og hvor det er ganske utænkeligt, at Smugleri kan finde Sted. Er der ikke tilstrækkeligt Personale til Raadighed, saa at Toldeftersynet i Frihavnen kan foregaa paa en for Skibene mindre byrdefuld Maade end som det nu sker, da vil jeg foreslaa, at en eller flere af de mange Krydsfartøjer lægges ind i Frihavnen for at føre Kontrol med Skibene fra de ere lastede til de forlade Havnen. Paa denne Station kunde det dog maaske siges, at Krydstoldvæsenet gjorde lidt Nytte, hvorimod den Tjeneste, som det udfører omkring i Farvandene ved at gaa ombord i alle Skibe for at forsegle Lugerne, dog vistnok af de fleste nu til Dags nærmest betragtes som rent Humbug. Generaldirektoratets Svar paatvinger mig ogsaa den Tanke, at det er mærkeligt, at man aldrig har hørt Tale om, at der har manglet Midler til at ansætte Krydstoldpersonale eller til stadig væk at bygge nye Krydsfartøjer for, ja for et Par Aar siden blev der endogsaa Midler tilovers til at anskaffe et nyt, stort, flot og meget kostbart Inspektionsskib.

Efter hvad jeg har bragt i Erfaring, er det Fællesrepræsentationens Mening at arbejde hen til at Krydstoldvæsenet fuldstændig afskaffes, og dette synes mig ogsaa vilde være det ene rigtige. Om dette blev gennemført og Krydstoldvæsenets Funktionærer i Stedet for bleve stationerede i Land, da vilde vist ingen mere end disse glæde sig ved en saadan Ordning. Det er virkelig ogsaa haardt nok, som disse Folk i visse Henseender behandles; hvorfor skulle de f. Eks. i Modsætning til andet Toldvæsen stadig stationeres langt fra Hjem og Familie?

Men enten man nu gaar over til at afskaffe Krydstoldvæsenet og ansætte Toldopsyn paa Kysterne i Stedet for, eller om ogsaa Krydstoldvæsenet bibeholdes, saa skulde man synes, at man kunde lade Skibene være fri for Forsegling til de kom i Havn eller i det mindste til de kom ind paa Fjorde eller i snævrere Farvande. Saaledes bærer man sig ad i Nabolandene, men intet Sted kender jeg lignende Forhold som nu i Danmark. Intet Under at man i Udlandet forbavses over at høre, hvorledes det endnu i vore Dage gaar til her til Lands. Saa snart man sejler i danske Farvande, er man knap færdig med et Krydsfartøj før der er et andet paa Jagt efter os, og man maa jo stoppe for dem alle. Det hænder da ofte, især naar der er mange Skibe at ekspedere, at Krydsfartøjet kommer i Læ eller agterud. Naar det saa alligevel bliver ved at forfølge os, maa man jo gerne stoppe for at blive indhentet. Hvorvidt man er forpligtet dertil eller ikke er ikke altid i det enkelte Tilfælde saa let at afgøre, men man gør det jo, fordi man ikke holder af at blive anklaget for at have begaaet, hvad Toldvæsenet kalder en lovstridig Handling. De Ulemper, som Skibsfarten paaføres af Krydstoldvæsenet, ere langt mere byrdefulde, end maaske de fleste, der ikke kende det nøjere, antage. Hvor mangt et Skib har f. Eks. ikke — begrundet paa Ophold af Krydstoldvæsenet ved Sejladsen gennem vore Farvande — i Stedet for at naa i Havn eller ind paa sikker Ankerplads, medens det var Dag, faaet Mørket paa sig og som Følge deraf maattet holde under Sejl udenfor en lang, mørk Vinternat, og hvad dette kan have at betyde, behøver vel ingen nærmere Forklaring. Desuden er det en sand Plage at have disse mange Toldsegl paa alle Luger, Skodder og Lemme at varetage, medens man er i aabent Farvand, hvor Sejladsen skal foregaa baade ved Nat og Dag. Selv om man aldrig passer saa godt paa, saa kan det uhyre let ske ved Manøvrering om Natten, at et saadant Segl kan blive beskadiget, og man véd kort sagt ikke, hvad Øjeblik der er begaaet noget „lovstridigt“ ombord. Der blev jo for et Par Aar siden, efter at Dansk Sejlskibsrederi-Forening havde bragt Sagen paa Bane, gjort lidt Forandring i Krydstoldvæsenets Virkemaade, idet Skibe, bestemte til Bælthavnene, ikke blive forseglede Nord for Aarhus; men denne Indrømmelse er dog saa ufyldestgørende, at der er endnu den samme Grund som tidligere til at søge en Omordning gennemført.

Naar man vil dømme om Nødvendigheden af al denne Toldforsegling i danske Farvande, da ligger det jo nær at sammenligne vore Forhold med Forholdene i andre Lande. Jeg skal her anføre nogle Eksempler til Sammenligning: Danmark holder et Krydsfartøj stationeret ved Helsingør, et ved Kjøbenhavn, et i Kjøge Bugt og et i Faxe Bugt til at toldforsegle alle de Skibe, som de antræffe, der ere bestemte til danske Havne, hvorimod intet Skib, bestemt til Sverrig,

bliver besværet med Toldforsegling af svensk Toldvæsen, før det er kommet i Havn. Der er dog sikkert lige saa god Lejlighed til at foretage ulovlig Losning og drive Smugleri paa svensk som paa dansk Side af Øresund og nærmeste Farvande, men desuagtet finde de svenske Toldautoriteter det dog ikke fornødent at gaa frem imod Skibene, som man gør det i Danmark. — I Tyskland bærer man sig næsten stik modsat ad som i Danmark. Kommer man f. Eks. fra England og gaar gennem Nord-Østersø-Kanalen til en tysk Havn, da blive de Skibe, der ikke forsynes med Lods gennem Kanalen, toldforseglede; men enten man nu gaar til en nærliggende Havn i Hertugdømmerne eller til Østprøjsen, saa brækker Toldvæsenet igen Forseglingerne ved Afgangen fra Holtenau eller Frederiksort og lader Skibet gaa aabent til Bestemmelsesstedet. Ja, jeg véd Eksempel paa, at paa et Skib, der havde indtaget en Ladning Hvede i en holstensk Havn og var bestemt til England via Nord-Østersø-Kanalen, bleve Forseglingerne brækkede af Toldvæsenet, da det forlod Afgangsstedet, og det gik uforseglet til Kieler Fjord, uagtet Udførselspræmien af Ladningen, som den prøjsiske Stat skulde betale Afskiberen, var, om jeg husker ret, Rmk. 3.00 pr. 100 Kilo. Ligeledes blive alle Toldsegl paa Proviant etc. brækkede af Toldvæsenet ved Afgangen fra en tysk Havn. De tyske Toldautoriteter maa i Sandhed ikke være saa mistænksomme, som man er i Danmark, thi det er dog indlysende, at paa de paagældende tyske Kyster kan der lige saa let drives Smugleri som i Danmark. — I England kan vi f. Eks. gaa helt op til London, før noget Toldvæsen taler til os, kun ved Gravesend bliver man prajet og spurgt, hvorfra man kommer, og om man er fri for Sygdom ombord; men at stoppe et Skib for at forsegle og inkvirere, før det er naaet Bestemmelsesstedet, saadanne Ulemper tænker man i England aldrig paa at bebyrde Skibsfarten med. — De her nævnte Eksempler paa, hvorledes Toldvæsenet i andre Lande stiller sig overfor Skibsfarten, forekommer mig at være tilstrækkelige til at vise, hvor meningsløs al den Stansning er, som Krydstoldvæsenet paafører Skibsfarten i danske Farvande Der er jo dog ingen Tvivl om, at de nævnte Landes Toldautoriteter anse den Kontrol, som de opnaa uden saadanne Forholdsregler, som der tages i Danmark, for at være fuldt ud betryggende. Jeg gaar derfor ud fra, at det i Danmark ligeledes er unødvendigt for Kontrollens Skyld, at Skibe, der komme fra Udlandet, toldforsegles, før de naa Bestemmelsesstedet eller maaske komme til Ankers paa Fjorde eller snævrere Farvande.

Om en saadan Ordning blev indført i Danmark, da mener jeg, at man med det samme kom ud over en Del af de Vanskeligheder, der nu ere forbundne med Toldeftersyn og Forsegling i Frihavnen. Da denne jo er at betragte som et Stykke Udland, hvorfor skulde det saa ikke lige saa vel kunne gaa an at lade Skibe gaa uforseglede derfra til andet Sted i Danmark som fra andet Udland?

Jeg skal endnu omtale det Toldeftersyn, som der nu fordres foretaget ved de fleste Fjordmundinger af det der stationerede Toldvæsen, som f. Eks. ved Hals, Odense Fjord, Isse-Fjord o. fl. Steder. Dette Eftersyn kommer ogsaa meget ofte Skibene, særlig Sejlskibene, meget ubelejligt, da man desaarsag ofte maa ankre, og det jo da kan indtræffe, at man ikke kan komme under Sejl derfra igen. For udgaaende skal man nemlig ogsaa have Toldvæsen ombord paa disse Steder for at se efter, om alle Toldforseglinger ere i Orden, og om de paa Toldsedlen angivne Varer forefindes. Dette Forhold var det ogsaa meget ønskeligt at faa forandret. Danmark er just ikke det eneste Land, hvor saadant finder Sted, men i de allerfleste Lande kan man dog uden videre gaa fra Søen og til Bestemmelsesstedet og ligeledes fra det Sted, hvor Skibet er beliggende ved Udklareringen, og til Søs uden at stoppe for Toldeftersyn. I enkelte Lande ere Lodserne svorne Toldembedsmænd og have Opsyn med, at der ikke foregaar Smugleri undervejs. Saaledes er det i Finland og adskillige Steder i Norge og i Tyskland, f. Eks. paa Elben. Man behøver her hverken for ind- eller udgaaende at stoppe ved Cuxhafen, naar man har Lods ombord, og jeg har hørt, at det paatænkes at indføre en lignende Ordning ved Stettin, for at Skibene kunne spares for at have Toldeftersyn ombord ved Swinemünde. Her i Danmark er Toldvæsen og Lodsvæsen vel nok to forskellige Væsener; men det var dog vist værd at tage under Overvejelse, om det ikke paa mange Steder kunde være praktisk, om Lodsen overtog Toldkontrollen fra han kom ombord udenfor til Skibet kom i Havn, og ligeledes for udgaaende fra Skibet forlod Havnen til det kom til Søs. Paa den Maade kunde Skibene spares for meget unødvendigt Besvær og Tidsspilde, og Kontrollen blev lige betryggende, da Lodsen jo lige saa godt som det andet Toldvæsen kunde foretage det fornødne Eftersyn før han gik fraborde.

A.

Kompasserne i Jærnskibe.

Vi have modtaget følgende:

Min Artikel i „Dansk Søfartstidende“ for den 29. f. M. har allerede fremkaldt 2 Indlæg, og det skulde ret glæde mig, om der kom flere. Kun var det ønskeligt, om ærede Deltagere i Diskussionen vilde holde uvedkommende Ting borte. Følgen vil ellers blive, at Hovedsagen — Opnaaelsen af mere paalidelige Kompasser i vore Jærnskibe — tabes af Syne.

Hr. Skibskaptajn Jacob Holm har i „Dansk Søfartstidende“ for den 5. d. M. fremsat et lidet hensynsfuldt og, som det forekommer mig, ufortjent Angreb paa min Artikel og mig. Jeg maa for det første bestemt afvise Hr. Holms Forsøg paa at sætte Navigationsskolen i Forbindelse med min Artikel. Der findes i Artiklen intet, der kan berettige ham dertil, og man vil vel ikke, fordi jeg er knyttet til Navigationsskolen, frakende mig Ret til at udtale mig om et Æmne, hvormed jeg har beskæftiget mig en hel Del og mener at have ret indgaaende Kendskab til. Naar dernæst Hr. Holm i mine Udtalelser tror at finde et Angreb paa Skibsførerstanden som Helhed, har jeg Grund til at antage, at han staar temmelig ene med denne Opfattelse. Intet har ligget min Tanke fjernere, og jeg anser det for ganske ufornødent at forsvare mig overfor en saadan Beskyldning.

Hr. Holm fremsætter en enkelt saglig Ytring, som jeg maa berøre lidt nærmere. Han bemærker, at Rederne og Skibskonstruktørerne træffe Afgørelsen med Hensyn til Kompasserne og deres Anbringelse, og at de som en Følge deraf ogsaa maa bære Ansvaret. Efter mit Kendskab til Søloven er denne Udtalelse noget vildledende. I Lovens § 26 siges det, at Skipperen er pligtig at sørge for, at de nødvendige Instrumenter findes ombord. I § 59 føjes saa til, at Skipperen ikke er fritaget for Ansvar, fordi han har handlet efter Ordre, undtagen overfor dem, som har givet Ordren. Disse Bestemmelser synes at vise, at Skipperen ikke, naar Ulykken er sket, og Skibet m. m. m. er gaaet tabt paa Grund af Mangler ved Kompasserne, vil kunne skyde Skylden paa andre.

Det andet allerede nu foreliggende Indlæg, nemlig fra Hr. C. K. — sikkert en farende Dampskibsfører — giver et vægtigt Bidrag til Drøftelsen af vort Spørgsmaal og slutter med en Opfordring, der tydelig gengiver min Tanke og Hensigten med min Artikel.

Hr. C. K.'s Omtale af, at et Kompas har faaet en ganske anden og bedre Plads ombord, end der oprindelig

var bestemt for det, giver mig Anledning til at anføre, at jeg i adskillige Skibe har fjernet Kompasserne fra Jærn, hvis Magnetkraft paavirkede dem i særlig høj Grad. Selv om jeg ikke altid fuldt ud har opnaaet, hvad jeg tilsigtede, har jeg dog i nogle Tilfælde havt den Tilfredsstillelse, at Kompasserne fra at være næsten ubrugelige ere blevne ret brugbare.

Der kunde maaske være Grund til her at bringe den Kendsgerning i Erindring, at særlig det Jærn, som findes i Kompassets umiddelbare Nærhed, er farligt for Kompasset, og at en lille Pladsforandring af Kompasset eller Jærnet ofte har en forbavsende Virkning. I et mindre Fartøj var saaledes Kompasset anbragt i et meget lavt Nathus paa et Trædæk, der hvilede paa Jærnbjælker. Naar Kompasset stod paa den Plads, som var bestemt for det. havde det en Deviation, hvis Maksimumsværdi var $4^1/_2$ Streg, men efter at jeg havde flyttet det et Par Tommer i langskibs Retning og hævet det ca. 4 Tommer, var Maksimumsværdien formindsket til godt 2 Streger. Havde det blot været muligt at hæve Kompasset et Par Fod, vilde Deviationen være bleven saa lille, at man ganske kunde have undladt at tage Hensyn til den.

Da der fra anden Side er bleven spurgt mig om, hvorfor jeg særlig har adresseret min Artikel til Skibsførerne, og hvorfor jeg ikke har benyttet mig af mere slaaende Eksempler, skal jeg, inden jeg slutter, endnu fremsætte et Par Bemærkninger.

Grunden til, at jeg har undladt at bruge fremmede Eksempler, er, at jeg ikke saa mig i Stand til at afgøre, hvorvidt de i alle deres Enkeltheder vare korrekte. De Eksempler, jeg har valgt, ere hentede fra min egen Erfaring, deres Rigtighed kan jeg dokumentere, og de ere med Udelukkelse af Navnene paa Personer og Skibe til Eftersyn for enhver, som maatte have Interesse for Sagen. Da endvidere mine Ord, hvis de staa ene, næppe ville være i Stand til at fremkalde Forbedringer i denne vigtige Sag, har jeg særlig henvendt mine Bemærkninger til Skibsførerne, der ere de personlig mest interesserede og dem, der have den bedste Lejlighed til at se, hvorledes Forholdene efterhaanden ere blevne forværrede. Det maa derfor særlig paahvile dem ved Eksempler og Oplysninger fra deres Virksomhed at bringe de øvrige interesserede Parter til at indse, hvor uforsvarlig lidt Hensyn der ofte bliver taget til Kompasset og dets Installation.

C. D. Neergaard.

Skonnerten „Annas" Forlis.

Brugen af Signalstationerne.

Fra Hanstholm skrives til os d. 15. Januar:

Det har vakt megen Deltagelse her at erfare om Marstallerskonnerten „Annas" sørgelige Forlis ved Skagen Fredag Morgen den 6. Januar, hvorved formentlig hele Besætningen er forulykket. „Anna" kom nemlig i Sigte fra den herværende Signalstation Torsdag Eftermiddag, styrende en Kurs og med en Sejlføring, der vakte den Vagthavendes Forundring, hvorfor Redningsstationen straks allarmeredes og Baaden gjordes klar til at tage Affære. Vinden var vestlig, det blæste en halv Storm, og Søen var meget urolig. Skonnerten styrede en Kurs, der tilsyneladende vilde bringe den til at tørne Stranden i Vigsøbugten eller paa den østlige Del af Hanstholmen, hvor Strandfoged Heskjær paa „Bavn" ved Anbringelse af nogle Flag søgte st henlede Besætningens Opmærksomhed paa et Sted, hvor han ansaa det for heldigt at landsætte. Men da Redningsbaaden var kommen til „Bavn", holdt „Anna" ud fra Kysten, satte sine Raasejl, og styrede Kurs efter Skagen, hvorfor Redningsmandskabet returnerede til Stationen med Apparaterne. Skonnerten syntes ikke at ligge paafaldende dybt i Vandet, der saas ingen beskæftiget ved Pumpning, og der vistes intet Tegn eller Signal om Nødtilstand.

Da „Anna" var passeret og næsten usynlig fra Signalstationen, hvorfra den med spændt Opmærksomhed iagttoges af Bestyreren, en forhenværende Skibsfører, og 2 til Stede værende Styrmænd, hejste den sit Kendingssignal, og der syntes at herske Ro ombord. 1 Mand stod ved Roret og en anden saas nogle Gange komme ud af Ruffet, spadsere lidt paa Dækket agterude og gaa ind igen. Der førtes Stagsejl, Stagfok og Storsejl, hvis Gaffel enten var knækket eller stærkt affiret i Piggen. Derimod saas ingen Skonnertgaffel eller Bom, Raasejlene vare fastgjorte, hvad navnlig vakte Forundring, da Vindforholdene netop opfordrede til at benytte dem, idet Forsejlene hang slappe ned og kunde ikke fyldes i Læ af Storsejlet. Den hele Begivenhed var en Gaade, der beskæftigede Sindene meget; at der var noget i Vejen med „Anna", ansaas for givet, men hvad? Mulig at Føreren var skyllet overbord og Skuden overladt til mindre erfarne, unge Mennesker. Rimeligvis havde man ombord tænkt paa at landsætte Skuden, men var bleven ængstelig ved at bemærke den stærke Brænding paa Revlerne; det havde dog nok gaaet godt, da Hjælpen var parat. — Beklageligt er det, at man alt for ofte ombord i Skibene kun i ringe Grad lægger sig efter at drage den Nytte af Signalstationerne og det internationale Signalsystem, som der kunde haves. Hvor ofte hænder det ikke, at det er af Vigtighed at kunne meddele sig og opfatte Meddelelser; da Skonnerten „Thales" af Nykjøbing paa Mors for faa Maaneder siden kom i Sigte med Signalet I Nød, behøver Hjælp, kunde Stationen straks vejlede ved at hejse Signalerne Landsæt Skibet og hold klods til Vinden for styrbords Halse, der bragte Skibet i Nærheden af Redningsstationen, hvis Mandskab som ved en Løbeild var allarmeret, og en halv Time senere stod dets Besætning frelst paa Land, klar af den gamle, synkefærdige Skude.

Det medfører jo et ikke ringe Ansvar at give eller modtage Raad og Vejledning, hvoraf Liv eller Død kan være afhængig, og det er derfor næppe overflødigt, at de Søfarende gøres bekendt med, at de danske Signalstationer alle ere betroede til forhenværende Befalingsmænd i Koffardimarinen med indgaaende Kendskab til praktiske maritime Forhold, hvad iøvrigt ogsaa er Tilfældet med de fleste større Fyrstationer. Var det urimeligt, om det paalagdes Skibene, i Lighed med, hvad der er Tilfældet med Lanternеføring og Søvejsregler, obligatorisk at medføre en international Signalbog og et Stel Signalflag? Det er dog ingen Udgift af Betydning at bekoste disse Meddelelsesmidler, og det burde kontrolleres, at de holdtes i Orden; i modsat Fald negligeres de let. Det ser underligt ud, naar det vides, hvor meget der gøres for at befordre Sikkerhed for Liv og Ejendom paa Søen, at Skibene ikke pligtmæssig sættes i Stand til at kunne drage Nytte af det internationale Signalsystem, som det læres at bruge paa Navigationsskolerne; der tilvejebringes Fyr, Signalstationer, Redningsstationer, Telegraf- og Telefonledninger, og der arbejdes for at indrette en mere forsvarlig Strandvagt, alt af Hensyn til de Søfarende, men saa burde der ogsaa paalægges disse at have det internationale Signalsystem ombord i hvert Skib af en vis Minimumsstørrelse; nu have en hel Del Skibe kun de 4 Flag ombord, hvorved Kendingssignalet betegnes. Signalstationerne benyttes i det Hele taget langt fra i den Grad som det skulde synes naturligt, især naar det erindres, at Meldingerne til Børsen ere frie, og en direkte telegrafisk Melding til Rederiet, der besørges, naar QP. hejses samtidig med,

før eller efter Kendingssignalet, kun koster c. 1 Kr. 25 Ø., der opkræves hos Adressaten ved Telegrammets Aflevering.

C. H.

Fragtmarkedet.

1898.

(Sluttet.)

At den enorme Befragtningsforretning paa Amerika maatte paavirke de evropæiske Kornlejre var naturligt, og saavel Østersøen som Sortehavet har da ført en noget beskednere Tilværelse, end man havde ventet; specielt har Østersøen været ualmindelig mat hvad Korn og Foderstofeksporten angaar; selv Petersborg har skuffet, og man havde det Særsyn midt i Saisonen at se Dampere forlade Havnen i Ballast af den Grund, at der faktisk ikke var Last at opdrive. Under disse Forhold har Raterne været nede paa et Lavmaal Aaret over, og vi skulle ikke trætte vore Læsere ved at notere rundt fra Pladserne de smaa Tal, der saa ensformigt figurerede paa alle vore Fragtberetninger sidste Aar. Var Østersøen mat for Korn, havde den derimod en livlig Træbefragtning saavel fra Botten som fra de russiske Havne, og Raterne have gennemgaaende været gode. Træmarkedet har ellers været betynget af Striden mellem Rederne og de engelske Importører angaaende det ny Certeparti; og Striden har til Tider været meget bitter. Imidlertid ordnede Importørerne sig ved en lang Række Tidsbefragtninger til lønnende Rater, saa derved undgik mange Redere at bryde den vedtagne ny Certepartiform og samtidig fik Importørerne deres Villie; nu sejlede Skibene for Købmændenes Regning paa de gamle Betingelser, men dette berørte altsaa ikke Rederierne, der kun tog Hyren pr. Maaned og saa for Resten vare lige glade hvorledes Lastningen og Losningen foregik. For de Baade, der vare fragtede pr. Rejse, kom en ubehagelig Prisstigning af Lastningsomkostningerne ret ubelejligt. Arbejderne skruede Prisen op til 3 Kr. pr. Standard, ja enkelte Steder naaede vi 4 Kr.; dette tog selvfølgelig svært paa Fortjenesten, og de fleste Befragtninger vare gjorte, inden man blev bekendt med denne Prisstigning. Imidlertid maa man som Helhed kun udtale sin Tilfredshed med Træmarkedet hele Saisonen. Lasternes Antal har maaske været mindre end det tidligere normale, men Raterne har saa til Gengæld været omtrent 25 % højere, og en lang Række Baade har fundet Beskæftigelse i dette Marked. Vi skulle samtidig berøre Ertsfragterne af Luleå, der har været søgt af mange danske Baade, hovedsagelig tidsbefragtede paa gode Betingelser. Sortehavet har vel været noget livligere end Østersøen i Kornbefragtning, og Sortehavet maler i hvert Fald ikke graat i graat over hele Saisonen; den har havt sine lyse Perioder og sin gode Konjunktur; denne faldt specielt i Forsaisonen, da Frankrig meldte sig som stor Konsument, grundet paa Korntoldens Suspension; ogsaa Italien brugte en Mængde Laster, og Sejladsen Sortehavet—Middelhavet optog en Mængde Tonnage, der hjalp Raterne hjem efter godt i Vejret baade for Korn og Erts, specielt det sidste. Og i Erts-Markedet fandt en betydelig Tonnage Beskæftigelse.

Alt i alt maa vi da, naar vi nu slutter, gentage at Aaret blev godt for alle Brancher og for alle Størrelser af Baade; vi maa nu afvente det højtidelige Øjeblik, da Rederne faar Kassen talt op og fordeler Udbyttet blandt Aktionærerne, der venter utaalmodigt paa det endelige Resultat.

Vort hjemlige Marked. Det nye Aar er ikke begyndt livligt, hvilket maa tilskrives den store Forretning, der fandt Sted i Slutningen af December til meget høje Fragter. Her er dog betalt 25 Øre pr. 100 Pund Majs til Aarhus eller Sølvesborg, 25 Pf. pr. 100 Pd. Majs til Burgstake; derimod er der fragtet til kun 17½ Øre Rønne og 15 Øre til Nexø, rigtignok for Skibe, der hørte hjemme de respektive Steder og skulde hjem. Til Isefjorden er der fragtet 6 à 7 Smaaskibe til en Fragt af 15 Øre til Nykjøbing Sj., 17 Øre til Siddinge. Til Præstø er der betalt 20 Øre pr. 100 Pd. Bomuldsfrøkager og til Colberg er der betalt 7 Rm. pr. Ton Majs, medens der samtidig blev sluttet en Ordre til Mk. 6½.

Til Sæby blev betalt 17 Øre pr. 100 Pd. Majs og til Klintebjerg 25 Øre pr. 100 Pund Bomuldsfrøkager. Til Odense er betalt 20 Øre pr. 100 Pd. Majs og til Randers er betalt for 1,000 Ctr. Hørfrøkager 23 Øre pr. 100 Pd.; til Rødvig er der for Majs betalt 12 Øre.

For Øjeblikket findes flere fragtsøgende Skibe end Ladninger. Flere Dampere ventes i de nærmeste Dage hertil, hvilket forhaabentlig igen vil bringe Liv.

Et større Parti Majs, bestemt til Nykjøbing F., afgik med Jærnbane, da Smaaskibene forlangte 20 Øre pr. 100 Pd., medens Jærnbanefragten kun udgjorde 19 Øre pr. 100 Pd., og saa sparede Modtagerne ovenikøbet Bropengene.

Generalforsamlinger.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os d. 5. ds.:

Nordby Skibsforsikrings-Forening

afholdt i Gaar sin aarlige Generalforsamling. Overlærer Lauridsen dirigerede.

Regnskabet for 1898, der fremlagdes i revideret Stand, godkendtes enstemmigt.

Af dette Regnskab skulle vi anføre følgende Indtægtsposter:

I. Præmieindtægt:
- a. i Juni Termin (2 %): Kr. 26,429.00
- b. - Decbr. do. (1½ %): - 18,555.87

I alt Kr. 44,984.87

II. Renteindtægt:
- a. i Juni Termin: Kr. 3,418.08
- b. - Decbr. do. : - 3,539.68

I alt Kr. 6,957.76

III. Afdrag paa skyldige Indskud:
- a. i Juni Termin Kr. 4,111.75
- b. - Decbr. do. : - 3,503.00

I alt Kr. 7,614.75

I Aaret 1897 vare de tilsvarende Indtægtsposter opførte med følgende Beløb:

- ad I. . . . . Kr. 45,726.81
- - II. . . . . - 7,226.50
- - III. . . . . - 9,673.61

Af Udgiftsposterne skulle vi nævne følgende:

1. Udbetalt i Havarierstatninger. . . . Kr. 8,532.20
2. do. i Anledning af totalt forliste Skibe . . . . . - 60,974.59
3. do. i Anledning af Udmeldelser - 1,483.33

I 1897:
- ad I. . . . . Kr. 10,940.28
- - II. . . . . - 43,983.59
- - III. . . . . - 1.704.64

Foreningens Status:

Den 1. Januar 1898 ejede Foreningen Kr. 285.080.54
— 31. December — — - 267,192.05

Tilbagegang Kr. 17,888.49

Ved Aarets Begyndelse var der delvis forsikrede i Foreningen:

60 Skibe med en Forsikringssum af Kr. 1,299,025,

ved dets Slutning derimod:

57 Skibe med en Forsikringssum af Kr. 1,243,525.

Tilbagegang: 3 Skibe og 55,500 Kr. Forsikringssum.

Grundfonden udgør nu ca. 21 % af Risikoen; men da Foreningen snart skal udbetale Forsikringssummen (12,000 Kr.) for et Skib, vil Grundfonden blive nedbragt til omtrent 20 ½ %.

Generalforsamlingen bevilgede følgende Understøttelser:

1.	Til Nordby Enkekasse	Kr. 800.00
2.	- „de Fattiges Kasse i Nordby. . . .	- 150.00
3.	- Fanø praktiske Sømandsskole . . .	- 150.00
4.	- Evangeliets Forkyndelse for skandinaviske Søfolk i fremmede Havne	- 100.00
5.	- Dansk Sejlskibsrederi-Forening . .	- 10.00

Efter Tur udtraadte af Styrelsen Skibsreder P. N. Winther. Ved skriftlig Afstemning valgtes Skibsreder C. P. Holm med 20 St.; en Del Stemmer vare spredte. Suppleanter bleve Direktør H. Rødgaard og Sparekassebogholder N. Ankersen. Til Revisorer genvalgtes Skibsreder S. Jepsen og i Stedet for L. Ankersen Havnefoged Math. Pedersen. Bogholderen, Købmand P. Svarrer, genvalgtes.

Foreningen har bestaaet i 64 Aar og været en meget stor Støtte for Nordby Skibsfart og Sømandsstand og sparet Rederne store Pengesummer, da Foreningens Præmier i Reglen ikke ere eller have været halvt saa store, som Rederne betale og have maattet betale hos inden- og udenlandske Forsikringsselskaber.

Skibsfører-Møde.

Rønne Skibsfører-Forening afholdt d. 7. ds. et Møde, ved hvilket Kredsens Folkethingsmand, Hr. Blem, var til Stede. Mødet synes at have været meget vellykket, og det maa haabes, at Eksemplet fra Rønne maa blive fulgt mange andre Steder i Landet nu i Vintermaanederne, medens talrige Skibe ere hjemme. Vi give efter „Bornholms Avis" et sammentrængt Referat af Forhandlingerne, der lededes af Konsul C. P. Lund.

Skibsfører H. M. Kofoed: Jeg har taget Initiativet til dette Møde, for at gøre, hvad jeg kan, for at Sømandsstanden kan blive løftet op af den Dvale, hvori den befinder sig, og det er heldigt, at vi kunne udveksle Meninger med den ærede Folkethingsmand; det kan maaske bidrage til større Interesse hos Sømændene for deres egne Sager. Sømændene begynde dog nu at vaagne op, fordi der trækker Byger op baade fra Luv og Læ, og vi maa være klare til at tage imod dem. Sømandsstanden har ikke havt en eneste Repræsentant i Rigsdagen; der har nok været en enkelt Mand fra Holmen, som har havt Forstand paa, hvor der skulde bygges et Fyr eller lægges en Bøje, men ingen har kendt til, hvor det er, at Skoen trykker de Smaa i Standen. Taleren spurgte Folkethingsmanden, om Sømandsstandens Betydning ansaas for saa stor, at dens Interesser kunde ventes varetagne i samme Grad som de andre Klassers Interesser.

Folkethingsmand Blem: Dette Spørgsmaal kan selvfølgelig kun besvares med Ja; Skibsfarten er lige saa berettiget som de andre Erhverv til at faa sine Krav gennemførte ad Lovgivningens Vej. At Sømanden ikke er repræsenteret paa Rigsdagen, ligger vel i hans omflakkende Liv. Der er dog gennemført ikke faa Love vedrørende Søfarten; saaledes Søloven, der vel har Fejl, men med hvis Gennemførelse der havde været forbundet mange Vanskeligheder. Taleren nævnte fremdeles en Række Love og bemærkede ved Omtalen af Sønæringsloven, at der ved hans og Folkethingsmand Bluhmes Initiativ var truffet en Ordning, saaledes at Skibsførere, der ikke have taget den nye Styrmandseksamen, kunne faa Sønæringsbevis, naar de underkaste sig en Tillægsprøve i Maskinlære.

Skibsfører H. M. Kofoed havde som Kredsformand i Dansk Sejlskibsrederi-Forening faaet et Brev fra en Mand i Kolding, der, støttet af Folkethingsmand Enevold Sørensen, havde paatænkt en samlet Hjemvendelse til Regering og Rigsdag for at søge Støtte for en fælles Søassurance-Forening for hele Landet. De gensidige Assurance-Foreninger, i hvilke Præmierne vare lave, havde lidt store Tab i de sidste Aar. Naar man nu indrømmede vor Berettigelse til, ligesom de andre Erhverv, at stille Krav til Lovgivningsmagten, var det da urimeligt, at vi henledte dennes Opmærksomhed paa denne Sag og søgte at faa en fælles Assurance-Forening for hele Landet med Garanti fra Staten. Vi maatte tage en Tørn for denne Sags Gennemførelse, og der var Grund for Staten til at støtte os som Ækvivalent for det Tab, Jærnbaner og Færger beredte navnlig de mindre Skibe. Pramfarten truede ogsaa nu. Sømandsstanden maa nu omsider lade sin Røst høre; vi se kun den Udvej at paakalde Regeringens og Rigsdagens Støtte, og den maa vi kunne gøre Regning paa ligesom de andre Erhverv.

Konsul C. P. Lund: De af Hr. Blem nævnte Love havde ikke alle været til Gavn for os. Skibsafgiftens Ophævelse var saaledes ikke nogen Lettelse. Andre Lande gaa i modsat Retning; saaledes har England nu sat Fyrafgiften betydeligt op. Man bør gøre noget mere til direkte Gavn for Sømandsstanden. Ogsaa imod Konsulatloven kan der endnu indvendes en Del; det er saaledes underligt, at man skal betale for den Assistance, der oftest ydes andre. Fremdeles bør man være opmærksom paa Krydstoldvæsenet; under de Forhold, vi nu sejle under, hvor Dampskibene for en stor Del har afløst Sejlskibene, gaar denne Institutions Virksomhed særlig ud over de Smaa, og det er derfor et almindeligt Ønske at faa Krydstoldvæsenet afskaffet og de Penge, det koster, anvendte til Bedste for Sømandsstanden (Hør). — Taleren omtalte derefter udførligt Havneforholdene i Rønne og fremhævede, at Rønne Havn er det eneste Sted i Østersøen, hvor Skibene under en Isvinter kunne søge hen; Staten burde støtte Tilvejebringelsen af en dyb og god Trafikhavn.

Skibsfører Henriksen: Der bør lægges en Afgift paa fremmede Skibe i danske Farvande; det er bagvendt, at de kunne søge vore Havne uden Afgifter, medens vi maa betale saadanne overalt i deres. Medens man f. Eks. tidligere kunde gaa fra Norge til Island med et almindeligt, selvskrevet Sundhedspas, paategnet af den danske Konsul, og som kun kostede 8 Kr., skal man nu yderligere betale Magistraten 16 Kr. I England har man jo sat Fyrpengene op. Vi kunde derfor paalægge fremmede Nationers Skibe en lille Afgift.

Folkethingsmand Blem: Der er ikke tidligere fra Sømandsstandens Side fremsat Begæring om Statstilskud til en Assurance-Forening, og man plejer som Regel ikke at at give dette; dog maa undtages Tilskud til Assurance af Fiskerbaade og til en Karentæneassurance for Kvæg, der dog ikke traadte i Virksomhed. Jeg raader til at man indgiver et samlet Andragende om saadan Støtte; jeg skal da tage mig af Sagen, men skal der komme noget ud af den, maa man optræde i Fællesskab, selv forme og planlægge Tanken om en saadan Assurance og hvorledes man tænker sig, at Staten kan støtte den. Jærnbaner og Færger er der intet at gøre imod, lige saa lidt som man i Industrien kan gøre noget imod, at Maskinerne overflødiggør mange Arbejdere. Men mener Sømandsstanden at have et moralsk Krav paa Staten for de Kalamiteter, der herved er paaført den, maa den selv fremsætte sine Krav og give Anvisning paa, paa hvilken Maade Hjælpen skal komme. Skibsafgiften var til Dels ophævet, fordi der fra Sømandsstandens Side var agiteret stærkt herfor. Konsulatafgifterne ere nedsatte for Sejlskibene; det er dog et Spørgsmaal, om man er kommet langt nok ned, og om ikke Staten burde give mere til Konsulerne. Udgifterne til Lods-, Fyr- og Vagervæsenet afholdes af Erstatningen for Øresundstolden; Staten bruger dog ikke nær Renten af den herved indkomne Kapital, saa den har en vis moralsk Forpligtelse til at støtte Søfarten, der jo dog skaffede Indtægten ved Øresundstolden. Jeg har ingen bestemt Mening

om Krydstoldvæsenet. — Taleren omtalte derefter Rønne Havn; han troede ikke, den fik et nyt Tilskud fra Staten, men den kunde maaske opnaa et Laan. — Han sluttede med at opfordre Sømandsstanden til at fremsætte sine Krav i bestemt formulerede Forslag.

Skibsfører Henriksen: Konsulatloven kan der fremdeles rejses Indvendinger imod; med den Sejlads, jeg i Aar har udført med mit Skib, var jeg tidligere kommen til at betale c. 15 Kr., men nu har jeg maattet betale 35 Kr.; det er ikke Fremskridt. — Endelig har man paatvungen os en grulig stor Journal; man véd næppe hvad man skal skrive i den.

Blem: Konsulatloven var dog bleven ændret, saa at Afgiften lettedes betydeligt for Sejlskibene; det var bl. a. den energiske Konsul Hintzes mere detaillerede Oplysninger om den Sag, der fik Indflydelse paa dens Afgørelse.

H. M. Kofoed paaviste, hvor uheldig en Skibsfører var stillet under et Forlis i Modsætning til dem, der havde deres Ejendom paa Landjorden, og som foruden Assurancen fik al mulig anden Hjælp, naar deres Ejendom brændte; naar derimod et Skib forliser, trænger man paa fra alle Kanter for at faa sin Andel i Byttet. Staten burde derfor støtte os i Assurance-Sagen. — Taleren takkede sluttelig Folkethingsmanden for hans Nærværelse.

Konsul Lund hævdede, at Flertallet i Sømandsstanden mente, at Skibsafgiftens Ophævelse ikke havde gavnet den. — Der kunde ikke være Tvivl om, at Krydstoldvæsenet burde ophæves. — Taleren gjorde gældende, at Staten var moralsk forpligtet til at støtte Rønne Havn som den eneste Nødhavn i Østersøen.

Mødet hævedes med et af Dirigenten udbragt Leve for Folkethingsmanden.

Nye Tonnageafgifter paa Cuba og Porto Rico.

Følgende nye Bestemmelser ere traadte i Kraft:

I alle Havne paa Cuba, som ere i Besiddelse eller under administrativ Kontrol af De forenede Staters Land- eller Sømagt, skal der indtil videre opkræves følgende Tonnage-Afgifter:

a. Ved Indklarering af et Skib fra en Havn udenfor Cuba: Doll. 0,20 pr. Netto Ton.

b. Ved Indklarering af et Skib fra en anden Havn paa Cuba, naar det ved Indklareringen er beskæftiget i Kystfart paa Cuba, Doll. 0,02 pr. Netto Ton.

c. Afgiften for et Skib, der indklarerer eller udklarerer i Ballast, skal være Halvdelen af den Afgift, der paalægges ved a eller b.

d. Et Skib, som har betalt den Tonnage-Afgift, der paalægges ved Indklarering fra en Havn udenfor Cuba, skal ikke betale Tonnage-Afgift ved Indklarering i en anden Havn paa Cuba paa samme Rejse, indtil saadant Skib atter indklarerer fra en Havn udenfor Cuba.

e. Et Dampskib, der i Henhold til Overenskomst eller Kontrakt med en Regering opretholder en regelmæssig halv-maanedlig Postfart fra en Havn udenfor Cuba til en Havn paa Syd- eller Nordkysten af Cuba, er fritaget for Tonnage-Afgift, saafremt det er forsynet med et Certifikat fra Secretary of war for, at det er beskæftiget i saadan Fart.

f. Tonnage-Afgiften ved Indklarering af et Skib fra en Havn udenfor Cuba maa ikke overstige ialt Doll. 2,00 pr. Netto Ton i et Aar, fra den første Udbetaling at regne.

I alle Havne paa Porto Rico vil følgende Afgifter blive opkrævede:

Ved Indklarering af et Skib fra en Havn udenfor Porto Rico og udenfor De forenede Stater: Doll. 0,20 pr. Netto Ton.

Ved Indklarering af et Skib fra en Havn udenfor Porto Rico og De forenede Stater, der laster eller losser en Ladning, som er mindre end Skibets Netto Tonnage, kan der i Stedet for ovennævnte Tonnageafgift, efter Skibsførerens eller Modtagerens Valg, opkræves Doll. 1,00 pr. 1,000 Kilogr.

Ved Indklarering af et Skib, som kun landsætter Passagerer og deres Bagage, eller tage saadanne ombord, opkræves denne Tonnage-Afgift ikke.

Af Skibe, der ere fritagne for denne Afgift, nævne vi:

Skibe, beskæftigede med Handel mellem De forenede Stater og Porto Rico.

Skibe i Kystfart paa Porto Rico.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skonnertbrig Afma af Nordby, bygget i Svendborg i 1885, 190 Reg.-Tons, er af Rederiet solgt til Frankrig for 19,000 Mk. ÷ 5 pCt.

Dpsk. Saint Ronans. 2,868 Netto Reg.-Tons, bygget i 1881 i Hull, er af Furness, Withy & Co. solgt til Hr. Alfred Christensen her i Byen.

Personalia.

Dampskibet Niels Brock føres under Kapt. Ishøys Sygdom af Styrm. Kjølner.

Dampskibet Morsø er atter overtaget af Kapt. Frisenette, under hvis Sygdom Kapt. Brabrand jun. har fungeret. Kapt. Brabrand er derefter til Disposition.

Dampskibet Esbjerg er under Kapt. Bentzens Sygdom overtaget af Styrm. Buhr fra Dampskibet Botnia.

Kapt. Fischer, hidtil Fører af Dampskibet Rosenborg, er afgaaet fra dette for at føre et af Dampskibsselskabet „Dannebrog" i England indkøbt Dampskib, som skal føre Navnet Søborg.

Kapt. M. Schultz, forhen Fører af Dampskibet Amalienborg, har overtaget Dpsk. Rosenborg.

Kapt. W. Schultz, tidligere Fører af Dpsk. Jomsborg, opholder sig for Øjeblikket i England, for at føre Tilsyn med Bygningen af Dpsk. Kronborg, som han skal føre.

Fra Sø og Land.

Der er udsendt Indbydelse til Aktietegning i et nyt dansk Søforsikringsselskab, der under Navn af Danske Lloyd agtes oprettet med en Aktiekapital af 2 Mill. Kr., fordelt paa 1,000 Aktier à 2,000 Kr., hvoraf 10 pCt. indbetales,

medens der for de resterende 90 pCt. gives Forskrivninger. Bestyrelsen har Ret til at udvide Aktiekapitalen med indtil 500,000 Kr. Til Selskabets Direktør er udset Konsul van Haarst her i Byen.

I Land drevne Sager. Udenrigsministeriet bekendtgør: Ifølge Beretning fra Generalkonsulatet i Gøteborg har Toldvæsenet i Halmstad i Forvaring følgende i Land drevne Sager, der antages at være dansk Ejendom: 1. En Sæk Klæder, mærket Kruse, bjærget ved Ugglarp. 2. En Sæk, i Land drevet ved Sørdal, indeholdende et dansk Flag, en Del Sengetøj, nogle Mandsklæder, bl. a. Undertøj mærket R. S., to Ansjosbøtter samt en betalt Regning fra A. L. Nielsen i Randers til L. Jepsen i Voer, dateret den 5. Oktober 1898.

For at faa disse Sager udleverede fra Toldkammeret i Halmstad, fordres Bevis for Ejendomsretten godtgjort enten ved officiel Attest eller ved en under Eds Tilbud afgiven skriftlig Erklæring, attesteret af to Vitterlighedsvidner.

At det næsten udelukkende er tyske Sejlskibe, som benytte Nord-Østersø Kanalen, viser følgende Opgivelser over Farten gennem Kanalen: 69,3 % af Tonnagen var tysk i et givet Tidsrum, 8,1 % engelsk, 7,4 % dansk, 6,1 % svensk, 2,9 % norsk, 2,5 % russisk, 2,3 % hollandsk og Resten andre Nationaliteter.

Middelvarigheden i sidste Aar af Turen gennem hele Kanalen opgives nu at være bleven reduceret til 8 T. 36 M.

I 1898 overstiger den færdig byggede Tonnage i England ethvert af de foregaaende Aar. Der byggedes nemlig 1,565,305 Dampergrosstons, 34,957 Sejlgrosstons og 70,955 Tons til Orlogsmarinen, altsaa ialt 1,671,217 Tons, hvilket er 272,702 Tons mere end i 1896, som hidtil var det bedste Aar; $^1/_4$ af dette Tal er dog for fremmed Regning.

Tilvæksten i Sejltons tager regelmæssig af Aar for Aar, og under denne Rubrik henregnes endogsaa Flydedokker og alt andet, som ikke har Dampkraft.

De største Skibe byggedes hos Harland and Wolff i Belfast til White Star Linien og vare paa 12,300 Tons, medens 90 % af alle Dampere hørte til 9 Knobs Fragtdampere.

For andre Lande er bygget en Del. Norge, Sverrig, Japan, Tyskland og Danmark staa højst paa Listen; Danmark staar med 39,527 Tons, og intet andet forudgaaende Aar er der bygget saa meget for dansk Regning i England, idet det tidligere højeste Aar, 1896, udviste 16,733 Tons. Danmark bygger hovedsagelig paa skotske Værfter.

Til Frankrig, Belgien og Holland er der bygget mange Damptrawlere; af denne Slags Fartøjer byggedes der ialt 222 Stykker paa engelske Værfter i det forløbne Aar.

(Engineering).

Ugens Havarier.

Nordpol, Dpsk. af Kjøbenhavn, paa Rejsen fra Odessa her til med Korn og Foderstoflast er af en Bugserdamper indbragt til Camaret (Brest) som dødt Skib. Mandskabet er optaget af Dpsk. Sportsman af Newcastle, der er ankommet til Rotterdam med alt vel ombord.

Rederiet, Dampskibsselskabet Norden, modtog i Gaar Morges følgende Telegram fra Nordpols Fører, Kaptajn Arnesen:

„Nordpol mødte svære Storme i den biscayiske Bugt, saaledes at Lasten forskød sig og Baaden fik svær Slagside, medens Søen skyllede over og ned i Maskinrummet og paa Fyrpladsen og slukkede Fyrene. Den engelske Damper Sportsman, der kom til, nægtede at forsøge paa at bugsere Nordpol og vilde heller ikke opholde sig i Nærheden, og da Mandskabet forlangte at komme fra, gik alle Mand ombord i Sportsman."

Aarhus, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 8. ds. paa Stettiner Haff i Taage været i Kollision med Dpsk. St. Alban af Odense. Aarhus fik betydelig Skade paa Forskibet, der repareres i Stettin. St. Alban slap med mindre Skade om Bagbord, og ankom hertil d. 10. ds. for at reparere.

N. G. Petersen, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 9. ds. indbragt til Bremerhaven af Fiskedpsk. Düsseldorf og Seestern. N. G. Petersen havde i Nordsøen brækket sin Skrueakse.

Barendrecht, Dpsk. af Rotterdam. der, som meddelt, grundstødte ved Hyllekrog, er d. 12. ds. bragt flot af Svitzers og ind hertil for Reparation.

Nicolai II, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d 13. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til New York indløbet til St. Johns for at indtage Bunkerkul. Skibet har haft en meget haard Rejse og havde ringe Dæksskade. Rejsen fortsat til New York.

Merkur, Dpsk. af Esbjerg, er d. 14. ds. kæntret og sunket i Elbens Munding. Det var lastet med Korn og havde Assistance af en Slæbedamper for at blive bugseret i Havn. Skibet fik Slagside og Trosserne sprang; Vandet trængte gennem de ituslaaede Luger ned i Lasten, og Skibet sank paa 11 Fv.; det kan næppe hæves. Kaptajnen, Marcussen, og Mandskabet reddedes og landsattes i Cuxhaven. Skibet var assureret for 65,000 Kr. i et tysk og et svensk Selskab.

Hekla, Skonnertbrig af Nykjøbing S., er d. 12. ds. indkommet til Frederikshavn paa Rejsen fra Kennetpans til Kallundborg med Kul. Skibet er i Nordsøen bleven ramt af en Braadsø, hvorved Storbaaden knustes og der foraarsagedes en Del Skade paa Dækket. Skibet er lækt.

Dronning Lovisa, Dpsk. af Kjøbenhavn, maatte d. 14. ds. paa Rejsen fra Aarhus her til paa Grund af en mindre Maskinskade returnere til Aarhus. Skibet ankom her til d. 15. ds. og reparerer her.

Gardenia, Dpsk. af Shields, er d. 13. ds. grundstødt i Nykjøbing F. Havn ved Christian d. 9.s Bro.

Victor, Barkskib af Rudkjøbing, er d. 12. ds. paa Rejsen til Progresso returneret til Cardiff med Havari. Reparerer i Cardiff.

Jolantha, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 13. ds. ankommet til Antwerpen fra Riga. Skibet har mistet en Del af sin Dækslast.

Vulcan, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 16. ds. ankommet til London efter en haard Rejse. Skibet har faaet en Del ovenbords Skade.

Svend, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom d. 16. ds. til London med ovenbords Skade, foraarsaget af haardt Vejr paa Rejsen.

Rudolph, 3/m. Tank-Skonnert af Kjøbenhavn, kom d. 13. ds. paa Rejsen her fra til Aarhus paa Grund paa Sjællands Rev. Efter at 250 Tdr. Petroleum var udpumpet, kom Skibet flot med Assistance af Bien, som havde bugseret den her fra.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling.***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afg. fra New York 11. Jan., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Kbhvn. 13. Jan., best. til Reval — Antwerpen, Holm, afgik fra New York 14. Jan., bestemt til Christiania. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Ghent 15. Jan., bestemt til Newcastle. — Dagmar, Gade, ankom til Kbhvn. 30. Decbr., bestemt til Reval. — Douro, Ørum, ankom til Oporto 15. Jan., bestemt til Lissabon. — Georgios I, Blom, afg. fra Stettin 17. Jan., bestemt til Riga. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Antwerpen 13. Jan., bestemt til Kbhvn. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 29. Decbr., bestemt til Kønigsberg. — Kursk, Staal, ankom til La Rochelle 16. Jan., bestemt til Havre. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 4. Jan., best. til St. Thomas. — Louisiana, Jensen, ank. til Kbhvn. 8. Jan., best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Ingvardsen, ankom til Kbhvn. 10. Jan., bestemt til Stettin. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra St. Johns 14. Jan., best. til Boston. — O. B. Suhr,

Lissner, afg. fra Messina 12. Jan., best. til Denia. — Omsk. Rasmussen, ank. til Dunkirk 15. Jan., bestemt til Liverpool. — Tejo, Borries, ank. til Lissabon 15. Jan., best. til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, afg. fra Reval 17. Jan., best. til Dunkirk. — Xenia, Thidemann, ank. til Kbhvn. 16. Jan., best. til Åbo eller Hangø. — Arkansas, Jespersen, ankom til Queenstown 7. Jan., best. til Philadelphia. — Arno, Strubberg, pass. St. Catarines Point 14. Jan., best. til Genoa. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 4. Jan., bestemt til Philadelphia. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 9. Jan., bestemt til Christianssand. — Island, Skjødt, afg. fra Christianssand 30. Decbr, bestemt til NewYork. — Norge, Knudsen, ankom til Kbhvn. 13. Jan., bestemt til Stettin. — Thingvalla, Laub, afg. fra Christianssand 13. Jan., bestemt til New York.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Liverpool 15. Jan., best. til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 15. Jan., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ank. til Riga 8. Jan., bestemt til Antwerpen. — Ceres, Svensson, ankom til London 12. Jan., bestemt til Hamburg. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 16. Jan., bestemt til London — Christianssund, Kjølsen, ankom til Stettin 14. Jan., bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bloch, afgik fra London 15. Jan., best. til Kbhvn. — Frederik, Brabrand, afgik fra Pillau 11. Jan., best. til Hull. — Jolantha, Paaske, ankom til Antwerpen 10. Jan., bestemt til Riga. — Kasan, Thomsen, ankom til London 9. Jan., bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 15. Jan., bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 16. Jan., bestemt til Pillau. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 14. Jan., best. til Antwerpen. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 9. Jan., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 14. Jan., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til London 2. Jan., best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Libau 16. Jan., bestemt til Kbhvn. — Pregel, Ørsted, ankom til Riga 13 Jan., best. til Antwerpen. — Thyra, Ryder, ankom til Libau 14. Jan., best. til Hull. — Valdemar, Kofoed, ankom til Libau 12. Jan., bestemt til Hull. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 16. Jan., best. til Stettin. — Vesta, Corfitzon, ankom til Ghent 15. Jan., best. til Antwerpen. — Ella, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 14. Jan., bestemt til Hamburg. — Maja, Lorentzen, ankom til Danzig 14. Jan., bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, ank. til Kbhvn. 13. Jan., bestemt til Færøerne.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 18. Jan., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 19. Jan., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 19. Jan., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 18. Jan., bestemt til Aalborg. — Kronen, Wiberg, afgik fra Newcastle 18. Jan., bestemt til Odense. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 18. Jan., best. til Odense. — Storebelt, Bay, afgik fra Nakskov 18. Jan., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 18. Jan., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Genoa 14. Jan., bestemt til Novorossisk. — Frode, Wrisberg, afgik fra Portland 14. Jan., bestemt til Kjøbenhavn. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra New Orleans 9. Jan., bestemt til Kbhvn. — L. H. Carl, Hveysel, afg. f. Philadelfia 1. Jan., bestemt til Aarhus. — Knud, Mancke, afgik fra Korsør 12. Jan., ankom til Blyth 16. Jan. — Svend. Petersen, afgik fra Libau 4. Jan., ankom til London 14. Jan. — Erik Tofte, afgik fra Blyth 11. Jan., ank. til Kbhvn 14. Jan. — Skjold, Schmidt, afgik fraGhent 13. Jan., ankom til Methil 16. Jan. — Ragnar, Risøe, afgik fra Genoa 2. Januar, bestemt til Baltimore. — Danmark, Kraemer, afgik fra Blyth 14. Jan., ankom til Kbhvn. 17. Jan. — Volmer, Riber, afgik fra Stettin 10. Jan., ankom til Methil 16. Jan. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 31. Dec., ank. til Libau 7. Jan. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 14. Jan., bestemt til Libau. — Harald, Holst, afgik fra Philadelfia 30. Decbr., bestemt til Stettin. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Newport News 16. Jan., bestemt til Kbhvn.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. H. Klitgaard, Rasmussen, pass. Konstantinopel 13. Jan. — Russ, Jensen, afgik fra Horsens 12. Jan., ankom til Blyth 16. Jan.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Swansea 16. Jan. — Kamma, Risøe, afgik fra Swansea 13. Jan. — Martha, Jørgensen, afgik fra Genua 14. Jan. — Elna, Møller, ankom til Garston 16. Jan. — Therese, Knudsen, afgik fra Oran 13. Januar.

Vesterhavet. Nautik, Meinertz, afgik fra Hamburg 17. Jan., bestemt til Newcastle. — Nora, Degn, afgik fra Aarhus 17. Jan., bestemt til Riga. — Nerma, Mathisen, afgik fra Riga 16. Jan., bestemt til Montrose. — Neptun, Jørgensen, afg. fra Methil 13. Jan., ankom til Frederikshavn 16. Jan. — Nordsøen, Jessen, ankom til Christiania 11. Jan.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Itzehoe 12. Jan., bestemt til Kings Lynn. — Rita, Larsen, ankom til London 12. Jan. — Patria, Andersen, afgik fra Blyth 14. Jan., best. til Alexandria.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 15. Jan., bestemt til Tynen. — Frisia, Skov, ankom til Ghent 15. Jan. — Britannia, Nielsen, afg. fra South Shields 13. Jan., best. til Galveston. — Caledonia, Fisker, afg. fra Tynen 13. Jan., bestemt til Delaware.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, ankom til Dunkerque 12. Jan. — Fyen, Hansen, afgik fra Libau 16. Jan., best. til Dunkerque — Hafnia, Lund, afg. fra Kbhvn. 13. Jan., bestemt til Burntisland. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 15. Jan., bestemt til West Hartlepool. — Carl Heckscher, Starck, afgik fra Kbhvn. 16. Jan., bestemt til Wearmouth.

Dannebrog. Amalienborg, Clausen, afgik fra Libau 15. Jan., bestemt til London. — Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Cardiff 6. Jan., bestemt til Fernandine. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Riga 11 Jan., bestemt til Ghent. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Riga 13. Jan. — Fredensborg, Andersen, ankom til Sunderland 17. Jan. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 15. Jan. — Jomsborg, Kühl, passerede Dunnet Head d. 15. Jan. paa Rejse Philadelphia—Stettin. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Cardiff 28. Decbr., best. til Delaware for Ordre.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, afg. fra Galveston 4. Jan., bestemt til Aarhus. — Skodsborg, Lund, afgik fra Cardiff 11. Jan., best. til River Plate. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Blyth 17. Jan. — Jægersborg, Jensen, ankom til West Hartlepool 15. Jan. — Guldborg, Jensen, afgik fra Newport 8. Jan., bestemt til Genua. — Tuborg, Hveissel, ankom til Buenos Aires 16. Jan.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Danzig 14. Jan., bestemt til Rotterdam. — Agnete, Jensen, afg. fra Libau 16. Jan., bestemt til Rotterdam. — Hermia, Sørensen, ankom til Kiel 15. Jan. — Alice, Schultz, ankom til Leith 16. Jan. — Sjælland, Madsen, ankom til Grangemouth 13. Jan. — Bornholm. Petersen, afgik fra Methil 13. Jan., ankom til Kbhvn. 16. Jan. — Ajax, Brorsen, afgik fra Korsør 12. Jan., bestemt til Boness. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 10. Jan. — Nauta, Steen, afg. fra Methil 13. Jan., ank. til Esbjerg 16. Jan. — Rønne, Hintze, ankom til Åhus 8. Jan. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Libau 15. Jan., bestemt til Kjerteminde.

Danmark. Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Kiel 12. Jan. — Absalon, Reese, ankom til Sunderland 14. Jan. — Ansgar, Larsen, afgik fra Kbhvn. 14. Jan., bestemt til Grangemouth. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Kbhvn. 15. Jan., bestemt til Grangemouth. — Hamlet, Sommer, ankom til Aarhus 15. Jan. — Helge, Matthiessen, afgik fra Kbhvn. 14. Jan., bestemt til Blyth.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Cold, afgik fra Penang 5. Jan. — Malaya, Berentzen, afgik fra Suez 7. Jan., pass. Perim Island 13. Jan. — Cathay, Schøning, afgik fra Dunkerque 15. Jan.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afg. fra Kbhvn. 15. Jan., best. til Sunderland. — Lars Kruse, Christiansen, afg. fra Kbhvn. 15. Jan., best. til Sunderland. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Stockholm 13. Jan.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ligger i Gestemünde.

Myren. Anna, Moyell, afg. fra Blyth 16. Jan., best. til Libau. — Clara, Petersen, afg. fra Libau 12. Jan., best. til London.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til London 14. Jan.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 15. Jan. til Trelleborg. — Energi, Hansen, ankom 13. Jan. til Grimsby.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Sophie, Svarrer, afgik fra Falmouth 10. Jan., ankom til Hamburg 15. Jan. — Gladstone, Christiansen, ankom 9. Jan. til Antwerpen fra Honfleur. — Thora, Thomsen, afgik fra Corinto 7. Decbr. til Kanalen. — Dania, Nielsen, prajet 5. Jan. paa 46° N. Br. 7° W. Lgd. fra Cardiff til Pernambuco.

Fanø. Sønderho. Fides, Sørensen, pass. 7. Jan. Lizard paa Rejse fra Butaritari til Aarhus. — Helene, Christiansen, ankom 8. Jan. til Melbourne fra Houtmans Abrolho. — Clara, Carstensen, ankom 9. Jan. til Newcastle fra Cuxhafen.

Svendborg. Skjold, Larsen, ankom til Plymouth 9. Jan. — Brage, Petersen, ankom til Harburg 12. Jan. — Rasmus, Jensen, ankom til Dysart 12. Jan. — Sofie, Jensen, ankom til Alloa 12. Jan. — Lea, Petersen, ankom til Genua 14. Jan. — Hansine, Hansen ankom til Nyborg 14. Jan. — Dannebrog, Jensen, ankom til Gøteborg 13. Jan. — Grønsund, Carlsen, ankom til Odense 14. Jan.

Ærø. Prøven, Schmidt, ankom 9. Jan. til Hayle. — Albert, Andersen, ankom 10. Jan. til Kilrusch. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 11. Jan. til Skien. — Ceres, Bager, ankom 10. Jan. til Swansea. — Ingeborg, Svane, ankom 11. Jan. til Garlieston (Skotland). — Cathrine, Rasmussen, ankom 11. Jan. til Skien. — Arken, Christensen, ankom 10. Jan. til Kragerø. — Henriette, Holm, ankom 11. Jan. til L'Orient. — Hans, Folmer, ankom 12. Jan. til Kragerø. — Anne Jensen, ankom 13. Jan. til Mullerup. — Livingstone, Christensen, ankom 15. Januar til Gøteborg. — Karen, Hansen, ankom 15. Jan. til Laurvig. — Haabet, Christensen, ankom 15. Jan. til Odense. — Niels Juel, Nielsen, ankom 15. Januar paa Rochefort Red. afgik 16. til La Tremblade.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvande:
Paa *Havrevlen* 13 Fod.
I Kanalen 10 Fod.
Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

Kattegat. *Sjællands-Rev* Fyrs Synsvidde og Lysævne er indtil videre kun $6^1/_2$ Kml.

Færøerne. Suderø. I *Trangisvaag* ere hvide Stager med 1 nedadvendt Kost udsat i 3 Fv. Vand ved følgende Grunde:
1. NØ. for Revet N. for *Galgatange.*
2. NØ. for 7 Fods Stengrunden Ø. for *Holmen.*
3. NØ. for 4 Fods Stengrunden NØ. for *Holmen.*

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg Distrikt. Etelänklupu. V. t. N. $^1/_2$ Kbl. fra 9 Fods Grunden *Etelänklupu,* ved Farvandet fra Søen til *Brahestad,* er i 24 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forneden, med en nedadvendt over en opadvendt, sort Kost, S. 75° V. fra *Tasku* Baake. 64° 42′ 0″ N. Br. 24° 13′ 35″ Ø. Lgd.

Wasa Distrikt. Räfsö. Sundberg og Sumparbådan. Stagen Ø. for Grundene *Sundberg* og *Sumparbådan,* c. 4 Kml. VSV. for *Stora Enskär* N.-Pynt, er inddragen.

Stagen N. for *Sumparbådan* er flyttet 7_{16} Kbl. N. 27° V. hen, og staar nu i 32 Fod Vand tæt N. for en 23 Fods Grund. 61° 41′ 45″ N. Br. 21° 15′ 15″ Ø. Lgd.

Stagen V. for *Sumparbådan* eller *Sundbergsgrund* er flyttet 6_{32} Kbl. N. 13° V. hen og staar nu i 38 Fod Vand V. for 29 Fods Grunden. 61° 40′ 31″ N. Br. 21° 14′ 30″ Ø. Lgd.

Stagen S. for *Sundbergsgrund* er flyttet 1 Kbl. S. 51° Ø. hen og staar nu i 38 Fod Vand S. for en 29 Fods Grund. 61° 39′ 2″ N. Br 21° 15′ 47″ Ø. Lgd.

Ålands Øer. Föglö Fjord. Flisö. Paa *Flisö* NV.-Pynt er tændt et hvidt, fast Fyr, 1_{14} Kbl. N. 75° Ø. for det tidligere Fyr. Flammens Højde: 61 Fod. Holdte overet lede Fyrene til *Flisö Sund* N. om Grundene, der strække sig ud fra *Rödskär.* 60° 0′ 50″ N. Br. 20° 19′ 40″ Ø. Lgd.

Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Koholms Vestra. S. for 6 Fods Grunden *Koholm Vestra,* ved Farvandet fra *Hästnäs Kanal* til *Zarevna Red,* er i 12 Fod Vand udsat en rød Stage med opadvendt Kost. 60° 9′ 24″ N. Br. 25° 3′ 47″ Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Tjörn NV. Kråkfjorden. En 8 Fods Klippegrund af ringe Udstrækning er funden i *Kråkfjorden.* 58° 3′ 25″ N. Br. 11° 30′ 0″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. I *Jade* ere Lystønderne Nr. 3 og Nr. 4 for Vinteren ombyttede med sorte Spidstønder.

Tyskland. Jade. Wangeroog. Fra Midten af Februar 1899 foretages ved *Wangeroog* Fyr Forsøg med en ny Sirene, der er anbragt ved den nuværende. Forsøgene foretages saavel i sigtbar Vejr som i Taage, og saaledes, at en af de to Sirener anvendes; men Taagesignalets Art, nemlig To-Stød hver 2 Minutter, hvert Støds Varighed 5 à 6 Sekunder med 8 Sekunders Pause mellem Stødene, bliver uforandret. Derimod kan Tonens Højde og Lyd være forskellig.

Holland. Zuiderzee. Hoornsche Hop. Et Fartøj er sunket i 10 Fod Vand godt 1 Kml. S. 41° V. fra *Hoorn* Havnefyr. Ved Vraget er udlagt en stump Vragtønde og om Natten vises de sædvanlige Lanterner. 52° 37′ 8″ N. Br. 5° 2′ 42″ Ø. Lgd.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Schiedam. Om kort Tid tændes paa Yderenden af Dæmningen, der strækker sig ud fra Vandtaarnet i *Schiedam,* et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 14 Fod. Det vises fra en Pæl.

Skotland. Fraserburgh. Fra 1ste Januar 1899 vises fra S.-Pieren ved *Fraserburgh,* naar der efter Vandstandsmaaleren ved Havnen er $11^1/_2$ Fod Vand, følgende Signaler:
Om Dagen en sort Ballon; om Natten en grøn Lanterne. 57° 41′ 30″ N. Br. 1° 59′ 50″ V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Southampton Water. Fyrskibet „Calshot Spit". Omtrentden 1. Marts 1899 ombyttes Fyrskibet paa Ø.-Kanten af *Calshot Spit* med et nyt, der viser hvidt Fyr med To-Formærkelser hver 8 Sekunder, Lys 5 S., Mørke 1 S., Lys 1 S., Mørke 1 S. Der er ikke Vagt ved Fyret.

Taagesignal gives med automatisk Klokke. 50° 48′ 15″ N. Br. 1° 17′ 30″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Afrika. Grand Basso. S. Vraget af Damperen „*Calabar*" ligger sunken i $6^1/_2$ Fv. Vand, fra Pynt *Macdowell* i S. 12° V., 1,9 Kml. og fra den N.-ligste af de fire Fiskerlejer i N. 76° V. 5° 53′ 15″ N. Br. 10° 4′ 30″ V. Lgd

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Fyrskibet „*Great Round Shoal*" Nr. 42 er igen udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 58 inddraget.

Rhode Island. Block Island. En sort Spirtønde Nr. 1 er i $3^1/_2$ Fv. Vand udlagt tæt N. for undervands Bølgebryderen paa Ø.-Siden af *Block Island.*

New York. Gowanus Flats. Klokketønden, som til Forsøg var udlagt ved *Gowanus Flats* Klokketønde, er atter inddragen.

Maryland. Chesapeake Bay. Tangier Sound. Sharkfin Shoal. Taagesignalet ved *Sharkfin Shoal,* der strækker sig ud mod NØ. fra *Bloodsworth Island,* gives nu med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas To-Slag hver 15 Sekunder.

Delaware. Delaware Bay. I *Delaware* Bølgebryder bageste Ledefyr er S.-Kanten af den NØ.-lige mørke Vinkel svinget 4° mod S., til c. N. 69° Ø., der gaar fri at S.-Enden af Bølgebryderen ved *National Harbor of Refuge* (*Shears* Bølgebryder), som er under Bygning.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Kustendje. Ved Indløbet til *Kustendje* Havn ligger ved Yderenden af den store Mole en rød Fløjtetønde, der for Indgaaende skal holdes om Styrbord, og ved Yderenden af S.-Molen en sort Klokketønde, der for Indgaaende skal holdes om Bagbord.

Om Natten angives Havneindløbet ved to hvide, faste og to røde, faste Ledefyr. Synsvidden: 5 Kml. for de hvide, 2 Kml. for de røde Fyr. For Indgaaende holdes de hvide Ledefyr overet i c. NV., indtil de røde Ledefyr komme overet i c. N.

Det Azovske Hav. Kap Bielosari. Ved Fyrtaarnet paa Kap *Bielosari* er oprettet en Rednings-Station, kaldet *Kejserinde Marie Feodorovna.*

Generalforsamling.

Mandag den 30. Januar, Formiddag Kl. 10, afholder

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

Generalforsamling i Wittmacks Lokale, Holmens Kanal, Kjøbenhavn K. Dagsorden: Forslag til Oprettelse af en gensidig Søassurance for Foreningens Medlemmer. Regnskabet vil blive fremlagt, ligesaa en Oversigt over Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar.

Bestyrelsen.

Onsdag den 25de Januar 1899 Kl. 11 Form. bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt: 4,800 Pd. Tovværk. 7,500 Pd. Spild af Tovværk, 1,000 Pd. Klude, 100 Pd. umalet Sejldug, 194 Pd. gl. Bly, 343 Pd. gl. Kobber, 1,520 Pd. gl. Messing, 20,100 Pd. Staalaffald, 29,800 Pd. Jærn, 1000 Pd. gl. Linoleum, 860 Pd. Spild af Olie, 29 Halvtønder, 19 Krudttønder, 71 Par fernis. Benklæder og 84 do. Kavajer, 1,890 Kulsække, 8 Taljer, 3 Kobberkedler, 50 Sejldugs Køjer, 1 Kikkert, 2 Signalhorn, 1,050 emaill. Skafferekvisiter, 1 Fartøj med Ror og Rorpind, 1 Jærnbøje m. m.

Sagerne paavises Lørdag den 21de dennes og følgende Søgnedage fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 18de Januar 1899.

Til Salg.

En Jagt-Galease efter Benzons Tegning er til Salg. Den bygges af bedste Siemen Martin Staal og faar højeste Klasse for Kystfart. Levering 1. Marts eller 1. April 1899 i fuldstændig sejlfærdig Tilstand. Skibet laster 90 Tons død Vægt og vil komme under 40 Tons Reg. Netto.

Man henvender sig til

C. E. Goltermann Succrs.,
Altona.

Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske **Værktøjmaskiner.**

Værktøj, File, engl., svensk og tysk **Staal. File** ophugges.

Hjem for ældre Herrer.

Meltzers gd. 9, Christiania.
Diakon Fleischer. HO.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 3.

Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9. Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Fartyg til salu.

Här liggande barkskeppet **„Lord Palmerston“** om 400,27 reg.-tons, byggdt af ek och furu, koppradt på full last, lastande ca. 600 tons d. v. eller 210 stds trävaror, och som står tomt men behöfver 100 tons barlast för at segla, är til salu under en kort tid.

Närmare upplysningar lämnas af

August Leffler & Son.
Göteborg, Sverrige.

Kjøbenhavns Børskurs d. 18. Jan. 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	112¼	112	112¼	112½
Danmark			96	96¾
Norden	127	126¾	126¾	127¼
Kjøbenhavn	109¾	110¼	109¾	110
Carl	64		64	64¼
Dannebrog			105¾	106¼
Skjold			78⅝	79½
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen			103½	104½
Nordsøen	95	½	95	96
Torm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.	91	½	91	91½
Dansk-russisk Dampsk.*)			—	—
Urania			103¼	104
Union			109¾	110¼
Heimdal	107½		107	107½
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			101	102½
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			102½	104½
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			97	99
3½% uopsig. Stats.			99	100
3½% Husejer Kreditk.			90	91
3½% Kbhvns Kreditf.	90¼		90¼	90½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.	93½		93¼	94
4% — — 6 —	94½		94¼	94½
3½% Landkreditk. 3 —			91½	92½
Aktier.				
Nationalbank			146½	147½
Privatbank	134	33¾, ½	133½	133¾
Landmandsbank			128½	129
Handelsbank	123½		123½	123¾
Burm. & Wain	88¾	½, ¼, 88	88¼	88½
Helsingørs Jernsk.			95	96
Sukkerfabr.	95¾		95½	96
Bryggeri Aktier	90¾	½, ¼	90½	90⅝

Vekselkurser d. 17 Jan. 1899.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.20	89.00
London	18.23	18.19
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 17. Jan. 1899.

Russiske Noter	216.40
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	99.70
5% Rumænske Stats	100.80
4% — — 1890	91.80

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 88,000, „Danmark“ 4,000, „Norden“ 66,000, „Kjøbenhavn“ 20,000, „Carl“ 18,000, „Dannebrog“ 4,000, „Urania“ 2,000, „Union“ 6,000. „Dampskibsselskabet af 1896“ 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

*) I Bladets Nr. 1 for 9. ds. ere Selskabets Noteringer opførte fejlagtigt. Der skal staa under „Køber“ **103½**, under „Sælger“ **105½**, og der fandt ingen Omsætning Stod.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico). for Skibsudgifter paa 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.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsekspedition og Toldklarering.

Kontorer:

St. Annæplads 10, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

Bekendtgørelse

fra

Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab.

Indenrigsministeriet har under 2den ds. approberet, at der fra den Dag, da Lov Nr. 4 af 7de Jan. 1898 om Arbejdernes Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i visse Virksomheder træder i Kraft, debiteres de Skibe, for hvilke Frihavns-Aktieselskabet besørger det Skibene paahvilende Arbejde ved Losning eller Ladning, en Godtgørelse til Selskabet for den Præmie, der af dette vil være at betale for at holde de i Skibene beskæftigede Arbejdere ulykkesforsikrede og at denne Godtgørelse fastsættes til:

10 Kr. pr. Skib af Størrelse indtil 1000 Netto Register Tons

og 20 Kr. for hvert større Skib.

Kjøbenhavns Frihavn, d. 4de Januar 1899.

Skib til Salg.

Jagt „Solide" af Thisted, $30^{55}/_{100}$ Tons Netto, laster d. w. 70 Tons. Trælast 3,500 Kbfd. Godt udhalet og sejler godt. Salgspris Kr. 2,800.

N. P. Andersen,

Skibsfører, **Thisted.**

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: Enghavevej. V.

Bopæl: Valdemarsg. 24. 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.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

Anvendes af **Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften** samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Havnefyr & Lanterner.
Metalspejlapparater.
Skibslanterner med Certifikat Gl. Lanterner prøves og forandres.
Fabrik:
Læderstræde Nr. 9,
Kjøbenhavn.
Telefon Nr. 3681.
G. W. Frydenlund & Søn

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og Barometere.
Regulering og Reparation af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

LANDMANDSBANKEN

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

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

Frederikshavns
Fiske- og Sætteskipperskole

forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske- og Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger gives af Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos** i Frederikshavn.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Kongebreve, Brylluper,
Ægtepagter, Testamenter, Æresoprejsning, Separation, Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigst. Inkassationer og Retsmøder besørges.

Husk 8, Klosterstæde 8.
Juridisk Kontor.

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

For Søfolk.
Uld og Trikotagevarer købes billigst hos
H. Madsen,
Skolegade 26,
Aarhus.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.
Ærb. **J. K. Jensen.**

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.
SØLVMEDAILLE I MALMØ OG STOCKHOLM.
FOR LANTERNER.

Patentfarve for Skibsbrug
P. Møller, Immervad 1, Aarhus.

„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. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 4. Kjøbenhavn, Torsdag den 26. Januar 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Søulykker i 1897. — „La Bourgogne"s Forlis. — Til Overvejelse. — Fragtmarkedet. — Fra Rigsdagen. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Teaktræ — Teaktræ
AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
BANGKOK—KØBENHAVN
have altid paa Lager i **Frihavnen**
TEAKTRÆ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmoller i Bangkok.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.
TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

Kr. 1.90 pr. Kv.
Norges Sjøfartstidende
Organ for Norges Skibsfart
udkommer daglig i Kristiania.
Abonner ved Postkontoret.
Udmærket Avertissementsblad
Kr. 1.90 pr. Kv.

B. HANSEN.
CEMENTFABRIKEN CIMBRIA.
Anbefaler sig som Befragter og Klarerer til de ærede Skibsførere.
TELEGRAMADR.: HANSEN. TELEFON 21.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe, Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus.
Incasso over hele Danmark.

Kjøb, Salg og Nybygning
af **Sejl-** og **Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme** med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, **Bugserdampere, Trawl-** og **Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer** etc. udføres fordelagtigt ved
Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.
Strandvej 36. Telefon 69.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
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.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

HAMBURG

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:

FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

Det Skandinaviske Selskab

i Hamburg.

Lokalet, beliggende i Königsstrasse 14, II., er aabent hver Dag fra 11 Form. til 12 Aften.

Læsebordet er forsynet med samtlige Hovedstadsaviser samt et større Antal Provinsblade (ca. 50 Stkr.) Endvidere forefindes Billard og Musikværelse.

Samtlige Lokaler stilles til Disposition for vore ærede tilrejsende Landsmænd, og vil et eventuelt Besøg altid være os velkomment.

Besøgende have fri Adgang i 14 Dage.

Bestyrelsen.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,

Newcastle.

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

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

Anvendes af **Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften** samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

Forretning i Bygningsartikler.

Kjøbenhavn.

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.

Skib til Salg.

Jagt „Solide" af Thisted, $30^{55}/_{100}$ Tons Netto, laster d. w. 70 Tons. Trælast 3,500 Kbfd. Godt udhalet og sejler godt. Salgspris Kr. 2,800.

N. P. Andersen,

Skibsfører, **Thisted.**

Fartyg til salu.

Här liggande barkskeppet **„Lord Palmerston"** om 400,27 reg.-tons, byggdt af ek och furu, koppradt på full last, lastande ca. 600 tons d. v. eller 210 stds trävaror, och som står tomt men behöfver 100 tons barlast för at segla, är til salu under en kort tid.

Närmare upplysningar lämnas af

August Leffler & Son.

Göteborg, Sverrige.

Søfodtøj.

Præmieret i Stockholm og Bergen.

Wald. Lassen.

St. Strandstæde 17.

* *Grundlagt 1844.* *

Til Salg.

En Jagt-Galease efter Benzons Tegning er til Salg. Den bygges af bedste Siemen Martin Staal og faar højeste Klasse for Kystfart. Levering 1. Marts eller 1. April 1899 i fuldstændig sejlfærdig Tilstand. Skibet laster 90 Tons død Vægt og vil komme under 40 Tons Reg. Netto.

Man henvender sig til

C. E. Goltermann Succrs.,

Altona.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

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.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin aarlige Generalforsamling **Torsdagen den 16. Februar, Kl. 7 Eftm.,** i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13, 1. Sal, med følgende Dagsorden:

1) Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab.
2) Valg af to Bestyrelsesmedlemmer.
3) Valg af to Revisorer.

Bestyrelsen.

Søulykker i 1897.

Som i tidligere Aar er den statistiske Oversigt over Søulykker offentliggjort af Indenrigsministeriet efter at være udarbejdet ved Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet i Kjøbenhavn paa Grundlag af de Bureauet tilstillede Udskrifter af Søforhør og Søforklaringer. Statistiken omhandler de Ulykker, der ere indtrufne for danske Skibe i danske og fremmede Farvande samt for fremmede Skibe i danske Farvande, og den udviser, at for de danske Skibes Vedkommende har det samlede Antal af Søulykker i 1897 været 187; af disse ere de 58 overgaaede Dampskibe og 129 Sejlskibe. I 134 Tilfælde, nemlig over 43 Dampskibe og 91 Sejlskibe har der været afholdt Søforhør eller Søforklaring.

Af fremmede Skibe har 119 havt Ulykker i danske Farvande i 1897.

For de danske Skibe fordeles Ulykkerne som følger:

Dampskibe:

Stranding (med Forlis) 4, Grundstødning 16, Kollision 22, forskellig Søskade 11, Ildsvaade 1, falden over bord 4, ialt 58.

Sejlskibe:

Stranding (med Forlis) 33, Grundstødning 33, Kæntring 5, sprungen læk i Søen 5, forladt synkefærdig 4, forskellig Søskade 2, Kollision 20, Komdemnation 5, Ildsvaade 3, Borteblevne 3, falden overbord 16, ialt 129.

Der forliste i Aarets Løb 6 Dampskibe og 54 Sejlskibe, og der gik 79 Menneskeliv tabt, nemlig 58 ved Stranding og Forlis, 17 ved at falde overbord og 4 ved andre Ulykkestilfælde.

To Skibsførere ikendtes af Retten Bøder for Overtrædelse af Sølovens § 293*), og i 3 Tilfælde idømtes Bøder ifølge Sølovens § 40 for Undladelse af Anmeldelse af Søulykker i første danske Havn.

I Slutningen af Bogen findes 13 Tabeller, indeholdende Oversigter for Fire-Aaret 1894—97, af hvilke vi her skulle gengive følgende:

Antal af Søretternes Udtalelser om Aarsagerne til Søulykker tilstødte danske Skibe (jfr. Søretslovens § 12 og Anm. til Tabel I i Oversigten for 1895, Side 59, nederst).

Aar.	Antal af:		pCt. af Søforhørene.
	Søforhør.	Udtalelser.	
1894	94	21	$22_{,3}$
1895	103	22	$21_{,4}$
1896	113	20	$17_{,7}$
1897	134	24	$17_{,9}$

I Lov om Oprettelse af Søretter m. m. hedder det i § 9: „Retten har i Sammenhæng med Søforklaringen paa det offentliges Vegne og med den Myndighed, som tilkommer Retten i offentlige Undersøgelsessager, ved Forhør at søge Aarsagerne til Ulykken saa vidt muligt oplyste. Navnlig bør det undersøges, om Ulykken er en Følge af:

a) Fejl eller Mangel ved Skibet, dets Udrustning eller Bemanding;
b) Skibets Overlastning, Lastens urigtige Stuvning eller Fordeling eller dens farlige Beskaffenhed eller utilstrækkelig eller uforsvarlig Ballastning;
c) Forseelse eller Forsømmelse af Skipper eller Mandskab eller af andet Skibs Skipper eller Mandskab;
d) Forseelse eller Forsømmelse af Lods eller Mangler ved Søkort, Fyr, Sømærker eller andre til Sikkerhed for Søfarten anbragte Indretninger, eller Forseelse eller Forsømmelse fra de Personers Side, hvem Tilsynet dermed og Betjeningen deraf er betroet.

Bleve nu disse Oplysninger, som Loven paabyder, virkelig tilvejebragte ved Søforhørene og offentliggjorte tilligemed disse som det finder Sted i andre Lande (Tyskland og England), vilde de uden Tvivl have deres store Betydning som Advarsel for Skibsførere, der besejle de samme Farvande, og som gennem Søretternes Udtalelser om Aarsagerne til de Ulykker, der ere overgaaede deres Kolleger, hvad enten de nu bestaar i Grundstødning eller anden Søskade, sikkert mangen Gang kunde faa et gavnligt Vink, der vilde hjælpe dem til at undgaa en lignende Katastrofe. Man skulde nu antage, at i jo flere Aar Søretterne have arbejdet, desto bedre vilde de være i Stand til at efterkomme Lovens Bydende, men ser man paa ovenstaaende Tabel er netop det modsatte Tilfældet, idet der procentvis af Søforhørene aldrig noget Aar har fundet saa faa Udtalelser om Aarsagerne til Søulykkerne Sted. Og tror man saa endelig en Gang i Statistiken at have fundet en Udtalelse, lyder den i de 9 af 10 Tilfælde saaledes: Om Aarsagen til Grundstødningen afgiver Søretten ingen Udtalelse; men den maa ifølge Vidneforklaringen o. s. v. Hvem er nu det, der siger, at den ifølge Vidneforklaringen maa være saadan eller saadan? Søretsmedlemmerne kan det ikke være, thi Søretten har jo ikke afgivet nogen Udtalelse, tilbage staar saa de Mænd eller den Mand, der i Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet har faaet den Opgave at udarbejde Statistiken; det maa jo være hans Skøn eller hans Dom, baseret paa Vidneforklaringen, der er den afgørende med Hensyn til Udtalelserne om Ulykkens Aarsager. Men denne Statistik svarer ikke og vil ikke komme til at svare til sin Hensigt, saa længe der ikke fra selve Søretterne foreligger talrigere og bestemtere Udtalelser om Aarsagerne til Ulykkerne; det er paa faldende, at de enkelte Udtalelser, der foreligge fra Sø-retter i Udlandet, udmærke sig ved langt større Klarhed og Udførlighed; vore egne Søretter maa — og navnlig ved de søkyndige Medlemmers Initiativ og Medarbejde — søge at skaffe Retternes Udtalelser en saa-dan Værdi, kun derved vil den aarlige Statistik hæve sig fra at være en almindelig statistisk Haandbog til at være en gavnlig, paa de praktiske Erfaringer støttet Lærebog. Besynderligt nok faar man af den foreliggende Statistik det Indtryk, at Udtalelserne fra Søretten i Kjøbenhavn med Hensyn til de omtalte Egenskaber staar noget tilbage for de fra Provinsernes Søretter.

Det er aabenbart, at disse „Udtalelser", af hvilke de fleste slet ikke ere Udtalelser, ikke ere gode at faa Forstand af. Ønskeligt vilde det være, om de søkyndige Medlemmer af Landets Søretter benyttede den Sagkundskab, de sidde inde med, til at bringe Søforhørene ind i et Spor, ad hvilket de kom til at fyldestgøre Lovens Bestemmelse om at søge Aarsagerne til Søulykkerne opklarede, saaledes at den aarlige Beretning blev, hvad den burde være: en Lære for de Søfarende i Kraft af det gamle Ord om, at af Skade bliver man klog, og ikke en tør og tom Statistik.

*) Har Skipperen ved slet Sømandsskab, Drukkenskab eller anden Pligtforsømmelse forvoldt Søskade, straffes han, for saa vidt hans Forhold ikke efter sin Beskaffenhed maatte medføre større Straf, med Fængsel eller Bøder.

„La Bourgognes" Forlis.

Den 12. Januar forhandledes for „High Court of Justice-Admiralty Division" Sagen angaaende Sammenstødet i Atlanterhavet mellem den engelske Sejler Cromartyshire og den franske Damper La Bourgogne. Som bekendt sank La Bourgogne kort efter Sammenstødet, og over 500 Mennesker druknede. Retten skulde afgøre, hvem der havde Skyld i Kollisionen, og kom til det Resultat, at den franske Damper alene havde Skylden. „Sh. Gaz." indeholder et udførligt Referat af Dommeren Mr. Barnes' lange og indgaaende Motivering, af hvilken vi her skulle anføre følgende:

Cromartyshire var et Jærnsejlskib paa 1,462 Register Tons, bestemt fra Dunkirk til Filadelfia: La Bourgogne var en Passagerdamper paa 7,395 Brutto Tons og 2,907 Netto Tons, bestemt fra New York til Havre. Da Sammenstødet fandt Sted, var det tæt Taage, og man har næppe kunnet se længere frem for sig end 50—60 Yards.

Cromartyshire laa V. N. V., tæt til Vinden for Bagbords Halse og gjorde efter alt, hvad der er oplyst, en Fart af 4 Kvartmil i Timen. Hvad dens Taagesignaler angik, maatte disse antages at være brugte i Overensstemmelse med de internationale Søvejsreglers Art. 15: to Stød efter hinanden i Taagehornet, naar Skibet ligger for Bagbords Halse. La Bourgognes Sirene blev hørt gentagne Gange paa Bagbords Boug, hvorefter Damperen selv kom til Syne i omtrent en Skibslængdes Afstand, og derefter indtraf Sammenstødet.

Hvad La Bourgogne angik, da var det jo vanskeligt at faa noget nøjagtigt at vide om dette Skibs Sejlads, idet Føreren og alle Officererne druknede; den eneste, der blev reddet af dem, der befandt sig paa Broen, var den Mand, der passede Sirenen. Han havde forklaret, at han hørte et enkelt Taagesignal fra Cromartyshire, han gav da et Stød i Sirenen, hvorpaa han saa Officeren springe til Maskintelegrafen og stille den paa Klar; samtidig gaves Ordre til haardt Styrbords Ror, men da fandt Sammenstødet Sted, umiddelbart efter at det andet Skib var blevet set.

Art. 16 i Søvejsreglerne udtaler, at ethvert Skib i Taage, Sne eller Regnbyger skal gaa med langsom Fart, nøje iagttagende de forhaandenværende Omstændigheder og Forhold; en Damper, der forude hører Taagesignal fra et Skib, hvis Stilling er ubekendt, skal, saa vidt Omstændighederne tillade det, stoppe og navigere med Forsigtighed indtil Faren er forbi.

Det var nu blevet paastaaet, at Cromartyshire havde overtraadt dette Paabud og havt for megen Fart, men dette kunde man efter det oplyste ikke antage, idet nemlig et Sejlskib for at kunne manøvrere, navnlig i høj Sø som i det foreliggende Tilfælde, nødvendigvis maatte have en vis Fart, og det skønnedes ikke, at Cromartyshire kunde have havt mindre Fart, end den havde. Det var imidlertid endvidere blevet fremhævet, at selv om Farten ikke kunde siges at være for stærk, burde den dog være yderligere reduceret, da der var Fare for Kollision, f. Eks. ved at Skibet havde lagt sig bak. Hertil maatte imidlertid bemærkes, at det var Damperens Pligt at gaa af Vejen og Sejlerens Pligt at holde sin Kurs; ganske vist hedder det i Søvejsreglerne, at naar Skibe paa Grund af Taage ere komne saa nær hinanden, at Sammenstød ikke kan undgaas ved Handlinger af det Skib, der skal gaa af Vejen, skal det andet gøre sit til at undgaa Sammenstødet; men i det foreliggende Tilfælde var der intet at gøre, Skibet skulde holde sin Kurs, indtil det saa, at det andet ikke kunde klare sig fri, men da var det for sent; og havde Sejleren lagt sig bak paa et tidligere Tidspunkt, og Damperen da maaske havde holdt Styrbord over for at gaa af Vejen, da vilde det med Rette være blevet bebrejdet Sejleren, at den ikke havde holdt Kurs.

Naar La Bourgognes Sejlads skulde undersøges, da var det, som tidligere berørt, meget vanskeligt at danne sig noget klart Billede deraf, men efter alt, hvad der var fremkommet under Sagen, mente Dommeren, at La Bourgogne i Betragtning af den tætte Taage var gaaet med al for stærk Fart og havde overtraadt Art. 16. At Cromartyshires Vidner alle udtalte dette, kunde man ganske vist ikke lægge Vægt paa, men La Bourgognes Vidner havde dog ikke turdet benægte det, og forskellige Omstændigheder bestyrkede det. Den Mand, der passede Sirenen, havde erklæret, at fra Kl. 4,30 gav han regelmæssige Signaler; han kunde dér, hvor han stod, se Maskintelegrafen, men saa ikke hvad den var stillet paa. Da han blev spurgt om, hvorvidt han bemærkede, at der, da Taagen tættede Kl. 4,30, blev gjort nogen Forandring ved Telegrafens Stilling, svarede han, at han ikke bemærkede det. Dommeren mente, at hvis der virkelig, da Taagen blev tættere, var blevet mindsket Fart, vilde Manden sikkert have lagt Mærke dertil. Et andet Bevis for, at La Bourgogne havde havt for stærk Fart, søgte Dommeren i Skibenes indbyrdes Stilling. Sejleren holdt Kurs V.N.V. og Damperen O.N.O., saaledes at Forskellen paa deres Kurser var 4 Streger, og i samme Vinkel stødte de ogsaa sammen. Cromartyshires Fører havde erklæret, at La Bourgognes Sirene hørtes mere end 3 Streger paa Bagbords Boug, hvilket ogsaa bestyrkedes af de andre Vidner, men dette tydede paa, at La Bourgogne maatte have havt stærk Fart, da den ellers ikke kunde have ramt Cromartyshire forude, men derimod agter. Endvidere vare La Bourgognes Baade slaaede bort af Sejlerens Forrig, og den maatte dernæst, da den havde 13 vandtætte Rum, have faaet adskilige af disse beskadigede for at kunne synke saa hurtig; ogsaa dette tydede paa, at den var kommet med stærk Fart.

Dommeren udtalte sig til Slut om et Spørgsmaal, der ganske vist ikke direkte vedrørte Spørgsmaalet om Skyld i Sammenstødet, men som var blevet fremdraget under Sagen, nemlig Spørgsmaalet om, hvorvidt Cromartyshire ikke kunde have ydet nogen Assistance til Damperen efter Sammenstødet; men efter den Tilstand, hvori Sejleren befandt sig med ødelagt Forende og brækket Fokkerig, maatte det anses for at have været ganske umuligt at gøre andet og mere, end der blev gjort. Grunden til det store Tab af Menneskeliv, mente Dommeren at være den, at La Bourgognes Styrbords Baade bleve ødelagte, og at den straks efter Sammenstødet fik stærk Slagside til Styrbord, hvorved det blev meget vanskeligt at faa sat Bagbords Baade i Vandet. — I Henhold til det udviklede udtalte Retten, at den ansaa La Bourgogne for alene at have Skylden for Sammenstødet. *V. M.*

Til Overvejelse.

Vi have modtaget følgende:

Det var med overordentlig Interesse, at jeg læste Beretningen om det paa Bornholm afholdte Skibsfører-Møde, som havde en særlig Betydning derved, at man havde indbudt Hr. Folkethingsmand Blem:

Jeg mener, at Hr. Kapt. Kofoed fortjener sine Kollegers Tak, fordi han her har gjort det første Skridt til et mere umiddelbart Samarbejde mellem Sømandsstanden og vor Repræsentation paa Thinge, et Samarbejde, som, hvis det fortsættes og efterfølges, vil kunne faa gavnlig Betydning for mange af Skibsfartens Interesser, og vil bidrage meget til, at vore Rigsdagsmænd ikke kommer til at staa saa uforstaaende overfor mange Forhold, som vedrører os.

Forholdet har i saa Henseende hidtil været meget mangelfuldt. Sømandsstanden har næsten betragtet Repræsentationen som noget, der ikke vedkom den. Og omvendt har Repræsentationen sjældent eller aldrig ulejliget sig synderlig for at faa Sømandsstanden i Tale, endskønt det jo er saa, at den fra Aar til andet beskæftiger sig med Lovforslag, som berører Skibsfarten meget nær.

Ligesom det vilde være en Vildfarelse at tro, at Rigsdagen ikke skulde nære Interesse og Velvillie for os, ligesaa urigtigt vil det være at tro, at den ikke skulde ævne at sætte sig ind i de Forhold, som vedrøre os, naar der fandt et tilstrækkeligt Samarbejde Sted. Men naar der ingen Forbindelse er mellem os, saa maa Forholdene blive derefter, og naar en saa velvillig og dygtig Mand som Hr. Folkethingsmand Blem udtaler, at han ingen bestemt Mening har om Krydstoldvæsenet, saa har det sikkert sin Grund heri.

Angaaende det fremsatte Ønske om en af Staten understøttet fælles Søassurance-Forening for hele Landet, saa er det ikke blot, finansielt set, en meget vidtrækkende Fordring, som det vil blive meget vanskeligt at faa gennemført, men det er sikkert et Forslag, som trænger til en grundig Drøftelse, før vi gaar til at oversende en Fællesadresse derom til Rigsdagen.

Hvis der saaledes ligger praktisk økonomiske Forhold til Grund for den skarpe Adskillelse mellem store og smaa Skibe i de bestaaende Søassurance-Foreninger, saa er det jvel et Spørgsmaal, om de mindre Skibe, som særlig gaa i Inden- og Mellemrigsfart, vil staa sig ved at gaa med i en stor, fælles Assurance. Og dernæst vil et saadant Forslags Gennemførelse medføre en meget stor Indskrænkning i vor nuværende Selvbestemmelsesret. Dette Spørgsmaal vil man imidlertid kunne faa besvaret gennem en Undersøgelse af det statistiske Materiale, som maa foreligge i de forskellige Assurance-Foreningers Aarsregnskaber.

Der foreligger imidlertid her en Opgave, hvoraf vi sikkert ved egen Hjælp kan løse en Del. Der er f. Eks. næppe nogen Tvivl om, at de mange Separatassurancer for de mindre Skibe er et finansielt Misgreb. Ikke blot derved, at de mange Administrationer er meget dyrere end en mere enkel; men praktisk Erfaring viser, at enkelte særlige Uheld mere end én Gang har sat en lille Forening i Knæ, medens de ikke vilde have gjort en stor Fælles-Forening synderligt. Netop nu, da vi har begyndt at slutte os sammen og arbejde i Fællesskab, burde vi undersøge, om der ikke her foreligger en Opgave, som det vilde være til gensidig Fordel og Støtte at løse.

En Ting ønsker jeg at betone. Imedens det kun kan være til Gavn for os, at vi tager saadanne Sager op til Drøftelse, saa skal vi være lidt varsomme med at istemme det Hyl om Statshjælp, som nu snart skriges i Kor overalt. Vi kan være overbevist om, at Udbyttet ikke vil komme til at staa i Forhold til Skriget, hverken for os eller andre.

Der er dog et Forhold her, som jeg vil berøre. Hr. Folkethingsmand Blem udtalte, at „Jærnbaner og Færger er der intet at gøre imod, lige saa lidt som man i Industrien kan gøre noget imod, at Maskiner overflødiggør mange Arbejdere".

Saa meget véd vi god Rede paa selv, og vi har praktisk Erfaring fra Dampskibsfartens Udvikling, men dermed er Forholdet ikke klaret. Efter de Oplysninger, som fremkom ved Finanslovens 2den Behandling fra Ordføreren for Indenrigsministeriets Budget, Hr. Chr. Hage, saa fremgaar det, at Statsbanerne nu kun forrente sig med 2,10 pCt. mod 2,65 tidligere, og sandsynligvis vil Renten yderligere synke, hvilket, efter Ordførerens Mening, skyldes den nye Jærnbanetakstlov. Det vil med andre Ord sige, at Statens Jærnbaner arbejder med et aarligt Underskud af mindst $1^1/_2$ pCt. — en smuk aarlig Sum —, og at man ved denne kunstige Konkurrence bidrager til at indskrænke den inden- og mellemrigske Smaafart og til at slaa Fragterne ned.

Maaske vi her har Lov at sige, at det er Uret mod os, ved Hjælp af Samfundets Fællesmidler at vedligeholde en saa kostbar og unaturlig Konkurrence, og at det — finansielt set — er et Spørgsmaal, om det betaler sig.

Endelig er der et Forhold, som jeg — uden at ville tale Venstre- eller Højrepolitik — vil berøre, og det er Spørgsmaalet om Sømandsstandens Repræsentation paa Rigsdagen.

Vi bør ikke blive træt af at agitere for, at der gennem en Revision af Valgloven bliver givet fraværende danske Sømænd Adgang til at stemme, i Lighed med, hvad der er sket i Norge. Dette er alt, hvad vi kan og bør forlange af Valgloven, og vi skal ikke spilde Kræfterne paa ogsaa at faa Grundloven revideret for vor Skyld. Er det end nemlig saa, at — som Hr. Folkethingsmand Blem bemærkede — Sømandsstanden er spredt i en saadan Grad, at den ikke i nogen Valgkreds kan sætte en særlig Kandidat igennem, saa kan dette lade sig gøre paa en langt hurtigere og nemmere Maade end gennem en Revision af Grundloven.

Der er f. Eks. næppe nogen mere udpræget Sømandskreds end Ærøkredsen, som for Tiden tilhører Venstre, og som Venstre rimeligvis vil beholde. Intet vilde være naturligere, end at Partiet stillede en god venstresindet Skibsfører til denne Kreds's Raadighed, og at han vilde blive modtaget med Tak af Kredsens Vælgere er der ingen Tvivl om, saa lidt som der er Tvivl om, at man vilde kunne finde en saadan Mand i Skibsførerstanden, som fuldt vel ved forefaldende Lejlighed kunde erstatte den nuværende Repræsentant.

Venstre vilde sikkert handle politisk klogt heri og staa sig ved at tage et saa rimeligt og billigt Hensyn til Sømandsstanden. Men selv om det nødigt som Parti vilde gribe ind i en enkelt Kreds's Sager, saa kunde vi sikkert, ved at tage fornuftigt og energisk paa Sagen, faa en saadan Mand sat igennem i denne Kreds alligevel.

***

Fragtmarkedet.

Aaret begyndte omtrent som sin Forgænger med Tøvejr og Regn imellem hinanden, hvor vi saa godt kunde have brugt lidt Frost. Derfor blev Starten beskeden her hjemme, specielt Kulmarkedet; imidlertid er det glædeligt, til Trods for det milde Vejr at kunne konstatere et bedre Kulmarked end i sidste Saison; et Bevis herfor er bl. a. de store Kontrakters højere Fragter i Aar imod sidste Gang; vi ere omtrent avancerede 1/ pr. Ton. Vi maa antagelig som i Fjor give Afkald paa den Stimulans, som Isen og Kulden bringer, og saa haabe, at vi kan klare os endnu. Raten for Kul til dansk Provinshavn er for Øjeblikket fra Østkysten 6/ for mindre Baade og 5/6 for større, til Kjøbenhavn er sluttet $5/1^1/_2$ — men hele Befragtningsforretningen staar i Stampe endnu, og det er umuligt at udtale sig om hvorledes Stillingen vil blive i den nærmeste Fremtid.

Amerika har ogsaa begyndt beskedent, og Forretningerne, der ere gjorte, kan tælles. Vi noterer blot Baltimore Danmark 3/6 pr. quarter, New Orleans Danmark 15/ paa Nett charter. Af andre Laster: Filadelfia Bayonne $3/11^1/_2$. New York Stockholm 3/6. Bomuld fra New Orleans til Liverpool eller Bremen giver 42/6. Fosfat Fernandina Hamburg 19/. Af udgaaende Fragter noterer vi Alexandria Staterne 9/ Sukker.

Sortehavet noterer Nicolaieff og/eller Vavaroffka 12,000 quarters 14/ N. C. Odessa Hamburg 12/, Theodosia Rotterdam 3,000 Tons 9/9. Fra Poti til Newport

er betalt 13/; ogsaa her har Markedet været tarveligt, men enhver Begyndelse er jo svær, og vi føler os ikke ængstelige for Fremtiden.

Østersøen er uden Interesse med nominel Notering fra Libau til $10^1/_2$ pence London. Befragtningen er gaaet trevent; alene Riga har været i Ilden med en betydeligere Styrke. Frygten for Isen har her øvet en gavnlig Indflydelse.

Fra d'Herrer Hänschell & Co., Barbados, have vi modtaget den regelmæssige maanedlige Fragtberetning. Det bekendte Firma mener, at Fremtiden vil stille sig gunstig for Skibsfarten. Sukkerrødderne siges at befinde sig i god Kondition og herpaa bygges Forhaabningerne. For Marts søges blandt andet Sejlere for Melasse i Farten mellem Barbados og Canada, og der menes, at det vil være rigtigst at dække ind allerede nu inden Ankomsten, for at være sikker paa Last.

Fra Rigsdagen.

Statssubvention til Skibsfarten. Konsulatafgifternes Ophævelse.

Ved Finanslovforslagets 2den Behandling i Folkethinget havde Kaptajn E. Bluhme stillet Forslag om en ny Konto, saalydende: Til Støtte for dansk Skibsfart i udenrigske Farvande bevilges 250,0000 Kr. Af de Udtalelser, hvormed Folkethingsmanden motiverede sit Forslag, gengive vi følgende:

For vort Landbrug, vor Industri og Handel har det den største Betydning, at vor oversøiske Skibsfart udvikles; vi maa erobre nye Felter, nye Markeder for vor Eksport, og det danske Handelsflag bør, ligesom i tidligere Tid, vaje over alle Have. Mit Forslag bør have Støtte fra alle Sider, fra Agrarer og Ikke-Agrarer, fra Industridrivende og Handelsmænd. Naar man spørger mig, hvorledes jeg er kommen til Tallet 250,000 Kr., skal jeg sige, at jeg har fundet det i Finanslovens § 5. Der findes paa denne Paragraf en Indtægtspost paa ca. 230,000 Kr., som tilvejebringes ved Konsulatafgift af vore Skibe. Det havde maaske været naturligere at stille Forslag om, at denne Konsulatafgift skulde bortfalde, men det kunde jo være, at Udenrigsministeren vilde synes mindre godt om at miste en saadan Sum. Jeg har derfor ment det rigtigst at stille mit Forslag til Indenrigsministeriets Budget, idet Indenrigsministeren jo er den Mand inden for Regeringen, som særlig repræsenterer Handel, Skibsfart og Industri, og henstille til ham, om det ikke for at støtte vor Skibsfart i udenrigsk Fart vilde være korrekt, at der blev givet et saadant Tilskud, der kunde ækvivalere den Afgift, som er paalagt denne Skibsfart igennem Konsulatafgiften. Der findes jo paa hele Finansloven i Virkeligheden intet opført til direkte Støtte for vor Skibsfart, medens de fleste andre Erhvervskilder jo faa saadan Støtte i rigeligt Maal — særlig skal jeg naturligvis erindre om Jordbruget — og medens andre Lande for at udvikle deres Skibsfart give store Subventioner til private Rederiforretninger. Det forekommer mig derfor, at det vilde være naturligt for os til Støtte for vore andre Erhverv at lette vor Skibsfart saa meget som muligt. Den Byrde, som saaledes hviler paa den udenrigske Skibsfart, er for mange temmelig betydelig. Skulde det vise sig umuligt for Finanserne at undvære den Indtægt, vil jeg dog henstille til den ærede Minister, om det da ikke vilde være formaalstjenligt at erhverve Pengene paa anden Maade. I sin Tid blev Skibsafgiften afskaffet her i Landet, og jeg erindrer, at der fremkom fra Rederiernes og Søfartens Side den Indvending mod Konsulatafgiften, at de havde staaet sig bedre ved at beholde Afgiften af den udenrigske Skibsfart, hvilket er ret naturligt, thi denne Afgift kommer lige saa vel til at hvile paa de fremmede Skibe, som besøge vore Havne, i det Øjeblik de komme fra en udenlandsk Havn, som paa vore egne. Vor egen Skibsfart lider i Virkeligheden ikke under denne Afgift i Konkurrencen med andre Nationer, der fare paa vore Have, hvorimod Konsulatafgiften selvfølgelig ikke rammer den fremmede Skibsfart. Skal der lægges en Byrde paa Skibsfarten, forekommer det mig i det mindste, at det maatte være i Form af en Skibsafgift af de Skibe, som komme fra udenlandske Havne; men i hvert Fald forekommer det mig. at man burde ophæve den hele Konsulatafgift og derved yde vor Søfart i udenrigsk Tjeneste en Lettelse, der i Øjeblikket vil andrage ca. 230,000 Kr. Jeg skal erindre om, at da vi vedtog Loven om Konsulatafgifter, var det beregnet, at denne Afgift vilde indbringe Statskassen ca. 130,000 Kr., saa vidt jeg husker, og man var paa det rene med, at hvad der oversteg denne Sum, maatte Statskassen tilskyde. Nu er den steget til ca. 230,000 Kr., og den vil vedblivende stige, saa selv om vi vedtoge mit Forslag om et aarligt Tilskud af 250,000 Kr., vilde Konsulatafgiften alligevel, hvis Skibsfarten tager til, naa op over dette Beløb. Jeg vil derfor henstille til Indenrigsministeren, at han søger denne Konsulatafgift ophævet, og at han, hvis Pengene ikke kunne bringes til Veje paa anden Maade, da søger denne Afgift ombyttet med en Skibsafgift af Skibe fra fremmede Havne her i Landet. Der er jo desuden en Betragtning, som ogsaa kunde gøres gældende med Hensyn til Udviklingen af vor Skibsfart, og det er den, at ikke alene er Skibsfarten det Erhverv, som fremfor noget andet Erhverv i sig selv, i sin egen Virksomhed og i sin stigende Virksomhed er en Støtte for alle andre Erhverv i Landet, men at vi desuden i vort Forhold overfor Udlandet have indrettet og ville indrette vor Politik paa at være neutrale. I saa Fald vil vor Skibsfart jo faa meget betydelige Opgaver at løse, saafremt det kan lykkes — det er jo allerede anerkendt — yderligere at faa slaaet fast, at neutralt Flag dækker fremmed Ladning. Derfor gælder det om, at vor Skibsfart i Tide bliver organiseret og vel rustet til at kunne optage denne Gerning. I Slutningen af forrige Aarhundrede var det betydelige Værdier, som vort Land erhvervede sig gennem sin Skibsfart. Der er ikke Spørgsmaal om, at vi kunne gøre det samme nu, naar vi blot gøre det mest mulige for at støtte og lede denne Virksomhed fremad. Som yderligere Støtte for at afskaffe Konsulatafgiften vil jeg endnu fremhæve, at vi jo her i Landet iøvrigt have afskaffet den Form for Lønning af Embedsmænd, som sker gennem Sportler; men Konsulatafgiften benyttes netop væsentlig til Lønning af Konsuler og er altsaa egentlig en Sportelafgift, som Skibsfarten maa afgive til disse Menneskers Lønning. Det kan dog ikke nægtes, at naar man i sin Tid for alle andre Embeders Vedkommende har afskaffet denne indirekte Lønning af Embedsmænd, uagtet det ikke var hver Mands Sag at have Skøder eller Obligationer, som han skulde have thinglæste, er der samme eller mere Føje til at ophæve den paagældende Afgift, naar vor Skibsfart og udenrigske Fart derved kan støttes, og meget forskellige Erhverv ere indirekte interesserede i Ophævelsen af denne Afgift.

Taleren anbefalede derefter varmt, til Støtte for vor Skibsfart og Handel at udsende danske Orlogsmænd til de Lande, hvor det kunde være nyttigt at vise vort Orlogsflag.

Indenrigsministeren udtalte, at den bestaaende Ordning af Konsulatvæsenet ikke er ældre end fra 1893 og 1896 og troede derfor ikke, at det vilde være betimeligt nu at optage Spørgsmaalet om en Forandring i dette Afgiftsforhold. I de sidste 4 Aar har Konsulatudgifterne gennemgaaende overskredet Indtægterne, og Finansministeren vilde derfor næppe kompensere Konsulatindtægterne paa den her foreslaaede Maade. Ministeren udtalte iøvrigt, at den danske Skibsfart fortjener al den

Støtte, den kan faa, og at han med stor Beredvillighed vil støtte ethvert Forslag, der i denne Henseende maatte komme frem, naar han ansaa det for gennemførligt. Ministeren bebudede sluttelig et Forslag om at sende et Orlogsskib til de østasiatiske Farvande.

Ordføreren, C. Hage, udtalte: Det første Indtryk af Bluhmes Forslag var for mig noget overraskende; han er jo en overbevist Frihandelsmand, og jeg fik det Indtryk, at Forslaget nærmest gik ud paa at indføre noget lignende som Søfartspræmier for vor udenlandske Skibsfart. Dette vilde være ganske i Strid med almindelige Frihandelsanskuelser; slige Præmier ere kun en anden Form, hvorunder man yder Statshjælp til saadanne nationale Foretagender, som man efter Forholdets Natur ikkn er i Stand til at støtte gennem Toldbeskyttelse. Ved at høre Bluhmes Udtalelser, forstod jeg imidlertid, at jeg havde taget Fejl af hans Tanke; hans Mening er den, at den foreslaaede Bevilling skal være en Erstatning for den Byrde, som Konsulatafgiften lægger paa Skibsfarten. Jeg kan da kun sige, at den naturligste og simpleste Vej synes mig at være den at ophæve Konsulatafgiften. Dette er en Foranstaltning, som der oftere har været talt om, og som, hver Gang den har været paa Bane, har fundet min fulde Tilslutning. Da vi i 1893 indførte den nuværende Konsulatafgift, beregnede vi, at den i sin nye Skikkelse vilde give et Overskud af omtrent 140,000 Kr.; men vor Handelsflaade, og navnlig den Del af den, som gaar i udenrigsk Fart, er siden da stegen saa betydeligt, at det den Gang beregnede Udbytte er blevet langt overtruffet. I de siden da forløbne Finansaar har Indtægten været det første Aar 177,000, derefter 178,000, saa 196,000, i 1897—98 215,000 Kr., og paa det foreliggende Finanslovforslag er den beregnet til 228,000 Kr. Afgiften indbringer altsaa nu over en halv Gang mere end oprindelig forudsat. Selv om man ikke kunde enes om helt at ophæve denne Afgift, vilde der kunne være god Grund til at nedsætte den. Man kunde f. Eks. gaa den Vej at man fikserede det Maksimumsbeløb, som Konsulatafgiften skulde indbringe, saaledes at med den stigende Skibsfart kunde Satserne reduceres i Forhold. Sagen er jo den, at den udenrigske Skibsfart er saaledes stillet — det gælder ikke blot for os, men for alle Nationer — at den i højeste Grad fortjener at være uden direkte Skattepaalæg. De Skibe, som sendes ud paa det aabne Hav, maa konkurrere med alle og enhver, og bør kunne gøre det paa lige Fod. Men vore Skibe ere paa Forhaand belastede dels gennem Tolden — vi kunne ikke indføre Skibe, der ere byggede i Udlandet, uden at betale Told af dem, og vi kunne ikke bygge Skibe i Indlandet uden at betale Told af Materialierne — og dernæst gennem Konsulatafgiften. Denne sidste er ganske vist en Afgift, som mere eller mindre kendes i de fleste Lande, men i de vigtigste søfarende Lande er den til Dels endog meget væsentlig mindre end den Afgift, der er paalagt vore Skibe. Der er saaledes al Anledning til at tage under Overvejelse, om ikke denne Afgift, der for Staten i Virkeligheden kun spiller en ganske forsvindende Rolle, men som for det enkelte Skib kan være ikke lidet byrdefuld, burde yderligere nedsættes eller helt bortfalde. Men jeg skal tilføje, at naar man vil gøre noget for Skibsfarten, er det at sørge for en Forandring i Toldloven ikke mindre vigtigt. Der er fremdeles en Ting, som for Skibsfarten i vore egne Farvande er overordentlig generende, og som vi Gang efter Gang forgæves have søgt at faa ændret, det er vort Krydstoldvæsen. Bluhme henstillede til Indenrigsministeren at søge gjort, hvad der kan gøres, for at fremme vor Skibsfart. Jeg skal føje min Anbefaling til det ærede Medlems og bede den ærede Minister at lægge al sin Indflydelse ind paa at faa de her paapegede Hindringer fjernede.

Taleren udtalte sluttelig, at han vel ansaa det for nyttigt at sende en Orlogsmand til de østasiatiske Farvande. men at vor udenrigske Skibsfart som Helhed ikke vil have nogen særlig Gavn deraf.

Trolle udtalte, at Skibsfarten er et Erhverv af saa stor international Betydning, at det er vor Pligt at stille det lige i Konkurrencen med de fremmede. Vi maa derfor have Tolden hævet og Konsulatafgiften i hvert Fald fikseret; den burde kun opkræves af Skibe i udenrigsk Fart.

Personalia.

Dpsk. Kiew er overtaget af Kapt. Chr. Erichsen, som midlertidig har ført Xenia.

Dpsk. Xenia er overtaget af Kapt. P. Thiedemann, tidligere Fører af A. N. Hansen.

Dpskb. A. N. Hansen er overtaget af Kapt. P. Paaske, tidligere Fører af Jolantha.

Dpsk. Jolantha er overtaget af Kapt. H. L. Ingvardsen, Styrmand paa og senest midlertidig Fører af L. P. Holmblad.

Dpsk. L. P. Holmblad er overtaget af Kapt. S. Hansen, tidligere Fører af Nordjylland.

Dpsk. Nordjylland er overtaget af Kapt. Chr. Kromann, den midlertidige Fører af Sønderjylland under Kapt. Iversens Sygdom.

Dpsk. Sønderjylland er midlertidig overtaget af Kapt. F. Jacobsen, tidligere Fører af Ella.

Dpsk. Ella er overtaget af Kapt. L. Lunge, tidligere 1ste Styrmand paa A. N. Hansen.

Dpsk. Ydun føres under Kapt. Frandsens Sygdom af Styrmand P. Schmidt.

Fra Sø og Land.

Dampskibsselskabet Skjold giver for 1898 7½ pCt. Udbytte, hvoraf 2½ pCt. er udbetalt à Konto og et tilsvarende Beløb henlægges til Reservefonden. Gorm giver 10 pCt. Udbytte, hvoraf 5 pCt. er udbetalt à Konto, 16 pCt. henlægges til Reservefonden.

D'hrr. Hänschell & Co., Barbados, meddeler os, at Indførselstolden paa Haiti fra 1. Januar er forhøjet med 25 pCt. og Tonnageafgiften for Sejlskibe ligeledes fra samme Dato med 25 pCt., hvilket svarer til 25 C. Haitiansk pr. Reg. Tons.

Rettelse. I Artiklen „Verdens største Skib" i Bladets No. 3, Side 22, skal i Lin. 34 f. n. Ordene „Tegningen til" udgaa.

Ugens Havarier.

Graffoe, Dpsk. af Grimsby, kom d. 17. ds. paa Rejsen fra Baltimore her til med Kornlast paa Grund paa Anholt. Flot med Assistance af Svitzer og indgik i Frihavnen for Losning.

Beacon Light, Dpsk. af Liverpool, ankom her til d. 18. ds. fra Philadelphia med Petroleum. Skibet havde Skade paa Maskinen.

Dania, Barkskib af Fanø, er d. 16. ds. prajet paa 46° N. Br. og 7° W. Lgd. af den svenske Damper Hispania. Dania havde knækket sit Ror og ønskede at blive slæbt, hvilket Hispania ogsaa prøvede paa, men Trossen sprang, og Danias Kaptajn ønskede da ikke mere Assistance.

Caroline, Jagt af Fejø, kom d. 20. ds. paa Rejsen fra Faxe til Banholm med Kalksten paa Grund ved Vaalse Vesterskov. Flot med Assistance af Jagt Martin og indbragt læk til Stubbekjøbing, hvor Ladningen losses.

Nordsee, Fiskedpsk. af Altona, kom d. 18. ds. paa Grund paa Sprogø. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Korsør tæt og tilsyneladende ubeskadiget Bjærgelønnen fastsættes ved Voldgift.

N. G. Petersen, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, d. 9. ds. indbragtes til Bremerhaven med knækket Skrueaakse af Fiskedpsk. Seestern o · Düsseldorff, har i Mindelighed betalt disse i Bjærgeløn en Sum af 20,000 Rmk.

Dorthea, Skonnertbrig af Aalborg, er d. 17. ds. med en Ladning Træ strandet paa Ølands Sydside. Mandskabet reddet. Skibet bliver rimeligvis Vrag.

Reform, Tankdpsk. af Bremen, kom d. 14. ds. paa Grund paa Hatterevet. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Korsør tæt.

Christine, Tankdpsk. af Aarhus, kom d. 23. ds. med en Ladning Petroleum paa Grund paa Sletterhage. Flot efter at en Del af Lasten var udpumpet.

Activs Forlis. Herom foreligger følgende nærmere Oplysninger: Natten til 16. Novbr. rasede en voldsom Orkan ud for Øen Formosa. „Activs" Fører, Kaptajn Hansen, søgte at bringe Skibet ind paa Ankerplads, men Kl. 8.20 stødte det paa undersøiske Klipper og fik en svær Lækage midtskibs. Baadene gjordes klare, men man blev ombord og søgte at holde Skibet paa Pumperne; det var bl. a. lastet med 700 Tons Bønner, der ved Vandets Indtrængen udvidede sig og sprængte Dækket. Kaptajnen besluttede da at forlade Skibet, sendte først Mandskab og Passagerer bort med Baadene og forlod selv som sidste Mand Skibet i en lille Jolle ene med 2den Styrmand. I 4 Timer drev de om paa Havet, indtil de reddedes af et japanesisk Skib Kaptajnen roses overordentlig for sin dygtige Optræden; det skyldtes ene ham, at intet Menneskeliv gik tabt. „Activ" er Vrag.

Mercur, Skonnert, Rasmussen, er d. 23. ds. paa Rejsen fra Grangemouth til Ebeltoft med Kul grundstødt lidt udenfor Ebeltoft Havn.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling.***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afg. fra New York 11. Jan., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Kbhvn. 24. Jan., best. til Reval — Antwerpen, Holm, afgik fra New York 14. Jan., bestemt til Christiania. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Newcastle 19. Jan., bestemt til Leghorn. — Dagmar, Gade, ankom til Reval 23. Jan., bestemt til Kbhvn. — Douro, Ørum, ankom til Oporto 15. Jan., bestemt til Lissabon. — Georgios I, Blom, ankom til Riga 19. Jan., bestemt til Rotterdam. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Kbhvn. 22. Jan., bestemt til Reval. — Kiew, Erichsen, ankom til Kønigsberg 23. Jan., bestemt til Nantes. — Kursk, Staal, afg. fra Havre 23. Jan., bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 4. Jan., best. til St. Thomas. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 23. Jan., bestemt til Newcastle. — L. P. Holmblad, Hansen, ankom til Helsingør 24. Jan., best. til Stettin. — Nicolai II., Michelsen, ankom til Boston 20. Jan., bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Gibraltar 22. Jan., best. til Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Dunkirk 20. Jan., best. til Liverpool. — Tejo, Borries, afgik fra Lissabon 17. Jan., best. til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, afg. fra Reval 19. Jan., best. til Dunkirk. — Xenia, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 24. Jan., bestemt til Hangø. — Arkansas, Jespersen, ligger i Queenstown, best. til Philadelphia. — Arno, Strubberg, ankom til Gibraltar 20. Jan., best. til Leghorn. — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn. 10. Jan., bestemt til Philadelphia. — Kentucky, Caroc, ankom til Philadelphia 23. Jan., best. til New Orleans. — Hekla, Thomsen, pass. Dunnethead 23. Jan., bestemt til Christianssand. — Island, Skjødt, afg. fra New York 21. Jan., best. til Christianssand. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 25. Jan., bestemt til Christianssand. — Thingvalla, Laub, afg. fra Christianssand 13. Jan., bestemt til New York.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Liverpool 20. Jan., best. til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Trondhjem 22. Jan., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Claussen-Kaas, afgik fra Riga 23. Jan., bestemt til Kbhvn. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 23. Jan. — Christian IX, Mollerup, pass. Brunsbüttel 21. Jan., bestemt til London — Christianssund, Kjølsen, ankom til Arendal 23. Jan., bestemt til Vestnorge. — Constantin, Bloch, ankom til Libau 20. Jan., bestemt til London. — Frederik, Brabrand, afgik fra Hull 23. Jan., best. til Kbhvn. — Jolantha, Ingvartsen, afgik fra Kbhvn. 24. Jan., bestemt til Riga. — Kasan, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 22. Jan., bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 20. Jan., bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Pillau 18. Jan., bestemt til Hull. — Morsø, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 19. Jan., best. til Antwerpen. — Moskov, Petersen, ankom til Kbhvn. 21. Jan., bestemt til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 14. Jan. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Kbhvn. 23. Jan., best. til Kønigsberg. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 24. Jan., bestemt til London. — Pregel, Ørsted, ankom til Riga 13 Jan. — Thyra, Ryder, afgik fra Libau 23. Jan., bestemt til Hull. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Libau 20. Jan., best. til Hull. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Kbhvn. 22. Jan., bestemt til Manchester. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Antwerpen 22. Jan., bestemt til Kbhvn. — Ella, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 23 Jan., bestemt til Danzig. — Maja, Lorentzen, ankom til Kbhvn. 20. Jan., bestemt til Hamburg. — Esbjerg, Buhr, ankom til Leith 23. Jan., bestemt til Færøerne.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 19. Jan., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 24. Jan., best. til Korsør. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 25. Jan., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 25. Jan., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, Wiberg, afgik fra Odense 26. Jan., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 25. Jan., best. til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Bay, afgik fra Newcastle 24. Jan., bestemt til Aarhus. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 24. Jan., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Genoa 14. Jan., ank. til Novorossisk 23. Jan. — Frode, Wrisberg, afgik fra New Orleans 22. Decbr., ankom til Kjøbenhavn 18. Jan. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra New Orleans 9. Jan., bestemt til Kbhvn. — L. H. Carl, Hveysel, afg. fra Philadelfia 1. Jan., ankom til Aarhus 22. Jan. — Knud, Mancke, afgik fra Blyth 18. Jan., ank. til Korsør 22. Jan. — Svend, Petersen, afgik fra London 19. Jan., ankom til Blyth 20. Jan. — Erik Tofte, afgik fra Kbhvn 20. Jan., ank. til Blyth 24. Jan. — Skjold, Schmidt, afgik fra Methil 18. Jan., ankom til Helsingborg 22. Jan. — Ragnar, Risøe, afgik fra Genoa 2. Januar, bestemt til Baltimore. — Danmark, Kraemer, afg. fra Kbhvn. 24. Jan., best. til Blyth. — Volmer, Riber, afgik fra Methil 19. Jan., best. til Genoa. — Dan, Hansen, afgik fra Libau 22. Jan., bestemt til London. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 14. Jan., ankom til Libau 19. Jan. — Harald, Holst, afgik fra Philadelfia 30. Decbr., ankom til Stettin 23. Jan. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Newport News 16. Jan., bestemt til Kbhvn.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. A. Schukoff, Stoltenberg, afgik fra Odessa 17. Jan., bestemt til Kbhvn. — P. Andrejeff, Johnsen, ankom til Philadelphia 24. Jan. — W. Sawin, Jørgensen, ankom til Baltimore 24. Jan.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Swansea 20. Jan. — Helga, Lagesen, pass. Falmouth 23. Jan. — Martha, Jørgensen, afgik fra Pomaron 23 Jan. — Elna, Møller, ankom til Swansea 24. Jan. — Therese, Knudsen, ankom til Methil 23. Januar.

Østersøen. Rita, Larsen, afgik fra Burntisland 23. Jan., bestemt til Grenaa.

Union. Anglia, Erichsen, ankom til Tynen 20. Jan. — Gallia, Nielsen, ankom til Baltimore 22. Jan.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Dunkerque 18. Jan., bestemt til Cardiff. — Hafnia, Lund, afg. fra Burntisland 19. Jan., ankom til Kbhvn. 22. Jan. — Russia, Rasmussen, afgik fra West Hartlepool 20. Jan., ankom til Kbhvn. 23. Jan. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Wearmouth 21. Jan. — Dania, Horn, afgik fra Tynen 23. Jan., best. til Key West. — Normannia, Rasmussen, ankom til Stettin 22. Jan.

Dannebrog. Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Cardiff 6. Jan., bestemt til Fernandine. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Cardiff 28. Decbr., bestemt til Delaware. — Jomsborg, Kühl, ankom til Stettin 19. Jan. — Uranienborg, Dømel, ankom til Buenos Aires 29. Jan. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Kbhvn. 23. Jan., bestemt til Riga. — Fredensborg, Andersen, ankom til Kbhvn. 22. Jan. — Amalienborg, Clausen, ankom til London 23. Jan. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Riga 19. Jan., bestemt til Dunkirk. — Chri-stiansborg, Petersen, afgik fra Ghent 23. Jan., bestemt til Newcastle.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, afg. fra Galveston 4. Jan., bestemt til Aarhus. — Skods-

borg, Lund, afgik fra Las Palmas 22. Jan., best. til River Plate. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Aarhus 21. Jan. — Jægersborg, Jensen, ank. til Kbhvn. 22. Jan. — Guldborg, Jensen, ankom til Genua 22. Jan.. — Tuborg, Hveissel, ankom til Buenos Aires 16. Jan.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Rotterdam 22. Jan. — Agnete, Jensen, ankom til Rotterdam 24. Jan. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 21. Jan., bestemt til Boness. — Alice, Schultz, ankom til Leith 16. Jan. — Sjælland, Madsen, ankom til Grangemouth 13. Jan. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kbhvn. 22. Jan., bestemt til Methil. — Ajax, Brorsen, afgik fra Boness 20. Jan., ankom til Karrebæksminde 23. Jan. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 10. Jan. — Nauta, Steen, afg. fra Boness 24. Jan., bestemt til Gjedser. — Rønne, Hintze, afgik fra Åhus 22. Jan., ankom til Libau 23. Jan. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Kjerteminde 19. Jan.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Cold, afgik fra Penang 5. Jan., bestemt til Port Said, pass. Perim 20. Jan. — Malaya, Berentzen, pass. Perim 15. Jan., bestemt til Colombo. — Cathay, Schøning, afgik fra Dunkerque 15. Jan., bestemt til Port Said.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Sunderland 19. Jan. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Sunderland 20. Jan. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Oxeløsund 21. Jan. fra Stockholm.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ligger i Bremerhafen.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra London 22. Jan., bestemt til Cardiff.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Libau 20. Jan. — Clara, Petersen, ankom til London 20. Jan.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Tercera, Pedersen, ankom til Wilmington 16. Jan. fra Port Elisabeth via Otago Head. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Burnt Island 12. Jan., afgik derfra 19. Jan. til Laurvig. — Peruvian, Nørholm, pass. Pernambuco 27. Decbr. fra Manta til Kanalen f. O. — Erna, Thomsen, ankom til London 18. Jan. fra Trinidad. — Hans, Beck, ankom til Ceara 19. Jan. fra Garston. — Irvine, Meinertz, sejlet fra Jacsonvilla 6. Jan. til Liverpool. — Rosa, Brinck, sejlet fra Langesund 18. Jan. til Cardiff. — Mary José, Ankersen, sejlet fra Tocopilla 10. Novbr. til Kanalen f. O. — Dania, Nielsen, prajet 14. Jan. paa 46° N. Br. 8° W. Lgd., fra Cardiff til Pernambuco.

Fanø. Sønderho. Ane Jensine, Øhle, afgik fra Bahia 25. Decbr. til Liverpool. — Fides, Sørensen, ankom 15. Jan. til Aarhus fra Butatari, 166 Dages Rejse. — Hans, Brinck, afgik 22. Jan. fra Hamburg til Bissao (Afrika.)

Svendborg. Emanuel pass. Middelfart fra Kolding 15. Jan. — Doris, Hansen, ankom til Horten 16. Jan. — Marie, Møller, ankom til Stege 16. Jan. — Kruse, Larsen, ankom til Ipswich 17. Jan. — Roska, Møller, ankom til Heiligenhafen 19. Jan. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Mariager 18. Jan. — Helge, Hansen, ankom til Leith 20. Jan. — Fulvia, Nielsen, ankom til Leith 22. Jan. — Ludvig, Larsen, ankom til Kjerteminde 23. Jan.

Ærø. Saga, Clausen, indkom 18. Jan. til Falmouth paa Rejse fra Newport til St. Francois. — Nies Juel, Nielsen, ankom 17. Jan. udfor La Tremblade. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 18. Jan. til Nakskov. — M. Hay, Petersen, ankom 18. Jan. til Varborg. — Hosanna, Hay, ank. 20. Jan. til Amble. — Hildur, Schmidt, ankom 23. Jan. til Warkworth. — Aurora, Raahauge, ankom 23. Jan. paa Marstal Red fra Methil.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Stockholm Skjærgaard. Jungfrufjärden. Rörgrund. Ved 4 Fods Grunden SV. for *Rörgrund* udsættes en Stage med Kost. 59° 9' 40" N. Br. 18° 34' 45" Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Öregrunds Grepen. Skällbådan. En sort og hvid Vager med Ballon udsættes Ø. for *Yttre Skällbådan.* 60° 33' 35" N. Br. 18° 10' Ø. Lgd.

Axmar. I Løbet til *Axmar* er der 12 Fod Vand. Løbet afmærkes med en Stage med Kost og med 4 Stager.

Söderhamn. Den røde Vager SV. for *Hällgrund* inddrages og Grunden afmærkes saaledes:

SV. for Grunden en rød Vager med 2 Balloner over en nedadvendt Kost. 61° 16' 20" N. Br. 17° 24' Ø. Lgd.

SØ. for Grunden en sort og hvid Vager med to Balloner. 61° 16' 20" N. Br. 17° 25' 30" Ø. Lgd.

NØ. for Grunden en sort Vager med to Balloner. 61° 17' 10" N. Br. 17° 26' Ø. Lgd.

NV. for Grunden en rød Vager med en nedadvendt Kost over en Ballon. 61° 17' 10" N. Br. 17° 25' 50" Ø. Lgd.

Den røde Vager Ø. for *Yttergrunden* inddrages og Grunden afmærkes saaledes:

En sort og hvid Vager med Ballon. 61° 17" 40' N. Br. 17° 24' Ø. Lgd.

En sort og hvid Vager med Ballon. 61° 17' N. Br. 17° 23' 40" Ø. Lgd.

En sort og hvid Vager med Ballon. 61° 16' 40" N. Br. 17° 23' 20" Ø. Lgd.

S. for Grunden en rød Vager med en opadvendt Kost over en Ballon. 61° 16' 30" N. Br. 17° 22' 20" Ø. Lgd.

Ved *Grimskärs Storgrund* flyttes den røde Vager SØ. hen til 61° 12' 10" N. Br. 17° 17' Ø. Lgd.

Ved *Penninggrundet* inddrages den røde Vager. 61° 16' 40" N. Br. 17° 20' 30 Ø. Lgd.

Långvind. Ved Indløbet til *Långvind* afmærkes følgende Grunde saaledes:

Ved S.-Siden af en 11 Fods Grund udsættes en Stage med Kost. 61° 28' 20" N. Br. 17° 12' 50" Ø. Lgd.

Ved N.-Siden af en 16 Fods Grund udsættes en Stage. 61° 28' N. Br. 17° 12' 50" Ø. Lgd.

I *Endångerfjärden* afmærkes følgende Grunde saaledes:

Ved N.-Siden af en 18 Fods Grnnd udsættes en Stage. 61° 32' 35" N. Br. 17° 9' 30" Ø. Lgd.

Ved N.-Siden af en 7 Fods Grund udsættes en Stage. 61° 32' 40" N. Br. 17° 8' 20" Ø. Lgd.

Ved N.-Siden af en 9 Fods Grund udsættes en Stage. 61° 32' 50" N. Br. 17° 6' 20 Ø. Lgd.

Sundsvallbugt. Gnarp. I Farvandet mellem *Gran* og *Gnarp* udsættes ved N.-Siden af en 20 Fods Grund en sort Vager med Ballon. 62° 2' 30" N. Br. 17° 33' 30" Ø. Lgd.

Sundsvall Skjærgaard. Ved Landgrunden paa SV.-Siden af *Bödön* udsættes en Stage med Kost. 62° 22' 50" N. Br. 17° 34' Ø. Lgd.

Piteå Skjærgaard. Harrbäck. *Harrbäcksviken* afmærkes ikke mere.

Storrebben. Springaren. En 20 Fods Grund er funden 1/5 Kml. SØ. t. S. for *Springaren,* hvorfor Vageren ved denne flyttes hen Ø. for denne Grund. 65° 6' N. Br. 22° 7' 20" Ø. Lgd.

Piteå—Luleå. I Foraaret 1899 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen mellem *Piteå* og *Luleå*:

1. Den sorte Vager Ø. for Grunden uden for *Bagholmen* faar to Balloner. 65° 18' 30" N. Br. 21° 50' Ø. Lgd.
2. Den sorte Vager N. for *Mörögrund* inddrages. 65° 19' 30" N. Br. 21° 52' Ø. Lgd.
3. Stagen ved Grunden SØ. for *Trundö* ombyttes med en sort Vager med Ballon. 65° 20' N. Br. 21° 51' 15" Ø. Lgd.
4. En Stage udsættes ved en Grund NV. for *Mörö.* 65° 21° 30" N. Br. 21° 51' 30" Ø. Lgd.
5. Den røde Vager ved Grunden N. for *Mörö* flyttes NV. hen ved en 17 Fods Grund. 65° 21' 45" N. Br. 21° 52' 30" Ø. Lgd. Farvandet gaar nu V. om denne Grund.
6. Ved Landgrunden Ø. for *Storgrund* udsættes en Stage. 65° 22' 20" N. Br. 21° 53' 10" Ø. Lgd.
7. Ved en 13 Fods Grund mellem *Mannö* og Fastlandet udsættes en Stage. 65° 23' 40" N. Br. 21° 56' Ø. Lgd.
8. Stagen ved *Qvarngrundet* flyttes noget V. hen. 65° 24' N. Br. 21° 58" Ø. Lgd.
9. Stagen NØ. for *Qvarngrundet* inddrages og en sort Vager med Ballon udlægges SØ. for en 9 Fods Grund mellem *Mannö* N.-Pynt og Fastlandet. 65° 24' N. Br. 21° 59' Ø. Lgd.
10. Stagen ved *Edlundsgrundet* flyttes noget S. hen. 65° 24' 20" N. Br. 22° 0' 10" Ø. Lgd.
11. En Stage med Kost udsættes V. for *Kunoögrund.* 65° 24' 40" N. Br. 22° 0' 50" Ø. Lgd.
12. Stagen ved *Svartskatagrund* flyttes noget S. hen i 19 Fod Vand. 65° 25' 10" N. Br. 22° 0' 15" Ø. Lgd.
13. Den sorte Vager med Ballon SØ. for *Renholmsgrunden* flyttes SØ. hen til en 11 Fods Grund. 65° 25' 30" N. Br. 22° 3' Ø. Lgd.
14. En Stage med Kost udsættes NV for en 10 Fods Grund V. for *Börstskär..* 65° 25' 30" N. Br. 22° 3' 30" Ø. Lgd.
15. Den sorte Vager med to Balloner ved *Renholmsgrunden* flyttes SØ. hen til 6 Fods Grunden. 65° 26' N. Br. 22° 4' 30" Ø. Lgd. Farvandet gaar Ø. om denne Grund.
16. Stagen med Kost ved *Germundsörefvet* flyttes til 65° 28' 15" N. Br. 22° 6' 20" Ø. Lgd.
17. En Stage udsættes ved 16 Fods Grunden S. for *Kollaxö.* 65° 28' 40" N. Br. 22° 7' Ø. Lgd.

Finland. Bottniske Bugt. Korsö Lodsplads. Gråsäl eller Gloppstenarne. Sømærket, der stod S. for *Gråsäl,* 8 Kbl. N. 68° Ø. for Sømærket paa Holmen *Norrgrynnan,* er flyttet c. 1 Kbl. SØ. hen og staar nu i 5 Fv. Vand tæt S. for nogle

Sten med 17 à 19 Fod Vand. 63° 7′ 6″ N. Br. 21° 18′ 14″ Ø. Lgd.

Ålands Øer. I *Flisö* lave Fyr er den røde Vinkel mellem S. 76° V. og N. 49° V. borttagen og det viser nu hvidt Lys fra S. 68° V. gennem V. og N. over Farvandet til *Degerby*, indtil det skjules af Kysten 60° 0′ 45″ N. Br. 20° 18′ 18″ Ø. Lgd.

Ålands Øer. Mariehamn. *Askö̈klubb* Fyr lyser fra S. 40° Ø. gennem Ø. og N. til N. til 60° V. Flammens Højde: 10 Fod. Det vises fra et lille, hvidt Fyrhus.

Stegskär Fyr lyser fra S. 40° Ø. gennem Ø. og N. til N. 25° V. Flammens Højde: 31 Fod. Det vises fra et lille, hvidt Fyrhus.

Holdte overet lede Fyrene i Indløbet til *Mariehamn* S. om *Jersö* Holme, dog maa man ud for *Askö̈klubb* holde lidt Skel i Fyrene for at gaa fri af de to Vagere nærmest N. for *Askö̈klubb*.

Hangö. Köpmansskärs Kors. Ved 14 Fods Grunden *Köpmansskärs Kors* er Stagen med Kryds inddragen og en rød Stage med Kost udsat S. for Grunden, 2_8 Kbl. ØNØ. for Holmen *Remmarland*. 59° 52′ 47″ N. Br. 22° 43′ 4″ Ø. Lgd.

Helsingfors Lodsplads. Ved *Olofsgrund*, der ligger ca. 1 Kbl. S. 68° V. fra Varden paa Holmen *Torra Hästöns* NV.-Pynt og nu er afmærket med fire Sømærker, er det NV.-lige og SØ.-lige inddraget og det NØ.-lige flyttet lidt NV. hen. 60° 9′ 17″ N. Br. 25° 11′ 23″ Ø. Lgd.

Pitkäpaasi—Kuorsalo. Pisisalmi. Stagen ved *Pisisalmi* er flyttet og staar nu 1_5 Kbl. N. 15° V. fra *Tangerort* NV.-Pynt. 60° 26′ 58″ N. Br. 27° 38′ 21″ Ø. Lgd.

Ved NNØ.-Siden af den nylig fundne 18 Fods Grund *Pisisalmi*, der ligger 1_{11} Kbl. N. fra *Tangerorts* Holme, er i 26 Fod Vand udsat en hvid Stage med 1 nedadvendt Kost. 60° 26′ 55″ N. Br. 27° 38′ 27″ Ø. Lgd.

Tyskland. Swinemünde. Klokketønden uden for *Swinemünde* og Lystønden i *Mellinfahrt* ere ombyttede med Vintersømærkerne.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Källöfjord. Burö. Fiskerfyret paa *Burö* er midlertidig slukket.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. I *Jade* er Lystønde B midlertidig ombyttet med en sort Spidstønde og Lystønde Z med en rød Spirtønde, mærkede som Lystønderne.

Holland. Zeegat van Texel. I *Molengat* er der kun $8^1/_2$ Fod Vand, og Farvandet er foranderligt og upaalideligt.

Zuiderzee. Huizen. Tjalk *„Hendrika“* er sunket Ø. for *Huizen* Havn i 9 Fod Vand. Ved Vraget ligger en grøn Stumptønde og om Natten et Fartøj, der viser de sædvanlige Signaler. 52° 19′ 27″ N. Br. 5° 20′ 4″ Ø. Lgd.

Fyrskibet *„Maas“* er drevet c. $4^1/_2$ Kbl. Ø. t. S. hen og ligger nu paa 52° 1′ 19″ N. Br. 3° 53′ 54″ Ø. Lgd.

Schiedam. Det hvide, faste Fyr paa Dæmningen ved *Schiedam* Vandtaarn er nu tændt. 51° 54′ 14″ N. Br. 4° 24′ 58″ Ø. Lgd.

Zegat van Brouwershaven. Volkerak. I *Karolina Geul* ere følgende Tønder flyttede og ligge nu saaledes:

Spidstønde Nr. 7 med Ballon i 22 Fod Vand. 51° 38′ 56″ N. Br. 4° 20′ 44″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kegle i 19 Fod Vand. 51° 39′ 16″ N. Br. 4° 18′ 14″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 9 i 14 Fod Vand. 51° 39′ 56″ N. Br. 4° 22′ 5″ Ø. Lgd.

Den mindste Dybde er 10 Fod.

England. Themsen. Margate Sand. Vraget af Skibet *„Blengfell“*, der var sunket paa Ø.-Enden af *Margate-Sand*, er borttaget.

Humber. Paull Batteri. Indtil den 29de Marts 1899 brænde elektriske Lys hver Onsdag indtil Midnat paa *Paull* Batteri.

Skotland. Firth of Forth. Inch Keith. Fra den 1ste Febr. 1899 gives ved *Inch Keith* Fyrtaarn Taagesignal med en Sirene, der hver 2 Minutter giver to hurtig paa hinanden følgende Stød, hvert af $2^1/_2$ S. Varighed; det første Stød har en høj, det andet en dyb Tone. 56° 2′ 0″ N. Br. 3° 8′ 5″ V. Lgd.

Ved *Wick* gives Taagesignalet paa det S.-lige Molehoved ikke mere. 58° 26′ N. Br. 3° 4′ V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Ile de Bas. Astan. Tønden, der ligger $^1/_2$ Kml. NØ. for Klippen *Astan*, er en rød Spirtønde Nr. 2 med Kegle. 48° 44′ 56″ N. Br. 3° 57′ 40″ V. Lgd.

Labérildut. Pierre de Laber. Det røde Taarn med Kegle paa *Pierre de Laber* er ødelagt af Søen. 48° 28′ 0″ N. Br. 4° 47′ 12″ V. Lgd.

England. Dover. Fyret paa Yderenden af *Castle Pier* flyttes udefter, efterhaanden som Pieren forlænges. 51° 7′ 25″ N Br. 1° 19′ 45″ Ø. Lgd.

Southampton Waters. Calshot Castle. Det er forbudt at ankre i Farvandet mellem *Calshot Castle* og Duc d'Alberne NØ. derfor. 50° 49′ N. Br. 1° 18′ V. Lgd.

Skotland. Ardrossan. Fyret paa Yderenden af den S.-lige Bølgebryder ved *Ardrossan* har lidt Havari. Et midlertidigt hvidt Fyr med Formærkelser hver 4 S., Lys 2 S., Mørke 2 S., er tændt paa samme Sted. Flammens Højde: 24 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Fyret lyser fra S. 68° V. til S. 45° V. 55° 38′ 30″ N. Br. 4° 49′ 30″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Garonne. Damperen *„Boileau“* har stødt paa Vraget af *„Charles Martel“* ud for *Jalle de Florimont* og er sunket paa den højre Flodbred ovenfor den rødmalede Lystønde, som afmærker Vraget af *„Charles Martel“*.

Portugal S.-Kyst. Albufeira. *Albufeira* Fyrtaarn er nu malet hvidt.

Afrika. Ved *River Gambia* ere foruden Klokketøndens Udlægning følgende Forandringer i Afmærkningerne foretagne:

Red Bank Bank Tønde Nr. 1 er inddragen. 13° 39′ 20″ N. Br. 16° 48′ 0″ V. Lgd.

Middle røde Spidstønde er flyttet c. $^1/_2$ Kml. V. hen. 13° 34′ 10″ N. Br. 16° 42′ 0″ V. Lgd.

African Knoll sorte Spidstønde med Stage og Bur er flyttet c. 2 Kbl. SV. hen. 13° 34′ 0″ N. Br. 16° 36′ 5″ V. Lgd.

Inner hvide Spidstønde med Stage og Bur er udlagt. 13° 30′ 50″ N. Br. 16° 35′ 0″ V. Lgd.

Tønderne have ikke Nummer.

Lodstjenesten er ophørt.

Nova Scotia SV.-Kyst. I *Barrington Passage* ere følgende Sømærker udlagte:

En rød Vager paa *Liverpool Reef*; to røde Vagere om Styrbord og to sorte Vagere om Bagbord ved den gravede Rende til *Robertsons* Værft; en sort Vager paa Kanten af Grunden ud for S.-Pynten; en rød Vager ved *Knowless-Rocks*; en rød Vager ved *Huskin Rocks*; en sort Vager ved *Cunningham Reef*.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Odessa. Taagesignalet ved *Odessa* elektriske Fyr er igen i Orden.

Dnieper Bugt. Fyrskibet *„Adjigiol“* er inddraget for Vinteren.

Dnieper Bugt. Kap Otchakov. Ved S.-Enden af Revet, som med 14 Fod Vand strækker sig $1^1/_4$ Kbl. ud fra Kap *Otchakov*, er udlagt en rød Spirtønde med Flag, 7 Kbl. N. 41° Ø. fra *Nikolajev* Ø.-lige Fyr. Til Foraaret ombyttes Flaget med en Kegle.

Kertsch Stræde. Fyrskibet *„Tuslinski“* er inddraget for Vinteren.

Anapa Fyr er nu tændt.

Krim. *Aluchta* og *Sudak* Fyr ere nu tændte.

Pynt Joobje og Adler. Fyrene paa Pynt *Joobje* og *Adler* ere nu tændte.

Ægypten. Port Saïd. Det røde, faste Fyr paa den V.-lige Bølgebryder ved *Port Saïd* er ødelagt i en Storm. Et Fyrskib er midlertidig udlagt omtrent paa Taarnets Plads. 31° 16′ N. Br. 32° 19′ Ø. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. Middle Ground. Det hvide, faste Fyr, der vises fra Baaken paa V.-Enden af *Midlle Ground*, er paa Grund af Baakens Ombygning midlertidig ombyttet med en hvid Lanterne. Flammens Højde: 8 Fod.

Trinidad S. Serpents Mouth Channel. I *Serpents Mouth* ere Dybderne ifølge ny Opmaaling forandrede, hvorfor følgende Forandringer i Afmærkningen ere foretagne.

1. Den røde Spidstønde ved 3 Fv. Banken er inddragen.
2. Den sorte Stumptønde er flyttet og ligger nu lidt Ø. for en 3 Fv. Plade, 6 Kbl. N. 60° V. fra Midten af *Wolf Rock Patch*.
3. Klokketønden ved *Wolf Rock Patch* er flyttet fra N.-Siden til Ø.-Kanten af Grunden og en rød, spids Baaketønde er udlagt ved V.-Kanten af Grunden. Der er godt Løb med 24 Fod, Lavvande, uden for *Wolf Rock*, derfra Ø. for den sorte Stumptønde og V. om *Demerara Shoal*, som paa Ø.-Kanten er afmærket med en rød, spids Baaketønde.

Paa Grund af den stærke Strøm maa man ikke stole alt for sikkert paa, at Tønderne ere paa Plads.

Jamaika. Port Royal. Vraget af Skonnerten *„Hattie May“* ligger sunket i 8 Fv. Vand i det V.-lige Løb til *Port Royal*, fra *Brazaletta Hill* overet med *Little Pelican Rock* i S. 80° Ø., 3_{11} Kml. fra den sidstnævnte og fra *Healthshire Point* i S. 38° V. Toppen af Masten er 15 Fod under Vandet. 17° 47′ 50″ N. Br. 76° 58′ 30″ V. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 25. Jan. 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	110½	¾	110½	111
Danmark	95		94	95
Norden	126½		126¼	126¾
Kjøbenhavn	109		109	109¼
Carl	62½	62	62	62½
Dannebrog	104¾		104¾	105
Skjold	77½	77¾	77¾	78
Helsingørs Dampsk.			71½	75½
Østersøen			104	105
Nordsøen	93	½	92½	93½
Torm			105	108
Foren. Bugser-Selsk.	93½-93	92½	93½	95
Dansk-russisk Dampsk.*)			103½	104½
Urania			102½	103¼
Union	109¾		109½	110
Heimdal	107½		107	108
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			102	103
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			96	98
3½% uopsig. Stats			99	100
3½% Husejer Kreditk.	89½	¼	89¼	89½
3½% Kbhvns Kreditf.			90	90½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			93½	94
4% — — 6 —	94	¼	94	94¼
3½% Landkreditk. 3 —			91	93
Aktier.				
Nationalbank			146	146½
Privatbank	133¾		133¾	134
Landmandsbank			128½	130
Handelsbank	123½		123¼	123¾
Burm. & Wain	89—	88¾	88¾	89
Helsingørs Jernsk.			95	96½
Sukkerfabr.	96¼		96	96¼
Bryggeri Aktier	90¾	½	90¾	91

Vekselkurser d. 24 Jan. 1899.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.20	89.00
London	18.24	18.20
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 24. Jan. 1899.

Russiske Noter	216.50
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.20
5% Rumænske Stats	101.40
4% — — 1890	91.80

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

„Det Foren. Dampskibs." 176,000, „Danmark" 12,000, „Norden" 34,000, „Kjøbenhavn" 36,000, „Carl" 68,000, „Dannebrog" 22,000, „Skjold" 54,000, „Urania" 4,000, „Union" 6,000. „Dampskibsselskabet af 1896" 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Bekendtgørelse

fra

Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab.

Indenrigsministeriet har under 2den ds. approberet, at der fra den Dag, da Lov Nr. 4 af 7de Jan. 1898 om Arbejdernes Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i visse Virksomheder træder i Kraft, debiteres de Skibe, for hvilke Frihavns-Aktieselskabet besørger det Skibene paahvilende Arbejde ved Losning eller Ladning, en Godtgørelse til Selskabet for den Præmie, der af dette vil være at betale for at holde de i Skibene beskæftigede Arbejdere ulykkesforsikrede og at denne Godtgørelse fastsættes til:

10 Kr. pr. Skib af Størrelse indtil 1000 Netto Register Tons
og 20 Kr. for hvert større Skib.

Kjøbenhavns Frihavn, d. 4de Januar 1899.

Et godt Skib

paa ca. 30 Tons, godt egnet for Trælastfart, ønskes til Køb.
Krik pr. Vestervig, den 20. Januar 1899.

Poul Andersen, Skibsfører.

3 Kabinetsbilleder
◆ gratis ◆
ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr. Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus.
NB. *Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.*

Monty.
St. Kongensgade 21.

Kongebreve, Brylluper,
Ægtepagter, Testamenter, Æresoprejsning, Separation, Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigst. Inkassationer og Retsmøder besørges.

Husk 8, Klosterstæde 8.
Juridisk Kontor.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

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

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.
Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

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.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og Barometere.
Regulering og Reparation af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

J. C. TEILMANN & Co.
Eneste Vinforretning paa Frihavnen.
● **Eneste Lager** ●
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

Har De Tandpine,
brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre,
som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.
9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Patentfarve for Skibsbrug
P. Møller, Immervad 1, Aarhus.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

Frederikshavns Fiske- og Sætteskipperskole
forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske- og Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger gives af Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos** i Frederikshavn.

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.

Hjem for ældre Herrer.
Meltzers gd. 9, Christiania.
Diakon Fleischer. HO.

For Søfolk.
Uld og Trikotagevarer købes billigst hos
H. Madsen,
Skolegade 26,
Aarhus.

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. I Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.
Ærb. **J. K. Jensen.**

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9. Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

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

Generalforsamling.

Mandag den 30. Januar, Formiddag Kl. 10, afholder

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

Generalforsamling i Wittmacks Lokale, Holmens Kanal, Kjøbenhavn K. Dagsorden: Forslag til Oprettelse af en gensidig Søassurance for Foreningens Medlemmer. Regnskabet vil blive fremlagt, ligesaa en Oversigt over Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar.

Bestyrelsen.

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 Proviantering shandel.
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" 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. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 5. Kjøbenhavn, Torsdag den 2. Februar 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Staten og Skibsfarten. — Om Dampskibes Ballast. — Signaler under Bugsering. — Briggen „Petrine"s Forlis. — Et Assurancespørgsmaal for Marseilles Handelsret. — Forholdene i Kings-Lynn. — Literatur. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Personalia. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

Forlang altid
Otto 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.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe, Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus.
Incasso over hele Danmark.

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

B. HANSEN.
CEMENTFABRIKEN CIMBRIA.
Anbefaler sig som Befragter og Klarerer til de ærede Skibsførere.
TELEGRAMADR.: HANSEN. TELEFON 21.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

M. Christiansen

M. Christiansen,
Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hintzes Enke

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

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 Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.

Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til

Jul. Christensen — Hjertenfrydsgade 12. — Kjøbenhavn. K.

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.

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

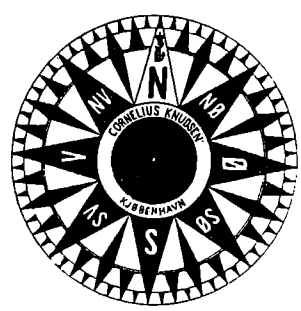
„Æolus", „Transit Nr. I" og **„Nore"** i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 37. Kjøbenhavn. **Telefon 538.**

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaalere.
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre,
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallellinealer.
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.

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

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

Frederik Preisler.

Staten og Skibsfarten.

Vi antage, at vore Læsere med Interesse ville have gjort sig bekendt med vort udførlige Referat i sidste Nummer af Folkethingets Forhandlinger om forskellige Søfartsspørgsmaal. Kun sjældent beskæftige Sager af denne Art Rigsdagen, saa alene af denne Grund vækker det Opmærksomhed i Søfartskredse, naar det af og til finder Sted. Og Opmærksomheden bliver ikke mindre, naar man som nys i Folkethinget kommer ind paa at drøfte nogle af de Spørgsmaal, der i Øjeblikket have størst Interesse for den danske Skibsfart.

Vi tør sige, at den umiddelbare Anledning til denne Forhandling kom noget overraskende. Den bestod i et Forslag fra Hr. Folkethingsmand Bluhme om at yde vor udenrigske Skibsfart en direkte Statsunderstøttelse af 250,000 Kr. om Aaret. For første Gang foresloges det her, at Staten ved direkte Tilskud skulde ophjælpe Skibsfarten. Vi tilstaa, at vi absolut ikke have nogen Tro til Værdien af en saadan Understøttelse, og vi tro ikke, at der i danske Rederikredse næres noget Ønske om at faa den. Den Tanke, at udvikle vor Skibsfart ved at yde den en Beskyttelse i Form af Statssubvention, har faa eller ingen Tilhængere her hjemme; vore Redere vide, at Erfaringerne i andre Lande godtgør, at Skibsfart kun trives slet under Statsbeskyttelsens Vinger, og at den vigtigste Betingelse for dens kraftige Udvikling er, at man løsner de Baand, der hæmmer en saadan, at man letter dens Afgifter saa meget som muligt. Vor Skibsfart har derfor aldrig fordret og fordrer ikke heller nu Statens Beskyttelse i den Form, der her var Tale om, eller i en lignende. Tværtimod — den ønsker kun at blive af med den Beskyttelse, den har i Form af urimelige Toldsatser for Skibe og Skibsmaterialer.

Trods dette bør man yde Hr. Bluhmes Forslag Anerkendelse. Efter den Maade, han motiverede det paa, opfatte vi det nemlig som en Demonstration imod den Konsulatafgift, der paahviler vor Skibsfart. Hr. Bluhme vilde have, at Staten skulde give Skibsfarten 250,000 Kr. om Aaret i Erstatning for den Afgift, den med Urette maa betale til Konsulatvæsenet, idet han mente det vanskeligt i Øjeblikket at komme bort fra denne Afgift. Som en saadan Demonstration har Forslaget uden Tvivl havt sin Betydning, thi den Forhandling, som det fremkaldte, viste, at i Folkethinget og indenfor Regeringen har den Anskuelse vundet Indgang, at man maa komme til en eklatant Nedsættelse af de Afgifter, der hvile paa Skibsfarten. Det fremgik af Motiveringen af Forslaget, det skinnede stærkt igennem i Indenrigsministerens Udtalelelser, og det saas tydeligt af den klare og uforbeholdne Maade, hvorpaa Finansudvalgets Ordfører, Grosserer C. Hage, udtalte sig for en stærk Reduktion af Konsulat- og Toldafgifterne, ligesom han ved sine Udtalelser ydede Bestræbelserne for at fjærne de Ulemper, Skibsfarten har af Krydstoldvæsenet, en værdifuld Støtte. Forslagets og denne Forhandlings Betydning ligger derfor deri, at den afgav et Bevis for en stigende Stemning indenfor Lovgivningsmagten for at imødekomme de Krav, Skibsfarten i en Aarrække har fremsat og arbejdet for. Det er øjensynligt, at den Bevægelse, der rejstes for disse Kravs Gennemførelse, og det Arbejde, der er udført herfor, før eller senere vil bære Frugt, naar man fra Skibsfartens Side fortsætter det med samme Styrke som hidtil.

Vi minde endnu blot om, at Korvetten Fyens planlagte Togt til østasiatiske Farvande spillede en vis Rolle under Forhandlingen. Vi have selv tidligere taget til Orde for et saadant Togt, og vi tro vedblivende, at det kan have sin Betydning for vore merkantile Interesser i det fjerne Østen. Men naar Indenrigsministeren nævnede denne Foranstaltning i samme Aandedrag som han talte om Konsulatafgifternes Ophævelse, da har det aabenbart fra Hs. Eksellences Side været en spøgefuld Sammenstilling. At sende et Orlogsskib til Østasien kan være nyttigt bl. a. for vor Skibsfart derude. At ophæve Konsulatafgifterne er en Foranstaltning, der betydeligt letter vor hele Skibsfart i Konkurrencen paa Verdensmarkedet. Baade for de Skibe, der gaa paa Østasien, og for alle andre danske Skibe i udenrigsk Fart er i denne Sammenhæng det første en Bagatel, det sidste en Reform.

Om Dampskibes Ballast.

Vi have modtaget følgende:

For nogle Aar tilbage var det almindeligt, at Rederiernes ældre og mest rutinerede Skibsførere vare selvskrevne til at føre deres nye og største Skibe. Det ser ud til, at de sidste Aar har bragt et Omslag i dette Forfremmelsessystem, særlig naar Skibene faar en saadan Størrelse, at der kan være Tale om at beskæftige dem i transatlantisk Fart. Der maa selvfølgelig være direkte Aarsager til denne Kursforandring; thi der er ellers intet, der tyder paa, at vi ere komne bort fra den gamle Anskuelse: at Førernes Anseelse tiltager med Skibenes Størrelse; disse Aarsager er da ogsaa vel bekendte; der er to, nemlig en mindre Indtægt i denne Fart og Ballastturene over Atlanterhavet. Den første Aarsag skal ikke nærmere omtales, — den beklages i al Stilhed med den Motivering, at man ogsaa andre Steder ser, at de Heste, der udføre det meste Arbejde, maa nøjes med Hakkelse. Ballastturene er derimod værd al den Opmærksomhed, der kan skænkes dem, fordi denne Fart ubetinget maa henregnes til det mindst behagelige ved Nutidens Skibsfart, ikke alene for dem, der gør Rejsen med, men for alle dem, der er interesseret deri med moderne Tramps.

Det er ikke noget Nyt at omtale disse Ballastrejser; særlig i den engelske maritime Fagpresse er det i denne Tid meget almindeligt, og det ser ud til, at der snart kan blive Stemning for at faa indført Minimums-Lademærker i Lighed med de alt eksisterende Board of Trades Mærker for Fribord.

Den Gang, da Bundtanke betragtedes som et stort

Fremskridt paa Skibsbyggeriets Omraade, forudsattes det, at Damperne kun behøvede at udsejle ganske korte Distancer uden Last paa Kølen, og Tankene vare vist nærmest beregnede paa at give de lange, skarpe Fartøjer, der da byggedes, fornøden Stabilitet paa Rejsen, naar Kulbeholdningen svandt ind. Efterhaanden som Konkurrencen tiltog, blev det nødvendigt at lade dem foretage længere Rejser med Ballast, og det frembød ingen videre Vanskelighed; thi de skarpe, af Jærn byggede Fartøjer kom tilstrækkelig i Vandet til, at de kunde manøvreres, og til, at de kunde bringes frem paa nogenlunde normal Maade, svarende til hvad der ventedes af Dampere; men da det saa opdagedes, at Bæreævnen kunde forøges betydeligt ved at afrunde de skarpe Linier, blev Ballasten utilstrækkelig til at bringe Skibene ned paa en saadan Amning, at de kunde foretage de stadig udvidede Ballastrejser. Dette modarbejdedes ved at løfte den indvendige dobbelte Bund og derved skaffe Plads til det mest mulige Vand, men efterhaanden gjorde man derved den kedelige Opdagelse, at Skibene bleve for kildne — de fik for lidt Stabilitet, naar de vare fyldte med ensartet Ladning, og det antages nu, at Aarsagen til de mange sporløst forsvundne Dampere har været den, at det store, luftfyldte Rum i Bunden har faaet dem til at kæntre under svære Overhalinger, eller ved at Ladningen forskød sig. Af danske Dampere fra denne Periode er saaledes én forsynet med Vandballast, der udgør 21 % af Bæreævnen.

Den indvundne Erfaring for at Grænsen for den dobbelte Bunds Højde var overskreden kom selvfølgelig nyere Skibe til Gode, samtidig med at Bestræbelserne for at afrunde Linierne udviklede sig til de nuværende saa vel bekendte, smukke, buttede Former, der ere ejendommelige for alle up-to-date Tramps, og selvfølgelig ogsaa for den Del af den danske Dampskibsflaade, der kan kaldes moderne, og som har de bedste Betingelser for at kunne give Udbytte.

Det er en Selvfølge, at vore Fragtdampere komme til at nyde godt af de Erfaringer, der Tid efter anden oplyser om hvor Skoene trykke i den store Flaade, men samtidig med at de erhverve Dyderne, blive de ogsaa delagtige i de almindelige Lyder. Den vigtigste af disse er vistnok i Øjeblikket den, at Skibene maa tage Følgerne af Omsorgen for Stivhed, og derfor sejle med for lidt Vægt, indtil Erfaringen faar overbevist Assurandører og Redere om, at der stadig væk findes et svagt Punkt i i Ballastspørgsmaalet, der trænger til Afstøtning, for at Resultatet kan komme til at svare til Hensigten.

Der er allerede gaaet mange danske Dampere over Atlanterhavet i Ballast, og endskønt der ogsaa for deres Vedkommende kan meldes om Havari paa Skrog, Skrueaksel og Skrueblade, saa har vi dog vist endnu været fri for egentlig store Uheld; men vi kan ikke stole paa, at det vil vedblive at gaa saa glat; thi Skibenes Bevægelse og Vibration er hele Tiden, selv med svag, blank Dønning, saaledes, at selv det bedste Materiel maa blive saa porøst, at det ikke tilnærmelsesvis kan holde i den anslaaede Tid, som muligvis vilde passe, om det forsynedes med mere Vægt. De mange Havarier, der ramme ballastede Skibe, bevise Rigtigheden heraf, og særlig i Aar har det været helt galt; i Havne ved Golfen ere Kajerne saa belemrede med Gods, der er bestemt for Skibe, der har søgt Nødhavn under Vejs, at det foranlediger store Ulemper og meget Tidsspilde at finde de Varer, der ere bestemte for de Fartøjer, der komme frem i ordinær Tid.

At Dampere i Ballast slaa Skruen ud af Vandet i daarligt Vejr og derved faar alt til at ryste mere, end det strængt taget har godt af, er ikke noget Nyt; og denne Vanskelighed er maaske i Atlanterhavsfart af mindst Betydning, fordi det dér sjælden er nødvendigt at forcere for at klare Land eller Sejlere; thi der er som oftest gode Betingelser for, at Maskinen kan stoppes, medens Vandfladen er altfor urolig. Men naar der skal gøres noget for at komme frem, kan det ved at styre op mod høj Dønning med de lette Skibe ikke undgaas, at Forskibet kan løftes helt ud af Vandet, og at det derefter med den brede, flade Bund falder ned paa en Sø med et Slag, der faar hele Skuden til at sittre fra Ende til anden paa en saadan Maade, at selv Folk, der er noget fortrolige dermed, uvilkaarlig ser paa hinanden med en Mine, der tydeligere end Ord udtrykker Tanken om, at nu maa vist hver Mand sørge for sig. Disse Knubs tjene dog ogsaa til Opmuntring; thi naar Lasterne er pejlet, kan der til Gengæld høres, „at naar den taalte dette, kan den holde til meget".

Det er klart, at Rederne véd god Besked om Ballastspørgsmaalet, og det maa rimeligvis være tekniske Vanskeligheder, der forhindre dem i at forsyne de store Fragtbaade med høje Tanke (deep tanks). Det ser nu ud til, at disse Ulemper maa være overvundne, thi det engelske Fagblad „Syren" oplyser, at der er gjort et godt Forsøg i den Retning af det Rederi, der vistnok ejer de største og hensigtsmæssigste Fragtdampere i Verden, nemlig Messrs. Elder Dempster & Co. i Liverpool. Dette Firma har nu ogsaa vist sin up-to-dateness i Ballastspørgsmaalet ved at forsyne et nyt Skib med Plads til 3,500 Tons Vand.

Denne Dampers Navn er Mounth Ryal (det er Søsterskib til det uheldige Milwaukee, der tørnede mod en Klippe paa Skotlands Østkyst og derefter sprængtes i to Stykker saaledes, at den forreste tredie Del blev siddende paa Klippen, medens der med lidt Assistance bakkedes tilbage til Newcastle med Resten); det har følgende Dimensioner: 483′ × 56′ × 42′ 10″, det bærer 11,000 Tons dead weight med 27′ Dybgaaende, og rummer 18,000 Tons (ca. 720,000 Kub. Fod) measurement Cargo.

Mounth Ryal kan indtage Ballast i dobbelt Bund, store For- og Agter Peaks samt to store deep tanks. Bladet giver ingen Oplysning om disse Tanks Størrelse; men det kan antagelig i Bundtanke og Peaktanke allerhøjst rumme ca. 1,500 Tons eller ca. 14 % af Bæreævnen, og de to høje Tanke maa derfor indeholde 2,000 Tons eller ca. 1,000 Tons hver, og optage ca. 35,000 Kub. Fod Plads hver af dem. At der maa solide Skodder og Dæk til at bære et saa kolossalt Tryk i Stormvejr, naar Skuden slingrer og sætter haardt, er indlysende, men forhaabentlig vil Eksperimentet lykkes saaledes, at det snart kan komme andre Tramps tilgode.

Vægten af Mounth Ryal i Vandballast udgør altsaa ca. 32 % af dens Bæreævne; den skal foreløbig være bestemt til at sejle paa Nordamerika og vil rimeligvis i denne Fart ligesom andre Fragtbaade fra Evropa medbringe Kul til en Rundrejse, og det maa derfor antages, at den ved Rejsens Begyndelse Vest efter i Ballast vil have dens halve Vægt i Skibet. Man behøver ikke stor Sagkundskab for at indse, hvilke Fordele et saadant Fartøj maa have i Forhold til danske Fragtdampere i samme Fart; naar man véd, at Pladsen for Vandballast varierer mellem ca. 13 og 19 % (i nogle Dampere med 18 og 19 % maa vist findes en mindre høj Tank midtskibs) af Skibenes Bæreævne, i dem, der vare tildelte Kendingssignaler d. 20. Maj 1897.

Fordi der i moderne Dampere i Almindelighed findes for lidt Plads til Vandballast, er det ikke Meningen at beskylde nogen for at sejle over Atlanterhavet med utilstrækkelig ballastede Fartøjer; thi hvor det er nødvendigt, anskaffes selvfølgelig tør Vægt i Stedet for Vand; men det medfører nogle Ulemper, som burde undgaas; den skal nemlig købes og bekostes ombord, og er der ikke Lejlighed til at kaste den overbord i Søen, maa Omkostningerne ved at blive fri for den betales med Dollars, og de paavirke Udbyttet.

Hvor meget Ballast, Dampskibe behøve, er nærmest en Skønssag; kunde der regnes efter Sejlskibsforholdene, behøvede de saa at sige ingen Ting for Stabilitetens Skyld og kunde endda føre det Pres af Sejl, der i disse

Fartøjer kan disponeres over, og dertil være saa magelige som Lystfartøjer; det kan heller ikke paa Forhaand afgøres, om nogle Procent mere Ballast vil garantere hurtigere Rejser. Det, der kan ventes opnaaet ved at forøge Ballastens Mængde, er navnlig: mindre Slitage paa Materiellet og bedre Fremgang, naar Vinden er imod. Dernæst er det en Selvfølge, at de Skibe, der er mest i Vandet, vil være bedre at manøvrere i Havne og snævre Farvande og derved lettere undgaa Havarier.

Det vilde være et stort Gode, om Dampere ikke behøvede at sejle med mindre end deres halve dead weight, og jo nærmere Ballastmængden kan bringes dertil, desto bedre.

S.

Signaler under Bugsering.

Vi have modtaget følgende:

Fredag d. 6. Jan. mødte jeg i Skagerrak et Dampskib med et andet Dampskib paa Slæb; det var midt om Dagen, det slæbende Skib havde 2 Kugler hejste paa Stortoppen, og det slæbte Skib 2 Kugler under Fokkestag; da røde Lanterner jo om Natten træde i Stedet for Kugler, tænker jeg mig, at disse 2 Skibe om Natten vilde se saaledes ud: det slæbende Skib 2 røde Lanterner paa Stortoppen, almindelig Toplanterne og, da det gør Fart, Sidelanterner; jeg tænker mig nemlig Kuglerne (om Natten Lanternerne) hejste paa Stortoppen for at give Plads til Toplanternen; det slæbte Skib 2 røde Lanterner, og, da det gør Fart, Sidelanterner — en net Sammenstilling af Lys at møde en mørk Nat imellem mange Fiskerbaade og andre Skibe, som der altid er i Nærheden af Skagen, hvor Skibene vel kunne være ved Aftenstid.

Jeg kender intet i Søvejsloven, som hjemler Kuglerne for Skibe, som ere under Kommando, hvortil jeg mener et Dampskib med et andet Skib paa Slæb maa henregnes, naar Søen er rolig og det er godt Vejr, hvilket det var, da Skibene passeredes; men da det jo viser sig, at der er andre, som er af anden Mening, beder jeg om Optagelse af ovenstaaende, og mulig Udtalelse fra Redaktionen eller Kolleger om Sagen.

Ærb.

Th. Thomsen,
Fører af Dpsk. „Primula".

Ifølge Søvejsreglerne er et Dampskib, der bugserer et andet Skib, ikke berettiget til om Dagen at hejse eller vise Kugler eller Signalfigurer. Om Natten skal et saadant Skib, under de givne Forhold, foruden Sidelysene føre to klare, hvide Lys, det ene lodret over det andet og mindst 6 Fod fra hinanden. Lysene skulle være af samme Beskaffenhed som Toplanternen, og det ene af dem føres paa samme Sted, hvor denne skal anbringes. Det bugserede Skib er heller ikke berettiget til om Dagen at hejse Kugler eller Signalfigurer og skal om Natten føre Sidelysene.

Vi dele altsaa ganske den ærede Indsenders Anskuelse om, at de Signaler, de paagældende Skibe have vist, savne Hjemmel i Søvejsreglerne.

Red.

Briggen „Petrines" Forlis.

Vi have modtaget følgende:

Onsdagen d. 24. December 1898 afsejlede Brig Petrine, Kaptajn E. Jensen af Thurø, fra Dysart med Kul til Svendborg; Vinden var gunstig, Skibet tæt og sødygtigt, men allerede næste Dag begyndte Genvordighederne med østlige Storme og høj Sø, som d. 31te slog om til Syd og S.O., der vedvarede i flere Dage, ofte med Karakter af orkanagtig, og drev Skibet Nord efter til 60° N. Br.; dog gik alt godt indtil Torsdag Nat d. 5. Januar, da en Braadsø knuste Baadene, borttog Skansekiædningen og brækkede Støtter. Skibet begav sig, saa at det blev læk, Styrmanden forslaaet under Arbejdet med at fjerne de havarerede Baade, og Matros Simon Eriksen fra Taasinge faldt overbord og druknede, uden at det paa Grund af Mørket og den orkanagtige Storm var muligt at redde ham. Situationen var uhyggelig, men den øvrige kække Besætning arbejdede ufortrødent med at fjerne Resterne af Baadene, tætte Lækager og pumpe uafbrudt, saa at Vandet holdtes nogenlunde ude indtil næste Dags Middag, da det steg fra 1 til $4^1/_2$ Fod i $2^1/_2$ Time; da en Damper var i Sigte, sattes Nødflag for at blive optaget, idet ethvert Haab om at holde Skuden oven Vande maatte betragtes som udelukket.

Vejret var nu bedaget, og den i Sigte værende Damper kom i Nærheden, hvor den i et Par Kabellængders Afstand stoppede en kort Tid og derefter dampede N.V. efter uden at nogen Samtale paa Grund af Afstanden havde fundet Sted, øjensynlig fortsættende sin Rejse uden at tage noget Hensyn til Briggens Besætning, der nu som sidste Middel affyrede Nødskud, som bevirkede, at Damperen vendte tilbage og følgende Samtale fandt Sted mellem de respektive Kaptajner:

Hvad er der i Vejen med Dem?

Vort Skib er synkefærdigt; vil De bugsere os til nærmeste Havn?

Nej! men vil De forlade det, da vil jeg optage Dem.

Ja! men De maa sætte Deres Redningsbaad i Vandet, thi vore Baade ere ødelagte.

Efter meget kort Tids Forløb stod alle 6 Mand reddede paa Damperens Dæk; den viste sig at være Kvarven, Kapt. Kannis, af Bergen, paa Rejse fra Hamburg til Boston i Amerika; efter nogen Forhandling satte den Krus efter den norske Kyst, som var i Sigte.

De Skibbrudne opholdt sig nu en Tid paa Dækket, vaade til Skindet og overladte til sig selv, men paa stillet Forespørgsel af Kaptajn Jensen, om hvor de maatte opholde sig, anvistes denne og Styrmanden Plads i Kogehuset, de øvrige 4 Mand i Styrehuset, ligesom der ligeledes paa Opfordring blev uddelt Kaffe samt senere Aftensmad, for hvilket der blev affordret 9 Kr. i Betaling.

Samme Dags Aften Kl. 10 kom en Lodsbaad fra Tanangers Lodsoldermandskab langs Siden; den blev opfordret til at landsætte 6 reddede danske Sømænd, hvilket fra Lodsbaaden blev besvaret benægtende, men efter Forhandling enedes man om dette imod en Betaling af 80 Kr., som Kaptajn Jensen forpligtede sig til at bebetale, og samme Nat landede de Skibbrudne, endnu vaade og forkomne, i Tananger og bleve indkvarterede hos Lodsoldermanden, hvor god og paaskønnelsesværdig Behandling blev dem til Del, hvorefter de næste Dag rejste til Stavanger, hvor den danske Konsul, Hr. F. Hansen, med stor Beredvillighed arrangerede Logi og Forsyning med Klæder for dem, samt efter aflagt Søforklaring forsynede dem med Rejsepenge, hvorefter de saaledes styrkede rejste til deres Hjem.

Et Assurancespørgsmaal for Marseilles Handelsret.

I Marseilles Havn blev Damperen Afghanistan, der laa til Ankers, paasejlet af Damperen Mitir Argyri, der var ved at gaa ud af Havnen. Ved Retten blev sidst nævnte dømt til at betale til Afghanistan 25,000 Frcs. for Skade og 2,000 Frcs. for Tidstab under Reparationen.

Da Mitir Argyris Rederi henvendte sig til sine Assurandører for at faa erstattet ovennævnte til Afghanistan udredede Beløb, nægtede Assurandørerne at erstatte det, idet de hævdede, at Sammenstødet var foraarsaget, ikke ved Uheld eller Fejl under Sejladsen, men ved en ved Skibet hæftende Fejl.

Af Proceduren fremgik, at Mitir Argyri var blevet bugseret gennem Arenc Broen af to Bugserdampere, hvorefter den med egen Maskine skulde gaa ud af Havnen; da den var paa Højde med Afghanistan, faldt den Bagbord over paa Grund af stærk Kastevind; Roret lagdes Bagbord, men Skibet lystrede ikke Roret, hvorfor Maskinen sloges bak, og et Anker heves ud. Damperen standsedes dog ikke, men ramte Afghanistan midtskibs. Det var Skibets ringe Fart, der gjorde, at det ikke lystrede Roret, og det kom da an paa, om denne ringe Fart skyldtes en Fejl fra Føreren, et Uheld, eller en Fejl ved Skibet.

Føreren hævdede i sin Forklaring, at den langsomme Fart var en Følge af, at der, efter at Bugserbaadene havde kastet los, var gaaet en Revne i en Luftpumpeventil. En saadan Ubetydelighed kunde imidlertid ikke antages at have indvirket paa Farten paa en saa kort Distance af knap 400 Yards fra det Sted, hvor Bugserbaadene gik, og til Afghanistan.

De for Retten fremlagte Dokumenter viste derimod, at den ringe Fart skyldtes Kedlernes daarlige Tilstand. Synsmanden havde erklæret, at Maskinerne ikke vare i den Tilstand, de burde være i; Reparationer, som længe havde været nødvendige, vare ikke udførte, 4 Fyrkanaler trængte til omfattende Reparation.

Maskinernes daarlige Tilstand bekræftedes yderligere ved, at Lloyds Register siden 1896 havde henledet Opmærksomheden paa Kedlernes daarlige Forfatning og truet med at fratage Damperen dens Klasse.

Denne Kedlernes daarlige Tilstand maatte nu erkendes at være en Fejl, der forhindrede Maskinen i at arbejde med normalt Tryk, og en Følge heraf var den ringe Fart, der foraarsagede Sammenstødet. Dette kunde saaledes ikke tilskrives et Uheld eller Fejl ved Navigeringen, men en ved Skibet hæftende Mangel — vice propre — hvilket maatte fritage Assurandørerne for at betale det omtalte Beløb, som Mitir Argyris Rederi havde maattet udrede paa Grund af Sammenstødet.

(Sh. Gaz.)

Forholdene i Kings-Lynn.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! De bedes velvilligst at optage følgende i Deres ærede Blad:

I August Maaned 1898 lastede jeg i St. Petersborg en Ladning Oliekager, bestemt til Kjøbenhavn for Ordre. Ved Ankomsten til Kjøbenhavns Red, erholdt jeg Ordre at fortsætte til Kings-Lynn. Certepartiet var et af de almindelige Petersborg-Certepartier og var der indført 6 Dage, Vejret tilladende, til Lastning og 7 lignende Dage til Losning, samt tillige at Skibet kun kunde sendes „to a good and safe port on the eastcoast of England and Scotland, or so near thereunto as she may safely get and there deliver" o. s. v. Torsdag d. 6. Oktober ankom jeg i Kings-Lynns Havn og fik Ordre til at losse i Havnen ved Byens Kaj og fortøjede Skibet i Bøjerne efter Lodsens Anvisning. Skibet blev indklareret samme Dag og meldt klar til Losning.

Grundet paa Niptid kunde Skibet imidlertid ikke flyde paa Købmandens Ankerplads før d. 12te, og som Følge heraf blev Skibet ikke udlosset før d. 22de, da Losningen først kunde paabegyndes d. 13de.

Jeg fordrede nu Liggedagspenge for 7 Dage à 3 £ pr. Dag = 21 £, hvilket Købmanden nægtede at betale, hvorfor jeg indgik i Dokken og oplagde ca. 8 Tons af Ladningen for Dækning af nævnte Fordring. Efter Mæglerens Udsagn har det altid været Kutyme i Kings-Lynn at regne Liggedagene fra Dagen efter Skibets Indklarering og at Købmanden almindelig, naar Skibet var nippet nogle Dage, satte større Kraft paa at faa Skibet udlosset til sin Tid, hvilket ogsaa faktisk viste sig i de samme Dage, da en anden lignende Skonnert lossede til en anden Købmand, som satte mere Kraft paa for at faa Skibet udlosset til sin Tid, beregnet fra Ankomsten.

Jeg anlagde nu gennem Nordisk Skibsreder-Forening Sag mod Købmanden, d'Hrr. Cubitt & Chatterton i Kings-Lynn, og efter forskellige afhørte Vidner, som alle selvfølgelig var Folk, der var stærkt interesserede i at faa den Kutyme udryddet, faldt der d. 12. Januar i Aar Dom i Sagen, som frikendte Købmanden for Betaling.

Min Mægler, Mrrs. James Bowker & Co., som saa kraftig tilraadede mig at anlægge Sag, trak sig tilbage, da Sagen kom for; formodentlig var han bange for sin Eksistens. Efter det foreliggende er der jo kun tilbage for Skibsførerne ved Sammenhold at faa indført i Certepartiet ved Fragtslutning i St. Petersborg en Klausul, f. Eks. lydende: „if ship ordered to Kings-Lynn liedays to count 24 hours after arrival" eller ogsaa „alwoys afloat", da den nuværende Kutyme i Kings-Lynn altsaa kan foraarsage et Skib af lignende Størrelse et Ophold af 17—18 Dage før det bliver udlosset.

Takkende for Optagelsen tegner jeg

Ærbødigst

H. L. Nielsen,

Fører af Sk. „Skirner" af Troense.

Literatur.

Tidsskrift for Søvæsen udkommer fra 1. Januar hver Maaned; det tilsigtes hermed at bringe et righoldigere Stof, der kan have Interesse baade for Koffardi- og Orlogsmarinen. I Januar Hæftet er paabegyndt en Artikel om den danske Stats Panserskibe, ledsaget af Afbildninger af Skibene; Teksten er ret populær og kan have Interesse for Skibsførere eller Styrmænd, der som Reserveløjtnanter eller paa anden Maade have været knyttede til Orlogsmarinen. Af andre Artikler kan nævnes én om Beregning af et Skibs Hastighed og af den indicerede Hestekraft samt Meddelelser fra Krigsaaret 1848 af Kaptajn O. Lütken, der blandt andet fortæller om den Offervillighed, der greb alle ved Oprørets Udbrud; saaledes omtales, at flere Skibsførere tilbød Regeringen deres Fartøjer gratis, og at der i Kjøbenhavn dannedes en Komite med saa kendte Navne som P. A. Halkier, C. A. Broberg og Puggaard og med det Formaal at anskaffe Dampskibe for frivillige Bidrag, og som allerede i Marts 1848 kunde stille Dampskibet Valdemar, der købtes i Gøteborg for 60,000 Rdl., til Landets Disposition. Staten fik fri Raadighed

over det, saa længe Krigen varede, uden noget Ansvar med Hensyn til Erstatning for Skibets Forringelse i Værdi eller for dets mulige totale Tab.

Aarbog for den danske Fiskerflaade. 6te Aargang, 1899. (Fr. Christtreus Forlag). Denne nyttige Haandbog er udkommen med sit sædvanlige omfattende Indhold. Vi nævne Oplysninger til Vejledning ved Sejladsen i vore Farvande, Fortegnelser over Fyr og Faresignal-Stationer, Registre over Fiskerfartøjer, Uddrag af Love og Anordninger m. m. Haandbogen kan paa det bedste anbefales til alle, der ere knyttede til vore Fiskerier.

Fragtmarkedet.

Den sidste Uge har havt et beskedent Præg bredt over alle Brancher naar undtages River Plate. Her hjemme mod Nord savne vi Kulden, og det kniber med at bringe noget ud af Kulfragterne. Tonnagen, der udbydes, er stor, og selv om en betydelig Del har søgt ned i Middelhavet, har vi dog flere Baade end Laster netop i dette Øjeblik. Raten kan vel sættes til 5/ Firth of Forth Kjøbenhavn for ca. 2,000 Tons Baade og til 5/9 à 6/ for mindre Baade til Provinserne. Forøvrigt noterer vi Firth of Forth Libau 5/6, Stettin 5/3. Til Middelhavet noteres Methil Algier 7/3, Venedig eller Triest 11/. Fra Newcastle noteres Konstantinopel 9/, Genua 8/6, Alexandria 9/, Port Said 9/1, Civita Vecchia 9/ à 9/3. Barcelona 9/3. Til Kjøbenhavn er Raten 4/9 og andre Pladser i vanligt Forhold. Kulbefragtningerne til Middelhavet have som omtalt været langt talrigere end her hjem efter, og man vil nu faa et stort Arbejde med at bjærge Tonnagen hjem igen.

Sortehavet er desværre mat, selv om man sporer et livligere Temperament for aldeles prompt Tonnage. Vi noterer Odessa L. H. A. R. 4,500 Tons d. w. 9/6. Nicolaieff B/D—L. H. A. R. 3,500 Tons 10/6. Komplettering i Odessa eller Theodosia 9/. Hamburg 6 d ekstra. Odessa Marseilles og/eller Cette 1,600 Tons $10^1/_2$ Frcs. n. D. W. C. Middelhavet og Ertspladserne have havt et stort Arbejde og en livlig Befragtningsforretning. Sicilien Portland 3,000 Tons 1/25 Februar Alexandria 9/6, Bristol Kanalen Almeria Newport 2,600 Tons prompt 7/3.

River Plate har som omtalt havt en livlig Forretning, og de Baade, der have udbudt sig, have hurtigt fundet Beskæftigelse. Vi noterer San Lorenzo L. H. A. R. Dunkirk via Deptford 3,800 Tons 1/30 April £ 4,700. San Lorenzo Bayonne 2,600 Tons 1/25 April 25/. Buenos Aires Antwerpen April 19/ Berth. Pr. April Maj noteres 23/ fra San Lorenzo, andre Pladser paa Floden i vanligt Forhold. Naar blot Ekspeditionen vilde blive bedre, var her en god Forretning i Forbindelse med Udfragterne, der vel kan sættes til Cardiff Buenos Aires 11/6 à 11/9. Fra Leith til Rio betales 13/9.

Det nordamerikanske Marked har som meddelt været noget mat og Befragtningernes Antal kan tælles; fra Northern range er Raten til C. f. O. omtrent $3/4^1/_2$, til Danmark er betalt for mindre Baad 3/9 én Havn, $3/10^1/_2$ to Havne. Der søges Damper Baltimore eller Filadelfia Bayonne $3/7^1/_2$. New York Lissabon 3/6, Baltimore til Bergen, Moss eller Christiania $3/7^1/_2$. Fosfat giver Tampa Japan 36/, Stettin 20/, Genua 20/. Fernandina Rotterdam 17, Charlotte Harbour Dublin eller Glasgow 17/6 à 18/. Pensacola Genua 18/. Bomuld giver New Orleans Barcelona 47/6 à 48/9 pr. prompt. Wilmington eller Savannah til Liverpool eller Kontinentet 32/6. Træfragterne give Montreal Manchester 42/6. Pensacola U. K. eller Kontinent 115/. Pensacola Alexandria 120/. Af udgaaende Fragter kan noteres Sicilien States 21/ à 22/. Frugt. Man venter en større amerikansk Forretning i Marts, saa Rederne kan sikkert godt holde igen med den ikke for prompte Tonnage.

Vort hjemlige Marked. Her er nu indtraadt en Stilhed i Fragtmarkedet, og her ligger flere Skibe, som forgæves have ventet paa Laster. Der er betalt 15 Øre for Majs til Stege, Stubbekjøbing og Nykjøbing Sj. Man venter en Damper til Nyborg, hvorfra flere Laster skulle aftages, og derfor har Nyborg ført en Del Tonnage til sig fra Kjøbenhavn. I Aarhus har der ligeledes været stor Efterspørgsel efter smaa Skibe som Lægtere for store Baade. Fra Helsingborg er et større Parti Ler sluttet til 20 Øre pr. 100 Pd., Destinationen bliver Aalborg. Et større Parti Hvede sluttedes her til Malmø til 11 Øre.

Generalforsamlinger.

Søassurance-Foreningen „Marstal"

har afholdt Generalforsamling. Kassereren, Mægler Albert E. Boye udtalte, at det sidste Aar ingenlunde har været af de sletteste. Der har ikke været et eneste totalt Forlis. Der er indvundet $1^1/_2$ pCt. siden sidste Aars Regnskab forelaa.

Der forelaa følgende Forslag:

1) Skibsfører P. Petersen, Skib „Nielsine", stiller Forslag om at optage Skibe i Foreningen indtil 55 Brutto Registertons. Hidtil har Maksimum været 50 Brutto. Ved Afstemningen forkastedes Forslaget med 39 St. mod 13.

2) Skibsførerne H. Schmidt og E. Schultz stiller Forslag om, at der for ethvert optakseret Beløb af Foreningens Skibe tilsvares Kassen 1 Procent Rente for det henstaaende Indskud paa Aktieretten.

Ved Afstemningen vedtoges Forslaget med 52 Stemmer mod 3.

3) Ligeledes stiller H. Schmidt og E. Schultz Forslag om, at der fremtidig af den Aktieret, der fremkommer i Foreningen efter 8. Januar 1899 i Stedet for 2 pCt. kun afkortes Aktieejeren 1 pCt.

Vedtoges enstemmig.

4) Joh. Albertsen stiller Forslag om, at Sommerpræmien for Besejlingen af russiske, finske og svenske Havne Nord for Gotland nedsættes fra $^3/_4$ til $^1/_2$ pCt.

Skibsfører Petersen („Nielsine"): Jeg synes, at det er urigtigt at nedsætte Sommerpræmien for denne Sejlads, da de paagældende Skibe have forholdsvis større Fragter.

Ved Afstemningen vedtoges Forslaget med 35 Stemmer imod 19.

Derpaa sattes et af Bestyrelsen fremsat, saalydende Forslag under Afstemning:

Hvert 3. Aar skulle de inden 8. Januar hjemkomne Skibe omtakseres. De Skibe, som ikke ere hjemkomne, skulle af begge Kommissioner omtakseres, og skal saadanne Skibe være tilfredse med den Taksation, der saaledes træffes.

Vedtoges enstemmig.

Det vedtoges at stille det halve Reservefonds Beholdning til Disposition ved eventuelle Havarier for Aaret 1899.

Der foretoges Valg af et Bestyrelsesmedlem i Stedet for Birkholm, der ønskede at fratræde. Valgt blev Chr. Raahauge med 19 St. Derefter havde Tofte 17 og Simonsen 10 St.

Rs. Rasmussen afgik efter Tur af Taksationskommissionen. Valgt blev Jens Hansen („Ebenezer") med 21 St. Derefter havde Jens Christensen 16 og J. Rasmussen 10 St.

Revisorerne genvalgtes.

Forslag om at uddele 1½ pCt. i Dividende vedtoges enstemmigt.

Af det af Kassereren aflagte Regnskab nævnes følgende paa Indtægtssiden: Kassebeholdningen fra forrige Aar 4,841 Kr. 54 Øre, indkommet fra Det forenede Dampskibsselskab 2,265 Kr. 23 Øre, P. Kock tilbagebetalt 200 Kr., Bager Jørgensen indfriet en Obligation 600 Kr. Af de virkelige Indtægter anføre vi: I Indskud er indbetalt 1,380 Kr., som i Forbindelse med diverse indbetalte Præmier ialt udgør 6,607 Kr., hertil kommer Renter 375 Kr. Kassens hele Indtægt andrager ialt 14,108 Kr.

Paa Udgiftssiden: Udbetalt Dividende 5,150 Kr., Havariudgifter 1,650 Kr. samt diverse Udgifter 196 Kr. Kassebeholdning ved Aarets Slutning 5,598 Kr.

Ifølge den opgjorte Status ejer Kassen for Øjeblikket 41,752 Kr. 44 Øre. Dog fragaar for nogle Smaahavarier 653 Kr. 11 Øre, saaledes at Kassens virkelige Formue bliver 41,099 Kr. 33 Øre.

I Foreningen var der ved Aarets Begyndelse indtegnet 79 Interessenter med 79 Skibe til et Forsikringsbeløb af 304,200 Kr. Der er i Aarets Løb udgaaet 2 Skibe. Ialt er der forefaldet 8 Havarier. (Ærø Avis.)

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe holdt i Mandags ordinær Generalforsamling her i Byen.

Formanden, Kapt. Chr. Jensen, Kjøbenhavn, bød Velkommen og udtalte Ønsket om et lykkeligt Aar for Medlemmerne. Det var beklageligt, at Interessen for Foreningen blandt de mindre Skibsredere ikke var større, men det maatte opfordre os andre til at sætte Ryg mod Ryg for at fremme vor Sag.

Skibsmægler Nicolajsen, Aarhus, valgtes til Dirigent.

Afdelingens Sekretær, Mægler Albert E. Bøye, Marstal, fremlagde Regnskabet, der balancerede med Kr. 2,255.71. Indtægterne bestod i Kontingentet fra de forskellige Kredsafdelinger. Af Udgifterne nævnes Kr. 1,152 i Afgift til Hovedforeningen, 300 Kr. i Lønning til Sekretæren, til Rejseudgifter Kr. 224.16. Kassebeholdningen er Kr. 433.16. I Restancer udestaar Kr. 149.56, der næppe indkomme.

Taleren afgav derefter Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar. Gennem Hovedforeningen havde man andraget om bedre Belysning af Indløbet til Bøgestrømmen og af Læsø Rev, og Ministeriet havde stillet sig imødekommende overfor disse Krav. Ligeledes havde man andraget om Lettelser ved Passage af Limfjordsbroerne; Sagen var ikke ordnet endnu, men det maatte haabes, at man imødekom os ved at stationere en Damper til Slæbning gennem Broerne. Man havde fremdeles klaget over Forseglingsforholdene i Frihavnen, men foreløbig uden Resultat; imidlertid vil man nu gennem Rigsdagen søge at faa en Ordning; det var ubilligt at forlange, at Skibene skulle stoppe op ved Brohovedet for at forsegles. Der var gjort Forsøg paa at faa ændret Klausulen om Sejlskibstørn i Certepartierne for Skibe, der laste Cement fra Cementfabrikerne, men der lader sig her intet gøre; Fabriken ved Aalborg har dog erklæret ikke at ville modtage flere Skibe, end der kan ekspederes, og det bliver saa Skibenes Sag, om de ville vente eller ikke. Vi har ført indgaaende Forhandlinger om Losning af Sækkegods, særlig med de jydske Handelsforeninger; et Udvalg, hvori Taleren havde Sæde, har arbejdet paa at faa fastsat ensartede Regler for de forskellige Havne. Man er enig om, at Købmanden skal fylde i Sækkene, naar Skipperen lader dem holde op. Med Hensyn til Hejsningen af Sækkene havde Taleren intet Mandat; herom maatte Generalforsamlingen i Dag tage Bestemmelse. Taleren oplæste et Responsum, man havde afæsket Grosserer-Societetet, gaaende ud paa, at ved Skibets Side forstaas dets Ræling. Om kort Tid vil man antagelig være naaet til et Resultat i denne Sag. Et Spørgsmaal om en gensidig Assurance vilde blive behandlet i Dag. Man havde udsendt de i Fjor vedtagne Fragttakster, men dette havde nærmest gjort Skade. Vi bør søge Støtte hos Mæglerne, og disse bør i højere Grad tage sig af vore Interesser. Vi savne desværre Midler til at agitere for vor Forening; det er sørgeligt, at der blandt de danske Skippere ikke er større Interesse for vor Sag. Hovedforeningen, Dansk Sejlskibsrederi-Forening, har været os en fortrinlig Støtte; den har varetaget vore Interesser paa den smukkeste og bedste Maade. Taleren omtalte et fra Skibshandler O. C. Petersen, Præstø, indkommet Forslag om Oprettelse af en Pensionskasse for Søfolk; enhver Sømand burde betale til en saadan Kasse og Staten yde sit Bidrag. Sluttelig omtaltes et i Svendborg af Handelsforeningen vedtaget Havnereglement, der dog ikke havde Betydning for os, fordi der i Certepartierne ikke henvises til Reglementet, men til Søloven.

Der forhandledes derefter følgende Spørgsmaal:

Losning af Sækkegods. Der vedtoges en Resolution om, at man bestemt holdt sig til Sølovens § 136.

Pension for Søfolk. Det overdroges Bestyrelsen at fremme denne Sag.

Forslag om Oprettelse af en gensidig Søassurance-Forening for mindre Skibe.

Mægler Bøje gjorde opmærksom paa, at man ønskede Statens Støtte til en saadan Assurance, men at Staten saa ogsaa vilde kontrollere den. Han foreslog, at man lod et Udvalg behandle Sagen.

Kapt. Petersen, Kolding: Assurancen bør kun være for Skibe indtil 60 Tons, og den bør have Statens Støtte.

Kapt. Kofoed, Rønne: Vi bør gøre et Forsøg paa at faa denne Sag gennemført, og naar vi selv rejse den og formulere Forslag, vil den ikke blive uden Støtte i Rigsdagen. Men Foreningen bør være for alle Sejlskibe; det nytter ikke at søge Planen delvis gennemført.

Kapt. P. Hansen, Faxe: Skibene maa klassificeres, og Foreningen bør derefter omfatte dem alle.

Kapt. Larsen, Vordingborg: Der mangler mange Steder i Landet Assurance-Foreninger. For Øerne har vi Assurancen paa Bogø, men vi gaa i den kun til 50 Tons. De kjøbenhavnske Selskaber er for dyre, saa vi mangler en Assurance med en rimelig Præmie for Skibe over 50 Tons. Større og mindre Skibe kan ikke gaa sammen.

Efter fortsat Diskussion besluttedes det at nedsætte et Udvalg til Sagens videre Behandling. Det kom til at bestaa af Kaptajnerne P. Petersen, Kolding, Kofoed, Rønne, Th. Nielsen, Svendborg, P. Hansen, Faxe, Mogensen, Nexø, Chr. Jensen, Kjøbenhavn, Larsen, Vordingborg, Christiansen, Odense, og Christensen, Aarhus.

Det overdroges Bestyrelsen at forhandle med Hovedforeningen om at aabne Adgang til Foreningen for Førere af Smaafartøjer paa 6—14 Reg.-Tons for en modereret Betaling mod at de ikke fik Medlemsbladet.

Efter en kort Diskussion om Toldforseglingen i Frihavnen, overdroges det Bestyrelsen at søge Sagen fremmet gennem Rigsdagen.

Mægler Bøje beklagede, at man ikke havde taget Hensyn til Afdelingens Fragttakster. Det er navnlig fordi Mæglerne gennemgaaende ikke ere Skipperens Venner. Mægleren bør ikke have Lov til at trykke Fragten ned til 20 Øre, naar Købmanden vil gaa ind paa 25 Øre.

Kapt. Chr. Jensen: Det er ret almindeligt, at Fragten trykkes ned paa denne Maade, hvorpaa Taleren nævnede Eksempler. Mæglerne er Købmandsmæglere, ikke Skibsmæglere.

Mægler Nicolaisen: Man maa dog ikke forlange for meget af Mæglerne. Skibsførerne gøre jævnlig dette, navnlig naar de vil have Mægleren til at tage sig af deres juridiske Anliggender.

Kapt. M. Nielsen, Aarhus: I Aarhus har vi holdt os til én Mægler og har staaet os ved det; det samme burde gøres i Kjøbenhavn og andre Steder.

Nicolaisen: Skibsførerne forstaa godt at finde de Mæglere, der behandle dem godt. Det vil ikke være heldigt kun at have én Mægler paa de forskellige Pladser; man bør lade Konkurrencen være fri.

Formanden fremdrog derefter forskellige Spørgsmaal, som der burde arbejdes for, saaledes vor Repræsentation i Rigsdagen, en Reform af Krydstoldvæsenet, Pensionssagen

m. m. Han opfordrede derefter til at agitere for Foreningens Fremgang og fremdrog Eksempler paa den Betydning, den har havt for de enkelte Medlemmer. Der burde vælges flere Kredsformænd.

Efter Forslag af Kapt. Kofoed, Rønne, overdrages det Bestyrelsen at undersøge Frihavnsselskabets Berettigelse til at afkræve Skibene en Afgift til Ulykkesforsikring af de Folk, der antages til Arbejde ombord i dem, samt at arbejde for en sikker Ankerplads paa Kjøbenhavns Indrered.

Til Formand for 1899 genvalgtes enstemmigt Kapt. Chr. Jensen. Der bragtes ham og Bestyrelsen en Tak for det forløbne Aars Virksomhed.

Marstal nye Sømandskasse

har afholdt ekstraordinær Generalforsamling. Der forelaa Forslag fra Bestyrelsen om at anbringe 10 à 12,000 Kr. af Foreningens Midler i 3 à 4 Skibsparter. Forslaget motiveredes og anbefaledes af d'Hrr. H. Carlsen, J. Carlsen og H. A. Svane, hvorimod Mægler Albert E. Bøye fraraadede dets Vedtagelse, fordi han ikke ansaa den foreslaaede Anbringelsesmaade for tilstrækkelig betryggende. Efter yderlige Diskussion vedtoges Forslaget med 35 St. mod 15; en Del undlod at stemme. Til et Udvalg, der sammen med Bystyrelsen skal ordne Sagen, valgtes R. J. Albertsen, Jens Carlsen, Fr. Jørgensen, R. R. Levinsen, Alb. Herm. Rasmussen og H. M. Seier.

Dansk Forening for international Søret

har afholdt konstituerende Generalforsamling. Kammeradvokat Hindenburg gjorde Rede for Foreningens Opgaver, som vi nærmere have omtalt i Bladet for 5. ds., og forelagde Forslag til Vedtægter, der vedtoges. Til Bestyrelse valgtes Kammeradvokat Hindenburg, Kommandør N. Jacobsen, Professor V. Bentzon, Bureauchef Schneider og Grosserer Ad. Carl.

Dragør Skibsfører- og Skibsreder-Forening

har afholdt aarlig Generalforsamling. Viceformanden, Kaptajn Bacher, ledede Mødet. Regnskabet, der var fremlagt til Gennemsyn, godkendtes: Kassereren, pens. Lods Theis, meddelte, at Medlemsantallet var 123, deraf 71 ordinære; af de 52 ekstraordinære Medlemmer vare 22 udenbys og 9 fra Udlandet. Enkekassen havde en Beholdning af 13,646 Kr. 17 Enker havde i det forløbne Aar faaet Pension. To Medlemmer, Skibsførerne C. H. Palm og P. Th. Schmidt, vare afgaaede ved Døden. De efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlemmer, Formanden, Kaptajn C. J. Borg, Kassereren, pens. Lods J. Theis, A. Petersen og Revisor, pens. Lods C. Petersen, genvalgtes.

Personalia.

Den 25. Januar afgik Kaptajn R. Johansen, Fører af Det forenede Dampskibsselskabs Dampskib „Sct. Knud", ved Døden i en Alder af 68 Aar. Den Afdøde, som først i en fremrykket Alder indtraadte i Selskabets Tjeneste, vil fra Tidsrummet 1880—93 være kendt af de Rejsende i Dampskibet „Zampa", i hvilket Skib han under afdøde Kaptajn Lyngbyes Kommando først beklædte Posten som 2den og senere som 1ste Styrmand. 1893 forfremmedes Johansen til Fører af „Saxo", hvorefter han senere forflyttedes til „Hebe" og „Avanti". I 1898 overtog han „Sct. Knud".

Han var en sjælden rettænkende og pligtopfyldende Mand, som var skattet saavel af Over- som Underordnede samt af det store Publikum, med hvilket han i sin Stilling som Skibsfører kom i Berøring.

1ste Styrmand Johan Petersen er afgaaet som syg fra Dampskibet Dan under dettes Ophold i Libau og indlagt paa Hospitalet dersteds.

Spørgsmaal og Svar.

Den ærede Redaktion bedes velvillig i først udkommende Søfartstidende besvare følgende Spørgsmaal:

I Sølovens § 11 staar:

Til Erhvervelse af Bevis som Styrmand udkræves:

a) at Vedkommende har bestaaet den almindelige Styrmandseksamen og efter sit fyldte 14de Aar har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste i mindst 5 Aar, hvoraf mindst 2 Aar i søgaaende Sejlskib og deraf mindst 1 Aar som Matros.

Der spørges:

Er et Sejlskib, som sejler paa Pladser østen for Linien Lindesnæs-Texel og sønden for 58de Bredegrad i Østersøen (indskrænket Fart) henregnet til søgaaende Sejlskib, eller hvad forstaaes ved Udtrykket søgaaende Sejlskib.

En Matros.

Svar: Et Sejlskib, der sejler i indskrænket Fart, er „søgaaende", og de fornødne Betingelser for at faa Bevis som Styrmand kan altsaa erholdes ved Sejlads med et saadant. Ved søgaaende Skib maa i denne Forbindelse formentlig forstaas et Skib, der sejler udenfor Sætteskipperfart.

Fra Sø og Land.

Ifølge Beretning til Udenrigsministeriet fra det kgl. Generalkonsulat i Rio de Janeiro er det af Sundhedshensyn fra den 9. d. M. og indtil videre blevet forbudt Handelsskibe at lægge til ved nævnte Bys Kajer og Broer samt at ligge nærmere end 300 Meter fra Land.

„Bombebøssen". En ældre forh. bekendt Skibsfører, der paa Grund af Svaghed har maattet opgive at virke i Skibsfarten, havde if. Nattd. den smukke Tanke at give Sømandsstiftelsen „Bombebøssen"s c. 55 Beboere et Festmaaltid Nytaarsaften. Efter Giverens Bestemmelse var Traktementet røget Skinke med Grønlangkaal m. m., Æbelskiver og Punsch. Med Taknemmelighed blev den gamle Kaptajn mindet, og med Glæde har han selv vist tænkt paa, at han skaffede disse mange hæderlige gamle Havets Veteraner en glad og hyggelig Aften. De ere jo Alle i ringere eller højere Grad paa Livets Skyggeside: en lille Fest er en opfriskende Begivenhed i deres ellers ret ensformige Tilværelse.

Vi have modtaget følgende:

Anlægsbroerne i Limfjorden. Ifølge Referat af Aalborg Byraadsmøde i Bladene af 17. ds. synes det at være Meningen, at vi endnu skulle have en Udskibningsbro i den snævreste Del af Limfjorden ned efter Cementfabrikken. Det synes at være paa Tide at gøre Autoriteterne opmærksomme paa den Fare, som krydsende Skibe i det meget snævre Farvand her ere udsatte for; næppe er en Vending gjort, saa vende igen, hvorved baade de og de ved Udskibningsbroerne liggende Skibe ville være meget udsatte for Kollision, mindre med et Brohoved, mere med to, men for meget med tre Brohoveder med ladende Skibe, som alle da udgøre en Fare i det endnu snævrere blevne Farvand. Spørg kun Lodserne og Skibsførerne, som krydse i denne Snævring, de ville vist bekræfte dette.

Den forventede Fordel med at faa flere Skibe bort med Kridt er vistnok mere indbildt end virkelig, da der alt findes 3 Firmaer, som udføre Kridt til de faa — 3—4 — Pladser, som modtage, og kunne de vist tilfredsstille det ledige Skibsrum.

En ældre Skibsfører.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 5. Trækning begynder Onsdag den 8. Februar. Der fordeles gennem alle 6 Trækninger ialt 52.000 Gevinster, hvorom for 5. Trækning Vedkommende henvises til omstaaende Bekendtgørelse. Opmærksomheden henledes paa, at enhver, som i 5. Trækning deltager i Spillet, derved er hverver sig Ret til at erholde sin Lodseddel fornyet til 6. Trækning, hvori fordeles 20,500 Gevinster til Værdi 285,307 Kr., alene mod Betaling af Fornyelsesprisen til denne Trækning, medens derimod den, der først indtræder i Spillet til 6. Trækning, maa betale Indskudssummen baade til 5. og 6. Trækning m. m. For nye Spillere er det derfor særdeles fordelagtigt nu til 5. Trækning at indtræde i Spillet.

Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Nybygninger, Køb og Salg.

Paa Flensborg Skibsbygning-Selskabs Værft er forr. Lørdag Dampskibet Gertrud, bygget til et Dampskibsselskab i Stettin, løbet af Stablen. Det har følgende Dimensioner: 208′ × 29′ × 14′ 8″. — Samme Dag lagdes Kølen til en Lægter paa 500 Tons, der bygges efter Selvtrimmer-Systemet for kjøbenhavnsk Regning.

Gazellen, Sk. af Nykjøbing M., 66 Tons, er af Kapt. H. Rasmussen solgt til Sverrig for 7,000 Kr.

Laura, Kutter af Kjøbenhavn, 67 Tons, er af Kapt. Chr Jensen solgt til Malmø for 5,100 Kr.

„Sh. Gaz. meddeler, at forinden Oceanic løb af Stablen i Belfast, har et med White-Star-Linien konkurrerende transatlantisk Selskab bestilt en Damper, der i Størrelse endog vil overgaa den kolossale nye White-Star-Damper. Nærmere Oplysninger kan endnu ikke gives, men Planen skal være fastslaaet i sine Detailler og Kontrakten ventes udfærdiget i Løbet af de nærmeste Maaneder. De sidste Aars Erfaringer have uimodsigelig vist, at de største Dampere i visse Ruter ere de mest fordelagtige, hvad enten de sejle med Passagerer eller Last, men det er lige saa sikkert, at de stigende Fordringer om saadanne Kæmpeskibe maa nødvendiggøre en tilsvarende Udvidelse af Dokkerne.

Faders Minde, Sk. af Marstal, er af Rederiet, H. C. Christensen, solgt til Sverrig for 15,000 Kr.

Johanne, Sk. af Marstal, 178 Netto Reg.-Tons, er af Rederiet solgt til Kapt. M. Nielsen, Brantevik, for 7,800 Kr.

Tjalfe, Jagt af Kjerteminde, 26_{45} Reg.-Tons, er af Skibsfører Chr. Andersen solgt til Skibsfører P. Jessen af Nyborg for 3,800 Kr.

Prøvetur er foretaget med det tysk-australske Dampskibsselskabs nye Damper Varzin, bygget paa Flensborg Skibsværft. Skibets Dimensioner ere: 403′ 8″ × 47′ 8″ × 31′ eng.

Skonnert Otto af Marstal, 110 Br. Tons, er af Rederiet solgt til Kapt. P. Hansen m. Fl.

Sophie Magdalene, Galease af Marstal, er efter Forlydende i „Ærø Avis“ solgt til Bornholm for 6,000 Kr.

Ugens Havarier.

Gudrun, Skonnert af Island, er d. 23. f. M. paa Rejsen fra Hjemstedet til Barcelona med Klipfisk indkommet til Moville med sønderrevne Sejl.

Nordhvalen, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 26. f. M. indkommet til Queenstown med Maskinskade.

Arkansas, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, indkom til Queenstown med Skade, har nu fuldendt sin Reparation og har d. 27. f. M. fortsat Rejsen til Philadelphia.

Dania, Barkskib af Fanø, der, som meddelt, d. 16. Januar prajedes med knækket Ror af Dpsk. Hispania, er d. 28. Januar indbragt til Queenstown af Dpsk. Ironking. Dania har mistet Roret og er læk; den har i 51 Dage været under svære Forhold paa Atlanterhavet, og Mandskabet var meget udmattet. (Dpsk. Minto. der ankom til Liverpool 25. Januar, har ogsaa forsøgt at slæbe Dania, men maatte opgive det.)

Chance, 3/m Skonnert af Christianssand, har d. 29. Januar paa Helsingørs Red paasejlet russisk Skonnert Molodez, der mistede Spryd og Klyverbom ved Sammenstødet. Chance fik nogen ovenbords Skade. Molodez er indkommet til Helsingør.

Concurrent, Dpsk. af Flensborg, fik d. 24. Januar ved at fortøje i Frederikshavn en Trosse i Skruen, der først kan fjernes, naar Skibet er udlosset.

Rita, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 26. Januar paa Rejsen fra Burntisland til Grenaa med Kul i tæt Taage paa Grund ved Fornæs. Flot, efter at en Del af Lasten var losset, og indbragt til Grenaa.

Frigga, Skonnertbrig af Odense, er d. 23. Januar indløbet til Soon med Skade og maa reparere. Skibet, der var paa Rejsen fra Hjemstedet til England i Ballast, har havt haardt Vejr paa Rejsen.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling.***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, atg. fra Dartmouth 28. Jan., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Reval 27. Jan., best. til Riga. — Antwerpen, Holm, afgik fra New York 14. Jan., bestemt til Christiania. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Newcastle 25. Jan., bestemt til Livorno. — Dagmar, Gade, afgik fra Reval 30. Jan., bestemt til Kbhvn. — Douro, Ørum, ankom til Oporto 15. Jan., bestemt til Lissabon. — Georgios I, Kihl, afgik fra Riga 29. Jan., bestemt til Rotterdam. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Reval 31. Jan., bestemt til Riga. — Kiew, Rabe, afgik fra Kønigsberg 27. Jan., bestemt til Nantes. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 27. Jan., bestemt til Stettin. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Thomas 30. Jan., best. til Boston. — Louisiana, Jensen, afgik fra Newcastle 28. Jan., best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Hansen, ankom til Helsingør (Dok) 24. Jan., bestemt til Boston. — Nicolai II., Michelsen, ankom til New York 30. Jan., bestemt til Christiania. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Dartmouth 28. Jan., bestemt til Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, ankom til Liverpool 25. Jan., bestemt til Reval. — Tejo, Borries, ankom til Kbhvn. 26. Jan., bestemt til Hangø. — Tomsk, Andersen, afg. fra Dunkirk 30. Jan., best. til Antwerpen. — Xenia, Thidemann, ankom til Reval 29. Jan., bestemt til Neufahrwasser. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Queenstown 27. Jan., best. til Philadelphia. — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn. 10. Jan., bestemt til Philadelphia. — Kentucky, Caroc, afgik fra Philadelphia 28. Jan., bestemt til Galveston. — Hekla, Thomsen, ankom til Kbhvn. 28. Jan., bestemt til Swinemünde. — Island, Skjødt, afg. fra New York 21. Jan., best. til Christianssand. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 28. Jan., bestemt til New York. — Thingvalla, Laub, ankom til New York 28. Jan., bestemt til Christianssand. — Arno, Strubberg, afg. fra Genua 30. Jan., bestemt til Messina.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Kbhvn 26. Jan., best. til Stettin. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 29. Jan., bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Claussen-Kaas, afgik fra Kbhvn. 28. Jan., bestemt til Antwerpen. — Christian IX, Mollerup, afgik fra London 29. Jan., best. til Hamburg. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Throndhjem 28. Jan., bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bloch, afgik fra Kbhvn. 29. Jan., bestemt til London. — Frederik, Brabrand, ankom til Kbhvn. 26. Jan., bestemt til Pillau. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Riga. 27. Jan., bestemt til Libau. — Kasan, Thomsen, ankom til Libau 24. Jan., bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 20. Jan., bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, ankom til Hull 30. Jan., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, afgik fra Antwerpen 29. Jan., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, ankom til Libau 29. Jan., bestemt til Ghent og Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Riga 29. Jan., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ank. til Kbhvn. 30. Jan., best. til London. — Perm, Christensen, ankom til London 30. Jan., bestemt til Kbhvn. — Pregel, Ørsted, pass. Holtenau 29. Jan., bestemt til

Ghent. — Thyra, Ryder, ankom til Hull 28. Jan., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, ankom til Hull 26. Jan., best. til Kbhvn. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 24. Jan., bestemt til Manchester. — Vesta, Corfitzon, ankom til Libau 30. Jan., bestemt til London. — Maja, Lorentzen, ankom til Kbhvn. 30. Jan., bestemt til Danzig. — Ella, Lunge, ankom til Danzig 27. Jan., bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, Buhr, afgik fra Leith 24. Jan., best. til Færøerne.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 1. Febr., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 2. Febr., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 2. Febr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 31. Jan., bestemt til Odense. — Kronen, Wiberg, afgik fra Newcastle 31. Jan., bestemt til Frederikshavn. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 31. Jan., best. til Odense. — Storebelt, Bay, afgik fra Nakskov 1. Febr., best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 1. Febr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Novorossisk 29. Jan., bestemt til Gibraltar. — Frode, Wrisberg, afgik fra Kjøbenhavn 29. Jan., bestemt til Newcastle. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra New Orleans 9. Jan., bestemt til Kbhvn. — Knud, Mancke, afgik fra Korsør 26. Jan., ank. til Blyth 30. Jan. — Svend, Petersen, afgik fra Blyth 25. Jan., ankom til Korsør 28. Jan. — Erik, Tofte, afgik fra Blyth 26. Jan., ank. til Kbhvn 29 Jan. — Skjold, Schmidt, afgik fra Helsingborg 30. Jan., bestemt til Riga. — Ragnar, Risøe, afgik fra Genoa 2. Januar, bestemt til Baltimore. — Danmark, Kraemer, afg. fra Blyth 30. Jan., best. til Kbhvn. — Volmer, Riber, afg. fra Methil 19. Jan., best. til Genoa. — Dan, Hansen, afgik fra Libau 22. Jan., ankom til London 29. Jan. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 30. Jan., bestemt til Ghent. — Harald, Holst, afgik fra Stettin 1. Febr., bestemt til Blyth. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Newport News 16. Jan., best. til Kbhvn. — L. H. Carl, Hveysel, afg. fra Aarhus 26. Jan., ankom til Nykjøbing F. 27. Jan.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Harald Klitgaar, Rasmussen, afgik fra Odessa 29. Jan., bestemt til Kbhvn. — Russ, Jensen, afgik fra Blyth 27. Jan., bestemt til Alexandria. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Baltimore 29. Jan., bestemt til Christiania.

Heimdal. Kamma, Risøe, ankom til Sfax 26. Jan. — Helga, Lagesen, ankom til Liverpool 25. Jan. — Elna, Møller, afgik fra Swansea 28. Jan.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 25. Jan., bestemt til New York. — Ekliptika, Klaaborg, ankom til Flensborg 28. Jan. — Venus, Lund, afgik fra New York 15. Jan., bestemt til Kbhvn. — Sirius, Bay Schmidt, ankom til Antwerpen 28. Jan. — Urania, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 28. Jan., bestemt til Grangemouth. — Saturn, Lund, afgik fra Blyth 28. Jan., bestemt til Libau. — Pallas, Degn, ankom til Kbhvn. 30. Decbr. — Mars, Nielsen, afgik fra Horsens 27. Jan. — Saint Ronans ankom til New York 21. Jan.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra Swinemünde 30. Januar, bestemt til Stettin. — Nordland, Hemmingsen, afgik fra New York 28. Jan., bestemt til Kbhvn. — Finland, Schmidt, afgik fra Grangemouth 27. Jan. — England, Andresen, ankom til Rotterdam 30. Januar. — Holland, Jørgensen, ankom til Grangemouth 29. Jan. — Rusland, Møller, ankom til Libau 20. Jan. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Maasluis 30. Januar. — Skotland, Branth, ankom til Warkworth 30. Jan.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kingslynn 25. Jan., ankom til Itzehoe 28. Jan. — Rita, Larsen, afgik fra Grenaa 30. Jan., ankom til Helsingør 31. Jan.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Tynen 26. Jan., bestemt til en italiensk Havn. — Frisia, Skov, afgik fra Ghent 24. Jan., ankom til Cardiff 27. Jan. — Gallia, Nielsen, afgik fra Baltimore 26. Jan., bestemt til Nyborg.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Cardiff 28. Jan., bestemt til Salonica. — Fyen, Hansen, ankom til Dunkerque 25. Jan. — Hafnia, Lund, afg. fra Kbhvn. 27. Jan., ankom til Grangemouth 30. Jan. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 30. Jan., bestemt til Libau. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Wearmouth 25. Jan., ankom til Aarhus 28. Januar.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til Sunderland 27. Jan. — Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Cardiff 6. Jan., bestemt til Fernandine. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Fort Monroe 30. Jan. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Stettin 28. Jan., best. til Newcastle. — Uranienborg, Dømel, ankom til Buenos Aires 29. Jan. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Riga 29. Jan., bestemt til Ghent. — Fredensborg, Andersen, ankom til Newcastle 30. Jan. — Amalienborg, Clausen, ankom til West Hartlepool 30. Jan. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Dunkirk 26. Jan. — Christiansborg, Petersen, ankom til Aarhus 30. Jan.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, afg. fra Galveston 4. Jan., bestemt til Aarhus. — Skodsborg, Lund, afgik fra Las Palmas 22. Jan., best. til Buenos Ayres. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Aarhus 29. Jan., bestemt til Newcastle. — Jægersborg, Jensen, afgik fra Kbhvn. 29. Jan., bestemt til Sunderland. — Guldborg, Jensen, afgik fra Genua 27. Jan., best. til Sevilla. — Tuborg, Hveissel, ankom til Rosario 29. Jan.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Rotterdam 27. Jan., ankom til Boness 30. Jan. — Agnete, Jensen, afgik fra Rotterdam 28. Jan., ankom til Newcastle 30. Jan. — Hermia, Sørensen, afg. fra Burntisland 28. Jan., bestemt til Kbhvn. — Alice, Schultz, reparerer i Leith. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Aarhus 27. Jan., ankom til Blyth 30. Jan. — Bornholm, Petersen, afgik fra Methil 29. Jan., bestemt til Kbhvn. — Ajax, Brorsen, afgik fra Karrebæksminde 27. Jan., ankom til Methil 31. Jan. — St. Alban, Jørgensen, afg. fra Kbhvn. 26. Jan., ankom til Libau 28. Jan. — Nauta, Steen, ankom til Gjedser 30. Jan. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 26. Jan., ankom til Malmø 30. Jan. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Libau 28. Jan., ankom til Kolding 31. Jan.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Riga 29. Jan., bestemt til Stockholm. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Methil 26. Jan., bestemt til Libau. — Absalon, Reese, ankom til Riga 29. Jan. — Ansgar, Larsen, ankom til Aarhus 26. Jan. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kbhvn. 29. Jan. — Hamlet, Sommer, ankom til Kbhvn. 29. Jan. — Helge, Olsen, afgik fra Kbhvn. 28. Jan., bestemt til Blyth.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afgik fra Sunderland 27. Jan., bestemt til La Plata. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Sunderland 26. Jan., bestemt til La Plata. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Amsterdam 30. Jan.

Vendila. N. G. Petersen Ellekilde, ligger i Bremerhafen.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Cardiff 30. Jan., bestemt til Alexandria.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Libau 20. Jan. — Clara, Petersen, ankom til Blyth 27. Jan.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 24. Jan. til Grangemouth.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby Johanne, Thomsen, ankom til Mobile 23. Jan. fra Pernambuco. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Laurvig 25. Jan. fra Burnt Island. — Laura, Callesen, til Søs fra Elben 24. Jan., pass. Dungeness 26. Jan. fra Hamburg til Carthagena (Columbia) — Nanna, Nielsen, sejlet fra Menado 9. Jan. til Evropa. — Elisabeth, Harrebye, ankom til Cardiff 20. Jan. fra San Sebastian. — Sixtus, Lassen, sejlet fra Portland 5. Jan., til Søs fra Astoria 25. Jan. til Kanalen f. O. — Anna Mathias pass. Lizard 24. Jan. fra Esbjerg til Cadiz. — Verdande, Nielsen, sejlet fra Paramaribo 15. Jan. til Amsterdam. — Dania, Nielsen, indslæbt til Queenstown 29. Jan. med Tab af Roret paa Rejsen fra Cardiff til Pernambuco.

Fanø. Sønderho. Ribe, Skov, prajet 26. Decbr. paa 17° S. Br. 34° W. Lgd. — Merida, Pedersen, ankom 28. Jan. til Rio Grande fra Cardiff, 61 Dages Rejse.

Svendborg. Rasmus, Jensen, ankom til Mullerup 24. Jan. — Brødrene, Larsen, ankom til Odense 24. Jan. — Fylla, Rasmussen, ankom til Little Hampton 25. Jan. — Valdemar, Dam, ankom til Charlestown 24. Jan. — Rota, Jørgensen, ankom til Grimsby 23. Jan. — Saga, Clausen, ankom til Great Yarmouth 24. Jan. — Svalva, Nielsen, ankom til Leith 25. Jan. — Union, Paulsen, ankom til Morlaix 25, Jan. — Haabet, Andreasen, ankom til Kingsbridge 25. Jan. — Hertha, Hansen, ankom til Rotterdam 27. Jan.

Ærø. Maren, Christensen, ankom 24. Jan. til Skjelskør. — Hebe, Clausen, ankom 24. Jan. til Præstø. — Thyra, Rasmussen, pass. 23. Januar St. Cathrines Point paa Rejse fra Lissabon til Halmstad. — Nansen, Pofler ankom 24. Jan. til Kragerø. — Alf, Hermansen, ankom 25. Jan. til London. — Saga, Clausen, ankom 24. Jan. til Ipswich. — Agent Petersen, Frederiksen, afgik 23. Jan. fra Cardiff til St. Francois. — Prøven, Schmidt, ankom 26. Jan. til Cardiff. — Kvik, Olsen, ankom 28. Jan. til Great Yarmouth — Dannebrog, Bøye, ankom 28. Jan. til Pontrieux. — Dorthea, Christensen, ankom 30. Jan. til Cardiff. — Hansigne, Clausen, er ankommen til Barbados fra Konakry, (Afrika). Skibet er befragtet fra Ponce til Kbhvn. — Fredensborg, Kisby, ankom 29. Jan. til Cardiff. — Danmark pass. 26. Jan. Lizard for vestgaaende. — Johanne, Grube, ankom 26. Jan. til Rørvig.

Rønne. Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 24. Jan.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Nordsøen. Horns-Rev. Den 25de Januar 1899 er Lys- og Fløjtetønden *„Slugen N"*, og den 26de Januar 1899 Lystønden *„Cancer"* ombyttet med Vintersømærkerne.

Kattegat. Jyllands Ø.-Kyst. Horsens. Fra den 1ste Marts 1899 indføres Lodstvang gennem den gravede Rende i *Horsens-Fjord* for Skibe af 80 Register-Tons og derover.

Lille-Bælt. Jyllands Ø.-Kyst. Til *Vejle* Havn fører nu en gravet Rende, 2,400 Alen i N. 85° V. og 3,600 Alen i N. 70° V. Dybden i Renden er 18 Fod med 40 Alens Bredde i Bunden. I Havnen er Dybden 18 Fod. Den ydre Del af Renden er paa N.-Siden afmærket med røde, paa S.-Siden med hvide Bøjer. Ved Rendens Yderende og ved dens Bøjning ere Bøjerne paa S.-Siden forsynede henholdsvis med 1 og med 2 nedadvendte Koste. Ved den indre Del af Renden findes Prikker og Varpepæle paa begge Sider.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Gefle. Til Foraaret 1899 udlægges ved Indløbet til *Gefle* følgende Sømærker:

En rød Tønde med Stage og Kost i 21 Fod Vand SV. for Prikken ved *Per Ennesgrundet*. 60° 43′ 35″ N. Br. 17° 18′ 35″ Ø. Lgd.

En sort Tønde i 21 Fod Vand Ø. for Tønden ved *Djuphamnsgrundet*. 60° 43′ 35″ N. Br. 17° 18′ 55″ Ø. Lgd.

Prikken ved *Per Ennesgrundet* flyttes 10 Alen længere ud i Farvandet.

Östra Finngrundsbanken. Til Foraaret 1899 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen af *Östra Finngrundsbanken:*

Den røde Vager Ø. t. S. for Grunden ombyttes med en Vager med sort Stage med hvidt Bælte og sort Ballon. 60° 59′ 30″ N. Br. 18° 28′ 45″ Ø. Lgd.

Den N.-ligste sorte Vager med 1 sort Ballon faar to sorte Balloner. 61° 1′ 35″ N. Br. 18° 27′ 30″ Ø. Lgd.

Söderhamn. Til Foraaret 1899 faar den Ø.-ligste Stage med Kost ved det nye N.-lige Farvand til *Söderhamn*, hvor det skiller sig fra det gamle Farvand, to opadvendte Koste. 61° 16′ 10″ N. Br. 17° 16′ 20″ Ø. Lgd.

Örnsköldsviks Skjærgaard. Bodumsby. Til Foraaret 1899 afmærkes Farvandet til *Bodumsby* saaledes:

Paa V.-Siden ved en 22 Fods Grund med en Stage. 63° 15′ 28″ N. Br. 18° 48′ 5″ Ø. Lgd.

Paa Ø.-Siden ved en 3 Fods Grund med en Stage med Kost. 63° 15′ 30″ N. Br. 18° 48′ 15″ Ø. Lgd.

Tyskland. Greifswalder Bodden. Ruden. Den 15de Januar 1899 ere Ledefyrene paa *Ruden* slukkede.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Sundet. Viken. Til Foraaret 1899 udlægges i 10 Fod Vand en rød Tønde ved SØ.-Siden af Indløbet til *Viken* Havn. 56° 8′ 40″ N. Br. 12° 34′ 25″ Ø. Lgd.

Höganäs. Hebegrundet. Til Foraaret 1899 udlægges en sort og rød Spidstønde med Kryds ved 5 Fods Grunden *Hebegrundet* uden for *Höganäs*. 56° 12′ 10″ N. Br. 12° 32′ 15″ Ø. Lgd.

Klagstorp Havn. I Sommeren 1899 afmærkes Indløbet til *Klagstorp* Havn saaledes:

Paa Anlægsbroens Yderende anbringes en hvid Stang med hvid Diamant.

Paa Indløbets N.-Side udsættes tre røde Stager med opadvendt Kost og paa S.-Siden tre sorte Stager med Ballon.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Det Hvide Hav. *Tsyp Navolok* Fyr er nu et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 10 S.; Lys 7 S., Mørke 3 S.

Tysklaud. Jade. Ved *Schilligḧorn* vises, naar Indløbet til *Wilhelmshaven* er spærret af Is, en Kegle med Spidsen nedad over en Ballon. Andre Signaler for Is gives ikke.

Holland. IJmuiden. I Indløbet til *IJmuiden* er den mindste Dybde tæt uden for Havnen nu 21 Fod, hvilket er Udgangspunktet for Vandstand-Signalerne.

Ved *IJmuiden* gives Vandstand-Signalerne nu for hver 2 Decimeter saavel Dag som Nat.

Aabning af Sluserne tilkendegives mindst en Time forinden ved tre røde Lanterner i Trekant med Spidsen opad, hejst paa Signalmasten.

Nieuwe Maas. Zuiden. Fyret paa den yderste Duc d'Albe paa S.-Siden af *Zuiden* er midlertidig slukket. Et Fartøj, der viser samme Signaler som om det afmærkede et Vrag, er udlagt paa Pladsen.

England. Dover. Det hvide, faste Fyr med Blus paa *Admiralti Pier* ved *Dover* skjules i flere Retninger af en Kran.

Under Havnearbejderne brænde forskellige elektriske Lys og andre Lys ved Havnen.

Humber. Et Fartøj er sunket ved *Humber*. En Mast er 6 Fod over Vandet. 53° 29′ N. Br. 0° 47′ Ø. Lgd.

Skotland NØ.-Kyst. Wick. Taagesignalet paa det S.-lige Molehoved ved *Wick* er permanent ophørt.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Dieppe. Ved *Dieppe* er V.-Molens Hoved styrtet ned. Indsejling om Natten er farlig og om Dagen fordres stor Forsigtighed. Det grønne, faste Fyr paa Molehovedet er slukket.

Et midlertidigt, grønt, fast Fyr er tændt paa Ruinerne af Molehovedet.

Damperen *„Angers"* er sunken paa V.-Siden af Molens Yderende, uden for Indløbet.

Skotland. Clyde. Greenock. En Brig er sunken i 22 Fod Vand 1¼ Kml. N. 42° Ø. fra NV.-Enden af *Prince Pier* og fra *Roseneath Point* i S. 47° Ø. Vraget er afmærket med en grøn Tønde. 55° 58′ 25″ N. Br. 4° 44′ 20″ V. Lgd.

Irland. Cork. Omtrent den 1ste April 1899 udlægges S. for *Pollock Rock* i 8 Fv. Vand en sort Fløjtetønde, fra *Ballycottin* Fyr i S. 60° V., 6½ Kml. og fra *Power Head* i S. 59° Ø. 51° 46′ 20″ N. Br. 8° 7′ 50″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 5te Januar 1899. 48° 42′ N. Br. 5° 14′ V. Lgd., c. 15 Kml. NNV. fra *Ouessant*, et Vrag kun lidt over Vandet.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. New York Upper Bay. Bay Ridge Channel. Vraget, som var sunket i *Bay Ridge Channel*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

New York. New York Upper Bay. Bedloe—Island—Governors Island. Vraget, som var sunket i Løbet mellem *Bedloe Island* og *Governors Island*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Delaware. Delaware Bay. National Harbor of Refuge. En rød Spirtønde uden Nummer er i 7 Fv. Vand udlagt ved S.-Enden af undervands Dæmningen ved Bølgebryderen ved *National Harbor of Refuge* (*Shears* Bølgebryder).

Skibsførere advares mod endnu at benytte den mørke Vinkel i *Delaware* Bølgebryders bageste Ledefyr til at gaa fri af den nye Bølgebryder, da Arbejderne endnu ikke ere endte.

Maryland. Patapsco River. Fort Carroll. Det hvide faste Fyr paa Fort *Carrol* er nu flyttet til det nye Taarn, c. 50 Alen N. for det gamle. Flammens Højde: 44 Fod. Synsvidden: 12 Kml.

Det midlertidige Fyr er slukket.

Taagesignal gives med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas Et-Slag hver 10 S. Klokken er anbragt i det nye Fyrtaarn, der er hvidt med sort Lanterne.

South Carolina. Charleston Fyr S. Et Vrag med en Mast, der er fast i Rigningen, over Vandet, ligger sunket i 7 Fv. Vand 8¾ Kml. S. 10° Ø. fra *Charleston* Fyr.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Sardiniens NØ.-Kyst. *Capo Ferro* hvide Blinkfyr viser paa Grund af Reparation midlertidig hvidt, fast Fyr.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Mexiko. Tampico Harbor. Uden for N.- og S.-Molerne ved Indløbet til *Tampico Harbor* ere undervands Dæmningerne forlængede c. 1 Kbl.

Cuba Ø.-Kyst. Baracoa og Cape Maysi. *Baracoa* Fyr har langt større Lysævne end angivet. Da det ligesom *Cape Maysi* Fyr er et hvidt, fast Fyr, advares Skibsførere mod at forveksle disse to Fyr.

Cuba N.-Kyst. Gibara. Ved Indløbet til *Gibara* Havn er den Ø.-lige Grund nu afmærket med en sort Tønde og den V.-lige Grund med en rød Tønde. Man skal gaa mellem disse to Tønder.

Barbados. Carlisle Bugt. Ved Indløbet til Havnen med 15 Fod Vand er paa N.-Siden tændt en rød Lanterne, paa S.-Siden en hvid Lanterne.

En rød Spidstønde med rød Ballon ligger i 28 Fod Vand c. 4 Kbl. N. 81° V. fra Fyret paa Pynt *Needham*.

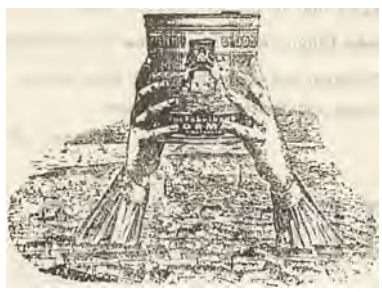
Ved *Long Shoal* ligger i 23 Fod Vand en rød Klokketønde 4,700 Alen N. 38° V. fra Midten af Øen *Pelican*. Paa denne Grund og paa Grunden *Pelican* findes ikke andre Tønder.

Der findes ingen Signal-Stationer.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

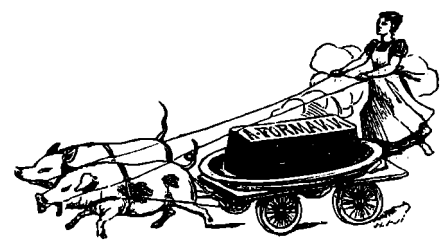
A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig, kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

i hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Kjøbenhavns Børskurs d. 1. Febr. 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	111	1/4	111 1/4	111 1/2
Danmark	93 3/4	1/4	93 1/4	93 1/2
Norden	125 3/4	1/2	125 1/2	125 3/4
Kjøbenhavn			109 1/2	109 3/4
Carl	61 3/4		61 1/2	61 3/4
Dannebrog			104 1/2	105 1/4
Skjold			77 1/4	78
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen			—	—
Nordsøen			90 1/2	97
Torm			106 1/2	109
Foren. Bugser-Selsk.			93	96
Dansk-russisk Dampsk.	104	103 1/2	103 1/2	104
Urania			100	101 1/2
Union			103 1/2	103 3/4
Heimdal	108	1/2	108	108 1/2
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			102 1/2	104
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			102	103 1/2
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			95	97
3 1/2% uopsig. Stats			99 1/2	99 3/4
3 1/2% Husejer Kreditk.			89 3/4	91
3 1/2% Kbhvns Kreditf.			90 1/4	90 1/2
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.			93 1/2	95
4% — — 6 —			94	94 1/2
3 1/2% Landkreditk. 3 —	91 1/4	1/2	91 1/2	93
Aktier.				
Nationalbank			146	147
Privatbank	132	1/4, 1/2	132 1/4	132 1/2
Landmandsbank			128 1/2	129
Handelsbank			123 3/4	124
Burm. & Wain	91 1/2	92 1/2	92	92 1/4
Helsingørs Jernsk.			95	96
Sukkerfabr.			96 1/4	96 1/2
Bryggeri Aktier	90 3/4	91 1/4	91	91 1/4

Vekselkurser d. 31. Jan. 1899.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.20	89.00
London	18.22	18.18
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.60	—

Notering paa Berlins Børs d. 31. Jan. 1899.

Russiske Noter	—
4% Russiske Consols	—
4 1/2% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.20
5% Rumænske Stats	101.90
4% — — 1890	91.90

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

„Det Foren. Dampskibs." 84,000, „Danmark" 12,000, „Norden" 22,000, „Kjøbenhavn" 34,000, „Carl" 50,000, „Dannebrog" 2,000, „Skjold" 22,000, „Urania" 24,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

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

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.
ETABLISHED 1882.
SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.
COPENHAGEN.
AGENTS TO
Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts 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 Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.
Telegr.-Adr.: Heckshers.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,
Skibshandel.

HÄNSCHELL & Co.
BARBADOS W. I.
Skibsmæglere og Skibshandlere.
Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. **Trier** i Kjøbenhavn.
Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: HUSTED.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

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

Ove Haugsted,
Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsekspedition og Toldklarering.
Kontorer:
St. Annæplads 10, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Skoleskibet „Georg Stage".

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

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

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

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

Bestyrelsen, den 5te Januar 1899.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmand, der opfylder de i Sønæringsloven 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.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Proviánteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Til Salg.

En Jagt-Galease efter Benzons Tegning er til Salg. Den bygges af bedste Siemen Martin Staal og faar højeste Klasse for Kystfart. Levering 1. Marts eller 1. April 1899 i fuldstændig sejlfærdig Tilstand. Skibet laster 90 Tons død Vægt og vil komme under 40 Tons Reg. Netto.

Man henvender sig til

C. E. Goltermann Succrs.,
Altona.

Bekendtgørelse
fra
Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

24. Series

5te Trækning begynder Onsdag den 8de Februar 1899.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinstrække.					Hovedgevinstrække.					2. Præmiegevinstrække.				
1	Gevinst	paa	1000	Kr.	1	Gevinst	paa	2000	Kr.	1	Gevinst	paa	1000	Kr.
1	—	»	750	-	1	—	»	1500	-	1	—	»	750	-
1	—	»	500	-	1	—	»	1000	-	1	—	»	500	-
2	—	à	300	-	2	—	à	600	-	2	—	à	300	-
7	—	»	150	-	7	—	»	300	-	7	—	»	150	-
60	—	»	100	-	60	—	»	200	-	60	—	»	100	-
90	—	»	50	-	90	—	»	100	-	90	—	»	50	-
130	—	»	25	-	130	—	»	50	-	130	—	»	25	-
100	—	»	10	-	100	—	»	20	-	100	—	»	10	-
2408	—	»	8	-	2408	—	»	10	-	2408	—	»	8	-

Desuden **450 Ekstragevinster à 10 Kr.**

Ialt: 8,850 Gevinster.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 300 og 150 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornys à 2 Kr. 60 Øre Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19,** hvor **Planen** paa Forlangende udleveres **gratis.**

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin aarlige Generalforsamling **Torsdagen den 16. Februar, Kl. 7 Eftm.,** i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13, 1. Sal, med følgende Dagsorden:

1) Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab.
2) Valg af to Bestyrelsesmedlemmer.
3) Valg af to Revisorer.

Bestyrelsen.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

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-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer** etc. udføres fordelagtigt ved

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

P. Otzen & Thorstenson.

Manometerfabrik.
Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.
Manometre, Vacummetre, Tællemaskiner.
Eneforhandlere af Vulcaniseret Fiber fra Vulcanized Fibre Co., New-York.
Anlæg af elektrisk Lys.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

Anvendes af **Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften** samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

Forretning i Bygningsartikler.

Kjøbenhavn.

Havnefyr & Lanterner.

Metalspejlapparater.

Skibslanterner med Certifikat Gl. Lanterner prøves og forandres.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 3.

Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, **som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.**

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

LANDMANDSBANKEN

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

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

Et godt Skib

paa ca. 30 Tons, godt egnet for Trælastfart, ønskes til Købs.

Krik pr. Vestervig, den 20. Januar 1899.

Poul Andersen, Skibsfører.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

• Eneste Lager •

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

For Søfolk.

Uld og Trikotagevarer købes billigst hos

H. Madsen,
Skolegade 26,
Aarhus.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk

Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.

Ærb. **J. K. Jensen.**

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Hjem for ældre Herrer.

Meltzers gd. 9, Christiania.

Diakon Fleischer. HO.

Patentfarve for Skibsbrug

P Møller, Immervad 1, Aarhus.

Kongebreve, Brylluper,

Ægtepagter, Testamenter, Æresoprejsning, Separation, Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigst. Inkassationer og Retsmøder besørges.

Husk 8, Klosterstæde 8.

Juridisk Kontor.

Læge H. C. Lund,

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9. Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

Lager af amerik., engelske, franske og tyske **Værktøjmaskiner.**

Værktøj, File, engl., svensk og tysk **Staal. File** ophugges.

Frederikshavns

Fiske- og Sætteskipperskole

forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske- og Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger gives af Bestyrelsens Formand, Konsul Christian Cloos i Frederikshavn.

„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. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

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

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

Trykt hos J. Jørgensen & Co. (M. A. Hannover)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 6. Kjøbenhavn, Torsdag den 9. Februar 1899. **6. Aarg.**

INDHOLD: Hvad bør der gøres for at afhjælpe Manglen paa Styrmænd til Sejlskibene? — Fransk Dom om en Skibsførers Fejl. — Generalforsamlinger. — Kortsynethed. — Staten og Skibsfarten. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Teaktræ — Teaktræ
AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
BANGKOK—KØBENHAVN
have altid paa Lager i **Frihavnen**
TEAKTRÆ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut 1ma **Kvalitet.**
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmoller i Bangkok.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.
TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

Kjøb, Salg og Nybygning
af **Sejl-** og **Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme** med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, **Bugserdampere, Trawl-** og **Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer** etc. udføres fordelagtigt ved
Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.
Strandvej 36. Telefon 69.

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.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe, Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Bitumastic Præparater
fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** i Skibe.
Giver en smuk, sort Farve; kan ikke skalle af, revner ikke, da det udvider sig med Metallet.
Anvendes af **Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften** samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.
Eneforhandler for Danmark:
AXEL PRIOR,
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus.
Incasso over hele **Danmark.**

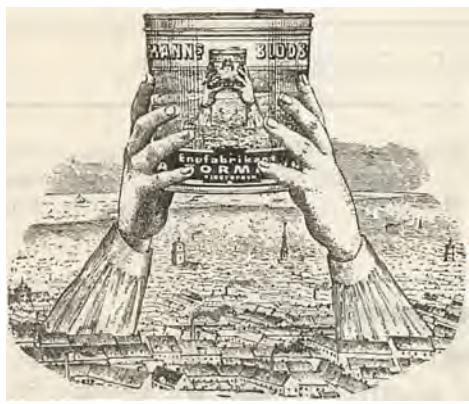
Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

J. H. Fechtenburg & Co.,
St. Thomas,
anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering henhørende.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

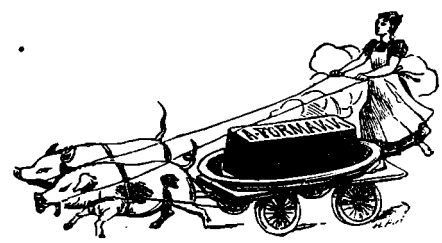
A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig, kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

i hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Hvad bør der gøres for at afhjælpe Manglen paa Styrmænd til Sejlskibene?

Vi have modtaget følgende:

Da Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Fyn d. 28. Febr. 1897 afholdt Generalforsamling, blev det bl. a. vedtaget at indgaa til Hovedbestyrelsen med Opfordring om følgende:

„At søge Loven om Styrmandseksamen forandret derhen, at Maskinlæren ikke bliver tvungent Fag til den almindelige Styrmandseksamen."

I den derefter samme Aar fra Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening udsendte Aarsberetning hedder det, efter at de paa ovennævnte Generalforsamling vedtagne Resolutioner ere omtalte, saaledes:

„Bestyrelsen skal i Anledning af den fra forskellige Sider og under forskellige Former rejste Bevægelse udtale, at dens Stilling overfor flere af disse Spørgsmaal er ret vanskelig, fordi der for faa Aar siden er gennemført nye Love dem vedrørende. Det er selvfølgelig langt vanskeligere at udvirke Forandringer i Lovbestemmelser, der ere saa nye, at de maa siges endnu næppe at have staaet deres Prøve, end i ældre Love, hvis Afløsning af nye er anerkendt ønskelig."

Denne Udtalelse fra den meget ærede Bestyrelse kan vel som almindelig Regel siges at være rigtig; men naar i sin Tid Kredsafdelingen for Fyn vedtog at søge Loven om Styrmandseksamen ændret, da var Grunden dertil den, at man mente, at den nævnte Lov, skønt den ikke er ældre end af 30. Marts 1892, allerede den Gang havde vist sig at have en meget uheldig Indflydelse for Sejlskibsfarten. Siden den traadte i Kraft, havde det nemlig i stedse stigende Grad vist sig vanskeligt for Sejlskibene at faa Styrmænd, og man forudsaa, at det vilde blive endnu værre i Fremtiden.

Dette har fuldt ud vist sig at slaa til, og adskillige Sejlskibe have i Løbet af det sidste Aarstid havt et ikke ubetydeligt Ophold af Mangel paa Styrmænd, og Hyren er stegen til en hidtil ukendt Højde. Om der ikke inden ret længe — enten ved Forandringer i Lov om Styrmandseksamen eller i Sønæringsloven — træffes en mere fornuftig Ordning end den nuværende, da bliver Følgen ganske sikkert den, at Sejlskibene ikke kunne faa Styrmænd og altsaa ikke komme i Fart. Siden Maskinlære er bleven tvungent Fag til Eksamen, gaa de unge Styrmænd, der udgaa fra Navigationsskolerne, næsten alle i Dampskibsfarten, og først efter at de have aspireret der en Tid, søge de af dem, der ikke opnaa Forfremmelse, Styrmandshyre med Sejlskib. Det siger sig selv, at dette er meget uheldigt med Hensyn til at faa Styrmandsposterne besatte i Sejlskibene, og det tjener næppe til at forbedre Kvaliteten af Styrmændene. Dette gælder lige fuldt, enten man ser hen til Tjenesten i Dampere eller i Sejlskibe. Som bekendt gives der mange — jeg hører til disse —, der mene, at der bør fordres noget mere af en Dampskibsofficer, end hvad der kan læres i en Damper. Jeg anser det for givet, at mangen en Kollision mellem en Damper og et Sejlskib vilde have været undgaaet, om den vagthavende Officer i Damperen havde havt noget mere Begreb om Sejlskibssejlads, end hvad han maaske havde lært ved et Par Aars Fart „before the mast" i et Sejlskib. Dette Punkt skal jeg her ikke berøre nærmere; jeg vil desangaaende kun henvise til en Udtalelse i Anledning af en Kollisionssag af det ansete tyske Søfartsblad „Hansa", som findes gengivet i „Dansk Søfartstidende" for 24. Marts f. A. En saadan Udtalelse har maaske større Betydning, end hvad der fremkommer fra min ringe Pen *).

Der er vist kun faa Lande, hvor der stilles saa store Eksamensfordringer for at kunne erhverve Bevis, der giver Ret til at fare som Styrmand i smaa Sejlskibe paa korte Rejser, som i Danmark. I de fleste Lande er Navigationseksamen inddelt i 2den Styrmands-, 1ste Styrmands-, Skipper- og Maskineksamen eller lignende; men i Danmark fordres der den samme Eksamen for at fare som Styrmand med et lille Sejlskib paa 101 Tons, naar dette blot gaar vesten for Lindesnæs, som der fordres for at være Fører af den største Damper, der farer under dansk Flag og farer Alverden rundt (Udvandrerskibe paa fremmede Verdensdele undtagne). Det er jo ret naturligt, at saadanne Lovbestemmelser har til Følge, at det bliver vanskeligt at faa Styrmænd til de mange Smaaskibe, hvoraf vor Handelsflaade for en stor Del bestaar, og det forekommer mig at være temmelig meget forlangt, at for at beklæde en saadan Styrmandspost skal Vedkommende have bestaaet Eksamen, foruden i Navigation ogsaa i Dansk, Vejrlære, Søret og Maskinlære. Det kan jo være meget godt, at de unge Mennesker lære noget af alle disse Videnskaber, og for den almindelige Oplysnings Skyld undervurderer jeg ej heller Maskinlæren, selv for den, der aldrig tænker paa at gaa ombord i en Damper, men den burde ikke være tvungent Fag; thi Sagen er den, at disse mange Fordringer til den almindelige Stymandseksamen holde saa mange i praktisk Henseende dygtige Sømænd tilbage fra Navigationsskolerne. Heldigere vilde det være, om Eksamensfordringerne vare delte, saa at f. Eks. den, der ikke ævnede — det kan jo skorte baade paa aandelige og finansielle Ævner — at tage Skipper- og Maskineksamen, dog maaske kunde opnaa at faa en Eksamen, der gav ham Ret til at fare som Styrmand med Sejlskibe. Hensigten med Eksaminerne er jo vel dog nærmest at opnaa Sikkerhed paa Søen og ved Navigeringen i det hele taget; men det praktiske er her dog nok af større Betydning end Teorien, og Ingen tør vist benægte, at de Fordringer, der stilledes ved Styrmandseksamen i 70-Aarene, (hvilke Fordringer det jo for Resten ogsaa kneb haardt nok for mange at opfylde), vare fuldt ud tilstrækkelige, saa at en Mand med den Tids Eksamen kunde være en lige saa dygtig og paalidelig Styrmand i et Sejlskib som den, der tager Eksamen nu, efter at de mange nye Fag ere lagte til.

Dampskibsfarten har jo forlængst overfløjet Sejlskibsfarten, det véd vi; men denne er dog endnu for os Danske et meget vigtigt Erhverv. Jeg skal som Eksempel anføre, at der for Tiden ved Svendborgsund arbejdes paa ikke mindre end 6 Skibsværfter, der alle ere fuldt beskæftigede med Nybygninger — for det meste 3-mastede Skonnerter paa omkring et Par Hundrede Tons —, og flere af Værfterne ere optagne af Bestillinger langt ud i Fremtiden. I Marstal er Forholdet noget lignende, men Skibene, som der bygges, ere vistnok gennemsnitlig noget større. I Rønne har der i de senere Aar udviklet sig en livlig Virksomhed med Bygning af Staalsejlskibe. Desuden findes der en Mængde Skibsværfter andre Steder omkring i Provinserne, hvoraf en Del maaske nok mest beskæftige sig med Bygning af mindre Skibe. Det vil heraf ses, at der ikke er Udsigt til, at Sejlskibenes Tid er forbi for det første, og det er derfor kun rimeligt, at deres Eksistens ikke gøres

*) „Hansas" Udtalelse lød saaledes: „Der er ikke faa Sømænd, der tro, at alt, hvad man fordrer af en Dampskibsofficer, kan læres i et Dampskib. Denne Sag synes tydeligt at vise, hvortil det kan føre, at den kommanderende Officer i et Dampskib slet ikke har Forstand paa Sejlskibsfart. Hvorledes kunde den Officer (Styrmanden), der her er Tale om, tro at en Sejler, der fører begge Undermærssejl og Forestængestagsejl, ligger helt stille? Sagen giver Anledning til alvorligt at tænke over Skibsofficerernes Uddannelse."

umulig ved uhensigtsmæssige Lovbestemmelser, thi saa kommer vi til at bære os ad ligesom Englænderne, nemlig lade dem pro forma gaa under et andet Flag. Jeg anser det derfor for at være paa høje Tid, at der træffes Forholdsregler mod at Sejlskibene skulle tvinges til at blive liggende og ikke kunne komme i Fart af Mangel paa Styrmænd.

Med Hensyn til hvad der kan gøres for at afhjælpe den forhaandenværende Mangel paa Styrmænd til Sejlskibene, vil jeg nævne adskilligt. For det første kunne Fordringerne til Styrmandseksamen nedsættes, og det naturligste vil jo da være at afskaffe Maskinlære for dem, der ikke ville fare med Dampere, og der er for Resten ogsaa adskilligt andet, som uden Skade kan tages bort. — Desuden vilde det være meget ønskeligt, om der blev foretaget nogle Ændringer i Sønæringslovens § 3, tredie Stykke. Dette lyder saaledes:

> Den, der har bestaaet den i Lov om Styrmandseksamen m. m. omhandlede Sætteskipperprøve samt har faret mindst 1 Aar som Matros og derhos har fyldt sit 20de Aar, skal dog være berettiget til at fare som første eller eneste Styrmand i Sejlskib af ikke over 100 Tons i Fart paa Nordsøen og Østersøen.

De heri indeholdte Bestemmelser ere temmelig betydningsløse for Skibsfarten, hvorimod det modsatte vilde være Tilfældet, om Grænserne for Farten, hvor Sætteskipperprøven gav Ret til at fare som Styrmand, bleve udvidede til ogsaa at omfatte hele Storbrittanien og Irland samt Kontinentet til Brest. Ligeledes kunde det godt gaa an at lade Skibe paa langt over 100 Tons sejle med „Bedstemand". — Men de, som have bestaaet Fiskeskipperprøven, hvorved der fordres baade Bestikregning og Breddebestemmelse ved Solhøjde i Meridianen, hvorfor gives der ikke dem en mere udstrakt Ret til at fare som Styrmænd? De have jo ifølge Sønæringslovens § 20 Ret til at føre baade Sejlskib og Damper paa over 100 Tons paa Fiskeri ud over Nordsøens Grænser. De have altsaa Ret til at føre et Skib til Fiskeri ved Island, men de have derimod ikke Ret til at fare som Styrmand med et andet Skib, der gaar til Island uden at fiske. Kan der tænkes noget mere meningsløst? Til Fiskeskipperprøven læres alt, hvad der til daglig Brug er nødvendigt ved Navigeringen. Man kunde derfor dristig give „Fiskeskipperne" Ret til at fare som Styrmænd i Sejlskibe paa langt over 100 Tons overalt i Evropa. — Endnu vil jeg nævne, at det kunde paabydes ved Lov, at alle skulde fare en Tid som Styrmand med Sejlskib, før det var dem tilladt at udmønstre som Styrmand med Dampere. — Det var maaske ogsaa værd at tage under Overvejelse, om det ikke var rigtigt at arbejde hen til, at Skandinaver gensidig fik Ret til at fare som Styrmænd med hinandens Skibe. Vi have jo fælles Sølov, fælles Mønt, delvis fælles Sprog o. m., og det ene Lands Navigationseksamen kan jo være lige saa god som det andets.

Det forekommer mig, at vi nu have Erfaring nok for, at der haardt trænges til en Forandring i de heri nævnte Forhold, og der er ingen Grand til at opsætte dette længere; man bør derimod søge hurtigst mulig at faa noget gennemført, der kan rode Bod paa de værste Ulemper. Man tør vel gøre sig Haab om, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening vil tage sig af Sagen og bringe det bedst mulige ud deraf enten paa den ene eller den anden Maade.

Om disse Linier maa bidrage til at give Sagen et Stød fremad er min Hensigt med dem opnaaet.

A.

Fransk Dom om en Skibsførers Fejl og negligence clause.

For Marseilles Handelstribunal har der været ført en Sag, hvis nærmere Omstændigheder vare følgende:

En græsk Damper, Artemisia, var bestemt fra Nicolajeff til Marseille med en Ladning Hvede, men blev, da den gik ned ad Floden Bug, beskadiget af flydende Isstykker og fik en Læk i Forpeaken. Denne Læk blev dog tættet, og Forpeaken holdtes læns med Pumperne: der var intet Vand kommet til Lastrummene. Skibet befandt sig den Gang 17 Kvartmil fra Nicolajeff og 40 Kvartmil fra Odessa. Føreren besluttede da at vende om til Nikolajeff, men maatte vente paa en Isbryderbugserbaad til Kl. 10 Aften. Under Sejladsen op ad Floden led Skibet megen Skade af den med den stærke Strøm flydende Is. Den tidligere Lækage sprang op og forskellige andre Lækager fremkom. Paa Grund af disse Skader blev Skibet Kl. 3 om Morgenen sat paa Land. Fra d. 6. til d. 11. Februar blev en Del af Ladningen losset og paa Vogne bragt til Nikolajeff, hvorefter Skibet bragtes flot og kom ind til Nikolajeff, hvor det blev indtil d. 30. April, da Rejsen til Marseille fortsattes.

Rederiet gjorde nu Fordring paa at faa beregnet som Havarigrosse al Skade og Omkostninger, paaført ved at vende tilbage til Nikolajeff, medens dette blev bestridt af Ladningsejeren. I denne Henseende udtalte nu Retten, støttet paa Sagkyndiges Udtalelser, at det havde været en afgjort Fejl af Føreren at vende om til Nikolajeff i Stedet for at gaa til Odessa; han maatte vide, at Sejladsen op ad Floden mod Strømmen og de flydende Ismasser var særlig farlig, medens han ved at sejle til Odessa hurtig vilde være kommen i isfrit Farvand, og Skibets Skade var den Gang ikke større, end at han uden Fare kunde have gjort det. Naar Rederen havde gjort gældende at den i Certepartiet optagne negligence clause fritog ham overfor Befragteren for Førerens Fejl, da maatte det bemærkes, at negligence clause ganske vist beskyttede Rederiet mod Krav fra Befragteren, men ikke gik saa vidt at give Rederiet Ret til Krav overfor Befragteren. De af Rederiet forlangte Beløb for Skade og Omkostniager kunde derfor ikke beregnes som Havarigrosse, men derimod burde der beregnes som Havarigrosse et Beløb, svarende til de Omkostninger for midlertidig Reparation og Ophold, som Skibet vilde have havt, hvis det var gaaet til Odessa. (Sh. Gaz.)

Generalforsamlinger.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os den 29. Januar:

Fanø Skibsreder-Forening,

Øens største Forening, afholdt i Gaar sin aarlige Generalforsamling i sin egen Forsamlingsbygning. Følgende Sager forhandledes:

Forhandlingsprotokollen for 1898 oplæstes. Det reviderede Regnskab for samme Aar fremlagdes og godkendtes enstemmigt. I Følge Regnskabet have Foreningens Indtægter været følgende:

1. Overført fra forrige Aar	Kr.	2,483.87
2. Medlemsbidrag.	-	670.52
3. Bidrag fra 51 Skibe, dr. 29,525 Reg.-Tons å 1½ Øre.	-	442.88
4. Indvundne Renter.	-	108.55
5. Aarl. Bidrag fra Handelshuset Knøhr & Burchard Nfl., Hamburg.	-	100.00
	Kr.	3805,82

Foreningens Udgifter have været:

1.	Bladhold m. m.	Kr. 240.00
2.	Lønninger til Kasserer, Bud m. m.	- 215.00
3.	Brændsel, Belysning o. s. v.	- 145.00
4.	Reparationer ved Bygningen, Assurancepræmie m. m.	- 120.00
5.	Bidrag til Fanø praktiske Sømandsskole	- 100.00
6.	Forskellige Udgifter	- 152.38
7.	Overføres til Regnskabet for indeværende Aar	- 2833,44
		Kr. 3805,82

Foreningen ejer desuden Kr. 2000,00, skænkede af to i Udlandet bosatte danske Generalkonsuler. Efter Givernes Ønske er Beløbet indbetalt i Finansministeriet, som har udstedt tvende Indskrivningsbeviser, der forrentes med 3½ pCt. p. A. Renterne blive indsatte paa en Sparekassebog, hvorpaa der nu indestaar Kr. 649.09.

For Stiftelsen, hvis Navn er „Fanø Navigationsfond", vil der blive udarbejdet behørig Fundats.

For en Del Aar siden oprettede Foreningen en Invalidefond, som dog ikke har funden nogen stærk Tilslutning. I det sidste Aar har den slet ingen Medlemmer havt, hvorfor det vedtoges at ophæve den. Fondens Formue, der for en væsentlig Del er skænket af Foreningen, beløb sig til 1,209 Kr. 64 Øre, som det vedtoges at fordele saaledes:

a.	til „Den frivillige Understøttelsesforening for Enker i Nordby":	Kr. 1000.00
b.	„Fanø Bombebøsse"	- 100.00
c.	trængende her i Kommunen efter Styrelsens Skøn	- 109.64

For indeværende Aar bevilgedes der Fanø praktiske Sømandsskole 100 Kr. De Lovændringer, der fremsattes paa forrige Generalforsamling, vedtoges.

I Løbet af Aaret 1898 ere 12 Medlemmer udmeldte af Foreningen; deraf ere 2 døde; i samme Aar er der indmeldt 5 nye Medlemmer. Ved Udgangen af forrige Aar havde Foreningen 144 indenbys og 16 udenbys Medlemmer, ialt 160. Ved Begyndelsen af Aaret var der i Foreningen indmeldt 58 Skibe, dr. 31,683 Reg.-Tons, ved Slutningen derimod kun 51 Skibe, dr. 29,525 Reg.-Tons. Af de 7 Skibe, som ere udgaaede af Foreningen, ere fem forliste og to solgte. Ved Lodtrækning udtraadte af Styrelsen d'Hr. Skibsredere C. H. Nielsen og Jg. N. Hansen, der begge have havt Sæde i Bestyrelsen siden Foreningen blev stiftet. I deres Sted valgtes ved skriftlig Afstemning d'Hr. Skibsredere C. P. Holm og D. H. Duysen med henholdsvis 17 og 12 Stemmer. Resten af Stemmerne vare spredte.

Til Revisorer genvalgtes Skibsreder Math. S. Jepsen og Havnefoged Math. Pedersen. Skibsreder I. H. Svarrer genvalgtes ligeledes som Sekretær og Kasserer.

Kortsynethed.

Vi have modtaget følgende:

Lige saa meget som det glædede mig at se den ærede Redaktion i sidste Nummer hævde, at det, som vor Skibsfart trænger til, er ikke Beskyttelse, men blot Lov til at arbejde under frie Forhold og Frihed for kunstige Fordyrelser af Materialet, for trykkende Afgifter og tidsspildende Hindringer, lige saa meget har det smærtet mig at høre, at mange Skibsførere, særlig fra Marstal, har udmeldt sig af Sejlskibsrederi-Foreningens Afdeling for mindre Skibe.

Der er visse Mennesker, som kun har Respekt for den Skilling, som de har paa Lommen, og som ikke formaa at se Betydningen af dem, som man fra Dag til Dag successive lægger til Aarslønnen, og en saadan Optræden minder i høj Grad derom. Thi selv om man kun vil maale Udbyttet med dette ene Maal, saa er det dog utvivlsomt, at selv den nuværende mangelfulde Organisation har bidraget en Del til at holde Fragterne oppe.

Forøvrigt skal det indrømmes, at med Hensyn til ensartede og faste Fragttakster, saa staa vi her overfor et Punkt, hvor Organisationen har vanskeligt ved at virke.

Skibsfarten er jo en Del af Handelsstanden og lever, som den, af den frie Ombytning af Varer, og netop derfor maa vi have fuld Handlefrihed overfor Chancerne, som tilbydes. Men Følelsen af Solidaritet kan dog alligevel bidrage meget til, at man under sløje Perioder ikke sælger sig for meningsløst lave Fragter, og des mere, jo større Deltagelsen og Solidaritetsfølelsen er.

Men ved Siden af dette er der jo mange andre Forhold, hvor Foreningsbevægelsen har Betydning, og hvor Virkningerne allerede have vist sig. Der er saaledes næppe nogen Tvivl om, at det er den, som har gjort, at man allerede i denne Rigsdagssamling har imødekommet flere af vore Krav, og at andre ere tagne under velvillig Behandling, og at man vil gøre det samme senere, naar vi holde os indenfor det Omraade, som vi hidtil have betraadt.

Som bekendt ligger netop Toldloven under Behandling nu, og at Skibsfarten af den berøres stærkt i sine vigtigste Interesser, er der næppe mange, som vil bestride. En ensartet og samlet Optræden i Kravet om, at Skibsfarten fritages for Toldens store Byrder vil sikkert finde baade Velvillie og Støtte, men ogsaa Modstand. At trøste sig med, at Sagen vil gaa sin jævne Gang alligevel, er at forspilde en god Lejlighed, som maaske sent vil tilbyde sig igen, og at fralægge os det Arbejde og det Ansvar, som vi med Rette burde bære.

Vi har fremdeles set, at Krydstoldvæsenets Ordning er taget under velvillig Behandling. Dette er atter en Frugt af Foreningsbevægelsen, som uden denne maaske vilde have ladet længe vente paa sig.

Og endelig er der en Mængde andre Forhold, som trænger til at ordnes, og som kun kan ordnes gennen en fælles Optræden og under Forstaaelsen af gensidig Solidaritet og Ansvar. De gensidige Assurancer ere jo netop en Frugt af denne Forstaaelse, og hvem vilde vel nu undvære dem? Men hvem tør vel heller paastaa, at vi paa dette Omraade er naaet til den heldigst mulige Ordning?

I alle disse Forhold kan vi kun udrette noget, naar vi staa sammen, og mangen en god Ting er forsømt, fordi vi ikke hidtil har gjort det. Men der er endnu et Forhold, som gør, at vi mere end nogen anden Samfundsklasse har Grund til at støtte Foreningsbevægelsen.

Vore Livsvilkaar gøre, at den Enkelte hos os staar mere ensom og isoleret end nogen anden. Vore Familieforhold ere ikke som andres. Kan vi en enkelt Gang nyde Hjemmets Hygge og Fred en kort Tid, saa maa vi være glade. Vi kan ikke paa nært Hold følge med og tage Del i de hjemlige Forhold i Stat og Kommune, men maa staa delvist fremmede derfor, og vel netop derfor betyder Flaget for os noget andet og mere, end naar man hjemme flager til Søndag.

I Foreningen har vi da et Fællesbo, hvori vi alle har Del og kan tage Del, og som bidrager til, at vi kan føle os som ét. Igennem Foreningen har vi Bud til og Indflydelse paa Forhold, hvor vi enkeltvis vilde staa aldeles magtesløse, og alt dette tilsammen gør, at — saadan forekommer det mig — vi burde betragte vor Forening som vi betragter vort Flag, betragte den som en Art Helligdom.

Men det kan jo næppe være en saadan Betragtning, som har bevæget saa mange af de mindre Skibes Førere til at melde sig ud. Vi maa vel snarere gaa ud fra, at det har været Betragtningen af de Skillinger, som det koster at holde den oppe, endskønt det maa være dem vitterligt, at alene Bladet maa kræve en Del og ikke kan holdes oppe uden Støtte.

I Bladet har vi jo alle et Fælleseje, som mange vilde savne, hvis det ikke kunde gaa; det bringer Bud og Hilsen og gør Nytte paa saa mangfoldige Maader, som man først rigtig vilde forstaa at vurdere, hvis det ophørte at være til.

Jeg haaber derfor, at de, som har udmeldt sig, maa komme til Erkendelse af, at de have handlet daarligt mod sig selv og mod deres Kolleger, og at de, som staar tilbage, i Stedet for at følge et daarligt Eksempel, vil bidrage, hvad de kan, til at Foreningen bliver saa god og levedygtig som mulig; saa vil den Tid nok komme, da man ser Frugterne og lærer at sætte Pris paa dem.

Skibsfører.

Staten og Skibsfarten.

Fra Skipper-Foreningen i Rønne have vi modtaget følgende:

Skipper-Foreningen i Rønne af 1883 har med Interesse læst det Udtog af Rigsdagens Forhandlinger, som er optaget i „Dansk Søfartstidende" af 26de Januar d. A.

Det ses deraf, at Hr. Kapt. E. Bluhme stiller Forslag om Støtte for dansk Skibsfart i udenrigske Farvande og motiverer sit Forslag særlig i denne Retning, og hvorledes Hr. C. Hage og Kapt. Trolle anbefaler at lade dette Forslag omfatte ogsaa indenrigske Farvande.

I særlig Grad har det glædet os at læse Hs. Eksl. Indenrigsministerens Udtalelser i Anledning af det fremsatte Forslag og hans Udtalelser om den danske Skibsfart i Almindelighed, fordi dette giver os Haab om, at naar der om føje Tid fremkommer et Andragende fra Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe, vil det blive velvilligt modtaget.

I Bestyrelsen for Skipperforeningen, d. 4. Februar 1899.

M. Christiansen,
Formand.

Fragtmarkedet.

Medens disse Linier skrives er det Frostvejr over Danmark med „høj Himmel", som Metereologerne siger, og vedbliver Kulden, vil vi faa mere Fasthed i Raterne paa Østersøen, specielt i Kulmarkedet. Allerede nu kan man spore en noget stærkere Tone, saaledes er der sluttet 5/4½ Forthet Kjøbenhavn imod 5/ sidste Uge; dette er ganske vist et enkelt Tilfælde, men det animerer altid og viser muligvis Vejen for de kommende Befragtninger. Samtidig vil den store engelske Flaade holde sig borte fra Østersøen, naar der viser sig den mindste Fare for Ishindringer; det bliver da hovedsagelig de danske Dampere, der tage Ledelsen i vore hjemlige Farvande og videre Syd og Øst paa; vi ere ikke saa bange for at skubbe til en Isflage, naar det sker under vor egen Breddegrad. Imidlertid venter man, at Riga lukker, og her kan der maaske komme til at staa en Kamp med Isen; mange har før faaet en artig Bule dernede ved Domesness. Imidlertid — Frosten betyder, hvor paradokst det end lyder, Liv eller Signalet til Liv her hjemme. Man gaar hurtigere, naar man fryser. Forretningerne gaar ogsaa hurtigere, naar man er bange for at fryse fast. Af Raterne notere vi: Firth of Forth dansk Provinshavn 6/ —, større Pladser 5/6. Til Flensborg er betalt 5/6, Libau 5/7½. Til Middelhavet notere vi Valencia 10/6, Genua 9/, Venedig eller Triest 10/9, Alexandria 9/. Fra Vestkysten betales til Venedig 10/9, Smyrna 9/6, Alexandria 9/6, Triest 10/9. Forretningen er stadig meget livlig paa Middelhavet.

De øvrige Brancher holder omtrent de samme Stillinger som for otte Dage siden og kunne derfor behandles meget kort.

Østen og River Plate ere stadig de faste Elementer med livlig Forretning baade „out & homewards" — og en stor Tonnage har faaet Beskæftigelse her. Det er navnlig de store Transporter til Wladivostock og Port Arthur, der have ydet Stof for Østens Vedkommende, og for River Plate selvfølgelig Korn og Kvæg i skøn Forening. Hull Bombay giver 12/6 pr. Februar. Sortehavet Wladivostock eller Port Arthur 32/6. Fra Plate betales 23/6 à 24/ for Februar Marts Baade og 22/6 à 23/ for April, San Lorenzo Basis. Hornkvæg giver £ 5 og Faar 8/ pr. Hoved. Tidsbefragtningerne have været færre de sidste Dage og Raterne gennemgaaende noget lavere. Vi tør vel sætte 7/3 à 7/4½ G. F. som Norm for atlantisk Fart.

Sortehavet og Nordamerika skal vi denne Gang forbigaa i Tavshed, fordi de ikke fortjene det bedre. — Men det fryser nu.

Nybygninger, Køb og Salg.

Arche, Galease af Arnis (Slesvig), 39 Netto Reg.-Tons er købt af Kapt. Vald. Petersen af Strynø for 4,900 Kr. og skal fremtidig føre Navnet Elisabeth.

Sandormen, Opmudringsfartøj, bygget til den danske Regering, er løbet af Stablen hos W. Simons & Co., Renfrew.

Euxinia, Staaldampskib, bygget til d'Hrr. Hecksher & Søn i Kjøbenhavn, er løbet af Stablen paa Tyne Iron Shipbuilding Cos. Værft. Dets Dimensioner ere 348' × 48' × 27'.

Søborg, Staaldampskib, bygget til Firmaet C. K. Hansen i Kjøbenhavn, er løbet af Stablen hos Short Bros. Pallion. Dets Dimensioner ere: 286' × 43' × 21'.

Fra Sø og Land.

Udenrigsministeriet meddeler, at den brasilianske Finanslov for 1899 bestemmer, at Fyr- og Dokafgiften, der betales i Guld til Kurs 27 d. pr. Milreis, skal opkræves med et Tillæg af 10 %, samt at der for Sundhedspas for Fremmede skal erlægges 40 Doll. ‰.

Dampskibsselskabet Kjøbenhavns Overskud for afvigte Driftsaar andrager Kr. 418,997.03, hvoraf 12 % foreslaas udbetalte Aktionærerne, 10 % henlægges til Reservefondet, medens Resten overføres til næste Driftsaar.

Dampskibsselskabet Østersøens Driftsoverskud for afvigte Aar andrager Kr. 189,889 50, hvoraf 10 % foreslaas udbetalt Aktionærerne, 20 % til Reservefondet, medens Resten overføres til næste Regnskabsaar.

Dampskibsselskabet Unions Driftsoverskud for afvigte Aar andrager Kr. 212,127.17, hvoraf 10 % foreslaas udbetalt Aktionærerne, 10 % henlægges til Reservefonden, medens Resten overføres til næste Driftsaar.

Dampskibsselskabet Inga udbetaler for afvigte Regnskabsaar: de gamle Aktier 12 %, de nye for ½ Aar 6 %.

Ugens Havarier.

Anna, Skonnert af Ærøskjøbing, kom d. 3 ds. paa Rejsen fra England til Haderslev med Kul paa Grund paa Mølleflakke ved Assens.

Uranienborg, Dpsk. af Kbhvn. er if. Telegram fra Rosario kommet paa Grund og maa lægtes for at komme flot.

Enigheden, Jagt af Svendborg, er d. 5. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Skjelskør med Majs grundstødt paa Rødegrund ved Hou. Skibet, der er læk, slæbes tilbage til Svendborg.

Hansa, Lægterfartøj af Hamburg, kom d. 3. ds. paa Slæb paa Rejsen fra Hjemstedet til Rudkjøbing med Majs paa Grund paa Taasinge. Flot med Assistance af Slæbedamper og ankommet til Rudkjøbing.

Adolph Andersen, Dpsk. af Randers, har d. 5. ds. ved Indsejlingen til Trawen stødt mod et Vrag eller lignende og er bleven noget læk. Reparerer i Helsingør.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling.***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Kbhvn. 2. Febr., bestemt til Neufahrwasser — A. N. Hansen, Paaske, afg. fra Riga 7. Febr., best. til Ghent. — Antwerpen, Holm, ankom til Christiania 5. Febr., best. til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Livorno 6. Febr., bestemt til Neapel. — Dagmar, Gade, ankom til Helsingør 3. Febr. (Eftersyn). — Douro, Ørum, afgik fra Oporto 7. Febr., bestemt til Lissabon. — Georgios I, Kihl, ankom til Rotterdam 2 Febr., bestemt til Antwerpen. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Riga 6. Febr., bestemt til Montrose. — Kiew, Rabe, ankom til Nantes 6. Febr., bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Danzig 5. Febr., bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra St. Thomas 31. Jan., best. til Boston. — Louisiana, Jensen, afgik fra Newcastle 28. Jan., best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Hansen, ankom til Danzig 6. Febr., bestemt til Boston. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra New York 5. Febr., bestemt til Kbhvn — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Kbhvn. 2. Febr. (Eftersyn). — Omsk, Rasmussen, afgik fra Liverpool 2. Febr., bestemt til Reval. — Tejo, Borries, ankom til Hangø 6. Febr., bestemt til Reval. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 1. Febr., best. til Kbhvn. — Xenia, Thidemann, ankom til Reval 29. Jan., bestemt til Neufahrwasser. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Queenstown 27. Jan., best. til Philadelphia. — Florida, Koch, ankom til Philadelphia 2. Febr., bestemt til New Orleans. — Kentucky, Caroc, ankom til Galveston 6. Febr., best. til Newport News. — Hekla, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 8. Febr., bestemt til Christianssand. — Island, Skjødt, ankom til Christiania 5. Febr., bestemt til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 28. Jan., bestemt til New York. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 4. Febr bestemt til Christianssand. — Arno, Strubberg, afgik fr Messina 6. Febr., bestemt til Algier.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Stettin 2. Febr., best. til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 4. Febr., best. til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Antwerpen 30. Jan., bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Mollerup, ankom til Pillau 7. Febr., best. til Kbhvn — Christianssund, Kjølsen, ankom til Stettin 5. Febr., bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bloch, ankom til Hamburg 7. Febr., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Brabrand, ankom til Pillau 1. Febr., bestemt til Hull. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Libau 3. Febr., bestemt til London. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 4. Febr., bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 20. Jan., bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, afgik fra Hull 5. Febr., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 6. Febr., bestemt til Libau. — Moskov, Petersen, ankom til Libau 29. Jan., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 6. Febr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, ankom til London 5. Febr., best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til London 30. Jan., bestemt til Libau. — Pregel, Ørsted, ankom til Antwerpen 3. Febr., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Ryder, afgik fra Hull 5. Febr., best. til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, ankom til Kbhvn. 4. Febr., bestemt til Libau. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Manchester 5. Febr., bestemt til Liverpool. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Libau 5. Febr., bestemt til London. — Maja, Lorentzen, ankom til Danzig 3. Febr., bestemt til Kbhvn. — Ella, Lunge, ankom til Kbhvn. 3. Febr., bestemt til Hamburg. — Esbjerg, Buhr, ankom til Liverpool 5. Febr., bestemt til Kbhvn.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 9. Febr., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 7. Febr., best. til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle. 8. Febr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Odense 9. Febr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Kronen, Wiberg, afgik fra Nykjøbing F. 8. Febr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, Ankersen, afg. fra Odense 8. Febr., best. til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Bay, afgik fra Newcastle 7. Febr., bestemt til Kbhvn. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 7. Febr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Novorossisk 29. Jan., bestemt til Gibraltar f. O. — Frode, Wrisberg, afgik fra Blyth 3. Febr., bestemt til Genoa. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra New Orleans 9. Jan., ankom til Kbhvn. 7. Febr. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Nykjøbing 2. Febr., ankom til Blyth 6. Febr. — Knud, Mancke, afgik fra Blyth 2. Febr., bestemt til Libau. — Svend, Petersen, afgik fra Korsør 3 Febr., bestemt til Bouess. — Erik, Tofte, afgik fra Kbhvn. 4. Febr., best. til Sunderland. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 5. Febr., bestemt til Dunkerque. — Ragnar, Risøe, afgik fra Baltimore 4. Febr., bestemt til Bergen. — Danmark, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 7. Febr., best. til W. Hartlepool. — Volmer, Riber, afg. fra Methil 19. Jan., ankom til Genoa 3. Febr. — Dan, Hansen, afgik fra London 2. Febr., ankom til Blyth 4. Febr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 30. Jan., ankom til Ghent 4. Febr. — Harald, Holst, afgik fra Stettin 1. Febr., ankom til Blyth 5. Febr. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Newport News 16. Jan., ankom til Kbhvn. 5. Febr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Perg, Thorsøe, afg. fra Nyborg 6. Febr., ank. til Vejle 7. Febr. — J. Siem, Knudsen, ankom til Stettin 2. Febr. — P. Andrejeff, Johnsen, afg. fra Philadelphia 2. Febr., ankommet til Kbhvn. — Russ, Jensen, pass. Gibraltar 3. Febr.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Neapel 2. Febr. — Kamma, Risøe, ankom til Cagliari 5. Febr. — Helga, Lagesen, afgik fra Liverpool 2. Feb. — Martha, Jørgensen, ankom til Swansea 7. Febr. — Elna, Møller, ankom til Algier 5. Febr. — Therese, Knudsen, afgik fra Methil 5. Febr.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 25. Jan., bestemt til New York. — Ekliptika, Klaaborg, ankom til Flensborg 28. Jan. — Venus, Lund, ank. til Kbhvn. 4. Febr. — Sirius, Bay Schmidt, ankom til Antwerpen 28. Jan. — Urania, Jørgensen, afg. fra Grangemouth 5. Feb., bestemt til Kbhvn. — Saturn, Lund, ankom til Libau 2. Febr. — Mars, Nielsen, afgik fra Horsens 2. Febr., bestemt til Warkworth.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra Kbhvn. 5. Febr., bestemt til New York. — Nordland, Hemmingsen, afgik fra New York 28. Jan., bestemt til Kbhvn. — Finland, Schmidt, afgik fra Grangemouth 27 Jan., bestemt til Port Eads. — England, Andresen, afgik fra Bremen 4. Febr., bestemt til Kbhvn. — Holland, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 4. Febr. — Rusland, Møller, afgik fra Libau 31. Jan., bestemt til Leith. — Tyskland, Høgstedt, afgik

fra Rotterdam 5. Febr., bestemt til Bremen. — Skotland, Branth, afgik fra Warkworth 3. Febr., bestemt til Nykjøbing F.

Vesterhavet. Nautik, Meinertz, afgik fra Newcastle 25. Jan., ankom til Barcelona 6. Febr. — Nora, Degn, afgik fra Methil 4. Febr., bestemt til Esbjerg. — Nerma, Mathisen, ankom til Blyth 6. Febr. — Neptun, Jørgensen, afg. fra Portland 3. Febr., bestemt til Huelva. — Nordsøen, Jessen, afgik fra Antwerpen 2. Febr.. ankom til Cork 6. Febr.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Itzehoe 1. Febr., ankom til Gool 5. Febr. — Rita, Larsen. afgik fra Helsingør 5. Febr., bestemt til Riga. — Patria, Andersen, ankom til Alexandria 3. Febr.

Union. Frisia, Skov, afgik fra Cardiff 3. Febr., bestemt til Alexandria.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afgik fra Dunkerque 30. Jan., ankom til Newport 2. Febr. — Hafnia. Lund, afgik fra Grangemouth 2. Febr., ankom til Kbhvn. 5. Febr. — Russia, Rasmussen, ank. til Libau 1. Februar. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Aarhus 4. Febr., bestemt til Sunderland. — Normannia, Rasmussen. ankom til Sunderland 5. Febr.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Sunderland 5. Febr., bestemt til Genua. — Brattingsborg, Schmidt, ankom til Fernandine 31. Jan. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Philadelphia 4. Febr. — Jomsborg, Kühl, ank. til South Shields 1. Febr. — Uranienborg, Dømel, afgik fra Santa Fe 1. Febr., best. til Las Palmas. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Ghent 7. Febr., bestemt til W. Hartlepool. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Newcastle 4. Febr., bestemt til Barcelona. — Amalienborg, Clausen, ankom til Kbhvn. 4. Febr. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Aarhus 7. Febr. — Christiansborg, Petersen, ankom til Riga 7. Febr.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, ankom til Aarhus 6. Febr. — Skodsborg, Lund, afgik fra Las Palmas 22. Jan., best. til Buenos Ayres. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Newcastle 31. Jan. — Jægersborg, Jensen. ankom til Kbhvn. 8. Febr. — Guldborg, Jensen, ankom til Sevilla 6. Febr. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Rosario 2. Febr., best. til Las Palmas.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kbhvn. 5. Febr. — Agnete, Jensen, ankom til Libau 6. Febr. — Hermia, Sørensen. afgik fra Kbhvn. 7. Febr., bestemt til Burntisland. — Alice, Schultz, reparerer i Leith. — Sjælland, Madsen, afgik fra Newcastle 1. Febr., ankom til Libau 6. Febr. — Bornholm, Petersen, ankom til Kbhvn. 1. Febr. — Ajax, Brorsen, afgik fra Methil 1. Febr., ankom til Kjøge 5. Febr. — St. Alban, Jørgensen, afg. fra Landskrona 7. Febr., bestemt til Libau. — Nauta, Steen, afgik fra Gjedser 2. Febr., ankom til Libau 4. Febr. — Rønne, Hintze, afgik fra Malmø 2. Febr., ankom til Libau 4. Febr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Kolding 4. Febr., ankom til Libau 6. Febr.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Stockholm 31. Jan. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Libau 1. Febr. — Absalon, Reese, afgik fra Riga 2. Febr., bestemt til Dundee, Leith. — Ansgar, Larsen, ankom til Grangemouth 4. Febr. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Kbhvn. 4. Febr., bestemt til Newcastle. — Hamlet, Sommer, ankom til Dunston 5. Febr. — Helge, Olsen, afgik fra Blyth 3. Febr., bestemt til Libau.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Cold, afgik fra Port Said 27. Jan., bestemt til St. Nazaire. — Malaya, Berentzen, ankom til Singapore 3. Febr., afgik 5., bestemt til Hongkong.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afgik fra Sunderland 27. Jan., bestemt til La Plata. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Sunderland 26. Jan., bestemt til La Plata. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Blyth 5. Febr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Gestemünde 9. Jan.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Libau 3. Febr., best. til London. — Clara, Petersen, ankom til Kbhvn. 4. Febr.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 6. Febr. til Frederikshald. — Energi, Hansen, ankom 1. Febr. til Grangemouth.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Neiros, Sonnicksen, indkom til Falmouth 28. Jan. fra Garston til Esbjerg. — Anna, Nielsen, sejlet fra Laguna 9. Jan. til Kanalen f. O. — Union, Svarrer, er ifølge Telegram fra Auckland af 1. Febr. sejlet fra Samoa til Liverpool. — Franz Schwalbe, Poulsen, udklareret i New York 10. Jan. til Wilmington. — Ines Røhl, Nørby, sejlet fra Havre 1. Febr., ankom til Cardiff 4. Febr. — Embla, Jepsen, sejlet fra Havre 2. Febr. til Cayenna. — Casma, Jørgensen sejlet fra Newcastle N. S. W. 4. Febr. til Taltal. — Prins Valdemar, Winther, sejlet fra New York 4. Febr. til Brisbane.

Fanø. Sønderho. Else, Thomsen, afgik 13. Jan. fra Guayenes til Punta Arenas. — Hans, Brinch, pass. 27. Jan. Beachy Head, fra Hamburg til Afrika. — Elisabeth, Fischer, afgik fra Liverpool 29. Jan. til Rio Grande.

Svendborg. Triton, Nielsen, ankom til Fruro 30. Jan. — Marie, Møller. ankom til Aarhus 31. Jan. — Erik ankom til Horten 2. Febr. — Sophie, Jensen, ankom til Mullerup 2. Febr. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Leith 6. Febr.

Ærø. Familien, Frederiksen, ankom 31. Jan. til Leith. — Freden, Eriksen, ankom 30. Jan. til Poole. — Thyra. Rasmussen, ankom 1. Febr. til Halmstad fra Lissabon. — Ingeborg, Svane, ankom 31. Jan. til Fowey. — Arken, Christensen, ankom 2. Febr. til Buryporz. — Søstrene, Clausen, ankom 2. Febr. til Swansea. — Ellen, Lauritzen, ankom 2. Febr. til Fowey. — Hosanna, Hay, ankom 1. Febr. til Stubbekjøbing. — Hildur, Schmidt, ankom 2. Febr. til Rudkjøbing. — Anne Sophie, Hermansen, ankom 31. Jan. til Frederikshavn. — Karen, Hansen, ankom 3. Febr. til Methil. — M. Hay, Petersen, ankom 5. Febr. til Sunderland.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Paa S.-Siden af Indløbet til *Thyborøn-Kanal* tændes d. 8. ds. følgende Fyr:

1. Et rødt, fast Fyr inden for Dæmningen ved Høfde Nr. 56. Det lyser fra N. 28° V. til N. 46° V. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden og Lysævnen: 9 Kml. Fyret vises fra en brun Træbaake med sorte Skærme.
2. Et hvidt, fast Fyr paa Dæmningen ved Høfde Nr. 60. Det lyser fra N. 17° Ø. til N. 4° V. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 9½ Kml. Lysævnen: 13 Kml. Fyret vises fra en brun Træbaake med sorte Skærme.
3. Et grønt, fast Fyr ved Høfde Nr. 63. Det lyser fra S. 40° Ø. til N. 33° V. Flammens Højde: 14 Fod. Synsvidden og Lysævnen: 2 Kml. Fyret vises fra en hvid Fyrpæl.

Fyrene brænde kun, naar Dampbaaden *„Vestkysten“* eller Fiskefartøjer kunne ventes at ville benytte Kanalen.

Fyrene ere kun beregnede paa at benyttes af lokalt kendte Folk.

Kattegat. Frederikshavn NNV. Strandby Baadehavn. Ud for Landsbyen *Strandby*, 3½ Kml. NNV. for *Frederikshavn*, er anlagt en Baadehavn med 4 Fods Dybde.

Paa N.-Molens Yderende er paa en hvid, 14 Fod høj Pæl anbragt en rød Lanterne. Flammens Højde: 12 Fod. Lanternen brænder kun, naar Fiskere fra Pladsen ere paa Søen. 57° 29′,7 N. Br. 10° 30′,3 Ø. Lgd.

Limfjorden. Aalborg V. Paa S.-Siden af *Limfjorden*, ud for *Mølholm-Enge*, c. 2 Kml. V. for *Aalborg*, er anlagt en 480 Alen lang, 3 Alen bred Bro, ved hvis Yderende der er 9½ Fod Vand.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Karlskrona. I Farvandet ved *Arpö* er tæt ved Løbet fundet en 13 Fods Grund. I Foraaret 1899 afmærkes Grunden med en Stage, der skal staa ca. 30 Alen SSØ. fra den røde Spidstønde ved *Skräflingen*.

Kalmarsund. I Foraaret 1899 udlægges en rødmalet Lystønde, der viser uregelmæssigt vekslende rødt og hvidt Lys, ved *Skansgrundet*, Ø. for *Grimskär*. 56° 39′ 10″ N. Br. 15° 22′ 45″ Ø. Lgd.

Säfösund—Södertelje. Ved *Korsnäsgrundet*, tæt ved *Bokö*, ombyttes i Sommeren 1899 den røde Spidstønde med en rødmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. 58° 51′ 5″ N. Br. 17° 35′ 55″ Ø. Lgd.

Stockholm Skjærgaard. Dalarö. I Sommeren 1899 udlægges ved *Saltsäcken*, uden for *Dalarö*, en sortmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. 59° 8′ 5″ N. Br. 18° 25′ 30″ Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Gefle. I Sommeren 1899 udlægges tæt S. for *Herr Elofs Grund* og V. for den der værende 11 Fods Grund en rødmalet Lystønde, der viser uregelmæssigt vekslende rødt og hvidt Lys. 60° 45′ 40″ N. Br. 17° 23′ Ø. Lgd.

Finland. Finske Bugt. Wiborg Distrikt. Frederikshamn. Kuorsalo. Et indenskærs Farvand, der fører fra *Frederikshamn* store Farvand, N. og S. om Holmen *Wasikkasaari* til *Mäntlaks* By og *Kuorsalo,* er afmærket ved privat Foranstaltning.

Wiborg Distrikt. Beistö Lodsplads. Longviran. Sømærket paa Holmen *Longviran*, der tjente som Ledemærke fra Søen til *Longviran*, er ødelagt af Storm. 60° 17′ N. Br. 26° 39′ Ø. Lgd.

Wiborg Distrikt. Pitkäpaasi Lodsplads. Paa *Kavo* S.-ligste Sten, SØ. for *Kavosaari* Holme, V. for Farvandet til *Wederlaks Viken*, er malet et stort, hvidt Mærke. Naar man kommer fra *Pitkäpaasi* Havn og er passeret Vageren Ø. for *Vinkka*, forandres Kursen til SV. og der styres paa det hvide Mærke. 60° 27′ 24″ N. Br. 27° 47′ 40″ Ø. Lgd.

I *Trångsund* S.-lige Del er uddybet et Løb, som er afmærket saaledes:

Ø. for *Ruokkomatala* en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt Kost, i 18 Fod Vand, 1_{15} Kbl. S. 66° Ø. fra *Heinäluoto Holms* SØ.-Pynt.

V. for *Ruokkomatala* en Stage, sort foroven, hvid forneden, med en nedadvendt over en opadvendt Kost, i 19 Fod Vand, 1_{18} Kbl. S. 74° Ø. fra *Heinäluoto Holms* SØ. Pynt.

V. for *Laitalahti* en Stage, sort foroven, hvid forneden, med en nedadvendt over en opadvendt Kost, i 19 Fod Vand, 2_{12} Kbl. S. 48° Ø. fra *Heinäluoto Holms* SØ. Pynt.

V. for *Kulppa* en Stage, sort foroven, hvid forneden, med en nedadvendt over en opadvendt Kost, i 17 Fod Vand, 1_{14} Kbl. N. 52° Ø. fra *Kirkkoniemi* Pynt.

I det uddybede Løb er der 14 Fod, Lavvande, til *Trångsund* og 11 Fod videre derfra til *Wiborg*.

Rusland. Libau S. Taagesignalet ved *Bernaten* gives ikke mere.

Tyskland. Fyrskibet „Adler-Grund". Ifølge Telegram fra „Marineamt" i *Berlin* er Fyrskibet *„Adler-Grund"* den 1ste Februar 1899 midlertidig inddraget for at efterses.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Sotefjord. Paa den grundeste Klippe $^1/_4$ Kml. S. t. V. $^1/_2$ V. fra *Långholmens* Fyr, paa V.-Siden af Farvandet, skal rejses en sort, 14 Fod høj Stage med Ballon. 58° 31′ 45″ N. Br. 11° 13′ 25″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 22de Januar. 9 Kml. SV. $^1/_4$ V. fra Fyrskibet *„Terschellingerbank"*. En Mast, 6 Fod over Vandet; sandsynlig fast i et Vrag.

Et Vrag med en Mast c. 8 Fod over Vandet er observeret fra Fyrskibet *„Weser"* i S. 65° V. og fra *Wangeroog* Kirke i N. 36° V. 53° 52′ 40″ N. Br. 7° 44′ 0″ Ø. Lgd.

Tyskland. Elben. Cuxhaven. Fra den 19de April til den 24de Maj 1899 afholdes Skydeøvelser ved *Cuxhaven*. Skydepladsen begrænses mod N. af en Linie fra Tønde M til Tønde Nr. 9, den 16de—18de Maj dog af en Linie fra Tønde K til Tønde Nr. 8, og mod S. af en Linie fra *Altenbruch* Kirke til Tønde Nr. 17.

Naar der skydes, er Pladsen spærret for al Sejlads, og Dampere med *Hamborgs* Flag og rødt Flag paa Toppen ligge da ude nedenfor og ovenfor Pladsen. Anvisninger og Signaler skulle ubetinget følges.

Naar der paa en af de anførte Dage ikke skydes, vises Flag mod Farvandet fra *Cuxhaven* Fyrtaarn og Damperne ligge ikke ude, Pladsen er da ikke spærret.

Jade. Fra den 18de April til den 27de Maj 1899 afholdes Skydeøvelser i *Jade*. Skydepladsen begrænses saaledes:

a) Fra 18de—22de April, fra 8de—16de Maj og den 23de Maj mod N. af Linien Observatoriet—*Eckwarder* Kirke og S. af Linien Pumpestationen—Tønde Nr. 24 indtil 14,000 Alen fra Kystbatterierne mod SØ. og fra *Eckwarderhörn* til den N.-lige Grænse i *Jade* hele Bredde.

b) Fra 24de—27de April og 17de—20de Maj af samme Linier indtil 8,000 Alen fra Kystbatterierne og mellem Grænsen i *Jade* hele Bredde.

c) Fra 28de—29de April, Dag og Nat, af Linien fra Fort *Rüstersiel* i N., mod S. af Linien Fort *Rüstersiel*—Tønde W i 9,500 Alens Afstand og i *Jade* hele Bredde.

d) Fra 1ste—6te Maj mod N. af Linien *Hooksiel* Anduvnings-Baake—Tønde Nr. 14 og mod S. af Linien *Heppenser* Kirke—Tønde Nr. 21 indtil 14,000 Alens Afstand fra *Groden* Batteri og mellem Grænserne i *Jade* hele Bredde. Desuden den 5te Maj som under a. anført.

e) Fra 24de—26de Maj som under d. anført, og desuden mod N. af en Linie i N. fra Fort *Rüstersiel,* mod S. af Linien Nordmolehovedet—*Schweinburger* Mølle, fra Fort *Rüstersiel* ned ad Floden indtil 9,500 Alen, og fra Fort *Heppens* op ad Floden indtil 14,000 Alen, mod SØ. mellem Grænserne i *Jade* hele Bredde.

Naar der skydes, hejses sort Flag paa Fortet eller Batteriet, og Pladsen er da spærret for al Sejlads. Dampere ligge ude, deres Anvisninger ligesom Signaler fra Land skulle ubetinget følges.

Holland. *Hollandske* Lodsdampere, som ere paa Station ved de *hollandske* Kyster og have Lodser ombord, vise fremtidig om Natten, foruden de reglementerede Top- og Sidelanterner, mindst hver 15 Minutter tre hurtig paa hinanden følgende Blink.

I *IJmuiden* er den mindste Dybde nu 24 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

Fyrskibet *„Maas"* er igen lagt paa Station. 52° 1′ 21″ N. Br. 3° 53′ 7″ Ø. Lgd.

Frankrig. Gravelines. Vandstands Signalerne ved *Gravelines* gives for hver $^1/_4$ Meter; Udgangspunktet er 3 Meter over Kortets Nulpunkt. En Ballon paa Masten i Højde med Raaen betyder saaledes 3 Meter.

England. Themsen. East Swin. En Skonnert er sunken i *East Swin,* to Master ere c. 36 Fod over Vandet. Tæt NV. for Vraget er i 20 Fod Vand udlagt en grøn Tønde, 4 Kbl. S. 1° V. fra Fyrskibet *„Swin Middle"*. Et Vragfyrskib udlægges snarest muligt ved Vraget.

Dudgeon. Vraget af Fyrskibet *„Dudgeon"* er nu borttaget. Afmærkningen er inddragen. 53° 14′ 30″ N. Br. 0° 57′ 13″ Ø. Lgd.

Englands Ø.-Kyst. Omtrent den 1ste April 1899 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen ved *Englands* Ø.-Kyst:

1. I Farvandet til *Harwich* ombyttes den rød og hvid tærnede Spidstønde *SW.-Whiting*, paa *Whiting Bank* SV.-Ende, med en rød og hvid tærnet Kugletønde. Samtidig flyttes Tønden c. 1 Kbl. SV. t. S. hen i $5^1/_2$ Fv. Vand.

   Omtrent midt imellem denne Tønde og den rød og hvid vandret stribede Kugletønde *NE.-Whiting* udlægges i 6 Fv. Vand en rød Spidstønde *E.-Whitting*. 52° 2′ 30″ N. Br. 1° 32′ 20″ Ø. Lgd.
2. Den sorte Spidstønde *E.-Shipwash*, ved Ø.-Siden af *Shipwash*, flyttes c. $^1/_2$ Kml. N. 24° Ø. hen og hedder fremtidig *NE.-Middle-Shipwash*.

   Omtrent midt imellem denne Tønde og den hvid og sort vandret stribede Kugletønde *SW.-Shipwash* udlægges en sort Spidstønde, *SE.-Middle Shipwash*. 51° 55′ 35″ N. Br. 1° 36′ 28″ Ø. Lgd.
3. Den hvid og sort lodret stribede Fløjtetønde *NE.-Goodwin* ombyttes med en hvid og sort lodret stribet Spidstønde. 51° 17′ 28″ N. Br. 1° 35′ 38″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Dungeness. Vraget af det tæt ved *Newcome Bank* Tønde paa *Dungeness* Ø.-Red sunkne Lodsfartøj er nu borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Iles de Glénans. *Penfret* røde Lynfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn, er nu tændt. Det midlertidige Fyr er slukket.

Loire. Paimboeuf. De tre Fyr ved *Donges* og de to Fyr, der kaldes *La Vacherie,* ere slukkede, og følgende fire Par Ledefyr tændte mellem *Saint Nicolas* og *Paimboeuf:*

1. *Saint Nicolas* Ledefyr. Forfyret er et rødt, fast Fyr. c. 3 Kbl. nedenfor *Donges* Bro. Flammens Højde: 32 Fod, Synsvidden: $2^1/_2$ Kml. Fyret vises fra en Pæl med Timeglas paa Toppen. 47° 18′ 29″ N. Br. 2° 4′ 40″ V. Lgd.

   Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, c. 500 Alen N. 45° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 56 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Fyret vises fra en Pæl med Kegle. 47° 18′ 38″ N. Br. 2° 4′ 32″ V. Lgd.
2. *La Fernais* Ledefyr. Forfyret er et rødt, fast Fyr paa det Inderste af *Donges* Bro. Flammens Højde: 19 Fod. Synsvidden: $2^1/_2$ Kml. Fyret vises fra en Pæl. 47° 18′ 22″ N. Br. 2° 4′ 15″ V. Lgd.

   Bagfyret er et hvidt, fast Fyr. c. 950 Alen N. 63° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 35 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Fyret vises fra en Pæl. 47° 18′ 31″ N. Br. 2° 3′ 50″ V. Lgd.
3. *Donges* Ledefyr. Forfyret er et rødt, fast Fyr paa *Donges* Brohoved. Flammens Højde: 19 Fod. Synsvidden: $2^1/_2$ Kml. Fyret vises fra en Pæl. 47° 18′ 20″ N. Br. 2° 4′ 13″ V. Lgd.

   Bagfyret er et hvidt, fast Fyr paa Klipperne ovenfor Broen, c. 220 Alen N. 73° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 24 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Fyret vises fra en Pæl. 47° 18′ 21″ N. Br. 2° 4′ 17″ V. Lgd.
4. *La Vacherie* Ledefyr. Forfyret er et rødt, fast Fyr, c. 320 Alen ovenfor *Donges* Bro. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden: $2^1/_2$ Kml. Fyret vises fra en Pæl med Timeglas paa Toppen. 47° 18′ 26″ N. Br. 2° 4′ 6″ V. Lgd.

   Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, c. 400 Alen fra Enden af *Donges* Bro og c. 320 Alen N. 53° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 51 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Fyret vises fra en Pæl med Kegle. 47° 18′ 30″ N. Br. 2° 4′ 13″ V. Lgd.

En stor, sort Tønde er udlagt tæt ved Skæringen af *Saint Nicolas* og *La Fernais* Ledefyrlinier. 47° 17′ 58″ N. Br. 2° 5′ 37″ V. Lgd.

Følgende seks Tønder ere i 6 à 8 Fod Vand udlagte ved Løbet mellem *Donges* og *Paimboeuf:*

En stor, rød Tønde, *Donges V.* paa 47° 18′ 11″ Nr. Br. 2° 3′ 45″ V. Lgd.

En stor, sort Tønde, *Donges Ø.*, paa 47° 18′ 12″ N. Br. 2° 3′ 31″ V. Lgd.

En rød Spirtønde nedenfor *Banc des Brillantes* paa 47° 17′ 51″ N. Br. 2° 3′ 5″ V. Lgd.

En sort Spirtønde nedenfor *Banc de Paimboeuf* paa 47° 17′ 52″ N. Br. 2° 2′ 58″ V. Lgd.

En stor, rød Tønde ovenfor *Banc des Brillantes* paa 47° 17′ 44″ N. Br. 2° 2′ 54″ V. Lgd.

En stor, sort Tønde ovenfor *Banc de Paimboeuf* paa 47° 17′ 45″ N. Br. 2° 2′ 45″ V. Lgd.

Azorerne. Fayal. Ponta Capellinhas. Ifølge Telegram af 1ste Februar 1899 fra Generaldirektøren for Søkortarkivet i *Lissabon* er Fyret paa *Ponta Capellinhas, Fayal* V.-Pynt, endnu ikke tændt.

Prince Edwards Island. Hillsborough Bay. Orwell River. Fyret paa *Brush Wharf* ved Mundingen af *Orwell River* er slukket og følgende Ledefyr tændes:

Douse Point røde, faste Ledefyr. Forfyret paa *Douse Point,* N. for *Muttock Point,* vises fra en hvid, 16 Fod høj Fyrbygning. Flammens Højde: 16 Fod. Synsvidden: 6 Kml. 46° 8′ 45″ N. Br. 62° 52′ 55″ V. Lgd.

Bagfyret vises fra en hvid, 22 Fod høj Fyrbygning, c. 640 Alen N. 40° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 27 Fod. Synsvidden: 6 Kml.

Holdte overet lede de i det snævre Løb fra lige over for *Belfast Point* til tværs af *China Point.*

Brush Wharf grønne, faste Ledefyr. Forfyret paa SV.-Hjørnet af *Brush Wharf* vises fra en hvid, 15 Fod høj Fyrbygning. Flammens Højde: 12 Fod. Synsvidden: 2 Kml.

Bagfyret vises fra en hvid, 15 Fod høj Fyrbygning, c. 250 Alen N. 76° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 26 Fod. Synsvidden: 2 Kml.

Holdte overet lede Fyrene fra Foreningen af Løbene i *Orwell River* og *Vernon River* i det snævre Løb til *Brush Wharf.*

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. East Penobscot Bay. Eggemoggin Reach. En 15 Fods Grund er funden i Løbet mellem *Spectacle Island* og *Merrimans Ledge,* $^7/_8$ Kml. S. 79° V. fra *Pumpkin Island* Fyr.

Massachusetts. Nantucket Sound. Fyrskibet *„Handkerchief"* Nr. 4 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 9, der viser samme Fyr og giver samme Taagesignal som Nr. 4.

Fyrskibet *„Succonnesset Shoal"* Nr. 6 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 9 inddraget.

Florida. Cape Canaveral N. Et Vrag ligger sunket i 15 Fv. Vand c. 40 Kml. N. 4° V. fra *Cape Canaveral.* En Stang er 15 Fod over Vandet.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Teksas. Galveston Harbor. Fyret paa den rødmalede Lystønde ved Ø.-Enden af *Pelican Spit,* der afmærker Bøjningen af Løbet for dybtgaaende Skibe ind i *Galveston Channel,* er forandret og viser nu hver 20 Sekunder rødt, fast Fyr i 10 S., Mørke i 10 S.

Mexiko. Vera Crux. Lavandera Reef. *Lobos Island* hvide Blinkfyr, Et-Blink hver $^1/_2$ Minut, er forandret til et hvidt Blinkfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Blink. I øvrigt er Fyret uforandret. 21° 29′ N. Br. 97° 13′ V. Lgd.

Den sorte, spidse Fløjtetønde ved *Lavandera Reef* er inddragen. 19° 12′ N. Br. 96° 7„′ V. Lgd.

Nicaragua. Cape Gracias a Dios S. En $4^1/_2$ Fv. Pulle er funden 12 Kml. S. 4° Ø. fra *Cape Gracias a Dios.*

Bahama Øer. Nassau Harbor. Ved *Nassau* ere Barakkerne, der benyttes som Ledemærke sammen med V.-Kant af Katedralens Taarn, nedrevne.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Kjøbenhavns Børskurs d. 8. Febr. 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	112¼	½, ¾	112½	112¾
Danmark			93	93¾
Norden	127	126¾	126½	126¾
Kjøbenhavn	110	110½	110	110¼
Carl	61½		61¼	61½
Dannebrog			104¾	106
Skjold	77¾		77¼	77½
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen	105		105	105½
Nordsøen			92½	95
Torm	107		106	107
Foren. Bugser-Selsk.			93	96
Dansk-russisk Dampsk.			103½	106
Urania			101	102½
Union			109	110
Heimdal	108½	107½	107½	108
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			102½	104
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden	102		102	102½
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			94	96
3½% uopsig Stats.			—	—
3½% Husejer Kreditk			89½	91
3½% Kbhvns Kreditf.			90	90¼
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			93½	94
4% — — 6 —			93¾	94½
3½% Landkreditk. 3 —			91	93
Aktier.				
Nationalbank			145	146
Privatbank	132¾		132¾	133
Landmandsbank			128	130
Handelsbank			123	123½
Burm. & Wain			90¼	91½
Helsingørs Jernsk.			94½	95
Sukkerfabr.			96	96¼
Bryggeri Aktier			91¾	92

Vekselkurser d. 7. Febr. 1899.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.25	89.05
London	18.22	18.19
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 7. Febr. 1899.

Russiske Noter	216.35
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.25
5% Rumænske Stats	101.20
4% — — 1890	91.90

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

„Det Foren. Dampskibs." 14,000, „Nye Forenede" 2,000, „Danmark" 20,000, „Norden" 78,000, „Kjøbenhavn" 72,000, „Carl" 32,000, „Skjold" 16,000, „Urania" 6,000, „Union" 8,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling **Lørdag den 25de Februar d. A., Kl. 6 Eftermiddag,** paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal 18, hvor foruden de sædvanlige Sager vil blive at foretage:

1) Valg af 4 Repræsentanter.
2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.
3) Valg af Formand og Fastsættelse af dennes Lønning.

Det reviderede Regnskab over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavelsom Legatregnskaberne for 1898 ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søgnedag fra Kl. 10—12 og 2—4 fra den 7de Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 5te Februar 1899.

P. B. V.
F. Harboe.

Af Emile Robins Legat til Redningsbelønning vil et Beløb af 376 Kr. kunne borgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart, og som i Aaret 1898 har frelst Mandskabet paa et Skib af hvilkensomhelst Nationalitet fra en overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kunne indgives til Justitsministeriets 1. Ekspeditionskontor inden 15. April d. A.

Justitsministeriet, den 3. Febr. 1899.

P. M. V.
Ricard.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin aarlige Generalforsamling **Torsdagen den 16. Februar, Kl. 7 Eftm.,** i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13, 1. Sal, med følgende Dagsorden:

1) Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab.
2) Valg af to Bestyrelsesmedlemmer.
3) Valg af to Revisorer.

Bestyrelsen.

Det Skandinaviske Selskab
i Hamburg.

Lokalet, beliggende i Königsstrasse 14, II., er aabent hver Dag fra 11 Form. til 12 Aften.

Læsebordet er forsynet med samtlige Hovedstadsaviser samt et større Antal Provinsblade (ca. 50 Stkr.) Endvidere forefindes Billard og Musikværelse.

Samtlige Lokaler stilles til Disposition for vore ærede tilrejsende Landsmænd, og vil et eventuelt Besøg altid være os velkomment.

Besøgende have fri Adgang i 14 Dage.

Bestyrelsen.

PRIMA BUNKER-KUL.
BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:

FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts 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".

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsekspedition og Toldklarering.
Kontorer:
St. Annæplads 10, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

3 Kabinetsbilleder
◆ gratis ◆
ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr. Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus. NB. *Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.*

Monty.
St. Kongensgade 21.

J. C. TEILMANN & Co.
Eneste Vinforretning paa Frihavnen.
● Eneste Lager ●
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og Barometere.
Regulering og Reparation af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

Har De Tandpine,
brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.
9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

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

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

Frederikshavns
Fiske- og Sætteskipperskole
forbereder saavel indenbys som udenbys Elever til Fiske- og Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger gives af Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos** i Frederikshavn.

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.

Søfodtøj.
Præmieret i Stockholm og Bergen.
Wald. Lassen.
St. Strandstæde 17.
✳ *Grundlagt 1844.* ✳

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.
Ærb. **J. K. Jensen.**

Gæstgiveriet Skipperhuset.
Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

Børs-Caféen
ved Havnen, Aarhus, anbefales af CHR. BUCH'S Enke.

Kongebreve, Brylluper,
Ægtepagter, Testamenter, Æresoprejsning, Separation, Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigst. Inkassationer og Retsmøder besørges.
Husk 8, Klosterstæde 8.
Juridisk Kontor.

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

For Søfolk.
Uld og Trikotagevarer købes billigst hos
H. Madsen,
Skolegade 26,
Aarhus.

Patentfarve for Skibsbrug
P. Møller, Immervad 1, Aarhus.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9. Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

B. HANSEN.
CEMENTFABRIKEN CIMBRIA.
Anbefaler sig som Befragter og Klarerer til de ærede Skibsførere.
TELEGRAMADR.: HANSEN. TELEFON 21.

P. Otzen & Thorstenson.
Manometerfabrik.
Vesterbrogade 24. ✳ Kjøbenhavn V. ✳ Telefon 3011.
Manometre, Vacummetre, Tællemaskiner.
Eneforhandlere af Vulcaniseret Fiber fra Vulcanized Fibre Co., New-York.
Anlæg af elektrisk Lys.

„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. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 7. Kjøbenhavn, Torsdag den 16. Februar 1899. **6. Aarg.**

INDHOLD: Voldgiftskendelse i en Kollisionssag. — Hvad bør der gøres for at afhjælpe Manglen paa Styrmænd til Sejlskibe? — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger og Aarsberetninger. — Kutymer. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

Forlang altid
Otto 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
Telefon 120. **Martin Nisson.** Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe, Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus.
Incasso over hele **Danmark.**

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

B. HANSEN.
CEMENTFABRIKEN CIMBRIA.
Anbefaler sig som Befragter og Klarerer til de ærede Skibsførere.
TELEGRAMADR.: HANSEN. TELEFON 21.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

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

Kongebreve, Brylluper,
Ægtepagter, Testamenter, Æresoprejsning, Separation, Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigst. Inkassationer og Retsmøder besørges.

Husk 8, Klosterstæde 8.
Juridisk Kontor.

Marius Hoffgaard
(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6, 3.
Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa
Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

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

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Ny Carlsberg Øl.

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

Bitumastic Præparater
fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** i Skibe.
Giver en smuk, sort Farve; kan ikke skalle af, revner ikke, da det udvider sig med Metallet.
Anvendes af **Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften** samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.
Eneforhandler for Danmark:
AXEL PRIOR,
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING
FOR
ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co. Ltd.

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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, 1. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

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. I" og **„Nore"** i Farten
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

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

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

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.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af **C. Clausen,** Kaptajn i Marinen.
Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. *3 Kr.*
Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**
I Kommission hos Tillges Boghandel.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Voldgiftskendelse i en Kollisionssag.

Den kjøbenhavnske Voldgift i Kollisionssager, som paa Foranledning af Dampskibsrederi-Foreningen og de fire kjøbenhavnske Søforsikringsselskaber blev oprettet forrige Aar, har, med Professor, Dr. jur. V. Bentzon som Formand og sine søkyndige Bisiddere under 1. Februar afsagt sin første Kendelse i Anledning af en stedfunden Kollision mellem Dampskibene Scandinavien af Christiania og Elisabeth af Helsingborg. Kollisionen fandt Sted d. 24. Maj 1898, men Begæring om Voldgift fremkom først fra de to Skibes Rederier i August Maaned. Af Kendelsen, som er særdeles omhyggelig begrundet, meddeles her et Uddrag, vedrørende de Punkter, som har almindelig Interesse. Sagens faktiske Omstændigheder ifølge de af hver Part afgivne Forklaringer vare følgende: „Elisabeth" lettede Anker d. 24. Maj 1898 Kl. 10 paa Helsingborgs Red og satte straks fuld Kraft paa Maskinen for at staa Sundet ud. Kl. 10,30 passeredes Lappegrundens Fyrskib, og Skibet stævnede med Kurs N.V. t. N. saaledes at det kom Svinbådans Fyrskib ca. $1^1/_2$ eng. Mil nær, havende dette i N.O. t. O.; Top- og Sidelanterner brændte klart. Vejret var sigtbart. Kl. 11,15 varskoedes der en modgaaende Dampers røde Lanterne 4 à 5 Streger om Styrbord i en Afstand af ca. $^1/_2$ eng. Mil (5 à 600 Favne). Ligelede. bemærkedes samme Dampers Toplanterne. Medens den øvrige Besætning da ikke saa Damperens grønne Lanterne, siger Styrmand Jönsson, at han først et Øjeblik saa dens grønne Lanterne og bemærkede dette til Kaptajnen, hvilken Bemærknings Fremsættelse Kaptajnen har bekræftet under Søforklaringen. „Elisabeth" holdt sin Kurs uforandret N.V. t. N., idet, som Kaptajnen bemærker, den modgaaende Damper, efter den usædvanlige Kurs den holdt, maatte antages at gire, og „Elisabeth" derfor kunde og kun kunde gaa klar ved at gaa foran hin Damper. Efter at have holdt Kursen et Par Minutter, og da den modgaaende Damper var 1 à 2 Kabellængder borte, hørtes 3 korte Fløjtestød herfra, hvorpaa der kommanderedes Roret lagt Styrbord (svensk Bagbord over), hvilken Ordre øjeblikkelig blev efterkommet. Samtidig med Fløjtestødene saas først Damperens grønne Lanterne. Straks derpaa løb Damperen, der siden befandtes at være „Scandinavien" af Christiania, med sin Stævn og øjensynlig med fuld eller kun lidet mindsket Kraft ind i „Elisabeths" Styrbords Side, agten for Midtskibsbroen, paa Forkanten af Storriggen. Som en Følge af Kollisionen fyldtes Agterskibet med Vand. Der sattes fuld Kraft paa for at naa Helsingborg, der naaedes om Morgenen d. 25. Maj Kl. ca. $1^1/_2$, hvor Agterskibet tog Grunden paa 24 Fod Vand tæt udenfor Havnen, og hvorfra Skibet, efter at være tættet ved Dykker, samt efter at en Del af Trælasten var losset i Pramme, ved Hjælp af to af Svitzers Dampere indbjærgedes i Helsingborgs Havn d. 28. Maj om Aftenen.

„Scandinavien" afgik fra West Hartlepool d. 21. Maj 1898. Rejsen fortsattes uden Forhindring. Den 24. Maj Kl. 9,10 Eftermiddag pejledes Kullen i O.N.O $^1/_2$ O.; Vinden løj, Luften klar og sigtbar. Kl. 10,15 passeredes Svinbådens Fyrskib. Kursen angives at have været S. t. O. $^1/_2$ O. Straks efter at Fyrskibet var passeret og ca. $^1/_2$ Time førend det senere Sammenstød, blev der varskoet en Damper 2 à 3 Streger paa Bagbords Boug, visende rød og grøn Lanterne. Kursen holdtes, og kun „Scandinaviens" røde Lanterne var synlig for den modgaaende Damper. Efter nogen Tids Forløb blev kun dens grønne Lanterne synlig. Afstanden var nu formindsket saa meget, at det blev betænkeligt, og man gav et langt Varselsstød i Dampfløjten, da man saa, at der blev givet Styrbords Ror paa den modgaaende Damper, men man fik intet Svar herpaa. Hidtil havde man holdt Kurs og Fart uforandret. Men da man saa, at den anden Damper ikke vilde følge Søvejsreglernes Artikel 22 og gaa agten om „Scandinavien", blev der øjeblikkelig telegraferet Sagte og Stop til Maskinen. Skibene vare nu komne hinanden saa nær, at Kollisionen syntes uundgaaelig, hvorfor der — ca. 2 Minutter efter at Maskinen var stoppet — gaves 3 korte Stød i Fløjten, og samtidig blev der slaaet fuld Kraft bak. Det var imidlertid for sent, idet „Scandinavien" straks, eller dog ganske kort derefter, løb sin Stævn ind i „Elisabeths" Styrbordsside omtrent ved Storvantet. Ved Sammenstødet knustes „Scandinaviens" Stævn, og Forskibet fyldtes med Vand. Med sagte Fart fortsattes Rejsen ind i Sundet, og Skibet indkom Kl. 5 Morgen i Helsingørs Havn.

Det ses straks, at Skibenes Skibsuhre ikke kunne have gaaet ens, men at „Elisabeths" Uhr har været omtrent en halv Time forud for „Scandinaviens". Endvidere maa Kurserne have været noget forskellige fra de opgivne, for at Sammenstødet skal være muligt. Sandsynligvis har „Scandinaviens" Kurs været mere sydlig, maaske endog Vesten for Syd, den Gang da Svinbådans Fyrskib passeredes. Efter de samstemmende Udsagn fra „Scandinaviens" Besætning maa Bakningen paa dette Skib antages at have fundet Sted som angivet; men ogsaa herefter maa, da Sammenstødet skete, „Scandinavien" endnu have havt en væsentlig Del af sin Fart. Endelig er det noget tvivlsomt, om „Scandinavien" bør antages at have holdt sin Kurs som paastaaet, da Skibene nærmede sig hinanden. Rorgængeren paa „Scandinavien" udtalte sig i saa Henseende vaklende under Søforklaringen, og Styrmanden paa „Elisabeth" hævdede under sin Søforklaring, at han først et Øjeblik saa et grønt Lys og derefter det røde Lys paa den modgaaende Damper. Men da „Elisabeths" øvrige Besætning ikke har set dette grønne Lys, og da Rorgængeren paa „Scandinavien" var den eneste af dennes Besætning, der under Søforklaringen udtalte sig om dette Punkt, og tilmed — efter hvad Søforklaringen indeholder af Oplysning herom — udtalte sig vaklende og uklart, tør det dog ingenlunde anses for bevist, at en Kursafvigelse i Strid med Søvejsreglernes Artikel 21 har fundet Sted fra „Scandinaviens" Side. Efter det saaledes oplyste nærer Kommissionen ingen Tvivl om, at i alt Fald den væsentligste Skyld er paa „Elisabeths" Side. Ligesom „Elisabeths" Assurandører og Rederi under tidligere Forhandlinger med Modparten og under Proceduren for Voldgiften tydelig have lagt for Dagen, at de alene vilde sigte Modparten for at have en vis Medskyld i Kollisionen, saaledes fremgaar det af selve „Elisabeths" Søforklaring og Dagbog, at „Elisabeth" har handlet utilbørligt i Strid med Søvejsreglerne, ved at man ikke under de stedlige Forhold og med det sigtbare Vejr ligesom „Scandinaviens" Besætning paa et langt tidligere Tidspunkt end ca. 3 Minutter før Sammenstødet bemærkede den modgaaende Damper, og ved at man ikke før end Kollisionen blev uundgaaelig foretog nogen efter Forholdene paabudt Manøvre for at undgaa Kollisionen med „Scandinavien", for hvilket Skib „Elisabeth" efter Søvejreglernes Artikel 19 var pligtig at gaa af Vejen. Det kan nemlig ikke erkendes, at der ikke straks da „Scandinavien" bemærkedes var Tid nok til at følge Anvisningen i Søvejsreglernes Artikel 22 om saa vidt muligt at gaa agten om det andet Skib, og selv om „Elisabeths" Kaptajn havde været af modsat Mening, burde han i hvert Fald straks have stoppet og bakket eller straks givet Styrbords Ror. Derimod kan det ikke regnes „Elisabeth" til Last, at det ikke umiddelbart før Kollisionen stoppede og bakkede (jfr. Søvejsreglernes Artikel 23), thi vilde det forsøge paa at gaa foran, maatte det holde Fart; havde det da mindsket denne, var det maaske bleven ramt mere midtskibs. De fremhævede

Fejl ere de afgørende. Dog maa det maaske ogsaa paatales, at „Elisabeth“ ikke har besvaret det Fløjtesignal, som „Scandinavien“ gav; vel kunde „Elisabeth“ maaske ikke have bemærket det første, men det sidste har det hørt. „Scandinavien“ paa sin Side har overholdt Artikel 21, idet det maa antages at have holdt sin Kurs og sin Fart indtil kort før Kollisionen. „Scandinavien“ har ogsaa rigtig fulgt Artikel 28 ved sine Fløjtesignaler; og det var rigtigt efter Artiklerne 27 og 29 at bakke tilsidst, om end dette foretoges vel sent. Alligevel har Kommissionen været i nogen Tvivl, om den dog ikke burde lægge en vis ringe Medskyld paa „Scandinavien“. En Del kunde nemlig tale for, at „Scandinavien“ burde have gjort Brug af den Ret og Pligt til under „særegne Omstændigheder“ og for at „undgaa øjeblikkelig Fare“ at fravige de normale Søvejsregler (her Artikel 21), som hjemles ved Artiklerne 27 og 29, nemlig ved paa et noget tidligere Tidspunkt, da „Elisabeths“ meget fejlfulde Manøvre blev det klart, at give Styrbords Ror for at passere agten om „Elisabeth“. Endvidere er det efter den Maade, hvorpaa „Elisabeth“ ramtes, ikke usandsynligt, at Kollisionen derved kunde have været undgaaet eller dog gjort mindre ødelæggende. Men til Trods herfor er Kommissionen dog kommet til den Overbevisning, at der ikke er Grund nok til at lægge nogen Medskyld paa „Scandinavien“. Da „Elisabeth“ aldeles ikke respekterede Søvejsreglerne eller svarede paa Fløjtesignalerne, kunde det for „Scandinavien“ være tvivlsomt, om ikke „Elisabeth“ vilde bakke i sidste Øjeblik, og da vilde det maaske være end mere farligt at søge at slippe agten om „Elisabeth“ end at holde Kursen og bakke. Men for det andet er det ikke tilstrækkeligt til at antage selv en mindre Medskyld, at Kommissionon skønner, at en anden Fremfærd vilde have været forstandigere; ej heller føres man hertil ved den Betragtning, at der er mere Grund til paa et tidligere Tidspunkt at følge Anvisningerne i Artiklerne 27 og 29, efter at nu de nye Søvejsreglers Artikel 21 har givet den farligere nye Regel, at ikke blot Kursen, men ogsaa Farten skal holdes af det Skib, som ikke skal gaa af Vejen. Thi paa den anden Side maa det fastholdes, at der altid maa være klare og ret stærke Grunde til Stede, for at man skal lægge en Kaptajn det til Last, at han ikke har fraveget de almindelige Søvejsregler, og navnlig gælder dette hvor der, som her, paa Modpartens Side foreligger en klar og betydelig Skyld. Efter denne Afgørelse af Skyldspørgsmaalet maa ifølge Sølovens § 220 den Skyldige erstatte al „Scandinaviens“ Skade. Der bliver saaledes ikke Tale om Godtgørelse for den af „Elisabeths“ Rederi imod „Scandinaviens“ Rederi rejste Fordring paa 105,200 Kr., men kun om, hvorvidt „Elisabeths“ Rederi, jfr. Sølovens § 222, skal hæfte for „Scandinaviens“ Rederis Krav paa 44,500 Kr.

Efter en kritisk Prøvelse af alle de Udgifts-Poster, som tilsammen udgøre de anførte 44,500 Kr., kommer Kommissionen til det Resultat, at Fordringen bør nedsættes med 4,510 Kr. 11 Øre, og „Elisabeth“ tilpligtes derfor til at betale „Scandinavien“ en Erstatning af 39,989 Kr. 89 Øre, med Tillæg af 5 pCt. Rente p. A. fra d. 8. Augsut 1898, da Begæring om Voldgift blev indgiven, og til den Dag Betaling sker.

Hvad Omkostningerne ved Voldgiften angaar udtaler Kendelsen, at vel har „Elisabeth“ for saa vidt tabt Sagen, som hele Skylden for Sammenstødet er lagt paa den; men under Hensyn til den Nedsættelse af „Scandinaviens“ Rederis Krav, som Kommissionen har foretaget, og til, at der har været en saadan Tvivl i Kommissionen, om dog ikke en mindre Del af Skylden burde lægges paa „Scandinavien“, at det syntes naturligt, at „Elisabeths“ Rederi ikke har villet betale uden Kendelse, anser Kommissionen det for rimeligt, at „Scandinaviens“ Rederi kommer til at bære Halvdelen af Kommissionens Omkostninger, et Beløb, som dog er langt mindre end det mindste, det kunde paalægge „Scandinaviens“ Rederi at bære, hvis man havde lagt selv en meget ringe Del af Skyld paa „Scandinavien“.

Kendelsen paaviser sluttelig meget indgaaende, at der i Dampskibet „Elisabeth“ i dets beskadigede Stand og i Fragten for den paagældende Rejse, selv om der kun tages Hensyn til Distance-Fragten til Helsingborg, er rigelig Værdier til Stede til Dækning af Erstatning til „Scandinavien“.

Det er ikke uden Interesse, at den første Kollisionssag, som blev henvist til Voldgift, her angik to Skibe af fremmed Nationalitet. Dette i Forening med den Kendsgerning, at der baade i Hamburg og i England er etableret Voldgiftskommissioner for Kollisionssager, tyder paa, at der saavel hos Rederierne som hos Assurandørerne i de forskellige Lande er et levende Ønske om at faa denne Art Sager afgjorte ved Voldgift fremfor ved Rettergang.

Naar den nu foreliggende Kendelse er afgivet senere end det var at vente, skyldes dette dels Sendrægtighed i Meddelelser af Oplysninger fra det ene Rederis Side, dels den Omstændighed, at Kommissionen fandt det rigtigst at afvente Dispachen over „Elisabeths“ Havari, og denne blev først udfærdiget i London d. 30. December 1898.

Hvad bør der gøres for at afhjælpe Manglen paa Styrmænd til Sejlskibe?

Vi have modtaget følgende:

Da Hr. A. i sin Klage over Manglen paa Styrmænd til Sejlskibe alene tager Sigte paa Lovgivningen, beder jeg Redaktionen velvillig give Plads for følgende Linier.

Hr. A. skriver: „Siden Maskinlære er bleven tvungent Fag til Eksamen, gaa de unge Styrmænd, der udgaa fra Navigationsskolerne, næsten alle i Dampskibsfarten . . .“ Man skulde herefter tro, at den ækle Maskinlære var Sejlskibenes Ulykke. Det kan jeg næppe tro; derimod fremsætter jeg det Spørgsmaal: „Mon de unge Styrmænd, næsten alle, vilde søge Dampskibsfarten, hvis Stillingen som Sejlskibsstyrmand var bedre end som Dampskibsstyrmand?“ Det maa ubetinget være Konkurrencen og ikke Maskinlære, som afgør Spørgsmaalet, og Dampskibsselskaberne har i den Retning Overtaget over Sejlskibsrederierne. Jeg tænker ikke her paa Hyren, der for Sejlskibene nu har naaet en hidtil ukendt Højde, hvilket vil sige det samme som temmelig nær omkring 2den Styrmandshyre i flere Dampskibsselskaber. For den unge Styrmand har Hyren ikke stort at sige; 5 Kr. mere eller mindre pr. Maaned slaa lige godt til. De forøgede Eksamenskrav have, i hvert Fald for mange, til Følge, at Tænkeævnen udvikles og at den unge Navigatør undersøger, hvorledes Forholdene ere. før han vælger Hyre. Lad os med den unge Styrmand se paa Sagen. Gaar han straks fra Skolen ombord i Damper, er der Udsigt til at tjene sig frem i samme Selskab til Førerpost; det er i hvert Fald ikke ualmindeligt. Avancementet gaar efter Tur med tilbørlig Hensyntagen til Vedkommendes Ævner, og som Regel er Avancementet hurtigt.

Ganske anderledes er Forholdet ombord i Sejlskibe. Der hører Styrmanden ikke til Rederiets faste Personale, Avancement kendes saa godt som ikke, og der er ingen Forøgelse af Hyre for lang Tjenestetid. Farten bliver afbrudt og Styrmanden afbetalt, og han maa af denne Grund søge Hyre snart i det ene, snart i det andet Skib og har, naar han ikke selv kan faa dannet et Rederi, slet ingen Udsigt til at faa Skib at føre. Naar dertil kommer, at en Styrmand paa meget over 40 Aar anses som ubrugelig i Sejlskibe, kan man godt forstaa,

at Dampernes Matroser og Pakhusarbejdere for en stor Del bestaa af gamle Sejlskibsstyrmænd, hvis Eksempel kraftigere end noget andet raader de unge Navigatører til straks at gaa i Damperfart.

Ville Sejlskibene erhverve de unge Styrmænd, maa de tage Kampen op i Konkurrencen og byde samme Fordele som Damperne, men det er urimeligt at forlange, at Staten skal være behjælpelig med at skaffe Styrmænd, som for en billig Penge ville tjene den bedste Del af Ungdommen i Sejlskibene som Styrmænd, for siden efter at være Matroser i Dampere. Lige saa lidt bør det tilraades at indkalde fremmede Styrmænd til Konkurrence med de danske, (det er tidsnok, naar vore egne ikke du), saa vel som at forandre de nu bestaaende Prøver. Der kan i vore Tider med den forcerede Skibsfart aldrig blive for dygtige Skibsførere.

Derimod har Hr. A. utvivlsomt Ret i, at det vilde være heldigt, om der for at blive Dampskibsstyrmand stilledes som Betingelse f. Eks. 1 Aars Fart som Sejlskibsstyrmand, og ligeledes i, at de, som have bestaaet Fiskeskipperprøven, burde have Ret til at fare som Styrmænd i Fart paa Evropas Kyster. Den. der saa, paa Basis af Fiskeskipperprøven, farer som Styrmand, véd forud, at han ikke naar videre frem og vil i de fleste Tilfælde søge at komme i anden Stilling, før han er helt opslidt. *Simon.*

Vi skulle mulig senere komme tilbage til dette, her og i vort sidste Nummer behandlede, Spørgsmaal, der har betydelig Interesse, og om hvilket vi anse en fortsat Diskussion for yderst betimelig.

Red.

Fragtmarkedet.

Det blev en Skuffelse med Frosten. Faa Dages Kulde og saa Foraarsvejr, og medens Isen smeltede her hjemme, gik vore gode Forhaabninger om et godt Østersømarked samtidig til Bunds. Efter denne uheldige Prøve paa vore meteorologiske Ævner, skulle vi ikke i Fremtiden beskæftige os med denne Materie, men holde os til selve Raterne. Den sidste Uge har da havt en noget livligere Forretning, uden at Befragtningernes Antal har influeret paa selve Raten. Overalt er det de gamle Tal, der i deres prunkløse Beskedenhed stirrer en i Møde, naar man tager sig for at studere den sidste Uges Bulletin.

Sortehavet alene synes endog at sætte i med en endnu lavere Tone end sidst og giver i hvert Fald for Odessas Vedkommende en ualmindelig lang Tørn. Som Modvægt herimod staar Kulfragterne ned efter; disse ere en Del fastere, og en stor Forretning har fundet Sted, men hvad kan det nytte, at man tager til sig i den ene Ende, naar man taber Profitten i den anden efter samme Maalestok. Enkelte Baade have engageret sig paa Mellemtur nede i Middelhavet, specielt med Korn til Marseilles, og venter paa denne Maade paa „godt Vejr"; muligvis vil de faa Held med sig, men ogsaa i Sortehavet tales der om „spring weather", og fortsættes paa samme Maade, udebliver desværre sikkert den Impuls, der skal bringe Sortehavet fremad, saaledes at man virkelig kan faa Fordel af at gaa ind gennem Dardanellerne og søge Hjemfragten derfra. Ertsfragterne fra Middelhavet ere omtrent uforandrede, og Forretningen er her gaaet livlig, men om Fortjenesten svarer til Anstrengelserne, er sikkert et andet Spørgsmaal. Stadig kæmpes der om „full terms" og „clean terms", og stadig synes det første uheldige Udtryk at være i Majoritet.

Som ofte før pointeret ventes Livet i Fragtmarkedet fra Amerika, derovre ligger den store Drivfjeder, der sætter hele Maskineriet i Gang. Sortehavet mangler for Øjeblikket den store Konkurrents indgribende Betydning, og Sortehavet ligger i Dvale, Sortehavet er mat.

Af Noteringer kunne vi anføre: Odessa L. H. A. R. 3,400 Tons 20. Febr. Annullering 9/. Hamburg 9/6. Sulina Antwerpen 3,400 Tons 9/. Fra Alexandria U. K. Cont. 1,800/2,400 Tons 10/ f. o., 9/ direkte Havn, 8/9 Bristol. Seriphos Glasgow 8/3. Cartagena Rotterdam 2,200 Tons $8/7^1/_2$.

Kulfragterne ned giver: Cardiff Genua $9/7^1/_2$, Civita Vecchia 10/, Neapel 9/9, Trapani 9/9, Venedig 10/9, Triest 10/9, Smyrna 10/, Alexandria 9/9. Fra Newcastle ere Fragterne omtrent 6 pence lavere overalt. Kulfragterne til Østersøen ere uforandrede, og Befragtningen har her selvfølgelig været meget ringe, grundet paa det mildere Vejr. Vi behøve ikke at citere Raterne paany.

Amerika er som sagt yderst elendig hvad Nordstaterne angaar, og her ere vi forhaabentlig nede paa det laveste. Vi slutte os imidlertid til dem, der trods den øjeblikkelige Misère alligevel har Tiltro til Fremtiden. Den nuværende Situation maa da mere betragtes som en Overgang end en Undergang for hele Fragtmarkedet; man vil sikkert snart faa at se et nyt Liv blomstre frem, store Ordrer venter paa at blive effektuerede, og der spores allerede mere Liv for Marts Baade end for Februar Aflastning.

Vi notere Baltimore C. f. o. 3/, Filadelfia Oporto 3/6. Filadelfia Danmark $3/1^1/_2$ én Havn, 3/3 to Havne. Fra New Orleans til U. K. Cont. er Raten 14/ paa Nett. Charter. Til Middelhavet betales fra New Orleans 15/ én Havn, 15/6 to Havne for prompte Baade. Fosfat fra Tampa giver 19/ til Helsingborg. Pensacola Dunkirk 17/6. Træ fra Pensacola giver Antwerpen, Rotterdam eller Bremen 95/, til Huelva betales 120/.

Østersøen er selvfølgelig livløs; man begynder imidlertid at tænke paa Træbefragtningerne pr. f. o. w. og Lasterne udbydes rigeligt. Det har sin Interesse at notere, at Englændernes indbyrdes Kamp om det nye Trælcerteparti nu synes sluttet, idet man er bleven enig om en bestemt Form. Vi ville mulig senere behandle Sagen mere detailleret, naar vi se den udført i det praktiske Liv, men forøvrigt berører dette Certeparti ikke meget den danske Flaade.

Generalforsamlinger og Aarsberetninger.

Dansk Navigatør-Forening

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Formanden, Kapt. Callesen, „Urania", aabnede Mødet. Foreningens juridiske Konsulent, Overretssagfører Carl Rigenstrup valgtes til Dirigent.

Formanden, Kapt. Callesen, aflagde Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar. Særlig fremhævede han det til Regering og Rigsdag indgivne Andragende om, at der snarest ad Lovgivningens Vej maa blive draget Omsorg for, at ogsaa Søfolk ulykkesforsikkres. Man haaber det bedste Resultat af denne Sag; alle ere enige om, at Sagen er god. Formanden mindede om det store Tab, Foreningen har lidt derved, at den tidligere Formand, Styrmand Boje, var afgaaet ved Døden. Han havde i den korte Tid, han var Formand, udført et stort Arbejde i Foreningens Tjeneste.

Forsamlingen gav sin Tilslutning til Kende ved at rejse sig.

Styrmand Schoubye, Kgl. Grønl. Handel, aflagde det reviderede Aarsregnskab:

Indtægt:			
Den 1. Januar 1898 henstod i Sparekassen	1,449	Kr. 18	Øre
Indskud af 298 Medlemmer à 2 Kr.	596	- „	-
Kontingent	4,203	- „	-
For Annoncer og Abonnement	1,197	- 75	-
For Emblemer	375	- „	-
Indvundne Renter	46	- 89	-
	7,867	Kr. 74	Øre
Udgift:			
Bladhold	246	Kr. 14	Øre
Administration	2,381	- 19	-
Udgivelse af Bladet	1,600	- 35	-
Bøger, Skrivematr., Tryksager & Porto	210	- 53	-
Avertissementer	35	- 14	-
Inventarium	119	- 65	-
Emblemer	582	- 50	-
Provision og Inkassation	1,013	- 79	-
	6,189	Kr. 29	Øre
Indestaaende i Sparekassen	1,431	Kr. 36	Øre
Kontant Kassebeholdning	247	- 09	-
	7,867	Kr. 74	Øre
I Kontingent-Restancer, for Annoncer m. m. har Foreningen tilgode ca.	2,987	Kr. „	Øre
Naar ovenstaaende tre Beløb lægges til Kassebeholdningen	1,678	- 45	-
er Foreningens Aktiver d. 1. Jan. 1899 ca.	4,665	Kr. 45	Øre
En Gave fra Admiral Richelieu	100	- „	-
	4,765	Kr. 45	Øre

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgtes Kgl. Translatør Balthasar Petersen og Styrmand Syendsen, samt valgtes (i Stedet for Styrmand Jensen, der ikke ønskede at modtage Genvalg), Styrmand Bønnelycke, „Nidaros". Som Suppleanter genvalgtes Styrmand Hart og valgtes (i Stedet for Fabrikant Sørensen), Styrmand H. P. Nielsen. Til Revisorer genvalgtes Fuldmægtig Westrup og Kapt. Bonde, hver med 23 Stemmer. Styrmand L. P. Jørgensen fik 5 St., Styrmand N. Jønsson 4 St.

Efter Forslag af Bestyrelsen vedtoges det enstemmigt at fastsætte Sekretærens og Redaktørens Løn til 15 pCt. og Kassererens til 10 pCt. af Kontingentet (ikke af Indskudspengene).

Hjælpefondet.

Kgl. Translatør Balthasar Petersen forelagde derefter Udkast til Love for et Hjælpefond, hvoraf der kunde ydes Medlemmerne pekuniær Hjælp for at varetage Standens Interesser. Han bemærkede, at det i paakommende Tilfælde altid er godt have lidt i Ryggen, og allerede det, at det vides, at Foreningen har et saadant Hjælpefond, har sin store Betydning. Det skulde være en frivillig Sag, om Foreningens Medlemmer tillige vilde være Medlemmer af Hjælpefondet eller ikke, og der var desuden fremkommet to Forslag med Hensyn til Bidragenes Størrelse. Det ene Forslag gik ud paa, at Medlemmer, der fare til Søs, skulde svare 5 Kr. maanedlig. Man tænkte da, at man i Løbet af 5 Aar kunde have samlet, med Rente og Rentes Rente, ca. 33,000 Kr. Det andet Forslag gik ud paa at sætte Bidraget til 1 Kr. maanedlig, hvorved man vilde faa et større Antal Medlemmer og kunde gøre Regning paa i Løbet af 5 Aar at faa samlet en Kapital paa 35,000 Kr.

Overretssagfører Rigenstrup foreslog forskellige Ændringer i Lovene, de fleste af redaktionel Natur.

Der udspandt sig derefter en længere Diskussion, der mest drejede sig om Størrelsen af det maanedlige Bidrag.

Toldkontrollør Knoph foreslog sluttelig, at man vedtog Dannelsen af et Hjælpefond, at det maanedlige Bidrag sattes til 1 Kr., indtil man havde samlet 33,000 Kr., at Indbetalingen begynder fra 1. April d. A., og at Foreningens juridiske Konsulent sammen med Bestyrelsen udarbejder Lovene, der skal foreligge til Godkendelse paa en Generalforsamling, der sammenkaldes med 14 Dages Varsel og afholdes inden 1. April d. A.

Dette Forslag vedtoges enstemmigt, og dermed erklæredes Dansk Navigatør-Foreningens Hjælpefond dannet.

Sætteskippere.

Uden for Dagsordenen meddelte Styrmand Schouby, at han nylig paa et Møde i Marstal var bleven spurgt om, hvorvidt Dansk Navigatør-Forening vilde anbefale et Andragende til Regering og Rigsdag, gaaende ud paa, at der gives Sætteskippere Ret til at føre Skibe paa indtil 150 Tons, ikke alene i indskrænket, men ogsaa i uindskrænket Fart. Taleren ønskede at høre Generalforsamlingens Mening om Sagen, for at han kunde give et bestemt Svar.

Kgl. Translatør Balthasar Petersen meddelte, at det samme Spørgsmaal var blevet rettet til ham. Man kunde jo godt sympatisere med Tanken, men kun paa Betingelse af, at Sætteskippereksamen betydelig udvides. Det vilde maaske alligevel blive nødvendigt at tage bestemt Afstand fra denne Sag.

Kapt. Jensen troede ikke, at Regeringen vilde imødekomme Sætteskippernes Andragende. Det vilde jo kun føre til, at ingen tog andet end Sætteskippereksamen. Han fandt det langt bedre, om Regeringen støttede Bygning af Sejlskibe, men han vidste ikke, om denne Tanke kan vinde Tilslutning. Man fik derved dog nogen Garanti for, at Sømandsstanden ikke helt forsvinder.

Det vedtoges enstemmigt, at man ikke kan støtte Andragendet om Udvidelse af Sætteskippernes Rettigheder. Foreningen vil derimod søge at sætte sig i Forbindelse med Foreninger i England til Støtte for Sejlskibstartens Udvikling.

Styrmand Frandsen takkede Kapt. Callesen, kgl. Translatør Balthasar Petersen og Styrmand Schouby for deres ihærdige og betydelige Arbejde for Foreningen, hvortil Forsamlingen sluttede sig.

Generalforsamlingen sluttede med, at samtlige til Stede værende Medlemmer, ca. 40, tegnede sig som Medlemmer af Hjælpefondet.

Marstal Skipper-Forening

har holdt Generalforsamling.

Formanden, Mægler Alb. E. Boye, bød Velkommen.

Kassereren, Forhyringsagent Levinsen, oplæste Regnskabet, der godkendtes. Indtægten balancerer mrd 5010 Kr. 84 Øre. Æresmedlemmers Bidrag andrager 403 Kr. 80 Øre, hvilket næsten er 100 Kr. mere end i Fjor.

Formanden aflagde Beretning. I Understøttelse er til 21 Enker udbetalt 780 Kr. og 40 Kr. til en Alderspensionist. I en nær Fremtid vil 5 à 6 Enker skulle have Pension. Det er ikke saa faa Enker i de 10—11 Aar, Foreningen har bestaaet. En Alderspensionist, P. Knudsen, har indtil videre givet Afkald paa sin Pension. Taleren vilde bringe ham Foreningens Tak herfor (Hør). Foreningen, der nu tæller 248 Medlemmer, har en væsentlig Støtte i Æresmedlemmernes Bidrag. Forskellige Udlændinge har indmeldt sig i Foreningen, og forhaabentlig ville flere følge efter.

Det yttredes ved forrige Generalforsamling, at der trængtes til adskillige Sømærker rundt om i vore danske Farvande. Taleren havde gennem Dansk Sejlskibsrederi-Forening indsendt Andragende om Forbedring i den omhandlede Retning forskellige Steder, og han kunde meddele, at Ministeriet havde stillet sig velvillig overfor Sagen. Med Hensyn til Skibsdagbøgerne havde Resultatet ikke været saa gunstigt; dog var det her opnaaet, at Autoriseringen var bleven frigiven.

Skibsrederne Jens Carlsen, Chr. O. Bøye, H. Carlsen og Herman Albertsen stiller Forslag om, at Alderdomspensionen ikke kan tilstaas nogen før Vedkommende har indbetalt hele sit Indskud.

Formanden anbefalede Forslaget.

Hr. Jens Carlsen nævnte Grunden til, at Forslaget var stillet. Det var af Hensyn til de Unge. De yngre Med-

lemmer i Foreningen skal ikke sige, at vi vil tage hele Fordelen.

Formanden fandt det pænt af Forslagsstillerne at fremkomme med Forslaget, saa meget mere som alle 4 vare ældre Medlemmer.

Forslaget vedtoges derefter enstemmigt.

Bestyrelsen stillede dernæst Forslag om, at saafremt der ved en ordinær Generalforsamling ikke var mødt et tilstrækkeligt Antal Medlemmer til at tage Beslutning ved Afstemning over et eller andet Forslag, kunde Bestyrelsen indvarsle til en ekstraordinær Generalforsamling. Paa denne kunde Forslag uden Hensyn til de Mødtes Antal vedtages.

Paa Anbefaling af Formanden vedtoges Forslaget enstemmigt.

Dernæst fremsattes Forslag om, at Styrmænd kan optages i Foreningen, selv uden Borgerskab som Skipper. Efter en kort Diskussion vedtoges Forslaget enstemmigt.

Til Bestyrelsen valgtes Chr. Hansen med 62 St., Chr. Raahauge med 55 St. og Morten Weber med 53 St.; til Suppleanter Fr. Andersen og R. I. Albertsen. Til Revisorer genvalgtes Jens Carlsen og valgtes H. Friis.

Pensionen ansattes til samme Størrelse som i Fjor.

Søassurance-Foreningen Ærø

har afholdt ordinær Generalforsamling.

Bestyrelsesmedlem, Agent N. Petersen bød Velkommen og beklagede, at Forretningsføreren, Kancelliraad Grube ved Sygdom var forhindret i at komme til Stede.

Bestyrelsesmedlem, Forretningsfører N. Ohlsen oplæste Regnskabet.

Af Bestyrelsen afgik efter Tur Købmand Hans Christensen. I Stedet for denne, der ikke ønskede Genvalg, valgtes Skibsreder A. H. Petersen med 57 St.

Til Revisor valgtes Skibsreder I. C. Carlsen.

Fra d'Hrr. M. C. Friis, H. M. Sejer, Herm. Albertsen, R. R. Levinsen, R. I. Albertsen, A. Albertsen, F. H. Jørgensen, A. C. Albertsen, I. H. Petersen og H. I. Clausen forelaa følgende Skrivelse:

Da det uden Tvivl er enestaaende, at Marstal Søassurance-Forening afholder sin aarlige Generalforsamling uden at Regnskabet samtidig følger med i revideret og anerkendt Tilstand (andre Steder kan en Generalforsamling ikke en Gang finde Sted, forinden Regnskabet er revideret og anerkendt for rigtigt), tillader undertegnede Medlemmer af Foreningen sig at fremkomme med Andragende om, at dette ligeledes i Fremtiden ogsaa maa blive Tilfældet her, saaledes at Generalforsamlingen afholdes i første Halvdel af Februar Maaned og Regnskabet da samtidig vedligger i revideret og anerkendt Tilstand.

Agent N. Petersen henledede Opmærksomheden paa, at saafremt dette Forslag vedtoges, vilde det medføre forskellige Forandringer. Saaledes ville adskellige Interessenter tabe $^1/_4$ Aars Aktieret. Men maaske kan disse faa Tilladelse til at lade deres Aktieret henstaa til næste Aar.

N. Ohlsen: Der vil ligeledes blive en mindre Indtægt det første Aar, idet dette jo kun vil blive paa 9 Maaneder. Det kan vel dreje sig om 12,000 Kr. mindre i Præmie og 2,500 Kr. i Renter.

Ved den derpaa foretagne Afstemning vedtoges Forslaget med 29 St. imod 25.

N. Ohlsen: Som Følge af det nu vedtagne Forslag, vil der være at foretage forskellige Forandringer i Forretningsførelsen. Bestyrelsen foreslaar følgende Forandringer i Præmie-Indbetalingen: Tillægspræmien for Januar—Marts indbetales herefter hvert Aar i Tiden fra 1—15. April, den ordinære Præmie fra 1—15 Juli (samtidig udbetales eventuel Dividende) og Efteraarspræmie fra 17—31 December.

Dette Forslag vedtoges ligeledes.

Fra d'Hrr. C. C. Albertsen, A. C. Albertsen, I. Albertsen, R. R. Levinsen, og R. H. Rasmussen („Thøger") foreligger følgende Skrivelse:

Bestyrelsen anmodes om at optage følgende Lovbestemmelse til skriftlig Afstemning: Alle, som efter Loven kunne være Voldgiftsmænd, ere tvungne til at modtage Valg.

Skibsreder Jens Carlsen anbefalede Forslaget. Ved at vedtage Forslaget vilde man undgaa at vække Mistillid overfor Bestyrelsen, hvilket man af al Kraft skulde arbejde imod.

N. Ohlsen, N. Petersen med flere talte imod Forslaget. Det vilde være højst urigtigt at tvinge nogen til at være Voldgiftsmand.

Skibsreder L. I. Bager: Hvis dette Forslag vedtages, vilde det meget let drive en Del Interessenter ud af Kassen. Han fraraadede derfor dets Vedtagelse.

N. Petersen: Jeg antager, at vi snart faa ansat en kgl. Dispachør, og saa bliver der næppe ret megen Brug for Voldgiftskommissioner.

Ved Afstemningen forkastedes Forslaget med 65 St. imod 27.

Følgende Forslag fremsattes af Bestyrelsen:

I Supplement til den i Lovene af 1898 under f. vedtagne Paragraf om Udgifter ved Dykkerundersøgelse og Kølhaling o. s. v. foreslaas tilføjet: Er et Skib lastet, naar ovenstaaende Paragraf kommer til Anvendelse, og Ladningen ikke er pligtig til at deltage i de i Paragrafen anførte Havari-Grosse Udgifter erstattes disse udelukkende af Foreningen". — Vedtoges.

Skibe, der laste Granitblokke, hvortil ikke henregnes Kantsten og Brosten, erlægge:

a. for Besejling af Nordsøen i Sommermaanederne $^1/_4$ pCt. og i Vintermaanederne 1 pCt. for hver Rejse;
b. for Besejling af Østersøen, Bælterne og Kattegat (regnet en Linie fra Skagen til Torungerne) erlægges kun en Ekstra-Præmie i Vintermaanederne af $^1/_4$ pCt. for hver Rejse. Vedtoges med 53 St. mod 46.

Ekstra Præmien paa Skifer forhøjes til henholdsvis $^1/_2$ og 1 pCt. Vedtoges.

Sluttelig fremsatte Agent N. Petersen paa Bestyrelsens Vegne Forslag om Antagelse af en kgl. Dispaschør. Det vilde ganske vist i givent Tilfælde blive lidt dyrere saavel for Foreningen som for paagældende Interessent, men man var til Gendæld mere betrygget ved Opgørelserne. Taleren anbefalede Forslaget. Dette vedtoges enstemnigt.

Agent Petersen afsluttede Generalforsamlingen med et: Leve „Søassuranceforeningen Ærø"! (Ærø Avis).

Kolding Sømands-Forening

har afholdt aarlig Generalforsamling. Aarsregnskabet fremlagdes og godkendtes; det udviste en Kassebeholdning af Kr. 5,398.90; i Gaver var uddelt Kr. 135. Antallet af aktive Medlemmer er 87. Det vedtoges at skænke Fisker Ole Sørensen Tunberg i Skagen 27 Kr. i Gave; Tunberg der har medvirket ved Redningen af saa mange Søfolks Liv, maa nu paa sine gamle Dage lide Nød; Formanden udtalte derfor Haab om, at andre Foreninger ogsaa vilde støtte ham.

De efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes.

Kolding gensidige Søassurance-Kasse

har afholdt aarlig Generalforsamling. Det oplystes, at i Kassen er indtegnet 24 Skibe til Værdi 131,800 Kr. Præmien var i 1898 2 pCt. I Anledning af Havarier udbetaltes Kr. 2,100.

Svendborg Toldsteds Forsikrings-Forening

for Søfolks Ejendele har holdt aarlig Generalforsamling, hvor det reviderede Regnskab fremlagdes og godkendtes.

De efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlemmer, d'Hrr. Skibsreder H. H. Nielsen af Troense og Kapt. C. F. Jensen af Svendborg, genvalgtes.

Af Regnskabet fremgik, at Foreningen i Aaret 1898 har havt en Indtægt af 1,833 Kr. 74 Øre. Udgifterne have været 1,131 Kr. 12 Øre. Overskud 702 Kr. 62 Øre.

Foreningen ejede den 1. Januar 1899 9,704 Kr. 55 Øre, hvilket er $15^3/_4$ pCt. af den løbende Risiko.

I de 16 Aar, Foreningen har bestaaet, er der udbetalt i Anledning af Forlis 15, 822 Kr. 68 Øre.

Dampskibsselskabet „Norden"s

Regnskab for 1898 balancerer med Kr. 890,478.88. Af Indtægtssiden anføre vi: Overført fra forrige Aar Kr. 71,763.04; Skibenes Overskud: Nordstjernen Kr. 33,684.44, Nordpol Kr. 35,690.35, Nordvest Kr. 51,271.41, M. C. Holm Kr. 71,615.26, Nordhvalen Kr. 101,345.61, Norden Kr. 101,481.79, Nordboen Kr. 101,995.73, Nordkap Kr. 107,300.72, Nordfarer i ca. 9½ Md. Kr. 132,230.19, Nordhavet i ca. 8 Md. Kr. 82,100.34. Af Udgiftssiden: Administration Kr. 32,181.24, Kontor-Inventar Kr. 2,857.73, Bidrag til „Dansk Dampskibsrederi-Forbund" Kr. 2,571.50. Renter Kr. 23,296.28, foreslaaet Udbytte 12 pCt. af Aktiekapitalen Kr. 456,000, Til Reserve- og Fornyelsesfondet Kr. 300,884, Til næste Aar overføres 72,688.13. Selskabets Aktiver d. 31. Decbr. 1898 vare: Skibenes Kapital ÷ udtrukne Obligationer Kr. 5,296,500, Diverse Debitorer Kr. 21,689.43, Reserve- og Fornyelsesfondet Kr. 198,370, Kassebeholdning 786,283 93; dets Passiver: Aktiekapital Kr. 3,800.000, Obligations-Konto Kr. 850,000, Reserve- og Fornyelsesfondet Kr. 1,036,911.34, Diverse Kreditorer Kr. 87,243.89, Udbytte Kr. 456,000, Overført til 1899 Kr. 72,688.13.

Dampskibsselskabet „Heimdal"s

Regnskab for 1898 balancerer med Kr. 262,841.37. Saldo fra 1897 er Kr. 3,122.37, Skibenes Overskud ere: Anine Kr. 41,065.79, Kamma Kr. 57.241.22, Helga Kr 44,112.26, Martha Kr. 47,512.20, Elna (fra 4. Juli) Kr. 39,550.18, Therese (fra 17. August) Kr. 30,237.35, ialt Kr. 259,719. Til Reservefondet er henlagt Kr. 125,000, paa Etableringskonto afskrevet Kr. 4,000, Renter etc. Kr. 10,042.22, Honorarer Kr. 16.183.14, Dampskibsrederi-Forbundet Kr. 665.90, 10 pCt. Udbytte pr. 1898 Kr. 105,000. Selskabets Aktiekapital er i de 4 Aar, det har bestaaet, gaaet op fra 120,000 Kr. til 1,050,000 Kr.; det har gennemsnitlig i Udbytte udbetalt 10 pCt. aarlig og gennemsnitlig aarlig henlagt til Reservefond Kr. 64,917.

Kutymer.

Der er nylig ved Liverpool County Court paadømt en Sag, som er værd at lægge Mærke til. Det drejede sig om Fragten for en Ladning Ris i Sække. Den skulde ifølge Certepartiet betales pr. Ton of 20 cwts. net. delivered, og for at beregne Fragten var det altsaa nødvendigt at faa konstateret Vægten af de tomme Sække. Rederiet paastod, at denne Vægt var 31 Tons og 10 lbs., medens Modtagerne havde regnet ud, at den maatte være 42 Tons og 5 cwts. De 31 Tons og 10 lbs. var fundet ud ved at veje 25 Sække, som var valgt i Flæng, hvorimod Modtagerne havde foretaget deres Beregning efter Kutyme paa Stedet. Efter Vidneforklaringerne gaar denne ud paa følgende: Man tager 15 Sække (der var nogle og tredive Tusinde), og naar 8 af dem eller flere vejer over 2 lbs. pr. Stykke, regnes samtlige Sækkes Vægt til 3 lbs. for hver, men ellers til 2 lbs. Et af Modtagernes egne Vidner erklærede, at han ikke kunde betegne denne Kutyme som rimelig (reasonable), saa man kan vistnok forsvare at sige, at som Regel vejer de fleste Rissække lidt over 2 lbs., og at samtlige Sække derfor i Almindelighed regnes at veje 3 lbs. hver. Vidner for Modtagerne erklærede, at Importørerne ved denne Fremgangsmaade sparer adskillig Tid, Besvær og Udgifter — navnlig det sidste er begribeligt; om ikke andet, saa sparer de i al Fald i Aarenes Løb ikke saa lidt i Fragt. Dommeren kom til det fornuftige Resultat, at Rederiet ikke kunde være bundet ved en saadan Kutyme, hvorom intet nævntes i Certepartiet, men paa samme Tid kunde han rigtignok ikke give Rederiet Medhold, fordi det lige saa lidt havde ført noget Bevis for, hvad Sækkene i Virkeligheden vejede.

Den her omtalte Kutyme er ganske god at faa Forstand af. Man træffer ogsaa paa andre Omraader Kutymer, som gaa ud paa at runde af. Paa mange Steder er det saaledes Skik og Brug ved Maaling af forskellige Arter af Trælast kun at regne med halve Tommer, det vil sige, naar Træet holder 5¾ Tomme, saa regnes det ikke for 6 Tommer, men for 5½ Tomme. Man runder altsaa af nedad; thi derved sparer den, som skal betale Fragten, adskillige „Udgifter". I den her omtalte Dom træffe vi til en Afveksling paa et Tilfælde, hvor man foretager den modsatte Bevægelse ved Afrundingen, men dér gælder det ogsaa om at udfinde Taraen, som jo gerne skulde være saa stor som mulig for at faa Fragten saa lille som mulig.

„Kutymer" er utvivlsomt ofte en god Ting, hvorved der raades Bod paa Huller i Lovgivningen eller Kontrakten, og hvorved der kan etableres en praktisk Ordning af Parternes Mellemværende i enkelte Retninger; men medens en Kontrakts Tilblivelse altid forudsætter 2 Parter, som er blevet enige om de Betingelser, der skal regulere det retlige Forhold dem imellem, saa er beklageligvis det samme ingenlunde Tilfældet med de saakaldte „Kutymer", skønt de ogsaa tilsigter at ordne det retlige Mellemværende mellem Parter, hvis Interesser ere modsatte. Undertiden er „Kutymen" bleven til alene ved en formel Vedtagelse af et stedligt Handelskammer eller andet Organ til Varetagelse af Købmændenes Interesser uden nogen Tilknytning til en i længere Tid almindelig fulgt Praksis, og er saaledes i Virkeligheden slet ingen Kutyme, men en blot og bar Vedtægt; men selv hvor det drejer sig om en virkelig Sædvane, maa det erindres, at dens Indhold ofte bestemmes under ensidig Paavirkning af den ene interesserede Part. Rederen staar som Regel magtesløs uden at kunne øve synderlig Indflydelse paa Kutymens Dannelse, medens det er Købmanden, som er Situationens Herre. Ganske vist har begge Parter været med til at danne Kutymen, men der er den store Forskel paa deres Stilling, at den ene er temmelig konstant og har alle Fordelene ved en samlet og enig Optræden, medens den anden idelig varierer. Købmændenes Interesse i Kutymens Dannelse og Opretholdelse er til enhver Tid vaagen og aktuel, medens derimod Rederens Interesse indskrænker sig til den enkelte Gang hans Skib kommer til Havnen og bliver Kutymen underkastet.

Med dette for Øje kan man kun være tilfreds med, at Dommeren i den her omtalte Sag kendte for Ret, at Rederen ikke var bunden ved Kutymen; men man vilde have havt Grund til at være endnu mere tilfreds, om han havde godkendt Rederens Fremgangsmaade — muligvis det ikke havde været teoretisk forsvarligt, men set fra et praktisk Standpunkt kan man ikke sige andet, end at naar der foreligger to Beregninger, og Dommeren om den ene selv siger, at den maa anses nøjagtigere end den anden — det gjorde han nemlig i dette Tilfælde —, saa havde det været rimeligt at acceptere den nøjagtigste, fordi man ikke havde nogen bedre at holde sig til. Naar det endelige Resultat dog bliver, at Fragten beregnes efter Købmandens Metode, saa er det en ringe Trøst for Rederen, at Dommeren erklærer den Metode for urigtig og uforbindende for ham.

Det anførte viser, at man bør være varsom med at anse Rederen for bunden ved saadanne lokale og specielle Kutymer, som han ikke kan antages at kende til. Efter engelsk Ret betragtes de som uforbindende, naar de ere urimelige (unreasonable) og det ser ud, som om det var herpaa, Dommeren navnlig begrundede sin Afgørelse i dette Tilfælde. Uden forøvrigt her at indlade os paa nogen Undersøgelse af, under hvilke Betingelser Kutymer maa anses bindende for Parterne, skal vi sluttelig blot bemærke, at det forekommer os, at en Kutyme

der gaar ud paa en lettere, men unøjagtig Beregning af Vægt eller Maal, allerede af den Grund maa være uforbindende for Rederen, at den er i Strid med Kontrakten, naar denne fastsætter Fragten efter en bestemt Enhed, som lader sig nøjagtig beregne. Rederen bør have Adgang til at forlange korrekt Maaling og Vejning, hvor saadan kan udføres, men et andet Spørgsmal er naturligvis, om det kan betale sig. (Nord. Skibsrederforen. Cirkl.).

Personalia.

Dødsfald. Den danske Vicekonsul i Pillau, C. G. Hagen, er pludselig afgaaet ved Døden ved et Slagtilfælde. Konsul Hagen var Medindehaver af Mæglerfirmaet Markus Cohn & Søn i Kønigsberg og var som saadan traadt i Forbindelse med et stort Antal danske Skibsførere, blandt hvilke han var meget afholdt.

Kapt. Ishøy har efter sin Sygdom atter overtaget Dampskibet Niels Brock, hvorefter Styrm. Kjølner atter er traadt tilbage i sin Stilling som 1ste Styrmand.

Dampskibet Horsens føres under Kapt. Hoffmeyers Sygdom af Styrm. L. Frandsen fra „Christiania".

Den tidligere Fører af Dpsk. Florida, Kapt. I. Ingerslev, forlader Det forenede Dampskibs-Selskabs Tjeneste fra og med d. 1. Marts d. A.

Kapt. Th. Jensen har efter sin Sygdom atter overtaget Dampskibet Thy, hvorefter den midlertidige Fører af Skibet, Kapt. R. Skov, atter er til Disposition for Zampa.

Kapt. Rasmussen fra Lion er sygemeldt; under hans Fraværelse føres Skibet af Kapt. Thulin.

Kapt. Kolster fra Expres er sygemeldt; under hans Fraværelse føres Skibet af Kapt. Wm. Jørgensen.

Fra 1. April d. A. tager Dampskibet Aalborgs mangeaarige Fører, Kapt. S. Steen, Afsked fra D. F. D. S. Tjeneste.

Kapt. Kihl har efter sin Sygdom atter overtaget Dpsk. Georgios I, hvorefter Kapt. Blom atter er til Disposition for Dpsk. Maja.

Fra Sø og Land.

D'Hrr. Hänschell & Co., Barbados, tilskrive os fremdeles:

Efter idag modtagne videre Efterretninger fra Haiti kunne vi berigtige vore Meddelelser derhen, at Tonnage-Afgiften for Sejlskibe ganske rigtig er bleven forhøjet med 25 %, men denne Forhøjelse beregnes vel at mærke paa den allerede opkrævede Afgitt, som er Doll. 1.87, saaledes at det nye Tillæg bliver omtrent 50 c Haitiansk pr. Register Ton.

Et Forlis. I Novemberstormene f. A. forliste det engelske Dampskib „Londonian" paa Rejse fra Boston til London med Kvæg og Stykgods. Naar vi, skriver Norg. Sjøft., med nogle Ord omtale dette Forlis, som i disse Dage har været Genstand for Retsbehandling, da sker det kun for at vise, at en tilsyneladende Ubetydelighed kan bevirke Forlis. Skibet var nyt og i alle Henseender udmærket udstyret til Atlanterhavsfarten, men det maatte dog forlades i synkende Tilstand. Ved Retsforhandlingerne godtgjordes, at alt paa Kvægdækket var i den fuldstændigste Orden, at Kornlasten var fuldstændig tilfredsstillende trimmet og stuvet, at Skibet havde 2 Tommer mere Fribord, end Loven kræver, og at der intet var at sige paa dets Stabilitet. Man fandt altsaa ikke her Grund til Forliset, men deri, at Rorredskaberne kom i Uorden. Disse bestod af den Slags, der er kendt under Navnet *Combined steam and hand*, men nu var Ulykken, at Kontrolstangen var bleven stoppet ved en Del Pudsegarn, saa Roret blev uvirksomt. Retten antog, at Tømmermanden, der var druknet, havde tabt det under Pudsning. Hvorledes det nu end forholder sig, saa var Styreapparaterne, der ellers var i udmærket Stand, blevet fuldstændig uvirksomme, og Følgen heraf var, at Skibet blev en Bold for Storm og Sø. Kaptajnen siger, at der kunde været Udsigt til at redde Skibet, der laa fuldstændig over, hvis man kunde faaet Styring paa det.

Man har her et slaaende Eksempel paa, at Tankeløshed eller Skødesløshed kan foraarsaage, at det mest udmærkede Maskineri bliver uvirksomt.

Ifølge „Lloyds Report" er der i 1898 bygget 371 Dampere paa 415,907 Tons og 158 Sejlskibe paa 109,866 Tons udenfor England, hovedsagelig i De forenede Stater (173,000 Tons), Tyskland (153,000 Tons) og Frankrig (67,000 Tons). Halvdelen af De forenede Staters nye Skibe ere byggede til Kystfart og til Fart paa de store Søer. Seks Dampere til sidst nævnte Fart ere henimod 4,000 Tons hver og fem Sejlfartøjer fra 3,000—5,000 Tons hver. Udenfor England byggedes den største Damper i Tyskland (12,800 Tons), medens man i Frankrig paa Grund af Statspræmierne har fortsat med at bygge store Sejlskibe, et Princip, man andre Steder er gaaet fra; ikke mindre end 12 Sejlskibe paa 2,000 Tons og derover ere her satte i Vandet; de største paa c. 3,200 Tons løb af Stablen i Havre. I Italien, som ogsaa har Præmier for Bygning af Skibe, sattes 26,000 Tons i Vandet.

I hele Verden byggedes ialt 1,779,000 Dampertons og 114,000 Sejltons, medens 328,000 Dampertons og 405,000 Sejltons udgik af Registret paa Grund af Stranding etc. Sejlskibene ere altsaa reducerede med 291,000 Tons, medens Dampertonnagen er gaaet 1,451,000 Tons frem i det forløbne Aar; heraf falder 37 % paa England. Hele Verdens merkantile Tonnage er bleven forøget med 1,160,000 Tons. Der har saaledes været stor Efterspørgsel i det forløbne Aar efter ny Tonnage, mange mene endogsaa, at der har fundet en Overproduktion Sted, som mulig vil blive efterfulgt af en Katastrofe.

Et Skridt frem i Udvikling har Skibsbygningen gjort i 1898, idet man endnu mere end før og i stor Udstrækning er gaaet over til at bygge af Staal i Stedet for af Jærn. Med en given Tonnage spares herved c. 14 % i Vægt. En anden økonomisk Foranstaltning er Indførelsen af store Plader, hvilket sparer baade i Vægt og i Arbejde, da man faar færre Nagler, Stød etc. For samme nominelle Tonnage giver Staalskibet altsaa Rederen større Ladeævne, i en c. 5,000 Tons Damper er Forøgelsen saaledes omtrent 10 %. Fremtidens Løsen er altsaa Staalskibe. Før 1886 fandtes 956,000 Tons Staalskibe i Storbrittanien; fra 1886—90 blev dette Tal dobbelt saa stort, og for Øjeblikket er der 1,350,000 Tons Staalskibe under Bygning. Men naturligvis findes der endnu mange Jærnskibe, der først efterhaanden kunne afløses af ny Staalskibe med økonomiske Kedler og Maskiner.

Følgende interessante Enkeltheder kan nu oplyses om Oceanic. Den maaler 17,040 Gross Register-Tons og 7,930 Netto. Indiceret Hestekraft bliver 28,000, og med 12 Knobs Fart kan den gaa 23,400 Kvml., altsaa Jorden rundt, uden at fylde Kul.

Om Nitnaglerne anføres, at nogle af de største veje $3^1/_2$ Pd. og ere 7" lange; paa Grund af Pladernes Fordobling maatte man bruge disse lange Bolte, og Længden forøger atter Diametren. Der blev ialt isat 1,704,000 Bolte mod 2

Millioner i Great Eastern, men sidst nævnte Skib havde jo ogsaa flere Plader, da disse vare betydelig mindre end i Oceanic.

Man udregnede, at Skibet løb med 9 Knobs Fart af Beddingen, til hvis Indsmøring medgik 4 Tons Tælle og 1 Tons grøn Sæbe. Til at stoppe Skibet efter Afløbningen brugtes paa hver Side 3 Ankere, der tilsammen vejede 40 Tons, medens Kablerne vejede 100 Tons. Kablerne laa baade opskudt indenbords og hang i Bugter paa hver Side af Skibet, holdt oppe af Reb, som efterhaanden sprang. Farten standsede ogsaa, hvor man havde tænkt sig det.

Skibets to Skorstene ere saa store, at to Sporvogne kunne passere hinanden inde i hver Skorsten.

Der findes ialt 22 Redningsfartøjer.

Ugens Havarier.

Peruvian, Barkskib af Nordby, er Natten mellem d. 7. og 8. ds. strandet i Bugten mellem Newhaven og Seaford. Skibet var paa Rejsen fra Esmeralda til Hamburg med Stennødder og Blaatræ. Redningsbaaden „Michael Henry" fra Newhaven bjærgede 10 Mand af Besætningen, Kystvagten 1 Mand. Desværre er Styrmand Chr. Nielsen druknet. Skibet er Vrag.

Skandinavia, Galease af Marstal, har d. 5. ds. i Kieler Kanal været paa Grund paa „Ellebecker Berg". Flot med Assistance af Dpsk. Dahlstrøm, uden synderlig Skade.

Rosalie, Skonnert af Horsens, sprang paa Rejsen fra Karlskrona til Karrebæksminde læk og indassisteredes d. 9. ds. til Cimbritshamn. Besætningen, der i Vand havde arbejdet haardt ved Pumperne, var saa udmattet og medtaget af Kulde, at den maatte indlægges paa Cimbritshamns Hospital.

Elida, Dpsk. af Thisted, har d. 9. ds., paa Rejsen fra Hamburg til Horsens med Hvede, paa Kieler Fjord ved Stollergrund været i Kollision med den tydske Krydser Gazelle. Elidas Besætning blev taget om Bord i Krydseren, der forsøgte at slæbe Elida, men de indtrængende Vandmasser fik Elida til at synke.

Mathilde Henningsg, Barkskib af Riga, er d. 12. ds., paa Rejsen fra Stettin til Cardiff med Egestokke, sat paa Land ca. 8 Kvartmil Øst for Hirtshals. Mandskabet, 12 Mand, samt Kaptajnens Hustru og et Barn reddedes af Redningsbaaden fra Tversted. Skibet havde 5 Fod Vand i Lasten ved Landsætningen.

Eden, 3m. Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Cardiff til Guadeloupe indkommet læk til Las Palmas.

Kronborg, Dpsk. af Helsingør, har d. 6. ds. ved Tynes Munding kollideret med en Bøje. Bøjen tog Skade og Kronborg fik et Skrueblad brækket.

Scawfell, engl. Dpsk., har, medens det laa i Aarhus Havn, d. 10. ds. havt Ild om Bord. Ladningen har taget nogen Skade.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling.***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Kbhvn. 12. Febr., bestemt til Neufahrwasser. — A. N. Hansen, Paaske, afg. fra Riga 7. Febr., best. til Ghent. — Antwerpen, Holm, afgik fra Kbhvn. 14. Febr., bestemt til Stettin. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Queenstown 27. Jan., best. til Philadelphia. — Arno, Strubberg, ankom til Denia 12. Febr., bestemt til Malaga. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Genua 12. Febr., bestemt til Tarragona. — Dagmar, Gade, dokker. — Douro, Ørum, ankom til Oporto 15. Febr., bestemt til Lissabon. — Florida, Koch, ankom til Philadelphia 2. Febr., bestemt til New Orleans. — Georgios I, Kihl, ankom til Antwerpen 12. Febr., bestemt til Kbhvn. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 10. Febr., bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Montrose 13. Febr., bestemt til Arbroath. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 14. Febr., best. til Stettin. — Kentucky, Caroc, ankom til Galveston 6. Febr., best. til Newport News. — Kiew, Rabe, ankom til Bordeaux 11. Febr., bestemt til La Rochelle. — Kursk, Staal, dokker. — Leopold II, Kruse, ankom til Boston 7. Febr., bestemt til New York. — Louisiana, Jensen, afgik fra Newcastle 28. Jan., best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Hansen, ankom til Kbhvn. 13. Febr., best. til Boston. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra New York 5. Febr., bestemt til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 28. Jan., best. til New York. — O. B. Suhr, Lissner, dokker. — Omsk, Rasmussen, ankom til Reval 11. Febr., bestemt til Riga. — Tejo, Borries, afgik fra Reval 13. Febr., bestemt til Dundee. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 4. Febr., best. til Christianssand. — Tomsk, Andersen, ankom til Kbhvn. 11. Febr., best. til Reval. — Xenia, Thidemann, ankom til Danzig 11. Febr., bestemt til Boston

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Kbhvn. 9. Febr., bestemt til Manchester. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 9. Febr., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Kbhvn. 11. Febr., best. til Libau. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn 13. Febr., best. til London. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Arendal 13. Febr., bestemt til Vestnorge. — Constantin, Bloch, afgik fra Kbhvn. 13. Febr., bestemt til Libau. — Frederik, Brabrand, afgik fra Pillau 8. Febr., bestemt til Hull. — Jolantha, Ingvardsen, afgik fra Kbhvn. 10. Febr., bestemt til London. — Kasan, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 9. Febr., bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 20. Jan., bestemt til Island. — Louise, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 14. Febr., bestemt til Kønigsberg. — Morsø, Frisenette, ankom til Libau 8. Febr., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 11. Febr., bestemt til Ghent. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 10. Febr., best. til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 12. Febr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Libau 12. Febr., bestemt til Kbhvn. — Pregel, Ørsted, pass. Vliessingen 13. Febr., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, ankom til Libau 10. Febr., bestemt til Hull. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Liverpool 9. Febr., best. til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, ankom til Hamburg 14. Febr., bestemt til Kbhvn. — Maja, Lorentzen, afgik fra Kbhvn. 13. Febr., bestemt til Hamburg. — Ella, Lunge, ankom til Kbhvn. 13. Febr., bestemt til Danzig. — Esbjerg, Buhr, ankom til Liverpool 5. Febr., bestemt til Kbhvn.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 15. Febr., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 16. Febr., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 16. Febr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 14. Febr., bestemt til Nakskov. — Kronen, Wiberg, afgik fra Newcastle 14. Febr., bestemt til Helsingør. — Lolland, Ankersen, afg. fra Leith 14. Febr., best. til Odense. — Storebelt, Bay, afgik fra Nakskov 15. Febr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 15. Febr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Gibraltar 13. Febr., bestemt til Bremen. — Frode, Wrisberg, afgik fra Blyth 3. Febr., bestemt til Genoa. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 12. Febr., ankom til Neufahrwasser 13. Febr. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Blyth 10. Febr., bestemt til Genoa. — Knud, Mancke, afgik fra Blyth 2. Febr., ankom til Libau 7. Febr. — Svend. Petersen, afgik fra Boness 10. Febr., ankom til Kbhvn. 13. Febr. — Erik, Tofte, afgik fra Sunderland 9. Febr., ankom til Aarhus 12. Febr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 5. Febr., ankom til Dunkerque 14. Febr. — Ragnar, Risøe, afgik fra Baltimore 4. Febr., best. til Bergen. — Danmark, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 7. Febr., ankom til W. Hartlepool 10. Febr. — Volmer, Riber, afgik fra Genoa 9. Febr., bestemt til Bourgas. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 9. Febr., ankom til Libau 13. Febr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Ghent 9. Febr., ankom til Blyth 10. Febr. — Harald, Holst, afgik fra Blyth 8. Febr., best. til Neapel.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Perg, Thorsøe, afg. fra Vejle 12. Febr., bestemt til Newcastle. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Stettin 10. Febr., best. til Sunderland. — Russ, Jensen, ankom til Alexandria 11. Febr.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Catania 12. Febr. — Kamma, Risøe, afg. fra Cagliari 8. Febr. — Elna, Møller, ankom til Huelva 12. Febr.

Urania. Polarstjernen, Nielsen. afgik fra Kbhvn. 25. Jan., bestemt til New York. — Ekliptika, Klaaborg, ankom til Flensborg 28. Jan. — Venus, Lund, ank. til Kbhvn. 4. Febr. — Sirius, Bay Schmidt, ankom til Antwerpen 28. Jan. — Urania, Callesen, afg. fra Kbhvn. 14. Feb., best. til Grangemouth. — Saturn, Lund, afgik fra Riga 12. Febr., bestemt til Ghent. — Mars, Nielsen, afgik fra Horsens 2. Febr., bestemt til Warkworth.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra Newcastle 9. Febr., best. til New York. — Nordland, Hemmingsen, afgik fra New York 28. Jan., bestemt til Kbhvn. — Finland, Schmidt, afgik fra Grangemouth 27. Jan., bestemt til Port Eads. — England, Andresen, ankom til Kbhvn. 8. Febr. — Holland, Jørgensen, ankom til Warkworth 13. Febr. — Rusland, Møller, ankom til Boness 11. Febr. — Tyskland, Høgstedt, afgik fra Kbhvn. 14. Febr., bestemt til Libau. — Skotland, Branth, afgik fra Nykjøbing F. 11. Febr., bestemt til Riga.

Vesterhavet. Nautik, Meinertz, afgik fra Barcelona 12. Febr., ankom til Valenzia 13. Febr. — Nora, Degn. afgik fra Esbjerg 10. Febr., ankom til Newcastle 12. Febr. — Neptun, Jørgensen, ankom til Huelva 8. Febr. — Nerma, Schmidt. ankom til Frederikshavn 11. Febr. — Nordsøen, Jessen, afgik fra Cork 12. Febr., ank. til Aberyswith 13. Febr.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Gool 9. Febr., ankom til Hamburg 11. Febr. — Rita, Larsen. afgik fra Riga 9. Febr., bestemt til Arbroath. — Patria, Andersen, afg. fra Alexandria 11. Febr., bestemt til Konstantinopel.

Union. Anglia, Erichsen, ankom til Livorno 8. Febr. — Caledonia, Fisker, afgik fra Delaware 11. Febr., best. til Philadelphia.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afgik fra Newport 8. Febr.. best.til Konstantinopel. — Hafnia. Lund, afgik fra Kbhvn. 9. Febr., ank. til Burntisland 13. Febr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Sunderland 14. Febr., bestemt til Ergasteria.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Sunderland 5. Febr., bestemt til Genua. — Brattingsborg, Schmidt, ankom til Savannah 11. Febr.. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Philadelphia 10. Febr. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Newcastle 8. Febr., bestemt til Savona. — Uranienborg, Dømel, afgik fra Buenos Ayres 11. Febr., bestemt til Las Palmas. — Rosenborg, Schultz, ankom til W. Hartlepool 9. Febr. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Newcastle 4. Febr., bestemt til Barcelona. — Amalienborg, Clausen. ank. til Sarpsborg 12. Febr. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Aarhus 12 Febr., bestemt til Riga. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Riga 8. Febr., best. til Dundee.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, afgik fra Aarhus 15. Febr., bestemt til Newport. — Skodsborg, Lund. afgik fra Las Palmas 22. Jan., best. til Buenos Ayres. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Newcastle 8. Febr., bestemt til Livorno. — Jægersborg, Jensen. afgik fra Kbhvn. 13. Febr., bestemt til Blyth. — Guldborg. Jensen, afgik fra Sevilla 11. Febr. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Rosario 2. Febr., best. til Las Palmas.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Kbhvn. 11. Febr., bestemt til Methil. — Agnete, Jensen, afgik fra Libau 12. Febr., bestemt til Blyth. — Hermia, Sørensen, afgik fra Burntisland 13. Febr., bestemt til Kiel. — Alice, Kraemer, reparerer i Leith. — Sjælland, Madsen, afgik fra Libau 14. Febr., bestemt til Newcastle. — Bornholm. Petersen. afgik fra Kbhvn. 9. Febr. — Ajax, Brorsen, afgik fra Kjøge 9. Febr.. bestemt til Boness. — St. Alban, Jørgensen, afg. fra Libau 12. Febr., bestemt til Aarhus. — Nauta, Steen, afgik fra Landskrona 14. Febr., bestemt til Newcastle. — Rønne, Hintze, afgik fra Cimbrishamn 14. Febr., bestemt til Libau. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Malmø 11 Febr.

Danmark. Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Libau 11. Febr., bestemt til Schiedam. — Absalon, Reese, ankom til Methil 11. Febr. — Ansgar, Larsen, ankom til Kbhvn. 14. Febr. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Newcastle. 11. Febr., bestemt til Libau. — Hamlet, Sommer, ankom til Kbhvn. 11. Febr. — Helge, Olsen, ankom til Libau 9. Febr.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Cold, ankom til St. Nazaire 11. Febr. — Cathay, Schiønning, afgik fra Gibraltar 8. Febr., bestemt til Port Said. — Malaya, Berentzen, ankom 14. Febr. til Hongkong.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afgik fra Sunderland 27. Jan., bestemt til La Plata. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Sunderland 26. Jan., bestemt til La Plata. — St. St. Blicher, Klitgaard, afg. fra Blyth 9. Febr., bestemt til Girgenti.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Gestemünde 11. Jan., bestemt til Hull.

Myren. Anna, Moyell, ankom til London 13. Febr. — Clara, Petersen, ankom til Riga 14. Febr.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 11. Febr. til Kbhvn.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Rosa, Brinck, ankom til Cardiff 8. Febr. fra Porsgrund. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Falmouth 8. Febr. fra Laguna, beordret til Havre. — Neiros, Sonnicksen, ankom til Esbjerg 11. Febr. fra Glasson Dock. — Vega, Pedersen, prajet 7. Jan. paa 8° S. Br. 33° W. Lgd. fra Corinto til Kanalen f. O. — Clara, Nielsen, ankom til Chittagong 10. Febr. fra East London. — Gladstone, Christensen, sejlet fra Antwerpen 11. Febr. til Delagoa Bay og East London. — Tercera, Pedersen, sejlet fra Wellington 10. Febr. til London. — Franz Schwalbe, Poulsen, ankom til Wilmington 31. Jan. fra New York.

Fanø. Sønderho. Helene, Christiansen, afg. 8. Febr. fra Melbourne til Houtmann Abr. — Clara, Carstensen, pass. 10. Febr. Hirtshals. — Agnes, Riber, prajet 1. Febr. paa 39° N. Br. 21° W. Lgd.

Svendborg. Union, Poulsen, ankom til Plymouth 6. Febr. — Jens, Eriksen, ankom til Newcastle 6. Febr. — Fulvia, Nielsen, ankom til Tønsberg 6. Febr. — Brage, Petersen, ankom til Harwich 8. Febr. — Skjold, Larsen, ankom til Calais 8. Febr. — Christine, Rasmussen, ankom til Kirkcaldy 9. Febr. — Margrethe, Jørgensen, ankom til Poole 10. Febr. — Saga, Carlsen, ankom til Leith 10. Febr. — Venus, Jensen, ankom til Drøbak 11. Febr. — Lilli, Rasmussen, ankom til Christiania 11. Febr. — Valdemar, Dam, ankom til Christiania 13. Febr.

Ærø. Henriette, Holm, ankom 6. Febr. til Cardiff. — Dronning Louise, Petersen, ankom 2. Febr. paa Reden ved Morlaix. — Sylphe, Christensen, ankom 7. Febr. til Falmouth. — Ansgar, Lauritsen, ankom 8. Febr. til Kragerø. — Ceres, Bager, ankom 8. Febr. til Lissabon fra Swansea. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 9. Febr. til Alloa. — Eden, Mikkelsen, som 24. Jan. afgik fra Cardiff til Vestindien, er 10. Febr. indkommen til Las Palmas i læk Tilstand. — Amor, Rasmussen, ankom 12. Febr. til Christianssand.

Rønne. Laurentine Emilie, Johnsen, ankom til Kjøbenhavn 9. Febr.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Landskrona. Ved Indløbet til *Landskrona*, i *Gräsrännan* V. fra *Gråen*, skal tændes et hurtigblinkende Fyr, der viser grønt Lys fra c. N. 39° V. til c. N. 14° V., hvidt Lys fra c. N. 14° V. til c. N. 6° V. og rødt Lys fra c. N. 6° V. Ø. efter mod Landgrunden. 55° 51′ 42″ N. Br. 12° 47′ 45″ Ø. Lgd.

Klagstorp. Paa Yderenden af *Klagstorp* Havns N.-Mole, som er under Bygning, skal tændes et Fyr, der viser rødt Lys over den N.-lige Landgrund og *Trindelen* samt over *Bredgrundet*, iøvrigt hvidt Lys.

Trelleborg. Om kort Tid skal Taagesignalet ved *Trelleborg* gives med Kanonskud, Et-Skud hver 3 Minutter. Det gives fra 15 Minutter før den Tid Postskibet ventes, og indtil dette er passeret den indre Klokketønde.

Gotland. *Burgsvik* Ledefyrlinie skal forandres fra N. 72° Ø. til N. 73° Ø. 57° 3′ 10″ N. Br. 18° 17′ 48″ Ø. Lgd.

Kalmarsund. Utlängan Fyr N. *Ungskär* Mærkestænger skulle ombyttes med Varder med Tavler.

Norrköpingbugten. *Häfringe* Fyr, som nu viser hvidt, fast Lys Horisonten rundt, skal forandres til at vise rødt, fast Lys fra c. N. 75° V. til c. N. 8° V. og formørkes fra c. S. 57° V. til c. S. 72° V. 58° 36′ 15″ N. Br. 17° 19′ 22″ Ø. Lgd.

Ålandshaf. Svartklubben. Til Foraaret skal *Svartklubben* Fyr forandres til hver 10 Sekunder at vise To-Blink. 60° 10′ 35″ N. Br. 18° 49′ 49″ Ø. Lgd.

Södra Qvarken. Understen. Til Foraaret skal *Understen* Taagesignal forandres, saa at Sirenen hver 1 Minut giver Et-Stød. Naar Sirenen er i Uorden, benyttes et Haandkrafts

Taagehorn, der hver 1 Minut giver Et-Stød. 60° 16′ 36″ N. Br. 18° 55′ 25″ Ø. Lgd.

Söderhamns Skjærgaard. *Norrutharet* Fyr brænder fremtidig fra Skibsfartens Begyndelse til 15de Maj og fra 1ste August til Lodsningen ved *Lilljungfrun* Lodsplads ophører 61° 15′ 18″ N. Br. 17° 18′ 50″ Ø. Lgd.

Geflebugten. *Kråkö* Fyr brænder fremtidig fra Skibsfartens Begyndelse til 15de Maj og fra 1ste August—15de December. 61° 33′ 40″ N. Br. 17° 20′ 0″ Ø. Lgd.

Trödjehällan Fyr brænder fremtidig fra 1ste August—15de Maj. 60° 48′ 28″ N. Br. 17° 21′ 50″ Ø. Lgd.

Edsköklubb Fyr brænder fremtidig fra 1ste August—15de Maj. 60° 47′ 55″ N. Br. 17° 21′ 40″ Ø. Lgd.

Hudiksvalls Skjærgaard. *Saltviksudde* Fyr brænder fremtidig fra 1ste August—15de Maj. 61° 41′ 0″ N. Br. 17° 15′ 50″ Ø. Lgd.

Batteriudden Fyr brænder fremtidig fra 1ste August—15de Maj. 61° 40′ 36″ N. Br. 17° 16′ 40″ Ø. Lgd.

Sundsvallsbugten. I *Lörudden* Fyr skal den N.-lige Vinkel med hvidt Hurtigblink, hvis Ø.-Grænse nu gaar mod *Astholmsudde,* forstørres mod Ø. til c. N. 76° Ø., saa at den viser klar af *Bremö* NV.-Pynt. 62° 13′ 50″ N. Br. 17° 40′ 30″ Ø. Lgd.

Astholmsudde Fyr skal forandres til at vise hvidt Hurtigblink fra N. 33° Ø gennem Ø. og S. til c. S. 47° V., rødt Hurtigblink fra c. S. 47° V. gennem V. til c. N. 76° V. og hvidt Hurtigblink fra c. N. 76° V. til c. N. 69° V. 62° 23′ 20″ N. Br. 17° 44′ 10″ Ø. Lgd.

Rusland. Riga. Tidsignalet, der i *Riga* gives fra Taarnet paa Sømandshjemmet, falder i 1899 og 1900 Kl. 1 T. 0 M. 0 S. *Riga* Middeltid, hvilket er Kl. 1 T. 24 M. 51 S. *St. Petersborg* eller *Pulkova* Observatoriums Tid. Urene i *Riga* vise fra 1ste Januar 1899 *St. Petersborg* Tid.

Vindau. Det røde, faste Fyr paa *Vindau* S.-Moles Hoved er ødelagt.

Tyskland. Stettiner Haff. Indløbet i *Uecker* Munding fra Haffet er uddybet i c. 50 Alens Bredde til 13 Fods Dybde og nu afmærket med tre røde Spirtønder A, B, C og tre sorte Spidstønder 1, 2, 3.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Paa *Hallands Väderö* gives, naar Sirenen er i Uorden, Taagesignal med et Haandkrafts Taagehorn, som hver 5 Minutter giver To-Stød, hvert Stød c. 5 S., Pause 10 S.

Göteborg. Ved det V.-lige Indløb til *Göteborg* Havnebassin skal tændes en Fyrlampe, der viser rødt Lys over Farvandet, grønt Lys over Havnen.

Sotefjorden. *Långholmen* og *Svartskär* Fyr skulle muligvis forandres til at vise hvidt Lys i en Vinkel over Løbet, rødt Lys paa den ene og grønt Lys paa den anden Side af den hvide Vinkel.

Norge. Tønsberg Vestfjord. Fyrlamperne *Furuodden, Munkerække* og *Smørberg* ere midlertidig slukkede, saa længe Fjorden er ufarbar paa Grund af Is.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Jæderens Rev. Fløjtetønden ved *Jæderens Rev* er midlertidig ombyttet med en Stage.

Tyskland. I *Weser* afholdes Skydeøvelser fra 1ste—19de Maj 1899. Pladsen begrænses ned ad Floden af Linien Tønde Nr. 19—*Fedderwarden* 5, og op ad Floden af Linien Baake III—nederste Karantæne-Tønde—Fort *Langlütjen I.*

Farvandet er frit fra tre Timer før til to Timer efter Højvande, muligvis med Undtagelse af den 19de 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* Fyrtaarn saa vel som Fortet, hvorfra der skydes, vise sort Flag.

Den 18de Maj skydes fra om Aftenen til Midnat, og Pladsen er i den Tid spærret for al Sejlads.

I *Unterweser* afholdes Sømineøvelser fra 27de—30te Marts og i Juni, Juli og August 1899 i det V.-lige Farvand. Pladsen begrænses mod N. af Linien Tønde Nr. 7—Tønde K, og mod S. af Linien Fort *Langlütjen I*—Baake III. Selve Øvelsespladsen er afmærket med fire Tønder med rødt Flag og er tilligemed Farvandet V. for den til *Langlütjensand* spærret for al Sejlads. Man skal gaa Ø. om Pladsen.

Naar skarpladte Miner ligge ude, fører Mineprammen, som ligger ved Pladsen, rødt Flag og om Natten to hvide Lanterner vandret for hinanden, og Minekranen rødt Flag og om Natten to hvide Lanterner lodret for hinanden. Anvisninger skulle ubetinget følges.

Jade. Tønden i *Weserfahrt* er flyttet og ligger nu i 13 Fod Vand paa 53° 48′,4 N. Br. 8° 6′,7 Ø. Lgd.

I *Wangeroog Farvand* er Dybden ved Spirtønde D aftagen, saa den nu ligger i kun 17½ Fod Vand, hvorfor den muligvis vil blive flyttet.

Wangeroog NV. Paa det N. 36° V. fra *Wangeroog* Kirke liggende Vrag er Masten udtagen og Vraget uskadeligt for Skibsfarten.

Holland. Overflakkee. *Ooltgensplaat (St. Adolfsland)* hvide, faste Fyr er slukket og et andet hvidt, fast Fyr tændt. Flammens Højde: 22 Fod. Synsvidden: 11 Kml. Fyret vises fra en brun, 19 Fod høj Baake. 51° 40′ 53″ N. Br. 4° 21′ 57″ Ø. Lgd.

Zeegat van Brouwershaven. *Willemstad* hvide, faste Fyr er igen tændt og det midlertidige Fyr slukket.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Skotlands V.-Kyst. Ardrossan. Paa Klokketønden paa SØ.-Kanten af *West Grinan* er Klokken aftagen. 55° 38′ 35″ N. Br. 4° 49′ 45″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Portugal. Guadiana. Gollada. Den sorte Tønde ved Indløbet til *Gollada* er ombyttet med en sort Klokketønde, der ligger c. 50 Alen NV.-ligere, da Grunden er tiltagen.

Afrika. Isles do Los. I det N.-lige Løb mellem Øerne *Futabar* og *Factory* er funden en 3 Fv. Grund, 1/2 Kml. N. 76° Ø. fra *Futabar* og i N. 22° Ø. fra *Barette Point* Ø.-Pynt. 9° 30′ 40″ N. Br. 13° 48′ 30″ V. Lgd.

Azorerne. San Miguel. Ponta Delgada. Om kort Tid udlægges en Klokketønde uden for Yderenden af Molen ved *Ponta Delgada.* Lystønden, der viser rødt Lys, uden for samme Mole forbliver liggende, men med urolig Sø brænder den ikke.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Ipswich Harbor. Det forreste, hvide, faste Ledefyr paa *Castle Neck,* c. 1¼ Kml. S. for Mundingen af *Ipswich River,* er atter tændt. Flammens Højde: 22 Fod. Det staar 1⅓ Kbl. NØ. for det gamle Fyrtaarn, som borttages. Fyrtaarnet er hvidt, undtagen den øverste mod Søen vendende Halvdel, der er sort. 42° 41′ 11″ N. Br. 70° 45′ 43″ V. Lgd.

Paa Grund af Løbets Foranderlighed maa man ikke stole paa, at Ledefyrlinien giver det dybeste Vand.

New York. New York Lower Bay. Main Channel. Lægteren, som var sunken midt i *Main Ship Channel,* er borttagen. Afmærkningen er inddragen.

New York. New York Upper Bay. Gowanus Flats. En brun Klokketønde er i 29 Fod Vand, Middellavvande, udlagt til Forsøg c. 40 Alen SSV. for Klokketønden ved *Gowanus Flats* SV.-Ende.

South Carolina. Cape Romain SØ. En tremastet Skonnert ligger sunken i 16 Fv. Vand c. 27 Kml. S. 59° Ø. fra *Cape Romain.* Masterne ere 20 Fod over Vandet.

Georgia. Doboy Sound. Sapelo og Wolf Island. Forfyret paa S.-Enden af *Sapelo Island,* paa N.-Siden af Indløbet til *Doboy Sound,* er slukket.

De to Ledefyr paa *Wolf Island* N.-Ende, paa S.-Siden af Indløbet til *Doboy Sound,* ere slukkede.

Florida. Ved *St. Johns River* Munding ere *Mayport* Ledefyr slukkede. Forfyret er flyttet og staar nu c. 700 Alen N. 80° Ø. fra *St. John River* Fyr. Holdt overet med dette leder det i S. 80° V. fra Skæringen med *Pilot Town* Ledefyrlinie til Fort *George Creek* Ledefyrlinie. Flammens Højde: 26 Fod. Det vises fra en sort, pyramideformet Baake.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italiens V.-Kyst. Badino Terracina. Ved Indløbet til Renden, som fører til *Badino* Havn, er paa V.-Dæmningen tændt et rødt, fast Fyr og paa Ø.-Dæmningen et grønt, fast Fyr. Fyrene vises fra Pæle.

Italien. Golfo di Taranto. La Sirena. Ved S.-Kant af Grunden *La Sirena* ligger en sort Tønde med Stage og Cylinder.

Italiens Ø.-Kyst. Molfetta Havn. Under Arbejderne paa Forlængelsen af *Molfetta* Mole maa man ikke gaa mellem Tønden og Fyret paa Molen. Tønden ligger paa det Sted, hvor det nye Havnehoved skal bygges. Skibe, der søge Havnen, skulle styre S. hen imod Tønden og gaa tæt V. om den.

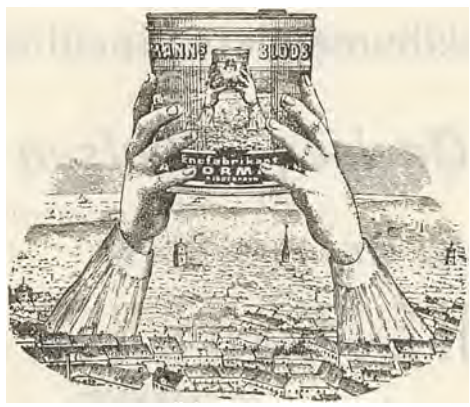
Østerrig-Ungarn. Istrien. Rovigno VSV. Vraget, der laa sunket VSV. for *Rovigno,* er nu uskadeliggjort.

Ægypten. Alexandria. Boghaz Pass. Det røde, faste Fyr paa Baaken Ø. for Indløbet til *Boghaz Pass* er midlertidig ombyttet med et hvidt, fast Fyr.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

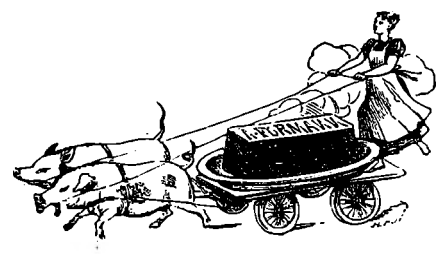
!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig, kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

i hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Kjøbenhavns Børskurs d. 15. Febr. 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	112¼		112¼	112½
Danmark			93¼	93½
Norden	126	125¾	125¾	126
Kjøbenhavn	110¼ ¾	111	111	111¼
Carl			61¼	61½
Dannebrog			104¾	105¼
Skjold	77¾		77½	78
Helsingørs Dampsk.			71	75
Østersøen	106½	106	106	106½
Nordsøen	95½		95½	96
Torm			104½	107
Foren. Bugser-Selsk.			94	96
Dansk-russisk Dampsk.			104	104½
Urania	102¾	103	102½	103½
Union			109	110½
Heimdal			108½	109
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			103	104½
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			102	103
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			94¼	96
3½% uopsig. Stats.	99½		99½	99¾
3½% Husejer Kreditk.	89½		89¼	90
3½% Kbhvns Kreditf.			89¼	90½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			93	94
4% — — 6 —			93½	94½
3½% Landkreditk. 3 —			97	98½
Aktier.				
Nationalbank			145	145¼
Privatbank	133½	¼	133¼	133½
Landmandsbank			128	129
Handelsbank			123¼	123½
Burm. & Wain			89	90¼
Helsingørs Jernsk.			93	95
Sukkerfabr.	95½	¼	95	95½
Bryggeri Aktier			90¾	91

Vekselkurser d. 14 Febr. 1899.

	ävista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.30	89.10
London	18.23	18.20
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 14. Febr. 1899.

Russiske Noter	216.25
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.30
5% Rumænske Stats	101.25
4% — — 1890	92.00

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

„Det Foren. Dampskibs." 78,000, „Nye Forenede" 2,000, „Danmark" 12,000, „Norden" 44,000, „Kjøbenhavn" 60,000, „Carl" 6,000, „Dannebrog" 8,000, „Skjold" 26,000, „Urania" 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder **sin aarlige Middag med efterfølgende Bal** (ikke Stiftelsesfest) **den 22. Februar, Kl. 6 Eftermiddag,** i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13. Æresmedlemmer og Medlemmer bedes at tegne sig paa den i Foreningens Lokale, St. Annæ Plads 13, fremlagte Liste. Det bemærkes, at saavel Middagen som Ballet vil finde Sted uanset Antallet af dem, der tegne sig.

Bestyrelsen.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsekspedition og Toldklarering.
Kontorer:
St. Annæplads 10, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling **Lørdag den 25de Februar d. A., Kl. 6 Eftermiddag,** paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal 18, hvor foruden de sædvanlige Sager vil blive at foretage:

1) Valg af 4 Repræsentanter.
2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.
3) Valg af Formand og Fastsættelse af dennes Lønning.

Det reviderede Regnskab over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavelsom Legatregnskaberne for 1898 ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søgnedag fra Kl. 10—12 og 2—4 fra den 7de Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 5te Februar 1899.

P. B. V.

F. Harboe.

Dampskibsselskabet „Norden“

afholder sin aarlige, ordinære Generalforsamling Torsdagen den 23de Februar d. A. i Hotel „Phønix“ Kl. 6 Eftermiddag.

Forhandlingsgenstandene ere:

1) Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed.
2) Regnskabsaflæggelse for Aaret 1898 samt Indstilling om Decharge for det reviderede Regnskab.
3) Forslag fra Bestyrelsen vedrørende Lovenes § 6.
4) Valg af et Medlem af Kontrolkomiteen samt Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler samt Regnskabsekstrakten for 1898 udleveres mod Forevisning af Aktierne fra 15de til 22de Februar d. A. paa Selskabets Kontor, Amaliegade Nr. 43, Stuen, fra Kl. 11—1.

Kjøbenhavn, den 8de Februar 1899.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn“

afholder Lørdagen den 25de Februar, Kl. 3 Eftermiddag, ordinær Generalforsamling i Hotel „Phønix“.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1898 reviderede Regnskab eg Fastsættelse af Aarsudbyttet.
3. Valg af en Kommitteret.
4. Valg af 2 Revisorer.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler for de gamle Aktier kunne afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, fra den 18de til den 23de Februar inklusive, Kl. 10—3, mod Forevisning af Aktier lydende paa Ihændehaveren eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn den 10de Februar 1899.

Bestyrelsen.

Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

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

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Fyn

afholder **sin aarlige Generalforsamling i Svendborg Søndagen den 26. Februar, Eftermiddag Kl. 2,** paa Hotel Svendborg.

Bestyrelsen.

Leverance af Søsten.

Kjøbenhavns Tvangs- og Arbejdsanstalt vil have Brug for circa **230 Kubikfavne Søsten,** som ønskes leverede 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, forseglede Tilbud, mærkede „Stenleverance“ **indtil denne Maaneds Udgang.** Tilbudene maa mindst omfatte 10 Kubikfavne.

Inspektøren vil tilstille dem, hvis Tilbud antages, skriftlig Meddelelse desangaaende.

Kjøbenhavns Magistrat, den 8. Februar 1899.

Licitation.

Til Frederiksberg Kommune ønskes leveret:

120 Kubikfavne Gangstigrus,
220 — Overdækningsgrus

efter Betingelser, der udleveres paa Stadsingeniørens Kontor, Frydendalsvej Nr. 4, hver Søgnedag fra Kl. 9—1. Skriftlige Tilbud mærkede: „Tilbud paa Vejmaterialier“ paa hele Leverancen eller Dele deraf modtages indtil Mandag den 27. Februar d. A. Kl. 12 Middag paa Frederiksberg Kommunes Kontor, Lampevej Nr. 2, hvor de indkomne Tilbud ville blive aabnede i Overværelse af de Bydende.

Frederiksberg Stadsingeniør, den 13. Februar 1899.

Licitation.

Til Frederiksberg Kommune ønskes leveret:

450 Kubikfavne Kampesten

efter Betingelser, der udleveres paa Stadsingeniørens Kontor, Frydendalsvej Nr. 4, hver Søgnedag fra Kl. 9—1. Skriftlige Tilbud mærkede: „Tilbud paa Kampesten“ paa hele Leverancen eller Dele deraf modtages indtil Mandag den 27. Februar d. A. Kl. 12 Middag paa Frederiksberg Kommunes Kontor, Lampevej Nr. 2, hvor de indkomne Tilbud ville blive aabnede i Overværelse af de Bydende.

Frederiksberg Stadsingeniør, den 13. Februar 1899.

Nyt Skib til Salg.

Et paa Marstal Skibsværft staaende nyt Skib (Skonnert), cirka 75 Brutto Tons og ca. 62 Netto Tons, bygget af udmærket gode Egematerialier under Lloyds Opsyn, er billig til Salg ved Henvendelse til

N. Petersen,
Skibsreder, Marstal.

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.

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.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● Eneste Lager ●

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk

Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.

Ærb. **J. K. Jensen.**

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

For Søfolk.

Uld og Trikotagevarer købes billigst hos

H. Madsen,
Skolegade 26,
Aarhus.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

Patentfarve for Skibsbrug

P. Møller, Immervad 1, Aarhus.

Havnefyr & Lanterner.
Metalspejlapparater.

Skibslanterner med Certifikat Gl. Lanterner preves og forandres.

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

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9. Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

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.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

P. Otzen & Thorstenson.

Manometerfabrik.
Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.
Manometre, Vacummetre, Tællemaskiner.
Eneforhandlere af Vulcaniseret Fiber fra Vulcanized Fibre Co., New-York.
Anlæg af elektrisk Lys.

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.

„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. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

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

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

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

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 8. Kjøbenhavn, Torsdag den 23. Februar 1899. **6. Aarg.**

INDHOLD: Losningen i danske Havne. — Kaptajn J. Ingerslev. — Literatur. — Spørgsmaal og Svar. — Generalforsamlinger. — Signalstationerne. — Para i Brasilien. — Personalia. — Nybygninger, Køb og Salg. — Ugens Havarier.— Dansk Skibsrederi-Forening. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus.
Incasso over **hele Danmark.**

Teaktræ — Teaktræ
AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
BANGKOK—KØBENHAVN
have altid paa Lager i **Frihavnen**
TEAKTRÆ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut 1ma **Kvalitet.**
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.
TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

Telefon 297. Telegramadresse: Seifert, Regnegade. **Telefon 297.**
C. L. Seifert,
St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet
elegante Uniformshuer.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe, Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Dampere.
En Passagerdamper, ca. 100—125 Fod lang, samt en Bugserdamper, 20—35 nom. HK., købes kontant. Send straks Beskrivelse og laveste Pris under Adresse: „Dampskibe 1899" poste restante, Göteborg.

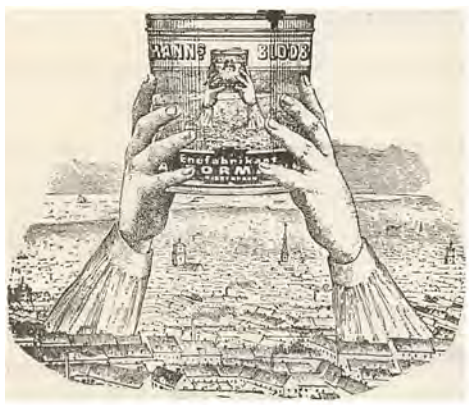
Murstens Fragter
til: **Kjøbenhavn, Præstø, Vejle Fjord, Göteborg** og flere andre skandinaviske Byer faas altid hos
De forenede Teglværker, Ekensund.
NB. Havneudgifter meget moderate og Ekspeditionen hurtigst.

Til Salg.
En Jagt-Galease efter Benzons Tegning er til Salg. Den bygges af bedste Siemen Martin Staal og faar højeste Klasse for Kystfart. Levering 1. Marts eller 1. April 1899 i fuldstændig sejlfærdig Tilstand. Skibet laster 90 Tons død Vægt og vil komme under 40 Tons Reg. Netto.
Man henvender sig til
C. E. Goltermann Succrs.,
Altona.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig. kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst

☛ Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over ☛ 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar. ☚

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Losningen i danske Havne.

Vi have modtaget følgende:

Ved Læsningen af Artiklen i Søfartstidende Nr. 6 for Torsdag d. 9. Februar med Overskriften „Kortsynethed" skal jeg ikke undlade at meddele Dem min Opfattelse af Grunden til, at nogle Marstallere har meldt sig ud af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

Ved Hovedforeningens Generalforsamling i Aalborg d. 2. Juli 1898 var Spørgsmaalet om Skibenes Forpligtelse med Hensyn til Ladningernes Levering, Losningen angaaende, til Forhandling. Det blev ikke fastslaaet, hvad der forstaas ved Skibsborde, da Handelsstandens Repræsentanter nærmest havde Lyst til at kalde Modtagerens Vogn for Skibsborde, hvad den største Part af Skibsførerne næppe kan gaa med til. Var Spørgsmaalet blevet klaret i Overensstemmelse med Juristernes Opfattelse af vedkommende Paragraf i Søloven, tror jeg ikke, at Udmeldelsen af Foreningen var bleven saa stor, at den var værd at omtale. Angaaende Losningsspørgsmaalet er dette manges Opfattelse (og jeg tror ogsaa, at Søloven skal fortolkes saaledes): Alt det Arbejde, der foregaar indenfor Skibets Ræling, saaledes at Godset kan bringes klar af samme, falder paa Skibet, Resten af Arbejdet er Modtagerens. Nu er der mange af de smaa Skibe, som kun sejle med 2 Mand (altsaa er der ingen tilovers for Modtageren) og ved mange Laster kan klare sig selv, naar de kun skal bringe Lasten til Rælingen, men skal den op paa Modtagerens Vogn, bliver det for besværligt, og skal de holde en Mand for egen Regning i 3 à 4 Dage efter Modtagerens Lejlighed, tror jeg nok det kan blive en dyr Fornøjelse med den nuværende Arbejdsløn at tjene Modtageren paa den Maade.

Min Opfattelse er, at vil Modtageren have Lasten længere end til Rælingen, maa han selv holde Mandskab, og jeg tør da forsikre om, at ingen Skibsfører vil nægte Modtageren at laane Skibets Spil og Lossetakkel. Det er jo ogsaa en gammel Kutyme, at Skipper og Modtager enes om at faa Lasten op paa Vognen ved at levere Mandskab begge to, og da Søfolk ere bedre vante til Arbejdet ved et Spil, har Skibets Mandskab i Reglen overtaget den Del af Arbejdet at hive Lasten fra Skibsrummet helt op paa Modtagerens Vogn eller Vægt, hvorimod Modtageren har sendt fornødent Mandskab i Lasten Dette gælder naturligvis kun for de Ladninger, der kan bruges Spil eller Takkel til. Andre Laster besørges naturligvis af Skipperen paa Skibet og af Modtageren udenfor Skibet.

Kunde Dansk Sejlskibsrederi-Forening arbejde hen til at dette Spørgsmaal blev ordnet saaledes med Handelsforeningerne: Har Modtageren Lyst til at afbenytte Skibets Lossegrejer udenfor eller ovenfor Skibsborde, da maa han selv levere den fornødne Arbejdskraft uden Søgsmaal, naar Skibets Certeparti lyder paa „frit til og fra Skibsborde", saa tror jeg ikke, at Afgangen vilde blive nævneværdig; jeg tror tværtimod, at det vilde give Førerne af de mindre Skibe Agtelse for Foreningen og derved mere Tilslutning; da Smaaskibe godt i Aarets Løb kan faa 10, ja 20 Laster med den omtalte Losning, kan det jo nok blive et føleligt Tab, naar de for hver Last skal betale Ekstra-Arbejdspenge, der ikke ere beregnede, eller søge Sagfører, der ogsaa skal betales for sin Ulejlighed, men som altid er villig til at behandle den Slags Spørgsmaal, da Loven er ren og klar paa dette Omraade.

Iøvrigt er jeg fuldt ud enig med den ærede Indsender af Artiklen „Kortsynethed" i, at vi maa og skal slutte os sammen, naar vi ikke ville, at Standen skal helt gaa til Grunde eller miste sin Betydning.

Et Medlem.

Vi have gerne optaget ovenstaaende Artikel, ogsaa fordi det af andre Grunde er ønskeligt nu at fremdrage denne Sag. Vi skulle ganske kort minde om dens Historie.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening modtog i Sommeren 1897 fra Førere af mindre Skibe Anmodning om at søge gennemført ensartede Regler for Losning af Sækkegods i danske Havne. Bestyrelsen optog Spørgsmaalet til Behandling, særlig i Erkendelse af dets Betydning for de mindre Skibe. Den indledede en Forhandling med samtlige Landets Handelsforeninger, af hvilken det fremgik, at der faktisk var ikke ringe Forskel paa Losningsreglerne i de forskellige Havne, og at Skibene ingenlunde altid behandledes i Overensstemmelse med Reglerne i Sølovens § 136. Foreningen foranledigede derefter, at Spørgsmaalet blev sat paa Dagsordenen paa Foreningen af jydske Handelsforeningers 15de Repræsentantmøde, der afholdtes i Aarhus i afvigte Maj Maaned. Der nedsattes paa dette Møde et Udvalg med det Hverv at tilvejebringe ensartede Regler for Losning i danske Havne, et Udvalg, i hvilket ved senere Valg foruden Handelsforeningerne blev repræsenteret Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, Dampskibsrederi-Foreningen, Dansk Sejlskibsrederi-Forening og dennes Afdeling for mindre Skibe. Dette Udvalg holdt et Møde i Aalborg d. 1. Juli, paa hvilket man enedes om en fælles Opfattelse af Sølovens § 136, men iøvrigt besluttede at æske Grosserer-Societetets Komites Responsum i Sagen baade med Hensyn til Ifyldning i Emballagen og med Hensyn til dennes Losning, forinden videre foretoges; Dagen efter var Sagen Genstand for en Forhandling paa Sejlskibsrederi-Foreningens Generalforsamling, hvor dog selvfølgelig ingensomhelst Beslutninger toges, idet man maatte afvente Resultatet af Udvalgets Arbejde.

Det Grosserer-Societetets Komite af Udvalget afæskede Responsum foreligger nu og lyder saaledes:

„Der findes, Komiteen bekendt, ikke nogen for Frihavnen og Toldhavnen almindelig gældende Kutyme i den omspurgte Henseende. — Retsforholdet imellem Skibet og Modtageren findes afgjort ved Sølovens § 136, hvorefter Skibet har Forpligtelsen til at aflevere Godset ved Skibets Side, jfr. iøvrigt nærmere Sø- og Handelsretsdom af 23. November d. A."

Samtidig hermed tilskrev Komiteen „Foreningen af jydske Handelsforeninger" saaledes:

„Ifølge Søloven af 1892, § 136, 1ste Stykke, skal Skipperen aflevere Godset ved Skibets Side, ganske svarende til, hvad man tidligere kaldte paa Rælingen, saaledes at Modtageren derfra kan føre det videre, hvorhen det skal.

For saa vidt er Sagen ganske klar og lovmæssig bestemt.

Mere tvivlsomt stiller Spørgsmaalet sig om, hvorvidt Skipperen har nogen Forpligtelse til at losse i denne eller hin Emballage. Komiteen betragter det imidlertid som ret og rimeligt, at naar Modtageren stiller det fornødne, i Lossehavnen almindelig brugte Materiel (Tønder etc.) til Skipperens Raadighed, denne da lader Losningen udføre med Benyttelse af dette. Utvivlsomt er det, at Modtageren i hvert Fald maa bære alle Omkostninger ud over det sædvanlige (herunder ogsaa Liggedagspenge), der maatte foraarsages ved det Lossemateriel, som han har forlangt anvendt"*).

*) Udhævelserne ere af os. Red.

Med Hensyn til den paaberaabte Sø- og Handelsretsdom henvise vi til „Dansk Søfartstidende“ Nr. 48 for 1. Decbr. f. A. og anføre kun, at det i den hedder: „Naar der ikke er truffet anden udtrykkelig Aftale, antages Losningen at ske ombord for Skibets og i Land for Modtagerens Regning og Risiko under deres Tilsyn og Ansvar.“

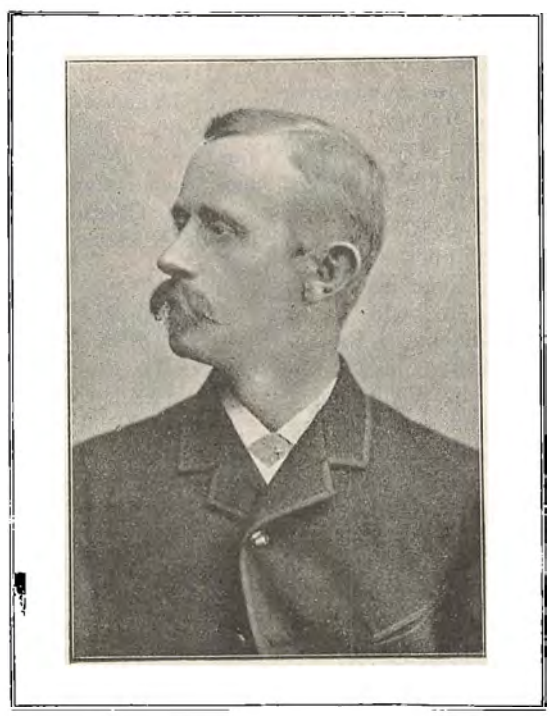
Det vil af denne Fremstilling ses, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening og de Foreninger, den har samarbejdet med, har ført denne Sag frem til et Resultat, med hvilket Rederierne, baade de større og mindre, i Sandhed kan være vel tjent, idet Grosserer-Societetets Komite, hvis Autoritet i Spørgsmaal af denne Art er ubestridt, har slaaet fast, at ved Skibets Side forstaas Skibets Ræling og i det hele har fortolket Sølovens § 136 paa en Maade, der fuldt ud respekterer Rederiernes Interesser. Som Afslutning paa det omfattende Arbejde, der er udført i denne Sag, stod endnu kun tilbage en Udtalelse fra det nedsatte Udvalgs Side, og vi nære ingen Tvivl om, at denne ganske vilde være blevet overensstemmende med Grosserer-Societetets. Denne Afslutning paa et Arbejde mellem Søfartsforeningerne og Handelsforeningerne, der hidtil fra begge Sider er ført med et alvorligt Ønske om at opnaa et Resultat, vil desværre foreløbig ikke komme til at foreligge, idet Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe i Overensstemmelse med en paa dens Generalforsamling vedtagen Resolution pludselig har afbrudt Forhandlingerne med Handelsforeningerne, der netop nu syntes at maatte føre til et for de mindre Skibe ubetinget gunstigt Resultat.

Vi nære ingen Tvivl om, at dette Skridt fra Afdelingens Side er uklogt og det synes os tillige mindre hensynsfuldt overfor de øvrige Foreninger, der have arbejdet for en Løsning af disse Spørgsmaal. Imidlertid haabe vi, at Sagen under en eller anden Form paany kan optages, saaledes at Udvalgets Arbejde i hvert Fald kan faa en formel Afslutning.

Den ærede Indsender, der ovenfor udtaler som sin Formening, at der har fundet en Del Udmeldelser Sted i Afdelingen for mindre Skibe paa Grund af denne Sags Behandling, har muligvis Ret. Men man vil af denne Fremstilling se, at Sejlskibsrederi-Foreningen i denne Sag har udført et saa stort Arbejde netop med de mindre Skibes Interesser for Øje, at den tværtimod fortjener deres Paaskønnelse ved en forøget Tilslutning.

Kaptajn J. Ingerslev.

Som kortelig meddelt i nærværende Blads Nr. 7 tager Kaptajn J. Ingerslev, hvis Billede vi her bringe, Afsked fra Det forenede Dampskibs Selskabs Tjeneste den 1. Marts d. A. Kaptajn Ingerslev, der er født i Ribe 1844, indtraadte i Selskabets Tjeneste i Juni 1873, efter forinden at have faret i 3 Aar som Matros i amerikanske Skibe og som Styrmand i Sejlskibe paa Nord- og Østersøen samt Hvidehavet. Fra 1873—75 farede han som 2den Styrmand med Selskabets Skibe og fra 1875—81 som 1ste Styrmand; 1881 overtog han Førerposten paa Dampskibet „Esbjerg“ og har siden ført Dampskibene „Kursk“, „Omsk“, „Leopold II“, „L. P. Holmblad“, „Xenia“ og „Florida“. Han er en sjælden intelligent og kundskabsrig Mand, der med en ualmindelig Flid har sat sig ind i alt sin Stilling som Skibsfører vedrørende, og han har da ogsaa af Selskabet været betroet Tilsynet med adskillige af dets Nybygninger saa vel her hjemme som i England. Naar han nu, efter 26 Aars Tjeneste, forlader sin Stilling som Skibsfører for at overtage Posten som maritim og teknisk Leder af „Det dansk russiske Dampskibsselskab“, ønske vi ham oprigtig til Lykke, men beklage samtidig, at den farende danske Skibsførerstand i ham mister en af sine intelligenteste og dygtigste Mænd.



Literatur.

Den danske Søret. Forelæsninger af Dr. juris Viggo Bentzon, Professor ved Kjøbenhavns Universitet. (G. E. C. Gads Universitetsboghandel).

Denne nylig udkomne Bog kalder sig i sin Undertitel Forelæsninger og er ogsaa bygget paa de Forelæsninger, som Professor Bentzon har holdt ved Universitetet, men ikke desto mindre har Bogen Betydning langt ud over de Studerendes snævre Kreds.

Dels kræver nemlig Søretten mere end noget andet juridisk Æmne, at Fremstillingen medtager de praktiske Grunde for de enkelte Lovregler, og dels have vi i Søloven af 1. April 1892 en systematisk Lov for de Retsforhold, der vedrøre Søfarten, til hvilken Lovs enkelte Afsnit og Paragrafer den videnskabelige Fremstilling af Søretten naturlig slutter sig temmelig nøje. Men netop dette giver en saadan Fremstilling Betydning for det

praktiske Liv. Den foreliggende Bog er endvidere forsynet med talrige Henvisninger til Domme og Responsa, der navnlig for det praktiske Liv have deres store Interesse ved at give Oplysninger om Domstolenes Stilling til dette eller hint Spørgsmaal. Professor Bentzon har endvidere givet Søforsikringsmaterien, der i Søloven kun behandles i Hovedtrækkene, en mere indgaaende Behandling med Henvisninger til og Udvikling af de specielle Regler, der gælde for herværende Assuranceselskaber. Naar endelig tilføjes, at Bogen er forsynet med et godt Sagregister, saa at den egner sig fortræffelig til Haandbog for den praktiske Mand, vil det let ses, at Den danske Søret er en Bog, der bør hilses med Glæde af alle danske Søfartskredse.

V. M.

Spørgsmaal og Svar.

Et Skib, som havde en Ladning Trælast inde, som var købt cif., har paa Rejsen lidt Havari, hvorved en Del af Dækslasten er gaaet tabt; hvem bærer Ansvaret for at samme ikke særskilt var specificeret paa Konnossementet, Kaptajnen eller Afladeren? *P. W. D.*

Ifald Kaptajnen blot paa Konnossementet har stipuleret „i Rum og paa Dæk", bliver det Afladerens Sag at opgive, hvor meget der er afskibet paa Dækket samt i videste Omfang tage Ansvaret for Dækslastens Værdi og Risiko.

Generalforsamlinger.

Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874

har afholdt aarlig Generalforsamling. Overretsprokurator Steinthal dirigerede.

Foreningens Formand, Kaptajn Jacob Holm, aflagde Aarsberetning. Foreningen har i 1898 afholdt 17 Medlemsmøder. 14 Medlemmer ere i Aarets Løb afgaaede ved Døden. I Dansk Søfartstidende fremkom der fra et Foreningsmedlem en Artikel, som krævede, at Halvdelen af Bestyrelsens Medlemmer skulde være farende Skibsførere. Nu er Forholdet det, at af de 9 Bestyrelsesmedlemmer ere de 2 farende Skibsførere. Bestyrelsen holdt Møde om Sagen, som toges under Overvejelse, og man vedtog at besvare den fremkomne Artikel og at offentliggøre Svaret i „Dansk Søfartstidende". Dette skete. Vi henstillede til Medlemmer at henvende sig direkte til Bestyrelsen med eventuelle Anker, Forslag eller Henstillinger. Resultatet af vore Overvejelser blev imidlertid det, at vi ikke kunne vælge Halvdelen af Bestyrelsesmedlemmerne blandt farende Medlemmer, med mindre Bestyrelsen udvidedes meget betydeligt, da vi ellers jævnligt vilde komme i det Tilfælde ikke at kunne holde noget Bestyrelsesmøde eller træffe nogen Afgørelse som Følge af, at der ikke var et tilstrækkeligt Antal Medlemmer til Stede. Bestyrelsen har derfor ikke fundet Anledning til at fremkomme med noget Forslag i denne Sag.

Kapt. Jacob Holm aflagde derefter revideret Regnskab for 1898. Foreningens Kasseregnskab balancerede med en Indtægt og Udgift af 5,341 Kr. 54 Øre. Der er uddelt Huslejehjælp til 29 Enker à 20 Kr. og til 56 à 10 Kr., i alt 1,140 Kr. Foreningen ejede den 31. Decbr. 1898 i Obligationer, Sparekassebøger og Inventarium 6,843 Kr. 59 Øre.

Sygekassens Regnskab for 1898 balancerer med 9,821 Kr. 83 Øre. Bidrag fra Æresmedlemmer udgjorde 1,093 Kr. 65 Øre. I Sygehjælp er udbetalt 513 Kr. 71 Øre. Sygekassen ejede den 31. Decbr. 1898 i Kreditforeningsobligationer og paa en Sparekassebog 16,509 Kr. 6 Øre.

Enke- og Hjælpekassens Regnskab for 1898 balancerer med 19,308 Kr. 79 Øre. I Understøttelser er der i Aarets Løb udbetalt i alt 11,220 Kr. Enke- og Hjælpekassen ejede den 31. Decbr. 1898 161,227 Kr. 57.

Af Legatmidler til ugifte Døtre efter Medlemmer er der i 1898 udbetalt 5 Understøttelser à 40 Kr., ialt 200 Kr., og Legatfonden ejede den 31. Decbr. 1898 6,675 Kr. 32 Øre.

Af Joh. H. Forbæchs Legat er der udbetalt Understøttelse til 2 Enker à 40 Kr., og Legatet ejede ved Aarets Udgang 2,477 Kr. 9 Øre.

Samtlige Regnskaber godkendtes enstemmigt.

Efter Forslag af Bestyrelsen vedtoges det, som sædvanligt, at anvende Halvdelen af Foreningens kontante Kassebeholdning til Huslejehjælp for trængende Enker efter Medlemmer. Ligeledes vedtoges det at stille 1,000 Kr. af Enke- og Hjælpekassens Midler til Bestyrelsens Disposition til Hjælp til trængende Medlemmer. Enkekasseportionen fastsattes til 100 Kr., til forældreløse Børn sattes Portionen til 20 Kr.

Havnefoged J. Larsen og Kapt. J. Breininger genvalgtes enstemmigt til Bestyrelsesmedlemmer. Til Revisorer genvalgtes ligeledes enstemmigt C. Reinwaldt og Th. Knudsen.

Kapt. Jacob Holm meddelte, at Foreningen den 22. December i Aar kan holde 25 Aars Jubilæum. Der har været Tale om at holde en større Jubilæumsfest, og Bestyrelsen ønsker Bemyndigelse til at træffe de fornødne Foranstaltninger i den Henseende og at anvende et passende Beløb, maaske ca. 500 Kr. eller mere, af Foreningens Midler dertil.

Det vedtodes enstemmigt at afholde Festen og at give Bestyrelsen den nødvendige Bemyndigelse i den Henseende.

Derimod førtes der mellem Formanden, Dirigenten, Rasmussen, Mathiesen, Breininger m. fl. en længere Forhandling om Dagen for Festens Afholdelse, da den 22. Decbr.. et Par Dage før Jul, ikke egnede sig til Afholdelse af en Jubilæumsfest. Der stilledes Forslag om at overlade til Bestyrelsen at vælge Dagen, men sluttelig vedtoges det enstemmigt at afholde Jubilæumsfesten i Larsens Lokaler Lørdag den 8. Januar 1900.

Signalstationerne.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Tillad mig gennem Deres ærede Blad at spørge, om De eller nogen kan give mig Oplysning, om der eksisterer Bestemmelser for at man skal passere Signalstationerne i en bestemt Retning for at blive rapporteret. Det hænder mange Gange, at man har gaaet med Signalerne til i et Par Timer med stiv Kuling, før man har faaet Svar.

Saaledes har jeg en Gang ligget under Bornholm med vestlig Storm og været ude 3 Gange og tilsat mine Signaler for hver Gang, jeg stod ud, men jeg fik intet Svar. Og det var dog klart Vejr, saa der behøvedes ikke Briller, langt mindre Kikkert for at aflæse mine Signaler. Sluttelig kom en Baad ud fra Allinge med et Par barmhjærtige Mænd ombord for at høre, om der var noget i Vejen, og jeg blev saa trøstet med, at den Vagthavende mulig var beskæftiget, men nu skulde de rapportere mig.

I Fjor satte jeg mine Signaler tværs af Hasle med østlig og jævn Brise, og da jeg gerne vilde have været rapporteret til Middag, satte jeg dem i god Tid, men Utaalmodigheden steg, og efter at have skræmmet Folk i Land ved at bruge Taagehornet, kom endelig Svar-Standeren. Stationen var da allerede passeret Syd og Klokken var ca. $12^1/_2$, Afstanden højst 1 Kml.

Det skulde glæde mig, og mulig andre Kolleger, om Signalerne kunde aflæses lidt hurtigere, da Tiderne ikke ere til at koste Flag hvert Aar.

En Skibsfører.

I Reglerne for Signaleringen mellem Skibe i Søen og danske Signalstationer findes ingen Bestemmelse som den ovenfor antydede. Selvfølgelig har det megen Betydning, at Signalerne aflæses saa hurtigt, det under de i hvert Tilfælde foreliggende Omstændigheder kan lade sig gøre. Red.

Para i Brasilien.

Fanø Skibsreder-Forening meddeler os:

En dansk Skibsfører skriver fra Para til sit Rederi om denne Havn:

Skibe med ca. 10 Fods Dybgaaende kan komme ind til Broen at losse, hvilket dog er forbunden med store Udgifter. Mit Skib paa 430 Tons d. w. maatte saaledes betale £ 70 for at losse en Ladning Stykgods fra Hamburg, og skal man losse i Lægtere, da tager det $1^1/_2$ à 2 Maaneder for et Skib af ovennævnte Størrelse. Klimaet er i Almindelighed usundt og der er megen Sygdom blandt Mandskabet. — Da det er af stor Vigtighed at have en dygtig Mand til at varetage Skibets Interesser, anbefaler samme Skibsfører D'hrr. Hugner & Cabral, Telegramadr. „Dick".

Personalia.

Dødsfald. Fredag den 17. ds. afgik Kapt. L. C. Egidiussen, Fører af Dampsk. Pregel, ved Døden. Den Afdøde, der var født paa Læsø 1840, indtraadte 1868 i Det foren. Dampskibsselskabs Tjeneste som Styrmand i Vesta under daværende Løjtnant Poulsens Kommando; 1882 fik han Dpsk. Lion at føre, 1889 Dampskibet Romny og samme Aar Dampskibet Pregel, med hvilket Skib han indtil i Januar Maaned d. A. sejlede paa Libau, Antwerpen og Hull. Kapt. Egidiussen var en Mand af den gamle Skole; han fordrede meget af sine Undergivne, men var til Gengæld selv pligtoptyldende som faa og omfattede til det sidste sin Gerning med Interesse. Han efterlader sig Enke og 2 Sønner, hvoraf den ældste er 2den Styrmand i Selskabets Tjeneste og den yngste Elev paa Maskinskolen paa Holmen.

En i vide Kredse indenfor Sømandsstanden kendt Mand, fhv. Skibsfører P. Mogensen i Faaborg, er afgaaet ved Døden i en høj Alder og efter et langt Sygeleje. Han var overordentlig anset og afholdt blandt de mange, der i Aarenes Løb lærte ham at kende.

Dampskibet Vendsyssel er atter overtaget af Kaptajn Jacobæus. Kaptajn Sørensen, som midlertidig førte Skibet, har atter overtaget Aurora.

Dampskibet Niels Brock føres under Kaptajn Ishøys Sygdom af Kaptajn Skov fra Zampa.

Dampskibet Maja er atter overtaget af Kaptajn Blom. Kaptajn Lorentzen, som midlertidig har ført Skibet, er herfter atter til Disposition for Øresund.

Dampskibet Vesuv er overtaget af Kaptajn P. Andresen, tidligere 1ste Styrmand i Omsk. Den hidtidige Fører af Skibet, Styrmand C. F. Møller, er herefter til Disposition.

Fra det danske Konsulat i Newcastle meddeles, at Fyrbøder Halvor Halvorsen, født i Norge, den 16. ds. er afgaaet ved Døden paa Hospitalet dersteds. Halvorsen, der var afmønstret fra Dampskibet Jomsborg paa Grund af Sygdom, befandt sig hele Tiden i Vildelse paa Hospitalet, saaledes at det ikke har været muligt at erholde nogen Oplysning angaaende hans Familieforhold. Halvorsen blev paa Rederiets Bekostning begravet i Newcastle.

1ste Styrmand Petersen, som blev indlagt som Syg paa Hospitalet i Libau, er nu atter rask og har tiltraadt sin Tjeneste ombord i Dampskibet Dan.

Nybygninger, Køb og Salg.

Jørgen, 3m. Skonnert af Marstal, 215 Tons Br., er af Skibsreder R. I. Kromann, m. Fl. solgt til Sverrig for 9,000 Kr.

Laura, Jagt af Faaborg, er solgt til Skipper R. Mortensen og Søn af Ommel for 575 Kr.

Hjalmar, Sk. af Svendborg, 97 R. T., bygget 1877, er solgt til Nykjøbing M. for 10,000 Kr.

Katrine, Sk. af Karrebæksminde, 141 R. T., bygget 1869, er solgt til Sverrig for 10,500 Kr.

Drogden, Bjærgningsdampskib, 82,56 Br. T., er af Em. Z. Svitzer solgt til Kapt. H. Marcussen af Larvik, Norge, for 35,000 Kr. „Drogden" er bygget i 1875 hos Burmeister & Wain af Jærn; det skal nu anvendes til Bugsering paa den norske Kyst.

Niels Juel, Skbrg. af Faaborg, er af Kapt. L. Storm solgt til P. Simonsen & Co. i Odense for 9,500 Kr.

Sif, ny Damper, er sat i Vandet fra Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft; dens Længde er 97', Bredde 18'. Den er bestilt af Sydfyenske Dampskibsselskab og skal gaa i Postfart fra Spodsbjerg til Nakskov.

Lindesnæs, Dpsk. af Christiania, 221 Tons, bygget 1872, er købt af islandsk Købmand Thor E. Tulinius her i Byen. Skibet faar Navnet Viking og skal gaa mellem Kjøbenhavn, Færøerne og Island.

Ugens Havarier.

Mathilde Hennings, Barkskib af Riga, der, som meddelt, blev sat paa Land ved Hirtshals efter i Nordsøen at være sprungen læk, er indbragt til Frederikshavn af Svitzers og bleven tætnet; Ladningen oplosses i Frederikshavn. Skibet har paa denne sin Rejse fra Stettin til Cardiff med Egestokke først i Oktober været paa Grund ved Dragør og endelig sidst ved Hirtshals.

Erik, Skonnert af Svendborg, ankom d. 11. ds. til Christiania efter 128 Dages Rejse fra Charlestown med Porcellænsjord. Skonnerten maatte paa Grund af Storm søge Leith for Nødhavn. Efter at have repareret fortsattes Rejsen, men atter blev Skibet overfaldet af Storme og led Havari. En Braadsø tog Kaptajnen, Hansen, overbord, og han forsvandt i Bølgerne uden at der kunde gøres noget for hans Redning. Skibet kom ind til Bremerhaven, og efter at have faaet sine Skader reparerede der, fortsatte Erik endelig Rejsen hertil med Styrmand M. Hoffmann som Fører.

Silvija, russisk Skonnert, ankom d. 15. ds. til Aarhus med en Ladning Rapskager fra St. Petersborg. Skibet har været 77 Dage i Søen, har været fast i Isen under Finland og har faaet Skade paa Ladningen.

Aerial, Skonnertbrig af Marstal, er paa Rejsen fra Paimpool til Fowey indløben med Skade til Portland, efter at have været i Kollision udfor Portland med det engelske Krigsskib Repulse. Aerial har mistet Klyverbom, For- og Storstænger. Reparerer i Portland.

Pandur, Barkskib af Skjelskør, er d. 16. ds, paa Rejsen fra Newport til Capstaden med Kul, ankommet til Falmouth med Skade paa Dæk og Tab af Sejl.

Irvine, Bark, Kapt. H. L. Meynertz, af Fanø, er d. 17. ds. paa Rejse fra Jacksonville til Liverpool indkommet til St. Michaels med Tab af Sejl og Rigning samt Skanseklædningen sønderslaaet.

Nordhavet, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 16. ds. ankommet til Rotterdam paa Rejsen fra Baltimore med Tab af Baade og med ovenbords Skade.

Heimdal, Dpsk.. har d. 16. ds. i tæt Taage været paa Grund ud for Rønne. Flot ved egen Hjælp og ankommet til Rønne tilsyneladende ubeskadiget.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Skibsmægler Albert E. Bøye i Marstal er fratraadt som Sekretær og Kasserer i Foreningens Afdeling for mindre Skibe, hvilken Stilling derefter er overtaget af Skibsmægler G. Nicolaisen i Aarhus, til hvem alle Skrivelser, Indbetalinger m. v., Afdelingen vedrørende, sendes.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling.***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Neufahrwasser 13. Febr., bestemt til Boston. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Antwerpen 19. Febr., best. til Rotterdam. — Antwerpen, Holm, dokker her. bestemt til engelsk Kulhavn. — Arkansas, Jespersen, ankom til Philadelphia 20. Febr., best. til New Orleans. — Arno, Strubberg, afgik fra Cadiz 19. Febr., bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Messina 20. Febr., bestemt til Malaga. — Dagmar, Gade, ankom til Riga 20. Febr., best. til Dundee. — Douro, Ørum, ankom til Lissabon 17. Febr., bestemt til Kbhvn. — Florida, Koch, afgik fra Philadelphia 20. Febr., bestemt til New Orleans. — Georgios I, Kihl, ankom til Antwerpen 12 Febr., bestemt til Kbhvn. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 10. Febr., bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Newcastle 17. Febr., bestemt til Genua. — Island, Skjødt, ankom til Kbhvn. 19. Febr., best. til New York. — Kentucky, Caroc, ankom til Newport News 20. Febr., best. til Aarhus. — Kiew, Erichsen, pass. Ouessant Creach 19. Feb., best. til Havre. — Kursk, Staal, dokker her. — Leopold II, Kruse, ankom til New York 19. Febr., bestemt til Aarhus. — Louisiana, Jensen, afgik fra Newcastle 28. Jan., best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Hansen, afgik fra Kbhvn. 15. Febr., best. til Boston. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra New York 5. Febr., bestemt til Kbhvn. — Norge. Knudsen, ankom til New York 14. Febr., bestemt til Christianssand. — O. B. Suhr, Lissner, dokker her. — Omsk. Rasmussen, afgik fra Riga 19. Febr., bestemt til Kbhvn. — Tejo, Borries, ankom til Dundee 20. Febr., bestemt til Arbroath. — Thingvalla, Laub, ankom til Christianssand 20. Febr., bestemt til Christiania. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 18. Febr., best. til Hangø. — Xenia, Thidemann, afgik fra Danzig 20. Febr., bestemt til New York

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Manchester 21. Febr., bestemt til Liverpool. — Axelhuus, Nielsen. ank. til Kbhvn. 21. Febr. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Libau 19. Febr., best. til Hull. — Christian IX. Mollerup, ankom til London 20. Febr., bestemt til Kbhvn — Christianssund. Kjølsen, ankom til Trondhjem 19. Febr., best. til Kbhvn. — Constantin, Bloch, afgik fra Kbhvn. 20. Febr., bestemt til London. — Frederik, Brabrand, afgik fra Hull 19. Febr., bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingvardsen, afgik fra London 19. Febr., bestemt til Antwerpen. — Kasan. Thomsen, afgik fra London 19. Febr., bestemt til Hamburg. — Laura, Christiansen, ankom til Leith 19. Febr., bestemt til Kbhvn. — Louise. Gøtsche, ankom til Pillau 15. Febr., bestemt til Kbhvn. — Morsø. Frisenette, ankom til London 20. Febr., bestemt til Libau. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 19. Febr., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, afg. fra Antwerpen 20. Febr., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann. afgik fra Kbhvn. 21. Febr., bestemt til Pillau. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 20. Febr., bestemt til London. — Pregel, Ørsted, ankom til Kbhvn. 17. Febr., bestemt til Libau. — Valdemar, Kofoed, ankom til Hull 20. Febr., bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Stettin 19. Febr., best. til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Kbhvn. 20. Febr., bestemt til Libau. — Ella, Lunge, ankom til Danzig 17. Febr., bestemt til Kbhvn. — Maja, Lorentzen, ankom til Kbhvn. 20. Febr., bestemt til Danzig. — Esbjerg, Buhr. afgik fra Liverpool 16. Febr., bestemt til Kbhvn.

Ficaria. Fenger, afgik fra Kbhvn. 23. Febr., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 21. Febr., best. til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 22. Febr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nakskov 22. Febr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, Wiberg, afgik fra Odense 23. Febr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, Ankersen, afg. fra Odense 22. Febr., best. til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Bay, afgik fra Newcastle 21. Febr., bestemt til Nykjøbing F. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 21. Febr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, pass. Dower 20. Febr., bestemt til Bremen. — Frode, Wrisberg, afgik fra Blyth 3. Febr., ankom til Genoa 18. Febr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Neufahrwasser 19. Febr., bestemt til New York. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Blyth 10. Febr., bestemt til Genoa. — Kuud, Mancke, afgik fra Libau 18. Febr., bestemt til London. — Svend. Petersen, afgik fra Kbhvn. 19. Febr., bestemt til Blyth. — Erik, Tofte, afgik fra Aarhus 17. Febr. ankom til Blyth 20. Febr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Dunkerque 18. Febr., ankom til Blyth 20. Febr. — Ragnar, Risøe, afgik fra Baltimore 4. Febr., best. til Bergen. — Danmark, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 21. Febr., bestemt til Blyth. — Volmer, Riber, afgik fra Genoa 9. Febr., ankom til Bourgas 17. Febr. — Dan, Hansen, afgik fra Libau 19. Febr., ankom til Riga 20. Febr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 14. Febr., ankom til Libau 20 Febr. — Harald, Holst, afgik fra Blyth 8. Febr., best. til Neapel. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Kbhvn. 17. Febr., ankom til Blyth 20. Febr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Perg, Thorsøe, afg. fra Newcastle 19. Febr., bestemt til Neapel. — A. Schukoff, Stoltenberg, afgik fra Kbhvn. 21. Febr., bestemt til Newcastle. — P. Andrejeff, Johnsen, pass. Darthmouth 21. Febr. — J. Siem, Knudsen, ankom til Sunderland 15. Febr. — H. Klitgaard, Rasmussen, pass. Portland 21. Febr.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Catania 16. Febr. — Kamma, Risøe, ankom til Swansea 20. Febr. — Helga, Lagesen, afg. fra Barcelona 19. Febr. — Elna, Møller, afgik fra Huelva 17. Febr. — Therese, Knudsen, ankom til Barcelona 21. Febr.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ankom til New York 18. Febr. — Ekliptika, Klaaborg, ankom til Granton 19. Febr. — Venus, Lund, ank. til Kbhvn. 4. Febr. — Sirius, Bay Schmidt, ankom til Bordeaux 19. Febr. — Urania, Callesen, afg. fra Kbhvn. 16. Feb., best. til Grangemouth. — Saturn, Lund, ankom til Terneuzen 20. Febr. — Mars, Nielsen, ankom til Warkworth 20. Febr.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra Newcastle 9. Febr., best. til New York. — Nordland, Hemmingsen, ankom til Kbhvn. 20. Febr. — Finland. Schmidt, afgik fra Grangemouth 27. Jan., bestemt til Port Eads. — England, Andresen, ankom til Kbhvn. 8. Febr. — Holland, Jørgensen, ankom til Korsør 17. Febr. — Rusland, Møller, ank. til Kjøge 19. Febr. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Libau 16. Febr. — Skotland, Branth, afgik fra Riga 16. Febr., bestemt til Ghent.

Vesterhavet. Nautik, Meinertz, ankom til Gandia 17. Febr. — Nora, Degn, afgik fra Newcastle 17. Febr., ankom til Horsens 18. Febr. — Nerma, Schmidt, afgik fra Newcastle 18. Febr., ankom til Esbjerg 20. Febr. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Huelva 18. Febr., bestemt til Harburg.

Østersøen. Rita, Larsen. afgik fra Arbroat 20. Febr., bestemt til Burntisland — Patria, Andersen, ankom til Odessa 17. Febr.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Livorno 15. Febr., bestemt til Konstantinopel. — Britannia, Nielsen, ankom til Galveston 16. Febr.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, ankom til Salonica 18. Febr. — Hafnia, Lund, afgik fra Burntisland 16. Febr., ank.

til Kbhvn. 19. Febr. — Russia, Rasmussen. afgik fra Libau 16. Febr., bestemt til Dunkerque. — Dania, Horn, ankom til Key West 19. Febr.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til Genua 21. Febr. — Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Savannah 17. Febr., bestemt til Bremen. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Philadelphia 10. Febr., bestemt til Ipswich. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Newcastle 8. Febr., bestemt til Savona. — Uranienborg, Dømel, afgik fra Montevideo 11. Febr., bestemt til Las Palmas. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 18. Febr. — Fredensborg, Andersen, ankom til Barcelona 17. Febr. — Amalienborg, Clausen, afgik fra Sarpsborg 19. Febr., best. til Terneuzen. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Riga 16 Febr., bestemt til Ghent. — Christiansborg, Petersen, ank. til Burntisland 17. Febr.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, afgik fra Aarhus 15. Febr., bestemt til Newport. — Skodsborg, Lund, ankom til Buenos Aires 14. Febr. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra North Shields 8. Febr., bestemt til Livorno. — Jægersborg, Jensen, ankom til Kbhvn. 21. Febr. — Guldborg, Jensen, ankom til Glasgow 21. Febr. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Rosario 2. Febr., best. til Las Palmas.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Methil 18. Febr., bestemt til Kbhvn. — Agnete, Jensen, ankom til Blyth 18. Febr. — Hermia, Sørensen, ankom til Kiel 18. Febr. — Alice, Schultz, afgik fra Grangemouth 17. Febr., bestemt til Kiel. — Sjælland, Madsen, ankom til Newcastle 19. Febr. — Bornholm, Petersen, afg. fra Grangemouth 16. Febr., ankom til Kbhvn. 20. Febr. — Ajax, Brorsen, afgik fra Boness 16. Febr., ankom til Gjedser 20. Febr. — St. Alban, Jørgensen, afg. fra Aarhus 18. Febr., ankom til Kbhvn. 19. Febr. — Nauta, Steen, ankom til Newcastle 18. Febr. — Rønne, Hintze, afg. fra Libau 18. Febr., ank. til Nykjøbing F. 21. Febr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Kbhn. 17. Febr., ankom til Christiania 19. Febr.

Danmark. Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Schiedam 17. Febr. — Absalon, Reese, ankom til Kbhvn. 19. Febr. — Ansgar, Larsen, afgik fra Kbhvn. 18. Febr., bestemt til Grangemouth. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Libau 14. Febr. — Hamlet, Sommer, afgik fra Blyth 21. Febr., bestemt til Kbhvn. — Helge, Olsen, afgik fra Libau 21. Febr., bestemt til Rotterdam.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Cold, afgik fra Havre 20. Febr., bestemt til Kbhvn. — Malaya, Berentzen, afgik fra Hongkong 18. Febr., bestemt til Port Arthur. — Cathay, Schiønning, afgik fra Port Said 17. Febr., bestemt til Colombo.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, pass. Madeira 7. Febr., bestemt til La Plata. — Lars Kruse, Christiansen, pass. Madeira 5. Febr., bestemt til La Plata. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Blyth 9. Febr., bestemt til Girgenti.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Hull 14. Jan., bestemt til La Plata.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Alexandria 17. Februar.

Myren. Anna, Moyell, ankommet til Burntisland. — Clara, Petersen, afgik fra Riga 16. Febr., bestemt til Montrose.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 17. Febr. til London. — Energi, Hansen, ankom 20. Febr. til Burntisland.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Emilie, Brinck, sejlet fra Amsterdam 10. Febr. til Macassar, gik til Søs fra Ymuiden 17. Febr. — Mærdor, Christensen, ankom til Rio Hasha 12. Febr. fra Para. — Embla, Jepsen, prajet 8. Febr. paa 50° N. Br. 12° W. Lgd. fra Havre til Cayenne. — Irvine, Meinertz, paa Rejse fra Jacksonville til Liverpool, indkom til Ponta Delgade 16. Febr. med Tab af Sejl, Rigning etc. — Verdande. Nielsen, sejlet fra Nickerie 21. Jan. til Amsterdam. — Copley, Struckmann, prajet 25. Decbr. paa 26° S. Br. 28° W. Lgd. fra Iquique til Antwerpen. — Wilhelmine, Oldefar, ankom til Delagoa Bay 18. Febr. fra Hamburg. — Serapis, Winther, pass. Pernambuco 18. Febr., fra Taltal til Kanalen. — Doris Brodersen, Hansen, sejlet fra Gilbert Island 15. Decbr. til Liverpool. — Sophie, Svarrer, pass. Cuxhaven 18. Febr. til Cadix. — Nancy, Hansen, ankom til Genua 15. Febr. fra Teignmouth. — Vega, Pedersen, ankom til Falmouth 16. Febr. fra Corinto, beordret til Bremen,

Fanø. Sønderho. Elisa Thomsen, afgik 11. Febr. fra Burntisland til Fredericia. — Martha, Nissen, ankom 15. Febr. til Liverpool fra Rio Grande do Sul. — Killena, Hansen, ankom 7. Febr. til Marseille fra Cette. — Else, Thomsen, ankom 17. Febr. fra Guayanas til Punta Arenas.

Svendborg. Grønsund. Mikkelsen, ankom til Drøbak 9. Febr. — Galathea, Mortensen, ankom til St. Breux 13. Febr. — Helge, Hansen, ankom til Gøteborg 13. Febr. — Rota, Jørgensen, ankom til Odense 14. Febr. — Lea, Petersen, ankom til Dari 14. Febr. — Hertha, Hansen, ankom til Kirkaldy 14. Febr. — Fylla, Rasmussen, ankom til Fowey 17. Febr.

Ærø. Gerda, Petersen, ankom 14. Febr. til Larache. — Kvik, Olsen, ankom 15. Febr. til Methil. — Immanuel, Hansen, ankom 15. Febr. til Kragerø. — Dannebrog, Bøye, ankom 17. Febr. til Fowey. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 30. Jan. til Barbados. — Hansigne, Clausen, afsejlede 29. Jan. fra Barbados til Ponce. — Sylphe, Christensen, ankom 18. Febr. til London fra Falmouth. — M. Hay, Petersen, ankom 20. Febr. til Warberg. — Immanuel, Bager, ankom 20. Febr. til Fowey.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sandhamnssundet. I *Sandhamnssundet* er Tønden ombyttet med en Stage.

Tyskland. Weichsel. Neufähr. Paa *Danziger Weichsel* venstre Bred ved *Neufähr*, lige over for *Plehnendorf* Sluse, findes en Stormsignal-Station.

Ifølge Telegram fra „Marineamt" i *Berlin* er Fyrskibet *„Adler Grund"* den 17de Februar atter udlagt paa Station.

Stettiner Haff. Fyrskibene *„Kaiserfahrt"*, *„Woitzig"* og *„Swantewitz"* ere midlertidig inddragne for Is.

Ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet er Fyrskibet *„Swantewitz"* atter udlagt paa Station.

Stralsund. Paa SØ.-Enden af Molen, N. for Renden til *Altefähr* Banegaard ved *Stralsund*, brænder kun et hvidt, fast Fyr. Paa NV.-Enden af Molen lige over for dette Fyr findes intet Fyr. Paa Jærnbanedæmningen S. 60° V. fra det hvide, faste Fyr brænder et andet hvidt, fast Fyr. N. fra kan man ikke staa ind i Havnen, da V.-Enden af den N.-lige Mole nu er forbunden med Land.

Stollergrund NØ. Damperen *„Ellida"* er sunken i $9^1/_2$ Fv. Vand, 4_{19} Kml. N. 43° Ø. fra Fyrskibet *„Stollergrund"*. Masterne ere 12 Fod over Vandet. Et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, er udlagt c. 1 Kbl. SØ. for Vraget. Vragfyrskibet er rødt, mærket „Wrack" med hvidt paa begge Sider. 54° 33′,7 N. Br. 10° 23′,2 Ø. Lgd. Tæt ved Vraget ligger en Vragtønde.

Kieler Fjord. Strander Bugt. Fra 21de—24de Marts 1899 afholdes Sømineøvelser i *Strander Bugt* SV.-lige Del. Pladsen begrænses mod V. af Kysten fra *Falkenstein* og Baaken indtil *Strande*, mod N., Ø. og S. af gule Tønder med rødt Flag, og er spærret for al Sejlads.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Göteborg. Ryanäs. Ved *Ryanäs*, skraas over for *Carnegieska Bruket* er paa en Duc d'Albe tændt et hurtigblinkende Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 54° Ø. gennem Ø. og S. til S. 57° V., iøvrigt rødt Lys. Flammens Højde: 12 Fod. Lysævnen: 3 Kml. Fyrapparat af 6te Orden. Brændetid: 24de Juli—15de Maj. 57° 41′ 32″ N. Br. 11° 53′ 55″ Ø. Lgd.

Ved *Göteborg* Havnebassin er et fast Fyr tændt paa den N.-lige Bølgebryders S.-ligste Duc d'Albe. Fyret viser rødt Lys over Elven, grønt Lys over Havnen. Flammens Højde: 15 Fod. Lysævnen: 3 Kml. Fyrapparat af 6te Orden. Brændetid: 24de Juli—15de Maj. 57° 42′ 21″ N. Br. 11° 57′ 9″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Frankrig. Cap Gris-Nez. Den 15de Februar 1899 forandres *Cap Gris-Nez* Fyr til et hvidt Lynfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn. Lysævnen: 48 Kml. Flammens Højde bliver uforandret.

England. Fyrskibet „Dudgeon" SØ. Et Vrag ligger sunket c. 7 Kml. S. 39° Ø. fra Fyrskibet *„Dudgeon"* Tre Master ere over Vandet. 53° 9′ N. Br. 1° 5′ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Saint-Vaast-la-Hougue. Ved Indløbet til *Saint-Vaast* Havn er den røde Vager med Cylinder inddragen. 49° 35′ 13″ N. Br. 1° 15′ 37″ V. Lgd.

England, Skotland og Irland. Fra *Lloyds* Signal-Stationer *Tory Island, Brow Head, Old Head of Kinsale, Lizard, Prawl Point* og *Dover* vises fremtidig efter Signalerne, som gives med Blinklanternen, røde Blink i ½ Minut.

Skotland. Firth of Clyde. Strone Point. Den sorte Spidstønde Nr. 23, c. 1 Kbl. S. for *Strone Point*, ved Indløbet til *Holy Loch*, er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formørkelser hver 6 S., Lys 3 S., Mørke 3 S. 55° 58′ 50″ N. Br. 4° 53′ 50″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Bec d'Ambès. I *Bec d'Ambès* øvre Løb ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Ved *Banc du Bec d'Ambès* er den midterste, sortmalede Lystønde Nr. 63, som viser rødt Lys, flyttet c. ½ Kbl. nærmere til den venstre Bred. 45° 2′ 16″ N. Br. 0° 36′ 28″ V. Lgd.

Ved *Banc du Bec d'Ambès* er den øvre, rødmalede Lystønde Nr. 44, som viser grønt Lys, flyttet c. 1 Kbl. op ad Floden. 45° 1′ 27″ N. Br. 0° 36′ 6″ V. Lgd.

I *Bec d'Ambès* øvre Løb er udlagt en sort Spidstønde med Cylinder 45° 1′ 22″ N. Br. 0° 35′ 47″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nordamerika. Long Island Sound. Great Captain Island. Vraget af Skonnerten *Richard Hall*, der laa sunket 2½ Kml. S. 18° V. fra *Great Captain Island* Fyr, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Delaware. Delaware Bay. Den 2. December 1898 er Fyrskibet *„Overfalls"* Nr. 46 udlagt 3½ Kml. S. for *Overfalls* eller *South Shoal*. Det viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Mast. Flammens Højde: 44 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Skroget er gult, mærket *„Overfalls"* og Nr. 46 paa begge Sider. Paa begge Toppe føres rød Ballon.

Taagesignal gives med en 12 Tomme Dampfløjte, der hver ½ Minut giver Et-Stød af 3 S. Varighed.

Beliggenhed: 38° 47′ 57″ N. Br. 75° 1′ 24″ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Agay Red. En 19 Fods Klippegrund er funden ⅛ Kbl. N. 40° V. fra Klippen *La Boute*, mellem Øen *La Boute* og Taarnet paa *La Veille d'Agay*.

Golfe Jouan. Paa Grunden, der ligger 1,1 Kbl. S. 75° Ø. fra Taarnet paa *La Fourmigue*, er der kun 21 Fod Vand.

Paa Grunden, der ligger 4,1 Kbl. N. 75° Ø. fra samme Taarn, er der kun 19 Fod Vand.

Paa Grunden, der ligger 7,9 Kbl. N. 82° Ø. fra samme Taarn, er der kun 16 Fod Vand.

En 4 Fods Grund ligger 1,2 Kbl. S. 3° V. fra *Ilette* Fyr, og en 7 Fods Grund 1,3 Kbl. S. 13° V. fra samme Fyr.

Grunden ud for *Pointe de l'Ilette, Cap Antibes*, strækker sig længere ud end angivet i Kortet.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Nicaragua. Man-of-War Cays NV. En 19 Fods Grund, som ligger i 9 à 10 Fv. Vand, er funden paa omtrent 13° 1′ N. Br. 83° 25′ V. Lgd., fra Braadet paa Undervandsklippen SV. for den V.-lige *Man-of-War Cays* i N. 4° V., og fra den V.-lige *Man-of-War Cays* i N. 56° V. Der var ingen Forandring af Vandets Udseende at se paa Stedet, men det grunde Vand, som strækker sig ud fra *Man-of-War Cays*, kunde tydeligt ses mod ØSØ. og syntes at strække sig 1½ Kml. længere V. paa end angivet i Kortene.

Puerto Rico. Ved Indløbet til *San Juan Harbor* er den sorte Spidstønde, der laa 500 Alen N. 2° Ø. for det sunkne Vrag, borttagen. N. for Vragene findes ingen Tønder. Ved V.-Enden af det Ø.-lige Vrag ligger en sort Spidstønde.

Fyret paa *Morro Castle* har ikke været tændt, efter at Fyrtaarnet blev ødelagt.

Smaa Antiller. Guadeloupe. Pointe à Pitre. Fyret paa Lystønden ved *Mouchoir Carré* vil i nogle Maaneder være slukket.

Trinidad. Port of Spain. Ved *Port of Spain* ere de fire røde Tønder, som afmærkede Karantænepladsen ved *Point Maraval*, inddragne. Karantænepladsen er nu ud for *Five Islands* eller *Cotorras*.

Bahama Øer. Douglas Channel. I *Douglas Outer Channel* er Stumptønden ombyttet med en Spirtønde. I *Douglas Inner Channel* er Spirtønden ombyttet med en Stumptønde.

Kjøbenhavns Børskurs d. 22. Febr. 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	112		111¾	112
Danmark			93½	94
Norden	126¼		126	126½
Kjøbenhavn			110¾	111
Carl			61½	62
Dannebrog			104¾	105¾
Skjold	78		77¾	78
Helsingørs Dampsk.			72	74
Østersøen	106½		106	107
Nordsøen	99, 98½	-98	97½	98
Torm			101½	105½
Foren. Bugser-Selsk.			95	110
Dansk-russisk Dampsk.			104	106
Urania			103½	104½
Union			109¾	110
Heimdal	100½	101	100½	101
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			103	104
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			94	96
3½% uopsig. Stats			99¼	100
3½% Husejer Kreditk.			89½	91
3½% Kbhvns Kreditf.			89½	90¼
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			93¼	94
4% — — 6 —	94	93¾	93¾	94
3½% Landkreditk. 3 —			97	98½
Aktier.				
Nationalbank	145¼	½	145½	146
Privatbank	133		132¾	133
Landmandsbank			128	129¾
Handelsbank			123¼	123¾
Burm. & Wain			90½	91¾
Helsingørs Jernsk.			93½	94¼
Sukkerfabr.			95¾	96
Bryggeri Aktier	90¼		90¼	90½

Vekselkurser d. 21. Febr. 1899.

	à vista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.25	89.05
London	18.22	18.19
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 21. Febr. 1899.

Russiske Noter	216.35
4% Russiske Consols	101.80
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.25
5% Rumænske Stats	101.80
4% — — 1890	92.20

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

„Det Foren. Dampskibs." 6,000, „Danmark" 2,000, „Norden" 18,000, „Kjøbenhavn" 78,000, „Carl" 4,000, „Dannebrog" 6,000, „Skjold" 4,000, „Urania" 32,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet Hejmdal.

Mod Aflevering af **Udbytte Kupons pr. 1898** udbetales **10 pCt Udbytte pr. 1898** paa Selskabets Kontor, **Amaliegade 22, daglig** mellem **Kl. 11—1.**

Kjøbenhavn, den 22. Februar 1899.

P. B. V.
Martin Carl.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING
FOR
ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **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.: **FELDBLUME.** Børsplads: **COMPTOIR 38.** Telephon: **AMT I. 1966.**

Leverance af Søsten.

Kjøbenhavns Tvangs- og Arbejdsanstalt vil have Brug for circa **230 Kubikfavne Søsten,** som ønskes leverede 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, forseglede Tilbud, mærkede „Stenleverance" **indtil denne Maaneds Udgang.** Tilbudene maa mindst omfatte 10 Kubikfavne.

Inspektøren vil tilstille dem, hvis Tilbud antages, skriftlig Meddelelse desangaaende.

Kjøbenhavns Magistrat, den 8. Februar 1899.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner proves 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.

Nyt Skib til Salg.

Et paa Marstal Skibsværft staaende nyt Skib (Skonnert), cirka 75 Brutto Tons og ca. 62 Netto Tons, bygget af udmærket gode Egematerialier under Lloyds Opsyn, er billig til Salg ved Henvendelse til

N. Petersen,
Skibsreder, Marstal.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts 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".

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsekspedition og Toldklarering.
Kontorer:
St. Annæplads 10, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for
Kullens Enskilda Assurans Förening.

3 Kabinetsbilleder
◆ gratis ◆
ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr. Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus. NB. *Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.*

Monty.
St. Kongensgade 21.

En Damper,
ladende 100 – 150 Tons, ønskes engageret for Cementladninger fra Aalborg til danske Pladser. Tilbud bedes indsendt til **Aalborg Portland Cementfabrik. Aalborg.**

Søfodtøj.
Præmieret i Stockholm og Bergen.
Wald. Lassen.
St. Strandstæde 17.
* *Grundlagt 1844.* *

Dampskibselskabet „Union“

afholder Lørdagen den 25de Februar, Kl. 2¼ Eftmd., ordinær Generalforsamling i Hotel „Phønix“.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1898 reviderede Regnskab og Indstilling om Meddelelse af Decharge for samme.
3. Forslag til Fastsættelse af Aarsudbyttet.
4. Valg af 1 Kommitteret.
5. Valg af 2 Revisorer.
6. Forslag til Forandring af Lovenes §§ 3 og 4.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kunne afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, fra 10—2, til den 23de ds. inklusive mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihændehaveren, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 10de Februar 1899.

Bestyrelsen.

Bitumastic Præparater
fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** i Skibe.
Giver en smuk, sort Farve; kan ikke skalle af, revner ikke, da det udvider sig med Metallet.
Anvendes af **Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften** samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.
Eneforhandler for Danmark:
AXEL PRIOR,
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn“

afholder Lørdagen den 25de Februar, Kl. 3 Eftermiddag, ordinær Generalforsamling i Hotel „Phønix“.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1898 reviderede Regnskab eg Fastsættelse af Aarsudbyttet.
3. Valg af en Kommitteret.
4. Valg af 2 Revisorer.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler for de gamle Aktier kunne afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, fra den 18de til den 23de Februar inklusive, Kl. 10—3, mod Forevisning af Aktier lydende paa Ihændehaveren eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 10de Februar 1899.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Vesterhavet“

afholder sin aarlige Generalforsamling paa Hotel Royal i Esbjerg Mandag den 27de Februar 1899, Kl. 2 Eftm.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed og Forretningens Gang i det forløbne Aar samt om Skibenes Tilstand.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab for 1898 og af Selskabets Status.
3. Godkendelse af Regnskabet og Indstilling om Meddelelse af Decharge for samme.
4. Valg af Kommitterede.

Bestyrelsen.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Fyn

afholder **sin aarlige Generalforsamling i Svendborg Søndagen den 26. Februar, Eftermiddag Kl. 2,** paa Hotel Svendborg.

Bestyrelsen.

Dampskibselskabet „Østersøen“

afholder Lørdagen den 25de Februar Kl. 1½ Eftrmd. ordinær Generalforsamling i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1898 reviderede Regnskab og Indstilling om Decharge.
3. Forslag til Fastsættelse af Aarsudbyttet.
4. Valg af en Kommitteret.
5. Forslag fra Bestyrelsen om Bemyndigelse til Udvidelse af Selskabets Aktiekapital.
6. Forslag til Forandring af Lovenes §§ 3 og 4.
7. Valg af 2 Revisorer.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kunne afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, fra Kl. 10—2, til den 23de ds. inklusive mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihændehaveren eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 10de Februar 1899.

Bestyrelsen.

Dampskibselskabet „Inga“

afholder Lørdagen den 25de Februar Kl. 3¾ Eftmd. 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 1 Kommitteret.
3. Valg af 1 Revisor.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kunne afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, fra 10—2 til den 23de ds. inklusive mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihændehaveren, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 10de Februar 1899.

Bestyrelsen.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og Barometere.
Regulering og Reparation af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

J. C. TEILMANN & Co.
Eneste Vinforretning paa Frihavnen.
● Eneste Lager ●
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

Kongebreve, Brylluper,
Ægtepagter, Testamenter, Æresoprejsning, Separation, Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigst. Inkassationer og Retsmøder besørges.
Husk 8, Klosterstæde 8.
Juridisk Kontor.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.
Ærb. **J. K. Jensen.**

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

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.

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.

Gæstgiveriet **Skipperhuset.**
Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

Børs-Caféen
ved Havnen, Aarhus, anbefales af CHR. BUCH'S Enke.

Patentfarve for Skibsbrug
P. Møller, Immervad 1, Aarhus.

Har De Tandpine,
brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.
9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

For Søfolk.
Uld og Trikotagevarer købes billigst hos
H. Madsen,
Skolegade 26,
Aarhus.

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9. Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

P. Otzen & Thorstenson.
Manometerfabrik.
Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.
Manometre, Vacummetre, Tællemaskiner.
Eneforhandlere af Vulcaniseret Fiber fra Vulcanized Fibre Co., New-York.
Anlæg af elektrisk Lys.

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

Skib til Salg.
Jagt „Solide" af Thisted, $30^{bb}/_{100}$ Tons Netto, laster 70 Tons d. w., 3,500 Kbfd. Trælast, godt udhalet, sejler godt, er billig til Salg.
Skibsfører N. P. Andersen,
Thisted.

„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. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
$^1/_2$ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end $^1/_2$ Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende" sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.
Redigeret af **L. DRECHSEL.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

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

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 9. Kjøbenhavn, Torsdag den 2. Marts 1899. **6. Aarg.**

INDHOLD: Rederens Ansvar for Sammenstød. — Hvad bør der gøres for at afhjælpe Manglen paa Styrmænd til Sejlskibene? — Fragtmarkedet. — Dampskibsrederi paa Fanø. — Generalforsamlinger og Aarsberetninger. — Om Strandinger. — Dansk Dampskibsrederi-Forbund. — Forholdene i Kings-Lynn. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

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.

M. Christiansen
M. Christiansen,
Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.
John Hintzes Enke

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe, Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus.
Incasso over hele Danmark.

Dampere.
En Passagerdamper, ca. 100—125 Fod lang, samt en Bugserdamper, 20—35 nom. HK., købes kontant. Send straks Beskrivelse og laveste Pris under Adresse: „Dampskibe 1899" poste restante, Göteborg.

Murstens Fragter
til: **Kjøbenhavn, Præstø, Vejle Fjord, Göteborg** og flere andre skandinaviske Byer faas altid hos
De forenede Teglværker, Ekensund.
NB. Havneudgifter meget moderate og Ekspeditionen hurtigst.

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

Anvendes af **Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften** samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:
Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.
Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til
Jul. Christensen — Hjertenfrydsgade 12. — Kjøbenhavn. K.

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.

Kongebreve, Brylluper,

Ægtepagter, Testamenter, Æresoprejsning, Separation, Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigst. Inkassationer og Retsmøder besørges.

Husk 8, Klosterstæde 8.
Juridisk Kontor.

For Søfolk.

Uld og Trikotagevarer købes billigst hos
H. Madsen,
Skolegade 26,
Aarhus.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING
FOR
ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co. Ltd.

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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

Ny Carlsberg Øl.

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

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

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.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmand, der opfylder de i Sønæringsloven 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.

Skib til Salg.

Jagt „Solide" af Thisted, $30^{65}/_{100}$ Tons Netto, laster 70 Tons d. w., 3,500 Kbfd. Trælast, godt udhalet, sejler godt, er billig til Salg.

Skibsfører N. P. Andersen,
Thisted.

Nienstædt & Co.

(Kunstindustri-Museum):

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

Rederens Ansvar for Sammenstød.

Dette Spørgsmaal har i den sidste Tid stærkt beskæftiget Søfartskredse i de forskellige Lande. Det sidst afholdte Møde for international Søret i Antwerpen beskæftigede sig meget med Spørgsmaalet, uden at dette dog kom sin Løsning nærmere, idet den engelske og den kontinentale Opfattelse endnu stod alt for skarpt overfor hinanden. I England er det Reglen, at Rederen bliver personlig ansvarlig for den Skade, hans Skib har forvoldt, men dog kun indtil et Beløb af 8 £ pr. Brutto Ton, eller, hvis Menneskeliv er gaaet tabt, 15 £ pr. Ton. Saa godt som alle andre evropæiske Landes Lovgivning paalægger ikke Rederen noget personligt Ansvar, men lader ham hæfte med Skib og Fragt. Den sidste Regel synes at være den, der stemmer bedst med en fornuftig Betragtning af Søfartsforholdene; Rederen løber jo en betydelig Risiko ved at sende sit Skib ud, idet han bliver ansvarlig for sin Skibsførers Handlinger, men saa er det ogsaa naturligt at indskrænke hans Ansvar til de Værdier, han har i Risiko. Englænderne, der lade Rederen være personlig ansvarlig, begrænser dog som ovenfor nævnt, atter dette Ansvar, men denne Begrænsning er for det første vilkaarlig og virker dernæst i mange Tilfælde uretfærdigt. Paa Omraader som disse ere Englænderne imidlertid yderst konservative, og der hører meget til for at faa dem til at forlade et gammelt og længe anvendt System, selv om dette i sin Anvendelse har vist sig uheldigt. Det er derfor saa meget mere overraskende og interessant at se, at „Chamber of Shipping" i et Cirkulære til engelske Redere og Assurandører har taget Ordet for at forandre den engelske Regel. Ved Siden af nogle almindelige Bemærkninger om det kontinentale Systems langvarige og tilfredsstillende Benyttelse gøres der i Cirkulæret navnlig opmærksom paa, at mange Skibe ikke have en Værdi af 8 £ pr. Ton, saa at Rederen for at være dækket maa assurere et i Forhold til Skibets virkelige Værdi alt for højt Beløb, og at dette er en urimelig Byrde at lægge paa engelske Redere. Hvad derimod angaar de store Dampere med Værdier langt over 8 £ og 15 £ pr. Ton, da vil ganske vist Indførelsen af den kontinentale Regel stille dem uheldigere, men Cirkulæret foreslaar derfor at beholde Grænserne 8 £ og 15 £ som Maksimumsgrænser, men iøvrigt indføre Reglen om, at Rederen ikke bliver personlig ansvarlig.

Dette Cirkulæres Betragtninger ere imidlertid blevne imødegaaede i det engelske Søfartsblad „Fairplay", der udtaler, at en stor Del engelske Redere energisk ville modsætte sig en Forandring i den engelske Regel; samtidig med at det indrømmes, at Værdien af en Del Skibe er faldet saa meget, at den er under 8 £ eller 15 £ pr. Ton, gøres der opmærksom paa, at der paa den anden Side er tilkommet en Flaade af store og meget værdifulde Dampere, der ved en ny Regels Indførelse ville blive meget uheldigt stillede, hvad enten denne Regel indeholder en Maksimumsgrænse eller ej. Thi selv om der findes en Maksimumsgrænse, saaledes at den store Dampers Ansvar ikke gaar her ud over, saa kan den risikere at blive paasejlet af et gammelt Skib, hvis hele Værdi ikke strækker til til at betale den Damperen tilføjede Skade, og endvidere vil ethvert Skib, der bliver paasejlet af et andet, der derefter synker, slet ingen Adgang have til at faa sin Skade betalt. Disse „Fairplays" Betragtninger stille sig unægtelig mærkelige for den kontinentale Opfattelse, og det synes ogsaa vanskeligt at forstaa det retfærdige i, at en stor, værdifuld Damper, der løber paa en anden stor og værdifuld Damper og gør Skade, ikkun hæfter for denne Skade med et vilkaarligt begrænset Beløb, medens Rederen af et lille mindre værdifuldt Skib, der er saa uheldigt at løbe paa en stor, værdifuld Damper, kan komme til, hvis hans Skib ikke er 8 £ værd, da at betale ikke blot hele Værdien af sit Skib, men mere endnu.

Medens der saaledes hersker betydelig Uenighed om Udstrækningen af Rederens Ansvar, har en engelsk Reder fremsat et Forslag, hvorved man ganske vist paa en Maade kom ud over Spørgsmaalet. Forslaget gaar ud paa overhovedet at fritage Rederen for ethvert Ansvar for Sammenstød. Forslagsstilleren mener, at nu til Dags, da næsten alle have assureret, er det altsaa Assurandørerne, der komme til at betale Skaden ved Sammenstød, men dem kan det være ligegyldigt, om de betale for en Kollisionsskade i et Tilfælde, hvor denne ellers skulde have været erstattet af den Skadegørende, naar de paa den anden Side slippe for at betale, naar det er deres Forsikrede, der er den Skadegørende.

Dette Forslag vil dog vist staa for enhver som ganske meningsløst. Bortset fra de sørgelige Udsigter, et saadant Forslag vilde give alle uforsikrede Skibe, og den hensynsløse Sejlads, det let kunde give Adgang til, skal det navnlig fremhæves, at ganske vist spiller Assurance i vore Tider en stor Rolle i Forretningslivet, men om en Mand har assureret sin Ting eller ej bør ikke overfor Trediemand gøre nogen Forskel med Hensyn til hans Ansvar for Benyttelsen af denne Ting. og man kan ikke uden videre ophæve den paa almindelige Retsgrundsætninger hvilende Regel, at der skal gives Erstatning for den en anden tilføjet retsstridige Skade. Nej, Ansvaret for Skade ved Sammenstød maa bibeholdes (kun, hvor Sammenstødet er en Følge af en ren Hændelse, bærer hver sin Skade), men det maa sikkert siges at have sin store Interesse, at det nærmest forestaaende Møde for international Søret har sat Spørgsmaalet om Ansvarets Udstrækning paa sit Program, om end det kan forudsættes at ville støde paa store Vanskeligheder at faa Englænderne til at forlade deres gamle Regel og gaa over til den kontinentale, der dog sikkert giver den mest rationelle og tillige mest praktiske Løsning af Spørgsmaalet. *V. M.*

Hvad bør der gøres for at afhjælpe Manglen paa Styrmænd til Sejlskibene?

Vi have fremdeles modtaget følgende:

Det glæder mig, at min Artikel i „Dansk Søfartstidende" Nr. 6 har givet Anledning til, at der fremkommer Diskussion om ovennævnte Spørgsmaal, thi det kan jo kun gavne Sagen, at den belyses fra forskellige Sider. I Bladets Nr. 7 er fra en Forfatter, der kalder sig „Simon", fremkommen en Svarartikel, hvori mine Udtalelser dels imødegaas, dels tiltrædes. Det glæder mig, at Hr. Simon er enig med mig i flere væsentlige Punkter; thi skønt jeg i min forrige Artikel har nævnet adskilligt andet, hvorved de for Sejlskibsfarten forhaandenværende uheldige Forhold kunde forbedres, saa vilde jeg dog betragte Spørgsmaalet som løst meget tilfredsstillende, om den Ordning, som Hr. S. giver sin Tilslutning i sidste Stykke af sin Artikel, blev gennemført. Men dette kan virkelig kun ske ad Lovgivningens Vej; hvorfor anker

Hr. S. da over, at jeg tager Sigte paa Lovgivningen? Naar Hr. S. udtaler, at det er urimeligt at forlange, at Staten skal være behjælpelig med at skaffe Styrmænd, der for en billig Penge ville tjene den bedste Del af Ungdommen i Sejlskibene o. s. v., da forstaar jeg ham ikke. Hvis det er berettiget at rette en saadan Anke imod mine Udtalelser, da er det selvfølgelig ogsaa berettiget at rette den samme Anke imod Hr. S.' Udtalelser i hans sidste Stykke, thi han gør sig der jo ogsaa til Talsmand for at faa en Ordning indført, hvorved Manglen paa Styrmænd til Sejlskibene blev afhjulpen. Men det er ganske uberettiget at tage saaledes paa Vej og sige, at man forlanger Statens Hjælp; thi at man forlanger Lovgivningen ændret saaledes, at Kampen i Konkurrencen ikke helt umuliggøres for os, det er der vel intet urimeligt i, tilmed naar det, som i dette Tilfælde, kan ske, uden at gaa andres Interesser for nær. Men det bliver virkelig noget helt andet end at forlange, at Staten skal være behjælpelig o. s. v., som Hr. S. udtrykker sig.

At man har ønsket, at Maskinlæren ikke skulde være tvungent Fag ved Styrmandseksamen, det kan vel ej heller kaldes at forlange Statens Hjælp. Hr. S. kalder Maskinlæren „ækel"; jeg forstaar ikke, hvorfor han anvender et saadant Udtryk, thi mine Udtalelser give i hvert Fald ikke Anledning dertil; tværtimod. Maaske jeg ikke i min forrige Artikel har været saa heldig at udtale mig om Maskinlæren, saaledes at Hr. S. har forstaaet mig; jeg vil derfor i Korthed udtrykke mig paa en anden Maade: Min Mening er ikke, at Maskinlæren er Skyld i „Sejlskibenes Ulykke"; men jeg mener derimod, at Maskinlæren er medvirkende Aarsag til, at der er Mangel paa Styrmænd til Sejlskibene. Jeg har ofte, naar jeg har havt flinke Matroser, spurgt dem, om de ikke vilde tage Styrmandseksamen, og jeg har da som Regel faaet det Svar, at de vare bange for de nuværende Eksamensfordringer. Senere har jeg erfaret, at de havde taget Sætte- eller Fiskeskippereksamen og vare gaaede i Smaafarten. Hvad er nu rimeligere, naar der er Mangel paa Styrmænd, end at man enten søger at faa Lov til, at de, der have taget denne Eksamen, maa gøre Tjeneste som Styrmænd i Sejlskibene i større Udstrækning end hidtil, eller ogsaa søger at faa Styrmandseksamen lettet og da nærmest tager Sigte paa Maskinlæren. Den, der saa farer som Styrmand uden Maskineksamen, véd altsaa, at han kun kan fare med Sejlskibe. Dette forekommer mig at være i god Overensstemmelse med Hr. S.' Udtalelser om dem, som han ønsker bør have Lov til at fare som Styrmænd paa Basis af Fiskeskipperprøven; men hvordan man end vender eller drejer Sagen, saa kan den kun ordnes gennem Lovgivningen.

Naar Hr. S. giver Sejlskibene det vise Raad, at de maa byde samme Fordele som Damperne for at faa Styrmænd, da glemmer han at tage Hensyn til, at Dampskibene ere næsten alle store Skibe, hvorimod vore danske Sejlskibe saa godt som alle ere Smaaskibe. Der gives saa mange Forhold i store Dampskibe og i store Dampskibsselskaber, som det er aldeles umuligt at overføre paa smaa Sejlskibe. Det er en bedre og mere søgt Stilling saa vel at være Styrmand som at være Fører af store Skibe end af Smaaskibe, den Sag lader sig næppe forandre; men hvis Hr. S. vil anstille en Sammenligning mellem Styrmændenes Stilling i Sejlskibene og Styrmændenes Stilling i Dampere af Sejlskibenes Størrelse, da kommer han muligvis til et andet Resultat, og hans Bemærkning om Forholdet i Hyren holder da ej heller Stik.

Det er meget muligt, at der er bedre Avancementsvilkaar i Dampskibsfarten end med Sejlskibene, og jeg fortænker aldeles ikke de unge Styrmænd i, at de søge Ansættelse der, hvor der er bedst Udsigt til at komme frem; men ingen har ej heller tænkt paa, at der ad Lovgivningens Vej skulde lægges dem den allermindste Hindring i Vejen i saa Henseende. Med Hensyn til Avancement efter Tur — som efter Hr. S.' Forklaring finder Sted i Dampskibene —, da vil jeg spørge Hr. S., om det ikke er ham bekendt, at en Mængde Sejlskibsførere i de senere Aar ere blevne antagne som Førere af de forskellige Dampskibsselskaber uden tidligere at have faret med deres Skibe. Jeg tænker, at det er gaaet dermed, ligesom det gaar i Sejlskibsfarten, nemlig at den, der kan skaffe Penge, kan faa Skib at føre. Jeg véd vel, at det gaar ikke saaledes til i alle Dampskibsselskaber, men det samme kan siges om flere Sejlskibsrederier. Iøvrigt er Avancementsforholdene i Sejlskibsfarten ingenlunde saa slette, som de skildres af Hr. S. Den flinke, ædruelige og paapassende Mand kommer nok frem, og jeg antager, at de samme Egenskaber ere nødvendige Betingelser for at komme frem i Dampskibene.

Hr. S. omtaler de mange gamle Sejlskibsstyrmænd, der ende som Dampskibsmatroser og Pakhusarbejdere. Det er meget muligt, at det er saaledes; men tror Hr. S. ikke, at Skylden derfor for en Del nærmest bør søges hos Vedkommende selv og ikke i Avancementsforholdene i Sejlskibsfaten? Det er i hvert Fald ikke for deres Dyders eller gode Egenskabers Skyld, at det gaar dem saaledes; nej, Sagen er vist den, at der gives Mennesker, der aldrig bliver en Styrmandsplads voksne, langt mindre kunne de betros til at føre et Skib. Der kan jo være hæderlige Undtagelser herfra; men mon man tager meget fejl, naar man antager, at Drikfældighed her, som i saa mange andre ulykkelige Forhold, spiller en fremtrædende Rolle. Det er jo for Resten ej heller enhver Navigatør, der gaar i Dampskibsfart, som naar frem til at blive Dampskibsfører. Saadanne Eksempler raade hverken til eller fra til nogen af Siderne.

A.

Fragtmarkedet.

Overalt har der hersket en rolig Stemning med jævn, beskeden Befragtning; alene Kulmarkedet til Middelhavet har havt en god Periode og Befragtningerne her have været talrige; samtidig gaar Forretningerne Retur fra Middelhavet livligt, hvad angaar Ertsfragterne, hvorimod Pladser som Alexandria ligger stille. Sortehavet er fuldstændig ødelagt og meget faa Forretninger have fundet Sted, Rederierne have havt den største Vanskelighed med at skaffe tilstrækkelig Last til den prompte ledige Tonnage. En meget beskeden Omsætning paa Kornbørsen bærer naturligvis Hovedskylden herfor, da der menes at være tilstrækkelig store Lagre overalt paa Eksportpladserne, men samtidig er en Reaktion at spore overalt i Verdensmarkedet og denne virker paa alle Brancher; man maa haabe, vi snart komme ud af denne Marcheren paa Stedet, og meget synes ogsaa at tyde derpaa. Amerika er for prompt Tonnage meget mat. Grunden kan blandt andet søges i den Række Uheld, der har fulgt Skibene paa Rejsen over. Storm paa Storm — saa stærke, at selv de kraftigste Baade har maattet opgive at forcere fremad — og deraf lange Rejser med for sen Ankomst til Lastepladsen. En Række, hovedsagelig engelske Baade have maattet se Certepartierne annullerede og Rederne, der pludselig fik Baadene tilbage i Hovedet i et nedad gaaende Marked, have selvfølgelig maattet dække Last til omtrent de Rater, Afladerne fandt for godt at udbyde — og flotte have disse ikke været. Imidlertid synes vi at være komne over det værste. Marts tegner i sig selv bedre end Februar, og Udsigterne blive da lysere ogsaa for de Baade, der endnu ere ubefragtede og paa Turen ud, thi deres Tal kan tælles. Faar vi blot et bedre Vejr — og en Gang maa vel Storm og Modvind blive trætte — da vil vi

vende tilbage til mere normale Tilstande og højere Rater i det amerikanske Marked. Dette gælder saavel Nordhavnene som Golfen. Sydamerika har været mere uberørt af Misèren, men har dog i sin Helhed en noget lavere Tone; fra Buenos Aires til Antwerpen eller Rotterdam betales 18/ pr. April. Østen er roligere; med Aflastning pr. April Maj betales 25/ O. C. Hvedebasis. Udgaaende Fragter giver Wales Bombay 11/.

Af Ugens Noteringer hidsætte vi følgende. Kul fra Wales til Middelhavet: Neapel 9/, Venedig 11/, Genua 9/6, Alexandria 9/9. Fra Firth of Forth noteres Genua 9/, Venedig eller Triest 10/, Alexandria 8/9. Retur Sicilien til Riga 9/6 pr. Marts. Almeria Boness 8/9 full terms, Sevilla Boness 6/6, Glasgow 7/ clean terms. Ergasteria Boness 8/6 free dispatch.

Til Østersøen er Fragterne for Kul fra Firth of Forth: Dansk Havn 5/9, Kjøbenhavn 5/3, Flensborg 5/6, Rostock 6/, Libau 6/, Riga 5/3, og endelig Kronstadt pr. f. o. w. 5/6. Fra Vestkysten betales til Kjøbenhavn 6/6. Stettin any size 6/, Pillau mindre Baad 7/6, Stockholm 8/6, Flensborg 7/3; Returfragterne fra Østersøen ere uforandrede og lave; Libau noterer 9 pence London, men større Baade maa tage Dellast til mindre Fragt.

Sortehavet er som omtalt elendigt. Vi noterer Nicolaieff 12/24 Marts 9/9 N. C. Sulina 10,000 quarters prompt 8/9. Azoff L. H. A. R. Dunkirk 4,000 Tons April Lastning 11/6, 3 pence ekstra for 2 Lastepladser, Option Bremen 11/9, Hamburg 12/. Option Odessa eller Novorossisk for Lastning 9/3, Novorossisk London 7/10½. Fra Eupatoria til Reval er betalt 12/6, Libau eller Riga 13/ Salt.

Amerika noterer: New York C. f. O. 3/3 prompt, Filadelfia Oporto 3/3. Filadelfia Bergen, Moss eller Laurvig 3/3. Baltimore Danmark 3/3 én Havn, 3/4½ to Havne, Baltimore Stockholm 3/4½ pr. April. Galveston eller New Orleans giver paa sædvanligt Nett Charter 13/ for prompt Tonnage. Bomuld fra Savannah til Liverpool eller Kontinentet betales med 32/6. Fosfat fra Tampa til Stettin giver 19/ for Marts, 18/ April Maj. Fernandina Hamburg 16/6, Landskrona 17/, Pensacola U. K. Cont. 18/ pr. Marts. Træ fra Pensacola til P. P. giver 110/ pr. Marts. Montreal Tyne eller Hull 42/6 à 43/9 pr. Maj Juni.

Dampskibsrederi paa Fanø.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os den 27. Februar:

Medens Antallet af her hjemmehørende Skibe i Begyndelsen af Halvfemserne blev forøget efter en større Maalestok, dels ved Skibe, byggede af Træ her i Byen, dels ved Indkøb i Udlandet af Jærnskibe, er vor Sejlskibsflaade ikke bleven forøget i de senere Aar, men tværtimod formindsket derved, at nogle af vore Skibe Tid efter anden ere forliste. Da Øen Fanø omtrent udelukkende ernærer sig af Fragtfart, saa man paa Grund heraf med Bekymring Fremtiden i Møde herovre. Det glæder os i Dag at kunne meddele, at vore Redere nu atter ere ved at tage fat, denne Gang med Dampskibe.

Vort første Dampskibsselskab konstituerede sig ved en i Lørdags i Fanø Skibsreder-Forening afholdt Generalforsamling. Det nye Selskabs Navn er „Fanø Dampskibsselskab". Dets Aktiekapital er til at begynde med 85,000 Kroner, og det har i Tønning under Bygning et Dampskib, der skal kunne laste 400 Tons død Vægt foruden Bunkerkul og er bestemt til Fragtfart paa Danmark, Hamburg og Sverige, særlig Østersøen. Skibets Navn er Carla, og det skal føres af Kaptajn L. J. Holst her af Byen. I Slutningen af Marts Maaned formenes Skibet at kunne blive sejlfærdigt.

Selskabets Styrelse bestaar af d'Hrr. Konsul H. Pagh af Esbjerg samt Skibsrederne D. H. Duysen og P. N. Winther af Nordby, af hvilke den sidste er korresponderende Reder.

Det er Hensigten med Tiden at forøge Selskabets Aktiekapital og at anskaffe flere Dampskibe, og vi haabe, det maa lykkes det nye Selskab at realisere sine Planer.

Generalforsamlinger og Aarsberetninger.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Fyen

afholdt i Søndags i Svendborg sin aarlige Generalforsamling, der var meget stærkt besøgt.

Kredsafdelingens Formand, Havnefoged Carl E. Møller, fremlagde Regnskabet, af hvilket fremgik, at der i Afdelingen var indtegnet 95 Skibe med 13,018 Reg. Tons. Regnskabet godkendtes. Til Medlemmer af Kredsstyrelsen genvalgtes Mægler A. Hansen, Svendborg, og Mægler H. A. Hansen, Thurø.

Formanden gav en Oversigt over Kredsstyrelsens Virksomhed i det forløbne Aar. Man var indgaaet til Hovedbestyrelsen med de paa sidste Generalforsamling vedtagne Resolutioner om Synsprøver for Søfolk og om Stemmeret for fraværende Sømænd, og Bestyrelsen vilde fremme disse Sager. Afdelingen var repræsenteret paa Hovedforeningens Generalforsamling i Sommer og gjorde her navnlig Indsigelse mod den Sendrægtighed, med hvilken Spørgsmaalet om Krydstoldvæsenets Visering af Skibe var blevet behandlet af Fællesrepræsentationen; Bestyrelsen havde lovet paany at minde denne om Sagen. Afdelingen havde iøvrigt samarbejdet med Hovedbestyrelsen i alle de foreliggende Sager. Taleren oplæste Skrivelser fra denne om Mønstringsautoriteternes Stilling til Ommønstring for Skibe, der anløbe Kjøbenhavns Red, samt om Erstatning for Skade ved Paasejling.

Hovedforeningens Sekretær, L. Drechsel, gav en Række Oplysninger om dennes Virksomhed. Han omtalte, at næsten alle de af Foreningen ønskede Foranstaltninger til forbedret Belysning af Farvandene vare opførte paa Finanslovforslaget for næste Finansaar. Foreningen havde anmodet Fællesrepræsentationen om at faa indført Synsprøver for Søfolk, inden de kom paa Navigationsskolen. Ved Henvendelse til Udenrigsministeriet havde man opnaaet, at foruden russiske ogsaa svensk-norske Konsuler kunde udstede Sundhedsattester for Skibe til russiske Havne, hvad jævnligt sparede Tid for disse Skibe. Man havde forhandlet med den engelske Sejlskibsrederi-Forening om nye Klausuler i Kul-Certepartierne, der kunde værne Rederierne mod Følgerne af Strejker, og man havde støttet de af den engelske Forening vedtagne Klausulers Optagelse i Certepartierne ved at uddele dem blandt Rederne og Førerne i Foreningen. I Spørgsmaalet om Losning i danske Havne havde man samarbejdet med Handelsforeningerne, og det nedsatte Udvalg havde fremskaffet Erklæringer fra Grosserer-Societetets Komite, der syntes at gøre det utvivlsomt, at Skipperen kun var forpligtet til at bringe Godset paa Rælingen, hverken udenfor eller over denne; dette havde megen Interesse for de mindre Skibe, men disses Afdeling havde taget det ukloge Skridt at afbryde Udvalgets Forhandlinger, inden de vare sluttede. At faa Tolden paa Skibe og Skibsmaterialier hævet er der foreløbig ikke Udsigt til, da det er betinget af hele Toldlovens Revision; men lykkes denne ikke heller i Aar, vil Foreningen antagelig næste Aar søge nævnte, af alle som meningsløs erkendte Told hævet, ved at den behandles uafhængig af selve Toldloven. Med Hensyn til Stemmeret for fraværende Sømænd afventede man den ny Valglovs Skæbne; denne vilde rimeligvis blive gennemført i Aar og dermed hemmelig Afstemning indført; Foreningen maatte saa anmode Regeringen om en indgaaende Undersøgelse af Spørgsmaalet om Sømænds Adgang til at afgive Stemme. Det var lykkedes

at gennemføre Foreningens Forslag om Ophævelse af Viseringsafgifterne, og samtidig vare Afgifterne for Autorisation af Dagbøgerne betydeligt nedsatte; det var en ikke helt ringe Besparelse for Sejlskibene, der her var opnaaet. Krydstoldvæsenet syntes nu at ville blive omordnet saaledes, at Skibe ikke kunne stoppes i aaben Sø for at viseres, og dermed vil jo Skibsfartens Krav i denne Sag i det væsentlige være imødekomne; dette maatte være særlig tilfredsstillende for Fyens Kredsafdeling, hvor den hele Bevægelse mod den nuværende Ordning oprindelig var rejst. Foreningen havde sammen med Dampskibsrederi-Foreningen paany taget Initiativet til Ophævelse eller Nedsættelse af Skibenes Konsulatafgifter, og Udtalelser, der nylig fra indflydelsesrig Side vare faldne i Rigsdagen, synes at tyde paa, at det før eller senere vil lykkes at gennemføre denne Reform.

Formanden gav en Fremstilling af de Vanskeligheder, der for Sejlskibene vare forbundne med at faa Styrmænd. Efter en Diskussion om dette Spørgsmaal vedtoges enstemmigt følgende Resolution:

Generalforsamlingen opfordrer Hovedbestyrelsen til at søge udvirket en Forandring i Lov om Sønæring, hvorved der gives dem, der have bestaaet Fiskeskippereksamen, Ret til at fare som Styrmænd med Sejlskibe i Fart paa evropæiske Havne, og hvorved det opstilles som Betingelse for at fare som Styrmand med Dampskibe, at Vedkommende har faret mindst 2 Aar som Styrmand med Sejlskibe.

Efter en kort Diskussion om Afmærkningen af Aggersøsund hævedes Generalforsamlingen.

Kjøbenhavns Skipper-Forening

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Foreningens Formand, Kaptajn Harboe, bød Velkommen. Kaptajn Benedictsen ledede Forhandlingerne.

Formanden aflagde Beretning for 1898. Hvad Salget af Ejendommen, Holmens Kanal 18, angaar, har der været Forespørgsler nok, men først i den sidste Tid har der meldt sig en virkelig god Køber, som dog fandt Grunden for lille. De to smaa Naboejendomme maa ogsaa købes. Det kan derfor ikke betale sig at købe vor Ejendom dyrt, og vi har jo ingen Grund til at sælge billigt. To Medlemmer ere afgaaede ved Døden, Kapt. Strandgaard og Kapt. Køster. Især vil Kapt. Strandgaard blive haardt savnet i Bestyrelsen.

Formanden gennemgik derefter det reviderede Regnskab. Foreningens og Fattigkassens Kasse-Regnskab har havt en Indtægt af 13,868 Kr. 6 Øre. Der er af Fattigkassen udbetalt 3,114 Kr. i Understøttelser til gamle Medlemmer, Enker og Børn. Skipper-Stiftelsens Kasse-Regnskab balancerer med en Indtægt og Udgift af 21,896 Kr. 95 Øre. Foreningen ejede den 31. Decbr. 1898 435,100 Kr. 90 Øre og desuden i Legater 301,100 Kr.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

De fratrædende Repræsentanter S. A. Philipsen, V. Hein og J. C. Schou genvalgtes, og i Stedet for Kapt. Strandgaard valgtes Kapt. H. G. V. Aaris. Til Revisorer genvalgtes Kapt. Benedictsen og valgtes Kapt. P. T. N. Folkman i Stedet for J. N. Schnicker. H. J. Fænøe og S. P. Andersen genvalgtes til Suppleanter. Til Formand genvalgtes Kapt. Harboe med Akklamation, og en Forhøjelse af Formandsgagen vedtoges enstemmigt.

Der forhandledes endelig igen om Salget af Ejendommen, der staar bogført for 82,000 Kr., men hvorfor man har forlangt 200,000 Kr. foruden Bankhæftelsen 4,000 Kr. Der fremkom Forslag om, at man, i Stedet for at sælge, ombyggede den gamle Pakhusbygning i Gaarden.

Formanden mente da, at Bestyrelsen maatte bemyndiges til at købe de to smaa Naboejendomme, da Grunden ellers blev for lille. Kapt. Jacob Holm fraraadede at købe Naboejendommene og selv bygge. De to Ejere vil kun sælge meget dyrt, og det varer næppe længe, før der kommer et Krak, da Ejendomspriserne er drevet alt for højt op. Der er ingen Grund til at forhaste sig. Kapt. Bonde troede, at Bestyrelsen skal være tilfreds med den Bemyndigelse, den fik i Fjor til at sælge Ejendommen i Løbet af 5 Aar.

Efter endnu nogen Diskussion om Sagen enedes man om at blive staaende ved den alt givne Bemyndigelse.

Vejle Sømands-Forening

har holdt aarlig Generalforsamling. Regnskabet fremlagdes og godkendtes. Det udviser en samlet Indtægt af 2,557 Kr. 56 Øre, iberegnet Beholdningen fra forrige Aar 2,097 Kr. 34 Øre. Udgiften beløber sig til 208 Kr. 16 Øre, hvoraf 120 Kr. er Understøttelser til 6 Enker og Sømænd. Kassebeholdningen er saaledes 2,349 Kr. 40 Øre.

Det oplystes, at Indsamlingen til Enkerne efter den forulykkede Kaptajn og Styrmand paa „Taikun" har indbragt 2,812 Kr. 21 Øre.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes Købmand N. W. Peschardt og Sagfører O. P. Buck, til Revisorer Kaptajnerne Bertelsen og M. N. Fischer.

Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn"

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer C. A. Leth aflagde Beretning. Aaret har været godt. Et af Skibene havde været i Fart paa Nordamerika, et paa Sydamerika, de mindre i Middelhavet. „Normannia" havde en Grundstødning, der foraarsagede et ikke ringe Ophold; desuden har der været flere mindre Havarier. Bestyrelsen havde købt to Skibe i England, det ene paa 7000, det andet paa 6000 Tons. De vare paa Stablen ved Købet. Det ene ventes midt i Marts, det andet 2—3 Uger senere. Udsigterne ere gode, og der er sluttet gode Fragter.

Regnskabet for 1898 udviser en Saldo fra forr. Aar af Kr. 2,383.66. Skibenes Overskud er: Jylland Kr. 41,397.01, Fyen Kr. 34,051.62, Hafnia Kr. 53,679.36, Russia Kr. 41,108.40, Carl Hecksher Kr. 40,155.72. Dania Kr. 135,235.58, Normannia Kr. 75,283.47, ialt Kr. 420,911.16. Netto Provenuet ved Dampskibet Ardovas Bjærgning var Kr. 59,188.41, Kursavance Kr. 88.09. Udgifterne fordele sig saaledes: Omkostnings-Konto Kr. 6,903.81, Telegrammer og Porto Kr. 5,926.98, Honorarer Kr. 16,576.11, Renter Kr. 34,167.39. Aarets Overskud er Kr. 418,997.03 Til Reservefondet henlægges 10 pCt. af denne, Kr. 160,000. Udbyttet for 1898 er 12 pCt., Kr. 192,000.

Revisor Møllmann: Skulde man anke over noget, maatte det være, at Bestyrelsen har været temmelig karrig. Den kunde jo godt have givet baade 14 og 15 pCt. Navnlig var det rimeligt, at Aktionærerne ogsaa fik lidt af den fede Bid ved „Ardova"s Bjærgning, efter at der er givet Officerer og Besætning Gratialer. Jeg vil dog ikke stille noget Forslag, men kun udtale en Tak til Bestyrelsen, og jeg tror, at Aktionærerne vil være glade ogsaa med de 12 pCt.

Grosserer C. A. Leth: Spørgsmaalet har været under Overvejelse. Man mente, det var godt at lægge lidt til Side. Med 12 pCt. vil ingen blive forurettet.

Der gaves enstemmigt Decharge.

Til Komitteret genvalgtes Grosserer A. Henningsen. Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet „Østersøen"

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Konsul Fisker aflagde Beretning. „Cimbria" har været i Amerikafart og i Fart paa Østersøen, „Patria" i Fart paa Middelhavet og Østersøen, og „Rita" og „Yrsa" paa Nord- og Østersøen. I en meget stærk Storm den 31. August led „Patria" Havari under Hanstholm, hvorved desværre Skibets to flinke Styrmænd forulykkede. Reparation af Skibet foraarsagede en længere Stansning i Driften og et betydeligt Tab. „Yrsa" er bleven ombygget og forlænget. Det kostede 35,472 Kr. 86 Øre. Lasteævnen er forøget med 140 Tons, og Rentabiliteten er derved forbedret betydeligt. Aaret har iøvrigt været godt. Udsigterne for indeværende Aar er ret lovende, og der er sluttet for længere Tidsrum.

Grosserer C. A. Leth gennemgik det reviderede Regnskab, der for 1898 udviser en Saldo fra forrige Aar af Kr. 1,864.58. Skibenes Overskud er: Yrsa Kr. 18,956.01, Rita Kr. 23,742.15, Patria Kr. 55,559.25, Cimbria Kr. 117,217.72, ialt Kr. 215,475.13. Tab ved Havarier er opført med Kr. 4,964.49. Kursavance Kr. 769.01. Udgifterne fordele sig saaledes: Omkostnings-Konto Kr. 2,175.56, Telegrammer og Porto Kr. 1,432, Honorarer Kr. 7,209.83, Renter Kr. 12,437.34. Aarets Overskud er Kr. 189,889.50. Til Reservefond henlægges 20 pCt., 120,000 Kr., i Udbytte udbetales 10 pCt., Kr. 60,000.

Der gaves enstemmig Decharge.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Kommandør N. Jacobsen. Ligeledes genvalgtes Revisorerne.

Dampskibsselskabet „Union"

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Konsul Fisker aflagde Beretning. Man havde solgt „Olga" og i Stedet købt „Britannia" billigt. „Scotia" var forlist. Et nyt Skib var bygget her. „Caledonia". Flere af Skibene have lidt Havari, saaledes „Anglia", medens „Gallia" havde et Aksebrud. Skibene have været i Fart paa Amerika, Middelhavet, Sortehavet og Østersøen. Det har været et jævnt godt Fragtaar. Udsigterne ere gode, og der er sluttet for største Delen af Sæsonen til lønnende Rater.

Grosserer C. A. Leth gennemgik det reviderede Regnskab, der for 1898 udviser en Saldo fra forrige Aar af Kr. 15,379.70. Skibenes Overskud er: Olga (solgt 11. Februar) Kr. 977.75, Anglia Kr. 48,375.95, Frisia Kr. 46,456.40, Gallia Kr. 70,323, Britannia (i Fart i 9 Md.) Kr. 58,484.02, Caledonia (i Fart i 1 Md.) Kr. 4,404.72. Netto Provenu ved Dampskibet Olgas Salg Kr. 35,405, Kursavance Kr. 112.59. Udgifterne fordele sig saaledes: Omkostnings-Konto Kr. 2,295.75, Telegrammer og Porto Kr. 3,168.53, Honorarer Kr. 10,808.18, Renter Kr. 16,519.50. Aarets Overskud er Kr. 212,127.17. Til Reservefond henlægges 10 pCt., Kr. 100,000; i Udbytte udbetales 10 pCt., Kr. 100,000. Det forliste Dampskib Scotias Kapital Konto er opført med Kr. 179,432.15, Netto Erstatningen ved Forliset med Kr. 151,129.91.

Der gaves enstemmigt Decharge.

Til Komitteret genvalgtes Admiral V. Hansen. Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet „Inga"

har afholdt aarlig Generaltorsamling.

Konsul Fisker gav Beretning. „Livadia" afleveredes i Juli og har været i Fart i 6 Maaneder, „Flandria" afleveredes i Septbr. og har været i Fart i 3 Maaneder. De ere byggede hos Burmeister & Wain og ere hensigtsmæssigt indrettede; vi fik dem begge paa et fordelagtigt Tidspunkt. For „Flandria" er der sluttet for 3 Aar i Atlanterhavsfart. „Inga" er i Fart paa Island.

Grosserer A. Henningsen gennemgik Regnskabet. Dette udviser for 1898 en Saldo fra forrige Aar af Kr. 109.13. Skibenes Overskud er: Inga Kr. 9,504.76, Livadia (i Fart i 6 Md.) Kr. 61,431.13, Flandria (i Fart i 3 Md.) Kr. 11,134.33. Udgifterne fordele sig saaledes: Omkostnings-Konto Kr. 1,227.01, Telegrammer og Porto Kr. 1,466.52, Honorarer Kr. 4,061.99, Kurstab Kr. 152.39. Aarets Overskud er Kr. 68,480.33. Til Reservefond henlægges Kr. 27,080.33; i Udbytte udbetales 12 pCt. af Kr. 45,000, Kr. 5,400, og 6 pCt. for ½ Aar af Kr. 600,000, Kr. 36,000.

Der gaves enstemmigt Decharge.

Til Komitteret genvalgtes Grosserer A. Henningsen. Revisoren genvalgtes.

Dampskibsselskabet Heimdal.

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Hr. Martin Carl aflagde Beretning. Han erindrede om Selskabets Tab ved Hr. Oscar Ekmans Død. I Afdødes Sted var Hr. Ferd. Ekman indtraadt i Bestyrelsen. Af Selskabet Skibe have „Anine", „Kamma", „Helga" og „Martha" i den første Del af Aaret været beskæftigede i Orefarten fra spanske Havne og derefter i stadig Fart paa Nord- og Østersøen. De nye Skibe, „Elna" og „Therese", bleve afleverede fra Sir Raylton Dixon & Co. i Middlesbrough i Juli og August; de have vist sig som gode og fordelagtige Skibe i Fart paa Nord- og Østersøen og Middelhavet. Skibene have været forskaanede for større Uheld, men have alle havt meget lange Ophold i Kulhavnene, da disse under Kulstrejken i Wales vare overfyldte med Skibe. Hos Wm. Gray & Co., West Hartlepool, er der paa meget gunstige Betingelser kontraheret for en ny Damper, der dog næppe kommer i Fart før i September. — Med Hensyn til Regnskabet henvise vi til Uddraget i nærværende Blads Nr. 7. — Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsen valgtes d'Hrr. H. Klitgaard og Ferd. Ekman. Revisorerne genvalgtes. Generalforsamlirgen diskuterede sluttelig Spørgsmaalet om Selskabets Udvidelse.

Dampskibsselskabet „Norden".

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Direktør Brown aflagde Beretning. Aaret havde været særdeles godt. Allerede i Februar og Marts tegnede det til at blive et jævnt godt Aar, da Rygterne om en spansk-amerikansk Krig drev Fragterne op. Ved Krigens Udbrud steg Fragterne yderligere, men gik efterhaanden igen ned, særlig de amerikanske Fragter, der næsten gik ned til det halve i August. Men allerede i September, da Krigen var endt, indtraadte der en stærk Stigning, og man kom op til omtrent samme Priser som under selve Krigen. — Fra Ostindien og Kina har Fragterne været gode, men især har Kulfragterne været meget gode. — Kulstrejken i Wales tillagde man ikke lige straks videre Betydning. Den blev dog meget alvorlig og varede lige til September, og det havde til Følge, at alle Selskabets Kontrakter for Waleskul bleve annullerede, og der maatte købes Kul til 50—100 pCt. højere Priser. Hvis denne Strejke ikke var udbrudt, vilde Aaret være blevet langt bedre.

De to nye Skibe, som bestiltes i 1897, „Nordfarer" og „Nordhavet", leveredes først i Marts og April; men de har i enhver Henseende fuldt ud svaret til de Forventninger, man stillede til dem.

Selskabet har vel i Aarets Løb havt flere Uheld, men der er ikke indtruffet noget Uheld af større Betydning. Alt tyder paa, at indeværende Aar ogsaa vil blive godt. Det argentinske Fragtmarked er meget fast med høje Rater, Kulfragterne til Middelhavet ere høje, Ostindiefragterne hjem efter ere meget gode, og Selskabet har allerede c. ⅔ af Tonnagen dækket for indeværende Aar til gode Rater.

Januar og Februar have udmærket sig ved overordentligt hæftige, orkanagtige Storme i Atlanterhavet. Under en saadan Storm blev „Nordpol" i synkefærdig Tilstand forladt af Mandskabet. Den blev som bekendt senere fundet af en fransk Damper og slæbt ind til Brest, og Baaden er nu efter endt Reparation færdig til at afgaa hertil. Men selv om dette Uheld koster en Del, er det dog uden større Betydning.

Formanden, Overretssagf. Paludan, gennemgik det reviderede Regnskab, hvorom vi henvise til det i Bladets Nr. 7 optagne Uddrag.

Revisor Møllmann troede, at Udbyttet i Aar uden at ruinere Selskabet kunde været fastsat til 14 i Stedet for 12 pCt.; men han vilde ikke stille Forslag derom.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Formanden forelagde Forslag om at bemyndige Bestyrelsen til at sælge et eller to af Selskabets ældre Skibe og at behæfte andre af Selskabets Ejendele med Pant, for saa vidt som de muligt solgte Skibe ere indbefattede under Pantsætningen for Selskabets Obligationslaan. Endvidere foreslaar man, at Bestyrelsen bemyndiges til at anskaffe indtil tre nye Skibe og at tilvejebringe de dertil fornødne Pengemidler, dels ved Anvendelse af et efter Bestyrelsens Skøn passende Beløb af Reservefondet (c. 400,000 Kr.), og dels ved Udvidelse af Aktiekapitalen eller ogsaa ved Optagelse af Laan, hvorfor Bestyrelsen skal være berettiget til at behæfte Selskabets Ejendele med Pant.

Formanden bemærkede, at der ikke forelaa noget Tilbud om Køb af Selskabets ældre Skibe. Men hvis et saadant kommer, er det heldigt, at Bestyrelsen har Bemyndigelse til at sælge.

Revisor Møllmann anbefalede Udvidelse af Aktiekapitalen, derimod ikke Optagelse af Laan. Man maa spare paa Krediten til de daarlige Tider, som kan komme. Da kan det være godt, at man kan optage Laan.

Grosserer Toxen Worm fandt det fuldt forsvarligt at optage et Obligationslaan, f. Eks. paa 1 Mill. Kr., uden at udvide Aktiekapitalen. Det er det bedste for Aktionærerne. Det er en større Fornøjelse for Bestyrelsen at arbejde med et Laan til f. Eks. 5 pCt., end at skulle skaffe et langt større Udbytte af en stor Aktiekapital. Risikoen for daarlige Tider er heller ikke stor, naar den er spredt over hele Verden; thi er der nedadgaaende Tider paa den ene Side af Jordkloden, saa er der gerne opadgaaende paa den anden. Taleren anbefalede iøvrigt Bestyrelsens Forslag. Selskabet kan aldrig staa stille; det maa stadig arbejde og udvikle sig.

Revisor Møllmann: Naar Aktierne staa saa højt som nu, vil der ogsaa kunne opnaas en Overpris ved Udstedelsen af nye Aktier, og Selskabet faar derved en ikke ringe Indtægt.

Grosserer Toxen Worm: Det er meget let at udvide en Aktiekapital. Men hvad Rolle spiller det for Selskabet at tjene 30—40,000 Kr. ved Udstedelse af Aktier til Overpris.

Formanden udtalte, at Bestyrelsen skulde have de faldne Udtalelser i Erindring.

Bestyrelsens Forslag vedtoges enstemmigt.

Da Generalforsamlingen imidlertid ikke var beslutningsdygtig i denne Sag, vil den endelige Afgørelse finde Sted paa en ny Generalforsamling.

Til Medlem af Kontrolkomiteen genvalgtes Kaptajn H. N. Plum. Revisorerne genvalgtes.

Rettelse. I vort Referat i Nr. 7 af Dansk Navigatør-Forenings Generalforsamling skal S. 62, Sp. 2, Lin. 12 f. o. staa „Ret til at fare som Styrmænd med Skibe paa indtil 150 Tons", i Stedet for „Ret til at føre Skibe" etc.

Om Strandinger.

Vi have modtaget følgende:

Da jeg tvende Gange har havt den Ulykke at strande med Sejlskibe og senere ofte har været beskæftiget ved Strandinger, tillader jeg mig herved at offentliggøre min Erfaring i saa Hensende, særlig med Hensyn til Bjærgning af Liv.

Er man i Forvejen klar over Skibets Situation, vil man søge at landsætte i Nærheden af en Redningsstation, og vil det være heldigt at kappe Agter-Rigningen før Skibet kommer op i Stranden, for mulig derved at forebygge at Skibet slaar tværs i Søen, men derimod sejler sig fast i Stranden. Lægger Skibet tværs i Stranden, hvilket oftest er Tilfældet, falder det i Almindelighed ud efter, især paa Sandstrand, hvorved Baade, Spirer etc. er mere udsat for at slaa væk, og er det tillige vanskeligere for Mandskabet at holde sig paa Dækket. Saa længe Skibet hugger, er det en meget ubehagelig Situation for Mandskabet, idet Søen brøler over Skibet og det knager og brager overalt, Stænger og Master knækker stundom og falder ned, Roret, Stævne, Køl etc. brækker ofte af, saa man skulde tro hvert Øjeblik var det sidste, men som oftest holder Skroget en Del længere.

Kan man i saa Tilfælde opnaa Forbindelse med Land enten ved Raketapparater eller Redningsbaad, bør man selvfølgelig benytte Lejligheden til at bjærge Livet paa den Maade, ligesom man særlig om Natten ikke maa forsømme at give Nødsignaler; er der derimod ingen Udsigt til Bjærgning paa nævnte Maade, maa man. hvis det er muligt, forsøge at bjærge sig i Baade eller paa en Flaade, der ofte laves af 3 eller flere Spirer i en Trekant, som overspændes med Liner, hvori Mandskabet kan holde sig; men er der ingen øjeblikkelig Fare for at Skibet brækker op, bør man ikke forlade Skibet for tidlig, særlig om Natten, thi Brændingen, set fra Skibet, ser i Almindelighed ikke saa slem ud som den i Virkeligheden er, og kommer man først til Uheld i Brændingen, saa at Baaden kæntrer eller deslige, da er det vanskeligt at komme i Land ved egen Hjælp, thi man bliver hvirvlet rundt af Brændingen, saa man vanskeligt kan faa Fodfæste.

Der gives mange Eksempler paa, at Skibet om Morgenen har staaet helt og holdent i Stranden, medens Mandskabet var forsvunden eller laa som Lig paa Strandbredden.

J. H. Svarrer,
fhv. Skibsfører.

Dansk Dampskibsrederi-Forbund.

Vi have allerede forlængst havt Lejlighed til at omtale det i sidste Sommer af danske Dampskibsredere stiftede Forbund, hvis Formaal kortelig kan angives at være at knytte Besætningerne til sig ved at sikre dem omfattende Goder mod til Gengæld at kræve af Besætningerne, at de ikke bryde indgaaede Forpligtelser. Der stilles derimod ingensomhelst Fordring til Besætningerne i Retning af at udelukke dem fra Fagforeningerne el. lign.

Dampskibsrederi-Forbundet meddeler os nu, at det siden dets Stiftelse d. 23. Juni f. A. har optaget 760 Medlemmer. Det har udbetalt 1,000 Kr. til de Efterladte efter Maskinmester C. O. Green, der forulykkede ved Drukning d. 17. December f. A.. samt endvidere i Hospitalspleje og halv Hyre c. 5,000 Kr.

Det ses saaledes, at Forbundet har vundet en ikke ringe Tilslutning og at dets Virksomhed er kommet mange til Gode. Forbundet byder jo ogsaa, som man vil erindre, sine Medlemmer anselige Goder, idet det i Sygdomstilfælde udbetaler halv Hyre og Hospitalshjælp i indtil 10 Uger, i Ulykkestilfælde 1,000 à 2,000 Kr. og naar disse medføre Dødsfald 1,000 Kr. Indskudet er kun 1 Kr. en Gang for alle, og yderligere Afgifter fordres ikke; for at blive Medlem maa man høre til Besætningen paa et af Forbundets Skibe. Forbundet har nu ændret sine Love, og Eksemplarer af disse kunne afhentes paa dets Kontor.

Medens den Tilslutning, Forbundet hidtil har vundet, antagelig nærmest hidrører fra Befalingsmændenes forskellige Klasser, er det ikke lykkedes det at trænge igennem blandt de menige Søfolk. Vi have tidligere udtalt os udførligt om de Vanskeligheder, der med Nutidens sociale og politiske Forhold for Øje ere forbundne hermed, og om de Veje, ad hvilke man efter vor Mening bedst vilde være kommet over dem, og Udviklingen synes ikke at have givet os Uret. Men vi pointere nu som den Gang, at Dampskibsrederi-Forbundets Formaal ere af saa betydelig Interesse ogsaa for den menige Sømand, at de Fordele, det byder ham, ere saa omfattende, at han burde give det sin Tilslutning og derved søge ad denne fredelige Vej at bevare rolige og stabile Arbejdsforhold i den danske Handelsmarine. Vi henlede derfor nu paany Opmærksomheden paa Forbundet og henstille til vore Læsere blandt Befalingsmændene at gøre dets Program kendt blandt Besætningerne.

Forholdene i Kings Lynn.

I nærværende Blads Nr. 5 for d. 2. ds. omtalte Kaptajn H. L. Nielsen, Fører af Sk. „Skirner" af Troense, en Retssag om Liggedagspenge, han havde havt i Kings Lynn. Den samme Sag har nu været Genstand for en Forespørgsel i „Shipping Gazette"; vi gengive nedenfor denne og Redaktionens Svar:

„Et Skib er befragtet til i St. Petersborg at indtage en Ladning Oliekager, bestemt til Kjøbenhavn „for Ordre". Ankommen til Kjøbenhavns Red blev Skibet beordret til en engelsk Østkysthavn. Certepartiet var et af de sædvanlige St. Petersborg-Certepartier, og der var stipuleret 6 Dage, Vejret tilladende det, til Lastning og 7 lignende Dage til Losning, samt at Skibet kun kunde sendes „to a good and safe port on the eastcoast of England or Scotland, or so near thereunto as she may safely get and there deliver" etc. Skibet ankom lykkeligt til Havnens Territorium (der findes Dok), men fik Ordre til at losse ved Kajen i Havnen og fortøjedes ved de nærmeste Bøjer. Paa Grund af Niptid maatte Skibet vente 6 Dage ved Bøjerne, førend det kunde flyde paa den Ankerplads, som Modtageren forlangte losset fra. De til Losning stipulerede Dage bleve brugte hertil; følgelig vare de 6 Dage, i hvilke Skibet maatte vente paa tilstrækkeligt Vand for at flyde, tabte. Kan Skibet under disse Omstændigheder fordre Godtgørelse for Liggedage for dette Ophold, der ikke skyldes Skibet? Som Regel anses Dagen efter Skibets Indklarering for den første Losningsdag.

„Shipping Gazettes Svar lyder saaledes:

„Skibet synes at have været befragtet til Havnen og ikke til Kaj eller Losseplads, og dersom de Bøjer, ved hvilke Skibet fortøjedes, laa i den Del af Havnen, hvor saadanne Ladninger losses, maa den Tid, der tabtes, medens det laa ved Bøjerne, tilregnes Købmanden som Liggedage. (Se „Maritime Notes and Queries, vol IX, p. 57).

Personalia.

Kaptajn Hans Nielsen Svarrer i Nordby paa Fanø er afgaaet ved Døden efter en Uges Sygeleje, omtrent 60 Aar gammel.

Kapt. Svarrer var født paa Fanø, hvor hans Fader var Skibsfører. Han kom til Søs, da han var 14 Aar gammel, og blev hurtigt Skibsfører. Han var en rask og dygtig Sømand; sine senere Aar levede han i sin Hjemstavn, hvor han var i høj Grad anset og afholdt, og hvor der var overdraget ham flere Tillidshverv. I 1876 købte han Fanø Færgeri, som han ejede til 1891.

En vel fortjent Anerkendelse. Føreren af Skonnerten „Sifa" af Marstal, Kaptajn H. H. Folmer, har faaet Medaillen for Druknedes Redning med Tilladelse til at bære den. Det er en sjelden vel fortjent Anerkendelse, der her er blevet ydet Kapt. Folmer; den skyldes følgende Begivenhed, som vi referere efter „Ærø Avis":

Det var den 25. Marts 1898, Kl. 8½ om Morgenen, at Kapt. Folmer med „Sifa" kom sejlende i Østersøen — Fehmernbælt, — da han opdagede en Sejler i Læ, men da han var kommen den lidt nærmere, forsvandt den pludselig for ham. Han var straks klar over, at der var hændt en Ulykke. Han purrede derfor Mandskabet hurtigt ud og søgte at naa Stedet, hvor han sidst havde observeret Sejleren. Men uheldigvis blev det Snetykning, saa at han ikke kunde se frem for sig. Det var tillige en næsten orkanagtig Storm. Pludselig observerede Kapt. Folmer Vraget forude i Læ. Efter at være kommen nærmere, opdagede han 3 Mand flydende paa Dækslasten. Paa Grund af det oprørte Hav var det umuligt at udsætte Baaden. Med stor Fare for sit Skib og Mandskab styrede han midt ind i den flydende Dækslast og forsøgte ved Hjælp af Redningsbøjer og Tovender at faa fat i de Forulykkede. Først efter 3 mislykkede Forsøg lykkedes det Mandskabet om Bord paa „Sifa" 4de Gang at faa fat i den ene af de Forulykkede. Denne reddedes i yderst forkommen Tilstand. Desværre vare de tvende andre Skibbrudne, trods al anvendt Umage, skyllede overbord. Efter at den Reddede var bleven ført tørre Klæder og bragt til Køjs, kom han til sin Bevidsthed. Han afgav dernæst Forklaring, hvoraf fremgik, at det var Skibet „Valborg" af Nexø, Kaptajn Hansen, der var forlist. Den Reddede var Styrmand og var Søn af den forulykkede Skibsfører. „Valborg" var paa Rejse fra Kalmar til Flensborg med Trælast.

Kapt. Bentzen har efter sin Sygdom atter overtaget Dpskb. Esbjerg og Styrmand Buhr, som midlertidig førte Skibet, har indtil videre overtaget Dpskb. Georg.

Kapt. Thulin, som under Kapt. Rasmussens Sygdom har ført Dampskibet Lion, er atter til Disposition for Dpskb. Lund, hvorefter Lion foreløbig føres af Styrmand Kjølner fra Dpskb. Niels Brock.

Kapt. C. Frandsen har atter efter sin Sygdom overtaget Dpskb. Ydun, hvorefter P. Schmidt atter har overtaget Pladsen som 1. Styrmand.

Kapt. L. P. Olsen, Dpskb. Fylla, er sygemeldt. Skibet føres af 1. Styrmand B. Petersen.

Kapt. S. Kolster fra Dpskb. Expres har atter meldt sig til Tjeneste, hvorefter Kapt. Wm. Jørgensen, som midlertidigt førte Skibet, er til Disposition.

Kapt. C. C. de W. Staal, som har kvitteret Dampskibet Kursk, er afrejst til Newcastle for at overtage Tilsynet ved Færdiggørelsen af det under Bygning dersteds værende Dampskib „Seine".

Fra Sø og Land.

Man vil erindre, at Dampskibsselskabet Torm her i Byen i December 1897 vandt en af det mod Generaldirektoratet for Skatteväsenet anlagt Sag til Tilbagebetaling af ulovlig opkrævede Konsulatafgifter, en Sag, der havde betydelig principiel Interesse, idet der var afkrævet andre Rederier en tilsvarende Konsulatafgift. Skønt Rederiet, som nævnt, vandt Sagen, tilbagebetaltes de Beløb, det og andre Rederier havde udbetalt, ikke. I disse Dage har imidlertid Generaldirektoratet udbetalt de paagældende Beløb med 4 pCt. Renter fra Højesteretsdommens Forkyndelse til nu.

Dampskibet Munificent af Sunderland var i Vinteren 1897 paa Rejse fra Shields til Baltimore i Ballast; i det haarde Vejr mistede den Skruen og drev noget ud af den sædvanlige Rute for Dampere. To Dage senere fik det svenske Dampskib Oscar II., der paa Rejsen fra New Orleans til Hamburg ogsaa var kommet ud af sin Kurs, den i Sigte og bugserede den til Azorerne, der naaedes efter Forløbet af over 7 Dage; det var en Afstand af 1,237 engl. Mil. Vejret var heldigvis gunstigt. Ved den engelske Admiralitetsret er der nu tilkendt Oscar II en Bjærgeløn af 2,100 Lstr.

Ved samme Ret er tilkendt Dampskibet Exeter City af Bristol en Bjærgeløn af 2,750 Lstr. for Bjærgning

af Dampskibet Lokoja af Liverpool. Lokoja mistede afvigte 13. December Skruen i Atlanterhavet, medens det var paa Rejse fra Barry til Boston i Ballast. Det havde derefter taaget Vejr til d. 18. Decbr., da det blev taget paa Slæb af Exeter City, der var i sin sædvanlige Tur fra New York til Bristol. Det blev bugseret ind til Barry, der naaedes d. 22de; det var en Afstand af 750 engl. Mil. Værdien af Lokoja ansloges til 37,000 Lstr. Af Bjærgelønnen tildeltes 1,850 Lstr. Rederiet og 300 Lstr. Kaptajnen.

Rettelse. I Bladets Nr. 8, S. 70, 1ste Spalte, staar i Artiklen om Kaptajn Ingerslev anført, at han er født 1844, skal være 1848.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 6. Trækning begynder Onsdag den 8. Marts. I Henhold til Planen bortspilles i denne Trækning Gevinster til Værdi 285,307 Kroner, fordelte paa 20,500 Gevinster.

Gevinsterne kunne eventuelt tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Der henvises iøvrigt til omstaaende Bekendtgørelse og til Lotteriets Plan, der gratis kan afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Fra tysk Dampskib Bulgaria's Fører, Kaptajn Schmidt, har Rederiet, Direktionen for „Hamburg-Amerika-Linien" i Hamburg, modtaget følgende Beretning:

„„Bulgaria" er uden fremmed Hjælp indtruffen til Ponta Delgada; om Rejsen meddeler jeg følgende: Natten fra 1. til 2. Februar under en hæftig Orkan mistede Skibet Roret og drejede i Vinden. En mægtig Bølge overskyllede Skibet og ituslog Lugerne 1 og 2, hvorved store Vandmasser strømmede ind i Overdækket. Kort efter pejlede vi i Rummet Nr. 4 16 Fod Vand. Skibet lagde sig stærkt over til Bagbord. Som Følge af den vældige Rystelse blev Ballast-Tankene utætte og løb op. Lænsrørene i Rummet Nr. 4 vare tilstoppede med Korn. 108 Heste døde, men kunne som Følge af det vedvarende daarlige Vejr først blive kastede overbord sjette Dagen efter. Om Morgenen den 2. Februar, medens Orkanen tog fat paa ny, gik Dampstyreapparatet itu og senere ogsaa Haandapparatet. Ved Rorets tunge Arbejden løste Boltene sig i Koblingen og gik tilsidst helt tabt. Først efter flere Dages Arbejde lykkedes det igen at fastgøre Koblingen, og efter at Pladerne vare løste fra Rorhusets Sidevægge, kunde Skibet styres ved Hjælp af Stænger, som vare fastgjorte paa Rorets øverste Ende. Vi vare nødte til, for at rejse Skibet op, at kaste overbord af Ladningen og, da Orkanen, som blev bestandig stærkere, ikke mere tillod at holde Lugerne aabne, at opbrænde Ladningen. En Styretøs brød ind over Baadedækket, borttog samtlige Baade fra Bagbordssiden og slog Dækket ind. Alle Rælinger og Trapper gik tabt. Samtlige Døre i Dæksbygningerne vare slaaede itu. Matros Kønig blev slynget overbord og kunde ikke frelses paa Grund af det haarde Vejr. Ellers alt vel om Bord."

Niels, 3m. Skonnert af Marstal, er d. 19. ds. udfor Skerries i tyk Taage bleven oversejlet af engl. Dpsk. Clyde af Liverpool. Niels sank, medens hele Besætningen, 7 Mand, reddedes ombord i Clyde og landsattes i Swansea.

Kronborg, Dpsk. af Kbhvn., har paa sin Rejse til Genua været ude i haard Storm og har faaet nogen ovenbords Skade.

Amalienborg, Dpsk. af Kbhvn., har paa Rejsen til Terneuzen i haardt Vejr faaet en Braadsø over, der har tilføjet den en Del Skade ovenbords.

Nordpol, Dpsk. af Kbhvn., der d. 16. f. M. indbragtes til Camaret som dødt Skib og derefter førtes til Brest, er d. 25. ds. afsejlet fra Brest til Hjemstedet.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Kbhvn. 26. Febr., best. til Boston. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Rotterdam 24. Febr., best. til Kbhvn. — Antwerpen, Holm, dokker i Helsingør, bestemt til Newcastle. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Philadelphia 25. Febr., best. til New Orleans. — Arno, Strubberg, ankom til Kbhvn. 28. Febr., bestemt til Newcastle. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Messina 24. Febr., bestemt til Denia. — Dagmar, Brabrand jun., afgik fra Kbhvn. 27. Febr., best. til Dundee. — Douro, Ørum, afgik fra Dartmouth 25. Febr., best. til Kbhvn. — Florida, Koch, ankom til New Orleans 27. Febr., bestemt til Aarhus. — Georgios I, Kihl, ankom til Kbhvn. 23 Febr., bestemt til Reval. — Hekla, Thomsen, ankom til New York 24. Febr., bestemt til Christianssand. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Newcastle 23. Febr., bestemt til Genua. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 24. Febr., best. til New York. — Kentucky, Caroc, afgik fra Newport News 24. Febr., bestemt til Aarhus. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 27. Feb., best. til Stettin. — Kursk, Staal, dokker i Helsingør, bestemt til Frederiksstad. — Leopold II, Kruse, afgik fra New York 25. Febr., bestemt til Christiania. — Louisiana, Jensen, afgik fra Newcastle 28. Jan., best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Hansen, afgik fra Kbhvn. 15. Febr., best. til Boston. — Nicolai II., Michelsen, ankom til Kbhvn. 25. Febr., bestemt til Danzig. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 21. Febr., bestemt til Christianssand. — O. B. Suhr, Lissner, dokker. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 27. Febr., best. til Rotterdam. — Tejo, Borries, afgik fra Newcastle 27. Febr., bestemt til Oporto. — Thingvalla, Laub, ankom til Stettin 27. Febr., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Reval 23. Febr., best. til Riga. — Xenia, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 22. Febr., bestemt til New York

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Liverpool 26. Febr., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Libau 19. Febr., best. til Hull. — Christian IX, Mollerup, afgik fra London 26. Febr., bestemt til Kbhvn — Christianssund, Kjølsen, ankom til Stettin 27. Febr., best. til Kbhvn. — Constantin, Bloch, afgik fra London 26. Febr., bestemt til Hamburg. — Frederik, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 28. Febr., bestemt til Pillau. — Jolantha, Ingvardsen, ankom til Antwerpen 21. Febr, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 27. Febr., bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 27. Febr., bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 26. Febr., bestemt til Hull. — Morsø, Frisenette, pass. Holtenau 27. Febr., best. til Libau. — Moskov, Petersen, afgik fra Antwerpen 26. Febr., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Kbhvn. 24. Febr., bestemt til Libau. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Pillau 27. Febr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til London 26. Febr., bestemt til Libau. — Pregel, Ørsted, ankom til Libau 24. Febr., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, ankom til Kbhvn. 28. Febr., bestemt til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, afg. fra Kbhvn. 24. Febr., best. til Manchester. — Vesta, Corfitzon, pass. Holtenau 27. Febr., bestemt til London. — Ella, Lunge, afgik fra Kbhvn. 27. Febr., best. til Hamburg. — Maja, Blom, ankom til Danzig 24. Febr., bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, ankom til Stettin 25. Febr., bestemt til Kbhvn.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 1. Marts, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 2. Marts, best. til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 2. Marts, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 28. Febr., bestemt til Svendborg. — Kronen, Wiberg, afgik fra Newcastle 28. Febr., bestemt til Odense. — Lolland, Ankersen, afg. fra Leith 28. Febr., bestemt til Odense. — Storebelt, Bay, afgik fra Nykjøbing F. 1. Marts, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 1. Marts, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Novorossisk 29. Jan., ankom til Bremen 27. Febr. — Frode, Wrisberg, afgik fra Blyth 3. Febr., ankom til Genoa 18. Febr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Neufahrwasser 19. Febr., bestemt til New York. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Blyth 12. Febr., ankom til Genoa 24. Febr. — Knud, Mancke, afgik fra Libau 18. Febr., ank. til London 24. Feb. — Svend, Petersen, afg. fra Blyth 24. Febr., ank. til Kbhvn. 27. Febr. — Erik, Tofte, afgik fra Blyth 22. Febr., ankom til Lübeck 26. Febr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 25. Febr., bestemt til Libau. — Ragnar, Risøe, afgik fra Baltimore 4. Febr., ankom til Bergen 27. Febr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Blyth 28. Febr., bestemt til Kbhvn. — Volmer, Riber, afgik fra Bourgas 22. Febr., bestemt til Rotterdam. — Dan, Hansen, afgik fra Riga 22. Febr., ankom til Dunkirk 27. Febr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 24. Febr., ankom til Riga 26 Febr. — Harald, Holst, afgik fra Blyth 8. Febr., ankom til Neapel 24. Febr. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Blyth 25. Febr., best. til Konstantinopel.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. A. Schukoff, Stoltenberg, ankom til Newcastle 24. Febr. — J. Siem, Knudsen, afg. fra Sunderland 22. Febr., bestemt til Savona. — W. Sawin, Jørgensen, ankom til Moss 22. Febr.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Oporto 24. Febr. — Helga, Lagesen, ankom til Huelva 22. Febr. — Martha, Jørgensen, ankom til Marseilles 25. Febr. — Elna, Møller, ankom til Swansea 28. Febr. — Therese, Knudsen, afgik fra Barcelona 27. Febr.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ankom til New York 18. Febr. — Ekliptika, Klaaborg, afg. fra Granton 21. Feb., best. til New York. — Venus, Lund, afgik fra Kbhvn. 27. Febr. — Sirius, Bay Schmidt, afgik fra Bordeaux 21. Febr. — Urania, Callesen, ank. til Kbhvn. 25. Febr. — Saturn, Lund, ankom til Cardiff 26. Febr. — Pallas, Degn, ankom til Swinemünde 27. Febr. — Mars, Nielsen, ankom til Mariagerfjord 27. Febr.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra Newcastle 9. Febr., best. til New York. — Nordland, Hemmingsen, ankom til Kbhvn. 20. Febr. — Finland, Schmidt, afgik fra Grangemouth 27. Jan., bestemt til Port Eads. — England, Andresen, ankom til Warkworth 25. Febr. — Holland, Jørgensen, ankom til Christianssand 23. Febr. — Rusland, Møller, ank. til Kbhvn. 24. Febr. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Schiedam 27. Febr. — Skotland, Branth, afgik fra Bremen 27. Febr., bestemt til Kbhvn.

Vesterhavet. Nautik, Meinertz, afgik fra Cartagena 22. Febr., best. til London. — Nora, Degn, afgik fra Horsens 22. Febr., ankom til Riga 26. Febr. — Neptun, Jørgensen, ankom til Harburg 26. Febr. — Nerma, Schmidt, afgik fra Methil 26. Febr., ank. til Esbjerg 28. Febr. — Nordsøen, Jessen, afgik fra Abarystwik 26. Febr., bestemt til Antwerpen.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Methil 24. Febr., ankom til Esbjerg 27. Febr. — Rita, Larsen, afg. fra Burntisland 23. Febr., ankom til Tuborg 26. Febr.

Union. Anglia, Erichsen, ank. til Theodosia 27. Febr. — Frisia, Skov, ank. til Alexandria 22. Febr. — Gallia, Nielsen, afgik fra Nyborg 24. Febr, ankom til Nykjøbing F. 25. Febr. — Britannia, Nielsen, afgik fra Galveston 22. Febr., bestemt til Kbhvn.

Kjøbenhavn. Hafnia, Lund, afgik fra Kbhvn. 23. Febr., ank. til Sunderland 26. Febr. — Russia, Rasmussen, afgik fra Dunkerque 24. Febr., ankom til Blyth 26. Febr. — Dania, Horn, ankom til Galveston 27. Febr.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til Genua 21. Febr. — Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Savannah 21. Febr., bestemt til Bremen. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Philadelphia 10. Febr., bestemt til Ipswich. — Jomsborg, Kühl, ankom til Savona 23. Febr. — Uranienborg, Dømel, afgik fra Pernambuco 25. Febr., bestemt til Antwerpen. — Rosenborg, Schultz, ankom til Newcastle 26. Febr. — Fredensborg, Andersen, ankom til Huelva 25. Febr. — Amalienborg, Clausen, ankom til Terneuzen 22. Febr. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Blyth 25 Febr. — Christiansborg, Petersen, ank. til Malmø 26. Febr.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, ankom til Newport 22. Febr. — Skodsborg, Lund, ankom til Rosario 24. Febr. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Livorno 24. Febr. — Jægersborg, Jensen, ankom til Newcastle 1. Marts. — Guldborg, Jensen, ankom til Glasgow 21. Febr. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Rosario 2. Febr., best. til Sharpness.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Kbhvn. 28. Febr., best. til Newcastle. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 23. Febr., ankom til Blyth 26. Febr. — Agnete, Jensen, afgik fra Blyth 24. Febr., best. til Libau. — Alice, Schultz, afgik fra Kiel 27. Febr., bestemt til Grangemouth. — Sjælland, Madsen, ankom til Libau 26. Febr. — Bornholm, Petersen, afg. fra Kbhvn. 24. Febr., ankom til Methil 27. Febr. — Ajax, Brorsen, afgik fra Gjedser 23. Febr., ankom til Burntisland 27. Febr. — St. Alban, Jørgensen, afg. fra Kbhvn. 26. Febr., bestemt til Arendal. — Nauta, Steen, afgik fra Newcastle 22. Febr., ankom til Masnedsund 27. Febr. — Rønne, Hintze, afg. fra Vejle 25. Febr., ank. til Libau 28. Febr. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Ymuiden 24. Febr.

Danmark. Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Blyth 25. Febr., bestemt til Libau. — Absalon, Reese, ankom til Libau 26. Febr. — Ansgar, Larsen, ank. til Aarhus 1. Marts. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Libau 1. Marts, bestemt til Dunkirk. — Hamlet, Sommer, afg. fra Kbhvn. 1. Marts. bestemt til Blyth. — Helge, Olsen, ankom til Rotterdam 26. Febr.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Aarhus 28. Febr. — Clara, Petersen, ankom til Methil 27. Febr.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 24. Febr. til Methil. — Energi, Hansen, ankom 26. Febr. til Korsør.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Anna & Emmy, Svarrer ankom til Sunderland 20. Febr. fra Laurvig. — Havila, Thøgersen, sejlet fra Kiautschau 20. Febr. til Newcastle N. S. W. — Paul, Svane, ankom til Tamatava 29. Jan. fra Hamburg. — Vega, Pedersen, sejlet fra Falmouth 19. Febr. til Bremen, passeret Portland 22. Febr. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Havre 19. Febr. fra Laguna. — Franz Schwalbe, Poulsen, udklareret fra Wilmington 10. Febr. til Stettin. — Nordby, Christiansen, sejlet fra Taltal 22. Febr. til C. f. o. — Johanne, Thomsen, sejlet fra Mobile 22. Febr. til Rosario. — Gladstone, Christiansen, pass. Dungeness 20. Febr. fra Antwerpen til Delagoa Bay. — Ines Røhl, Nørby, sejlet fra Cardiff 22. Febr. til Rio Grande. — Anna, Nielsen, ankom til Queenstown 24. Febr. fra Laguna. — Sophie, Svarrer, pass. Lizard 22. Febr. fra Hamburg til Cadix.

Fanø. Sønderho. Henny, Ibsen, ankom 1. Febr. til Jaluit fra Sidney. — Elisa, Thomsen, ankom 23. Febr. til Fredericia fra Burntisland. — Elisabeth, Fischer, afgik 19. Febr. fra Holyhead til Rio Grande. — Venner, Aarre, ankom 19. Febr. til San Pedro fra Cardiff.

Svendborg. Svafva, Nielsen, ankom til Kolding 21. Febr. — Doris, Hansen, ankom til London 20. Febr. — Thetis, Hansen, ankom til Sunderland 21. Febr. — Dannebrog, Jensen, ankom til London 22. Febr. — Kruse, Larsen, ankom til Newross 22. Febr. — Ane, Jørgensen, ankom til Drøbak 24. Febr. — Galathea, Mortensen, ankom til Fowey 27. Febr. — Venus, Jensen, ankom til Cherbourg 27. Febr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Drøbak 27. Febr.

Ærø. Cathrine, Rasmussen, ankom 20. Febr. til Boness. — Elna, Carlsen, ankom 20. Febr. til Casablanca. — Karen, Hansen, ankom 21. Febr. til Ærøskjøbing. — Niels Juel, Nielsen, ankom 21. Febr. til Newport Mon. — Hildur, Schmidt, ankom 21. Febr. til Strømstad. — Familien, Frederiksen, ankom 22. Febr. til Trouville. — Livingstone, Christensen, ankom 22. Febr. til Southampton. — Albert, Andersen, ankom 22. Febr. til Tangier. — Alf, Hermansen, ankom 23. Febr. til Plymouth. — Caroline, Knudsen, ankom 24. Febr. til Gøteborg. — Anne, Jensen, ankom 24. Febr. til Frederiksstad — Christian den 9ende, Knudsen, ankom 25. Febr. til Frederikshald. — Hans, Folmer, ankom 24. Febr. til Port Talbot. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 23. Febr. til St. Francois. — Zephyr, Hansen, ankom 24. Febr. til St. Anne (Guadeloupe). — Skjold, Mygind, ankom 24. Febr. til St. Anne (Guadeloupe.) — Saga, Clausen, ank. 24. Febr. til St. Francois. — Immanuel, Hansen, ankom 27. Febr. til Berwich on Tweed. — Hansigne, Clausen. ankom 1. Febr. til Frederikssted (St. Croix) fra Barbados. — Ingeborg, Svane, var 22. Febr. til Ankers paa Ryde Red paa Grund af Storm paa Rejse fra Fowey til Leith.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Nordsøen. Horns-Rev. Den 23de Februar 1899 er Lystønden *„Cancer“* og den 25de Februar Lys- og Fløjtetønden *„Slugen N.“* atter udlagt paa Station og Vintersømærkerne inddragne.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Tyskland. Stettiner Haff. Udenrigsministeriet meddeler: Fyrskibene *„Kaiserfahrt“* og *„Woitzig“* ere atter udlagte paa Station.

Greifswalder Bodden. Fyrskibet *„Palmerort“* er midlertidig inddraget for Is.

Rügen. Sassnitz. Ved *Sassnitz* Havn har den forreste Ledebaake en Trekant med Spidsen opad som Topbetegnelse. 54° 30′ 52″ N. Br. 13° 38′ 43″ Ø. Lgd.

Den bageste Ledebaake har en Trekant med Spidsen nedad som Topbetegnelse. Den staar 80 Alen N. 6° Ø. fra Forbaaken. Ledelinien gaar 80 Alen uden om Molehovedet.

Ø. for S.-Molens Hoved ved *Slien* Munding er Grunden tiltagen. Smaaskibe, der, kommende S. fra, ikke benytte den afmærkede Rende, advares mod at komme Molens Hoved nærmere end Mærket: „Fyrtaarnet mellem Skorstenene paa det nye Lodshus“.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Källöfjord. Fiskerfyret paa *Burö* er atter tændt.

Norge. Hvaler. Reertangen og Kuskär. I 1899 tændes ved *Hvaler* følgende Fyrlamper:

Reertangen, Sækken. 59° 1′ 0″ N. Br. 11° 7′ 5″ Ø. Lgd.

Kuskär, Gravningsund. 59° 1′ 30″ N. Br. 11° 6′ 25″ Ø. Lgd.

I den lyseste Tid af Sommeren 1899 forandres *Færder* hvide, faste Fyr til et Lynfyr, der hver 10 Sekunder viser Tre-Lyn. Under Arbejdet vises fra Fyrtaarnet et midlertidigt, hvidt, fast Fyr, der er formørket mod NV. 59° 1′ 35″ N. Br. 10° 31′ 55″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Hamburg. Den 15de Februar 1899 er paa den NV.-ligste Duc d'Albe uden for *Hansa* Havn tændt et hvidt, fast Havnefyr, der lyser ned ad Havnen og til begge Sider og er formørket op ad Havnen. 53° 32′,1 N. Br. 9° 59′,7 Ø. Lgd.

Elben. Fra 27de til 30te Marts 1899 afholdes Sømineøvelser i *Elben* mellem Tønde Nr. 14 og 16, uden for Farvandet. Den 28de og 29de Marts anvendes skarpladte Miner. Ved Pladsen, der er spærret for al Sejlads, ligger en Minepram og Dampere. Anvisninger skulle ubetinget følges.

Jade. Fra 21de til 25de Marts 1899 afholdes Sømineøvelser i *Heppense* Farvand paa Højde med Fyrskibet *„Genius Bank“*. Pladsen begrænses mod N. af Linien *Voslapp* Prikker—Tønde U, mod Ø. af Linien Tønde U—*Genius Bank*—Tønde V, mod S. af en Linie i Ø. og V. gennem Tønde V. til Watten N. for Indløbet til *Rüstersieler Tief* og i V. af Wattkanten. Indløbet til *Rüstersieler Tief* og Hovedfarvandet forblive frit. N.- og Ø.-Grænserne ere desuden hver afmærkede med en gul Tønde med rødt Flag. Pladsen er spærret for al Sejlads. Signaler og Anvisninger skulle ubetinget følges.

Holland. I *Zeegat Hock van Holland* er Dybden nu 24 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

Zeegat van Brouwershaven. Krammer. I *Krammer* er den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 17 med Kegle flyttet og ligger nu i 19 Fod Vand. 51° 38′ 47″ N. Br. 4° 15′ 32″ Ø. Lgd.

Noordergat. I *Noordergat* er Stumptønde Nr. 6 a indragen. 51° 38′ 57″ N. Br. 4° 15′ 37″ Ø. Lgd.

Den sortmalede Lystønde N G Nr. 7 er flyttet og ligger nu i 22 Fod Vand. 51° 38′ 53″ N. Br. 4° 15′ 43″ Ø. Lgd.

W.-Hellegat. I *W.-Hellegat* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Spidstønde Nr. 2 er flyttet og ligger nu i 11 Fod Vand. 51° 40′ 55″ N. Br. 4° 22′ 16″ Ø. Lgd.

Den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 6 med Kryds er flyttet og ligger nu i 13 Fod Vand. 51° 41′ 58″ N. Br. 4° 22′ 51″ Ø. Lgd.

En Spidstønde med Ballon Nr. 4 b er i 14′/, Fod Vand udlagt paa 51° 42′ 7″ N. Br. 4° 23′ 2″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Erqui. Den 20de Februar 1899 tændes paa Yderenden af Molen ved *Erqui* Havn et fast Fyr, der viser rødt Lys fra N. 66° V. til N. 87° V. over Grunden *Portes a'Erqui*, hvidt Lys fra N. 87° V. til S. 81° V. over Løbet og grønt Lys fra S. 81° V. til S. 69° V. over Grunden *Jaunes*. Lysævnen: 7½ Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3½ Kml. for det grønne Lys. Flammens Højde: 28 Fod. Fyret vises fra et hvidt, cylindrisk Taarn. 48° 38′ 9″ N. Br. 2° 28′ 23″ V. Lgd.

England. Fyrskibet „Nab“ NV. Damperen *„Arno“* er sunken 3 Kbl. N. 40° V. fra Fyrskibet *„Nab“*. 50° 42′ 30″ N. Br. 0° 59′ 39″ V. Lgd.

Liverpool. Crosby Channel. Omtrent den 7de Marts 1899 forandres Belysningen i *Crosby Channel* saaledes:

Paa den røde Spirtønde C 4 tændes et grønt Blinkfyr.

Blinkfyret, der vises fra den røde Spidstønde C 5, slukkes.

Paa den røde Spidstønde C 6 tændes et hvidt Blinkfyr. 53° 30′ 0″ N. Br. 3° 6′ 30″ V. Lgd.

Paa *Victoria* Taarn ved Indløbet til *Salisbury* Dok i *Liverpool* er anbragt en Taageklokke, hvorpaa i 10 Sekunder slaas fire Slag med lige lange Mellemrum, fulgt af 10 Sekunders Pause.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Cattaro Bugt. Castelnunovo. Den hvide, midlertidige Lanterne paa Molen i *Castelnuovo* Havn er slukket. Et grønt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af den N.-lige Dæmning. Det vises fra en Pæl og lyser fra S 29° V. til N. 79′ V. over Indløbet. Flammens Højde: 22 Fod. Synsvidden: 1 Kml. En hvid Tønde ligger ved Yderenden af Dæmningen, som er under Arbejde.

Grækenland. Euripo Kanal. Eretria. Paa en Klippe tæt ved Yderenden af den ødelagte Mole NV. for *Eretria* Havn er tændt et rødt, fast Fyr, der vises fra et Fyrhus. Flammens Højde: 24 Fod. Synsvidden: 6 Kml. 38° 22′ 40″ N. Br. 23° 47′ 52″ Ø. Lgd.

Kyklader. Polycandros. Paa NØ.-Kysten af Bugten *Caravostaci* er tændt et rødt, fast Fyr, der vises fra en Pæl. Flammens Højde: 52 Fod. 36° 36′ 50″ N. Br. 24° 57′ 43″ Ø. Lgd.

Sikino. Paa Ø.-Kysten af Bugten *Scala* er tændt et rødt, fast Fyr, der vises fra en Pæl. Flammens Højde: 83 Fod. 36° 40′ 20″ N. Br. 25° 9′ 28″ Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Bahama Øer. Great Bahama Bank. Mackie Shoal. Omtrent den 20de April 1899 inddrages Tønden ved *Mackie Shoal* permanent. 25° 28′ N. Br. 78° 45′ V. Lgd.

Nassau Harbor. Ved Indløbet til *Nassau Harbor* er den indre Tønde paa Barren, ved Ø.-Siden af Indløbet, nu sort. En rød Spirtønde er udlagt ved Kanten af Grunden paa V.-Siden af Indløbet.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Sul. I December 1898 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 30 Dage passeres med et Dybgaaende af 12½ Fod.

Uruguay. Montevideo. Vraget, som ligger sunket paa *Montevideo* Red SSV. for Katedralen, er ikke mere afmærket.

Argentina. La Plata N. Vraget, der laa sunket 8 Kml. N. for Yderenden af *Ensenada* Mole, uden for *La Plata* Havn, er borttaget.

Buenos Aires. Rio de la Plata. De fire Vrag, der laa paa Barren Ø. for Fyrskibet *„Cuirassier Bank“*, *Punta Indio*, ere borttagne, og Farvandet over Barren frit.

Den 1ste Marts 1899 er Fyrskibet ved *Cuirassier Bank* midlertidig ombyttet med Skibet *„La Plata“*, der viser et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden: 10 Kml.

Opmærksomheden henledes paa Bladets **Annonce-Afdeling.**

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Cornelius Knudsens Etabl.,
Telefon 538. **Kjøbmagergade 37. Kjøbenhavn.** **Telefon 538.**
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.

Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaalere.
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre,
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallellinealer.
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

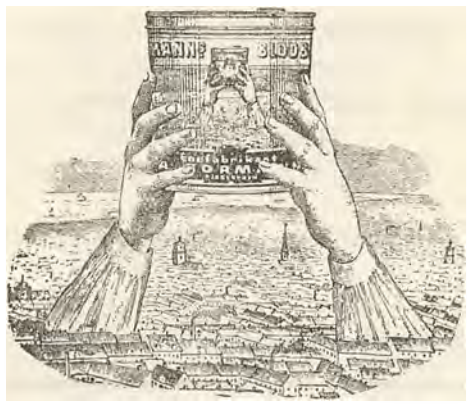
Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**
(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.

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

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig, kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Kjøbenhavns Børskurs d. 1. Marts 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	111¼		111¼	111½
Danmark	91½	¼	91	91½
Norden	113¾	114	113¾	114
Kjøbenhavn	98	¼	98	98¼
Carl			61½	61¾
Dannebrog			103¾	104½
Skjold			77¼	77½
Helsingørs Dampsk.			71½	73
Østersøen	94½, 94	93½	93½	94
Nordsøen			94	95
Torm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			97	105
Dansk-russisk Dampsk.			104½	105
Urania			102¾	103¼
Union			99	99½
1896			103¼	103¾
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			103½	107
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			102	104
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			94¼	96
3½% uopsig. Stats.			99½	100
3½% Husejer Kreditk.			89½	91
3½% Kbhvns Kreditf.			89¼	90¼
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			83½	85½
4% — — 6 —			93¾	94½
3½% Landkreditk. 3 —			91	93
Aktier.				
Nationalbank	145½		145½	146
Privatbank			132¼	133
Landmandsbank			128¼	128½
Handelsbank			123¼	124
Burm. & Wain	92	92¼	92	92¼
Helsingørs Jernsk.			95	96
Sukkerfabr.			95½	96
Bryggeri Aktier	90¼	90	90	90½

Vekselkurser d. 28 Febr. 1899.

	åvista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg	89.25	89.05
London	18.22	18.19
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 28. Febr. 1899.

Russiske Noter	216.30
4% Russiske Consols	101.10
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.20
5% Rumænske Stats	101.20
4% — — 1890	91.90

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

„Det Foren. Dampskibs." 24,000, „Danmark" 28,000, „Norden" 30,000, „Kjøbenhavn" 40,000, „Carl" 14,000, „Dannebrog 30,000, „Skjold" 14,000, „Urania" 16,000, „Union" 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Da Indsamlingen til S/S „Patria"s to forulykkede Styrmænds Efterladte nu er afsluttet, takker jeg herved samtlige Bidragydere for de saa rigeligt indgaaede Beløb.

C. Andersen.
S/S „Patria". Febr. 1899.

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. I" og **„Nore"** i Farten
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

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

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.
ETABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.
COPENHAGEN.
AGENTS TO
Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.
Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal and Copenhagen & vice versa.
Hamburg and Baltic line of steamers.
Telegraphic Address: „HOPPE".

Holm & Wonsild,
Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn og Lübeck.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,
Skibshandel.

Ove Haugsted,
Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsekspedition og Toldklarering.
Kontorer:
St. Annæplads 10, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

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

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: HUSTED.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Dampskibsselskabet „Inga“.

Udbytte for 1898, 12 pCt. for de gamle og 6 pCt. for de nye Aktier, udbetales fra og med den 28de ds. i **Kjøbenhavns Handelsbank** imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1898.

Dampskibsselskabet „Østersøen“.

Udbytte for 1898, 10 pCt., udbetales fra og med den 28de ds. i **Kjøbenhavns Handelsbank** imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1898.

Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn“.

Udbytte for 1898, 12 pCt., udbetales fra og med den 28de ds. i **Den danske Landmandsbank, Hypothek- og Vekselbank** imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1898.

Dampskibselskabet „Union“.

Udbytte for 1898. 10 pCt., udbetales fra og med den 28de ds. i **Den danske Landmandsbank, Hypothek- og Vekselbank** imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1898.

Dampskibsselskabet „Østersøen“.

Da der paa Generalforsamlingen den 25de ds. ikke var repræsenteret et tilstrækkeligt Antal Aktier til at afgøre Bestyrelsens Forslag angaaende Bemyndigelse til Udvidelse af Selskabets Aktiekapital og Forandring i Lovene, indkaldes herved i Følge Statuternes § 9 en ny Generalforsamling, som afholdes **Lørdagen den 4de Marts, Kl. 1½, i Hotel Phønix.**

Adgangskort og Stemmesedler udleveres til den 2. Marts inklusive paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, fra Kl. 10—2, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihændehaveren eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 25de Februar 1899.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Union“.

Da der paa Generalforsamlingen den 25de ds. ikke var repræsenteret et tilstrækkeligt Antal Aktier til at afgøre Bestyrelsens Forslag angaaende Forandring af Lovene, indkaldes herved i Følge Statuternes § 8 en ny Generalforsamling, som afholdes **Lørdagen den 4de Marts Kl. 2 i Hotel Phønix.**

Adgangskort og Stemmesedler udleveres til den 2. Marts inklusive paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, fra Kl. 10—2, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihændehaveren, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 25de Februar 1899.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Norden“.

Da der paa den under 23de ds. afholdte Generalforsamling ikke var repræsenteret det i Følge Lovenes § 6 fornødne Antal Stemmer til at afgøre det fra Bestyrelsens Side fremsatte Forslag, indkaldes herved en ny Generalforsamling, som afholdes i **Hotel Phønix Lørdag den 4de Marts d. A. Kl. 3¼ Eftmd.**, hvor da Forslagets Afgørelse vil finde Sted i Henhold til Slutningen af nævnte Lovparagraf.

Adgangskort og Stemmesedler erholdes mod Forevisning af Aktierne fra den 24de Februar til den 1ste Marts inklusive paa Selskabets Kontor, Amaliegade 43, Stuen, fra Kl. 11—1, hvor tillige Forslaget er fremlagt.

Kjøbenhavn, den 24de Februar 1899.

Bestyrelsen.

Lørdagen den 4de Marts 1899 Kl. 11 Form., bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt: **16,380 Pd. Tovværk, 978 Pd. Klude, 1218 Pd. Papiraffald, 150 Pd. Læder, ca. 5.900 Pd. Metal, 340 Pd. Zink, 478 Pd. Kobber, ca. 68,350 Pd. Jærn, 29,000 Pd. Jærnspaaner, 7,105 Pd. Zinkaske, 1,740 Pd. Staalaffald, 228 Pd. Kautschuck, 1,470 Pd. Korkaffald, 325 Pd. Makulatur, 51 Køjer, 2,750 Pd. Sejldug, 1 Spil, 3 Davider, 3 Tallier, 1 Symaskine, 1 Faldrebstrappe, 22 Heltønder, 270 Fustager, 96 forsk. Lamper, 2 Ventilhuse og to Ventilkasser, 21½ Pd. Haardug, en Del emaillerede Skafferekvisiter m. m. m.**

Sagerne paavises Onsdag den 1ste Marts og følgende Søgnedage fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 28de Februar 1899.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

24. Series

6te Trækning begynder Onsdag den 8de Marts 1899.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinstrække.					Hovedgevinstrække.					2. Præmiegevinstrække.				
1	Gevinst	paa	1500	Kr.	1	Gevinst	paa	4000	Kr.	1	Gevinst	paa	1500	Kr.
1	—	»	1000	-	1	—	»	3000	-	1	—	»	1000	-
1	—	»	500	-	1	—	»	1500	-	1	—	»	500	-
1	—	»	400	-	1	—	»	1000	-	1	—	»	400	-
1	—	»	300	-	1	—	»	900	-	1	—	»	300	-
1	—	»	200	-	1	—	»	700	-	1	—	»	200	-
7	—	à	100	-	7	—	à	500	-	7	—	à	100	-
34	—	»	50	-	34	—	»	300	-	34	—	»	50	-
137	—	»	30	-	137	—	»	100	-	137	—	»	30	-
283	—	»	20	-	283	—	»	50	-	283	—	»	20	-
350	—	»	15	-	350	—	»	30	-	350	—	»	15	-
501	—	»	10	-	501	—	»	15	-	501	—	»	10	-
3682	—	»	8	-	3682	—	»	10	-	3682	—	»	8	-

Desuden **5000 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 I Tillægspræmie paa 1250 Kr.

Lodsedler til Trækningen fornyes à 3 Kr. og sælges à 5 Kr. 50 Øre overalt hos Kollektørerne og i **Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19,** hvor **Planen** paa Forlangende udleveres **gratis.**

J. C. TEILMANN & Co.
Eneste Vinforretning paa Frihavnen.
● **Eneste Lager** ●
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

Har De Tandpine,
brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.
9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Havnefyr & Lanterner.
Metalspejlapparater.
Skibslanterner med Certifikat til Lanterner prøves og forandres.
Fabrik:
Læderstræde Nr. 9,
Kjøbenhavn.
Telefon Nr. 3681.
G. W Frydenlund & Søn

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9. Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S
Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

TH. SIMONSEN,
NYHAVN 57.
SØLVMEDAILLE I MALMØ OG STOCKHOLM.
FOR LANTERNER.

Patentfarve for Skibsbrug
P Møller, Immervad 1, Aarhus.

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.
Ærb. **J. K. Jensen.**

Udkommet er:
Nautisk Geografi.
Til Brug ved Navigationsskolerne. Af A. Landt.
Udgivet med Understøttelse af Marineministeriet
Pris 90 Øre.
G. E. C. Gad.

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

Nyt Skib til Salg.
Et paa Marstal Skibsværft staaende nyt Skib (Skonnert), cirka 75 Brutto Tons og ca. 62 Netto Tons, bygget af udmærket gode Egematerialier under Lloyds Opsyn, er billig til Salg ved Henvendelse til
N. Petersen,
Skibsreder, Marstal.

P. Otzen & Thorstenson.
Manometerfabrik.
Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.
Manometre, Vacummetre, Tællemaskiner.
Eneforhandlere af Vulcaniseret Fiber fra Vulcanized Fibre Co., New-York.
Anlæg af elektrisk Lys.

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.

„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. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 10. Kjøbenhavn, Torsdag den 9. Marts 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Krydstoldvæsenet. — Den danske Skonnert Brockenhuus-Schacks Sammenstød med en engelsk Bark. — Polititjenesten i danske Farvande. — Signalstationerne. — Fragtmarkedet. — Personalia. — Nybygninger, Køb og Salg. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Teaktræ — Teaktræ
AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
BANGKOK—KØBENHAVN
have altid paa Lager i **Frihavnen**
TEAKTRÆ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut 1ma **Kvalitet.**
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.
TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

Murstens Fragter
til: **Kjøbenhavn, Præstø, Vejle Fjord, Göteborg** og flere andre skandinaviske Byer faas altid hos
De forenede Teglværker, Ekensund.
NB. Havneudgifter meget moderate og Ekspeditionen hurtigst.

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.

NORDISK SKIBSREDERFORENING,
stiftet 1889.
Bureau: **Kongensgade Nr. 2, Christiania,**
optager skandinaviske Damp- og Sejlskibsredere som Medlemmer, besørger gennem sine ansete Forbindelser Ordningen af Tvistigheder i Skibenes Anliggender af enhver Art uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton om Aaret. (H. O.)

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe, Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus.
Incasso over **hele Danmark.**

Bitumastic Præparater
fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** i Skibe.
Giver en smuk, sort Farve; kan ikke skalle af, revner ikke, da det udvider sig med Metallet.
Anvendes af **Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften** samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.
Eneforhandler for Danmark:
AXEL PRIOR,
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

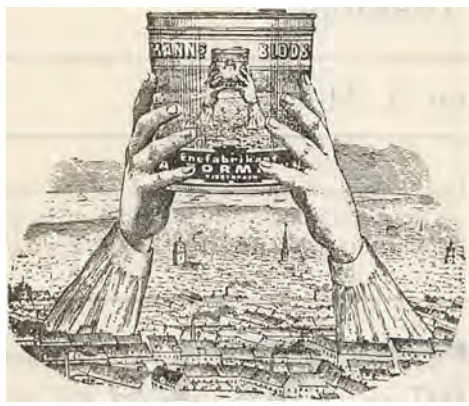
J. H. Fechtenburg & Co.,
St. Thomas,
anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering henhørende.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

il Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

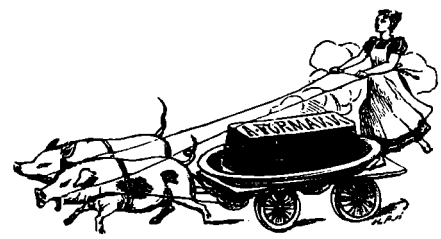
!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

☛ Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over ☛ 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar. ☚

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Krydstoldvæsenet.

Forseglingen i aaben Sø bortfalder.

For Enhver, der har fulgt de senere Aars Forhandlinger om Krydstoldvæsenet, har det længe maattet staa klart, at denne Institutions Nedlæggelse eller fuldstændige Omdannelse kun var et Tidsspørgsmaal. Der fandtes ikke i den civiliserede Verden andre Farvande end de danske, hvor Handelsskibene under deres fredelige Dont i aaben Sø bleve stoppede af armerede Fartøjer og derefter bordede af bevæbnede Mænd, efter hvis Undersøgelse og Sanktion de først kunde fortsætte deres Rejse. Og i den Smule Søterritorium, der kaldes de danske Farvande, kunde denne Komedie opføres ikke én, men fire til fem Gange i et Skib, der passerede dem. At dette Stykke Fortid ikke i Længden kunde modstaa Tidens Tand, var sikkert nok.

Ikke desto mindre kommer det ret overraskende, at Krydstoldvæsenet i sin nuværende Skikkelse om kort Tid faktisk vil være dødsdømt. Man er nu en Gang her til Lands vant til, at Reformtanker ikke træde ud i Livet som Virkeligheder, før de have naaet en passende Alder, og man ventede ikke uden Grund, at der skulde et anseligt Rum af Tid til, før en gammel Statsinstitution som Krydstoldvæsenet vaklede under de Angreb, man rettede mod den. Det har formodentlig ogsaa været Betragtninger af denne Art, der har bevirket, at man fra Skibsfartens Side først i de sidste Aar med Kraft har protesteret mod de urimelige Byrder, Krydstoldvæsenets Virksomhed paalagde den. Men det skal erkendes, at efter at Sagen først var rejst fra Skibsfartens Side, er der arbejdet med Ihærdighed for at vække en saadan Stemning imod Krydstoldvæsenet, at det kom til at staa klart for Regering og Rigsdag, at hvad Skibsfarten her forlangte var et saa berettiget Krav, at man før eller senere maatte imødekomme det. Det er nu henved tre Aar siden, at der paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling paa Forslag af dens Kredsstyrelse for Fyen vedtoges en Resolution, der opfordrede Foreningens Bestyrelse til at arbejde for Skibsfartens Frigørelse for de Baand, Krydstoldvæsenet paalagde den; i den siden da forløbne Tid har Foreningen i Tale og Skrift arbejdet for denne Sags Fremme, særlig støttet ved den Energi og Sagkundskab, dens Kredsafdeling for Fyen lagde for Dagen i dette Arbejde, og Læserne af dette Blad ville mindes det betydelige Antal Argumenter, der her ere fremførte mod den nuværende Ordning. Allerede i den første Rigsdagssamling efter ovennævnte Generalforsamling henvistes der under Finanslov-Debatten i Folkethinget til denne Generalforsamlings Forhandlinger og dens Resolution som Udtryk for Skibsfartens Anskuelser om denne Sag, og det vilde være urigtigt, om vi ikke nu erindrede om, at det siden da har været Sejlskibsrederi-Foreningen, der har Æren af, hvad der fra Skibsfartens Side er udrettet. Det tør vel i det hele uden at krænke nogen siges, at Hovedstadens Søfarts-Foreninger, hvad Initiativ og vedholdende Arbejde for en Sag angaar, have ikke saa ganske lidt at lære af Provinsernes.

At man imidlertid allerede nu skrider til at eksekvere Dødsdommen over det gamle Krydstoldvæsen kommer, som sagt, noget overraskende. Regeringen forelagde for nylig i Folkethinget et Lovforslag om nogle højst paakrævede Lønningsforbedringer for forskellige Toldfunktionærer. I det Udvalg, Thinget nedsatte, undergik dette Forslag en hel Omkalfatring. Man gik ind paa at forbedre de paagældende Lønninger, men man opnaaede samtidig Dækning for den herved forøgede Udgift ved Besparelser bl. a. paa Krydstoldvæsenets Konto. Det hedder herom i Udvalgets Betænkning.

„Krydstoldvæsenet, mod hvis økonomiske Administration der forøvrigt efter de foreliggende Oplysninger næppe kan rejses berettigede Anker, har i sin nuværende Skikkelse formentligt overlevet sig selv. Dampere og store Sejlskibe have efterhaanden fortrængt Fortidens mange mindre Fragtfartøjer. En virksom Kontrol med Tilførselen af toldpligtige Varer kan næppe udøves paa Søen, men maa væsentlig overlades Grænse- og Kystbevogtningen. Fristen til Smugleri er af mange samvirkende Aarsager nu langt mindre, og Risikoen under den af de konkurrerende Handlende selv udøvede Kontrol langt større end tidligere. Under Henvisning til hele den i de to sidste Slægtled foregaaede Udvikling i Trafikvæsenet paa Sø og Land, rejses der fra sagkyndig Side stadig større Tvivl om Nytten og Nødvendigheden af Krydsfartøjernes fortsatte Toldkontrol med Skib og Ladning paa aaben Sø. Skibenes Visitation og Ladningernes Forsegling under Sejladsen vækker derfor tiltagende Misstemning i Rederi- og Søfartskredse og medfører formentlig kun en meget ringe, om i det hele taget nogen Besparelse i det Arbejde, der alligevel skal udføres, naar Skibene komme i Havn, hvor de uanset Krydstoldvæsenets Forseglinger paany underkastes den stedlige Toldkontrol."

Udvalget anbefaler i Henhold hertil at nedsætte Krydstoldfartøjernes og Krydstoldassistenternes Antal fra 30 til 20, saaledes at disse Reduktioner gennemføres læmpeligt i Løbet af 5 Aar. Dersom de i Mellemtiden indhøstede Erfaringer stadfæste Rigtigheden af det foretagne Skridt, vil man kunne skride til den fra mange Sider imødesete fuldstændige Afløsning af den nu brugelige Toldkontrol paa aaben Sø og give Krydstoldvæsenets Skibe og Besætninger en mere tidssvarende Anvendelse.

Det saaledes omformede Lovforslag fandt Regeringens Tilslutning, og det er nu enstemmigt vedtaget i Folkethinget. At det om kort Tid vil være Lov er hævet over enhver Tvivl.

Det vil ses, at hvad man her har vedtaget, er en læmpelig Reduktion af Krydstoldvæsenets Personale og Materiel. Da det er givet, i hvad Retning de kommende fem Aars Erfaringer ville gaa, er det ogsaa givet, at man ikke vil blive staaende ved disse Reduktioner. Hvad der imidlertid for Skibsfarten har sin Interesse, er den Omstændighed, at det af Forhandlingen under Forslagets 2den Behandling i Folkethinget fremgaar, at Skibsfartens Krav om, at Toldforseglingen i aaben Sø skal ophøre, vil blive imødekommet allerede i Aar. Finansminister Hørring udtalte nemlig følgende:

„Vi kunne opgive Forsegling af Fartøjer i aaben Sø og det er vel egentlig ogsaa det Punkt, paa hvilket Krydstoldvæsenets Virksomhed mest har generet Handel og Skibsfart. Vi kunne derfor i saa Henseende imødekomme det Ønske, der netop har været fremme fra Skibsfartens Side, uden at det efter min og Toldvæsenets Opfattelse vil bevirke nogen Skade, og jeg haaber, at vi have Ret i saa Henseende."

Og senere udtalte Ordføreren, Grosserer Køedt:

„Det overordentlig vigtige Spørgsmaal, som Finansministeren gav os en klar Udtalelse om, var med Hensyn til Krydstoldvæsenet og angik den Forsegling af Skib og Ladning, som hele Sømandsstanden saalænge har ønsket at være fritagen for, og som vi nu kunne vente at se hævet i en nær Fremtid (Finansministeren afbryder: I Aar!)..... allerede i Aar. Det er meget glædeligt, og det vil i høj Grad blive paaskønnet, at Forandringen efter Finansministerens Udtalelse

allerede sker i Aar. Jeg tror, at der inden for Sømandsstanden vil være almindelig Tilfredshed over, at dette Resultat er naaet, og over den velvillige Imødekommenhed, der her fra Administrationens Side er vist."

Det vil af disse Udtalelser ses, at Toldforseglingen i aaben Sø vil ophøre endnu i Aar. Hermed er, forudsat selvfølgelig denne Foranstaltnings absolute Gennemførelse i Praksis, i alt væsentligt Skibsfartens Krav imødekomne, thi disse gaa selvfølgelig ikke videre end til Fjernelse af de Hindringer, Krydstoldvæsenet lægger for den frie Sejlads gennem vore Farvande. Hvor store Ofre, Staten saa vil bringe for at sikre Kysternes Bevogtning mod virkelige og indbildte Farer, er jo Skibsfarten som saadan uvedkommende.

Den her opnaaede Løsning fortjener da fra Skibsfartens Side fuld Paaskønnelse. Vore Redere vil med Glæde modtage en Ordning, der befrier deres Skibe for de betydelige Tab af Tid og dermed af Penge, som det nuværende System medfører, og Førerne af vore Damp- og Sejlskibe ville slippe for disse irriterende Stansninger og ville ikke længere behøve at nære en Uvillie, der med fuld Føje var rettet mod Krydstoldvæsenet som Institution, ikke mod dets Personale. Skibsfarten har da Grund til at rette en Tak til de Mænd, der i Rigsdagen i flere Aar have fremført dens Krav, til de, der nu have gennemført den ny Ordning, og til Finansministeren, der har overvundet gamle Kancelli-Betænkeligheder og med virkelig Liberalitet er gaaet med til denne Reform. Og samtidig bør Skibsfarten sende en venlig Tanke til de af dens Organisationer, der have vakt en Stemning for denne Reform, som visselig for kun faa Aar siden kun fandtes i meget ringe Grad.

Den danske Skonnert Brockenhuus-Schacks Sammenstød med en engelsk Bark.

Den 24. Februar forhandledes for High Court of Justice — Admiralty Division — en Sag, der af Rederen for den danske Skonnert Brockenhuus Schack var anlagt imod Rederen for Barken Loch Bredan i Anledning af et Sammenstød i den engelske Kanal, hvorved „Brockenhuus Schack" fik saa megen Skade, at den maatte forlades og senere sank.

„Brockenhuus Schack", der var 142 Tons og hjemmehørende i Svendborg, var paa Rejsen fra Frederikstad til Aberdovey med en Ladning Træ og befandt sig den 7. Januar om Aftenen i Nærheden af Start. Luften var klar, og det var frisk Kuling fra S. V. $^1/_2$ S. eller S. V. t. S.; Skonnerten gik skarpt bidevind for Styrbords Halse med en Fart af c. 3 Knob. Man fik da Øje paa en Sejlers grønne Lanterne i $1^1/_2$ til 2 Kvartmils Afstand og 2 à 3 Streger paa Bagbords Boug. Man vedblev at holde skarpt bidevind, og da det andet Skib kom nærmere, prajedes det; men i Stedet for at gaa af Vejen, kom det nærmere og ramte „Brockenhuus Schack" paa Bagbords Side, hvorved der opstod saa stor Skade, at Skibet maatte forlades. — Klagen gik ud paa, at Loch Bredan fejlagtig havde undladt at gaa af Vejen.

„Loch Bredan" var en Bark paa 950 Netto Tons, bestemt fra Rotterdam til Liverpool. Den befandt sig paa det omtalte Tidspunkt omtrent $8^1/_2$ Kvartmil V. t. S. $^1/_2$ S. for Start Point og sejlede skarpt bidevind for Bagbords Halse med en Fart af c. 7 Knob. Pludselig opdagedes en Sejlers røde Lanterne $2^1/_2$ Streg paa Styrbords Boug i 2 à 3 Skibslængders Afstand. Roret lagdes straks haardt Bagbord, og Agtersejlene kastedes los, men Skibet ramte dog „Brockenhuus Schack" paa Bagbords Side. Klagen fra „Loch Bredan"s Side gik ud paa. at „Brockenhuus Schack" for sent havde vist rødt Lys samt havde undladt at holde Kurs.

I Dommen udtales det, at det eneste Spørgsmaal, det kom an paa, var, om Brockenhuus Schack havde haft sin røde Lanterne brændende paa det omtalte Tidspunkt. Det var nemlig givet, hvorledes Skibenes Stilling havde været, og at det var Loch Bredan, der skulde gaa af Vejen, naar den saa det røde Lys. Men dette saas først i sidste Øjeblik, sagde man fra Loch Bredans Side, medens man fra Brockenhuus Schacks Side fremhævede, at man vidste og havde set, at det røde Lys brændte hele Tiden, medens det andet Skih nærmede sig. Her stod altsaa den ene Forklaring mod den anden, og det var derfor heldigt, at Sagens Dokumenter gav saa gode Oplysninger, at man deraf kunde se, hvilken Forklaring der var den rette. Der var den Mærkelighed, at i Loch Bredans Dagbog og de første Meddelelser om Ulykken fandtes der intet om, at det andet Skibs Lanterne ikke havde brændt, skønt dette dog var det eneste, Loch Bredan havde at holde sig til for at blive fri for Ansvar; det var først under Retssagen, at dette var kommet frem. Endvidere saas det af Dokumenterne, at det røde Lys, da det blev set af Udkigsmanden, er blevet meldt til Styrmanden to Gange, uden at denne tog noget Hensyn dertil. Dette viser en Forsømmelse i Navigeringen og forklarer, at Loch Bredan først for sent gjorde Manøvre for at undgaa Sammenstødet. Man kunde derefter ikke andet end holde sig til Brockenhuus Schacks Forklaring, og det maatte derefter fastslaas, at Skylden for Sammenstødet ene laa hos Loch Bredan.

Polititjenesten i danske Farvande.

Det tør siges at have vakt almindelig Tilfredshed her hjemme, at den danske Regering nu omsider med fast Haand vil værge vor Fiskerbefolkning mod de hensynsløse og stedse mere nærgaaende Indgreb i dens Rettigheder, som den stadig er udsat for fra fremmede Fiskeres Side. De nylig stedfundne Begivenheder ved Færøerne, hvor den danske Kanonbaad Guldborgsund, Kaptajn Jessen, har anholdt og foranlediget idømt Bøder et meget betydeligt Antal britiske Trawlere, der i lang Tid har drevet Fiskeri i vore Farvande deroppe og anrettet stor Skade paa Fiskebestanden, viser, at man nu ikke længere vil finde sig i disse Overgreb, men ved lovlige Midler vil værge de danske Fiskeres Rettigheder paa samme Maade, som man længe har gjort det, om end ikke i tilstrækkelig Grad, ved Island, i Nordsøen og Kattegat. Det skulde synes, at den offentlige Mening i de Lande, der ere interesserede i disse Fiskerier, ikke kunde være i Tvivl om, at den bør yde sin Sympati og Støtte til de enkelte Staters Bestræbelser for saaledes at holde god og lovlig Orden i egne Farvande og skaffe egne Undersaatters Rettigheder Respekt. Hvis man imidlertid af nogle Udtalelser i det bekendte tyske Søfartsblad Hansa tør slutte sig til Anskuelserne i tyske Søfartskredse, — der dog skulde have særlig gode Betingelser for at opfatte disse Forhold fornuftigt — saa staar det i saa Henseende ilde til. Bladets Udtalelser ere saa ondsindede og ophidsende, at det vilde være at gøre dem for megen Ære at oversætte dem paa Dansk; det vil, for at betegne deres Art, være tilstrækkeligt at nævne, at Bladet glæder sig over, at der muligvis snart vil frembyde sig Lejlighed for en anden Regering til eftertrykkeligt „at klapse de Danske over Fingrene", nemlig naar deres Inspektionsfartøjer fremdeles som hidtil chikanere de engelske Fiskere, som den ogsaa chikanerer de tyske.

Der er ikke Grund til yderligere at opholde sig ved disse Udtalelser, hvis onde Hensigt er tydelig nok, og hvis Uvederhæftighed alene indlyser deraf, at de af danske Autoriteter hidtil overfor fremmede Fiskere foretagne Skridt ikke i noget Tilfælde ere blevne desavuerede eller ere blevne mødte med Indsigelse fra den tyske Regerings Side — hvilken ikke vilde være udebleven, om de havde været uberettigede. Men for at fremhæve, at man i England ævner at se ædrueligt paa denne Sag, skønt det netop er engelske Fiskere, den danske Regerings Foranstaltninger sidst har ramt saa følelig, skulle vi gøre opmærksom paa, at det i Byen Grimsby — hvor saa store Fiskeriinteresser jo ere repræsenterede — udkommende Blad „The Eastern Morning News" i en indgaaende Artikel har beskæftiget sig med Forholdene ved Færøerne. Bladet beklager de Forsøg, der i denne Sag gøres paa at vildlede den offentlige Mening, og hævder, at for at forstaa den Anvendelse, et fremmed Land har gjort af sine Love, er det nødvendigt at kende dels disse Love, dels alle nærmere Omstændigheder. Det minder om, at det er uomtvistet, at Fiskerne havde overtraadt de danske Love, hvad de ledende Mænd i Fiskeribedriften i Hull og Grimsby have maattet indrømme. Hvis Loven er brudt paa Grund af Fiskernes Ukendskab til den, maa man have en vis Medfølelse for dem, der ere ifaldne Bøder, men det Spørgsmaal opstaar da, hvorfor en vigtig Forandring i den danske Lovgivning om Fiskeriet ved Færøerne ikke er gjort bekendt for de Fiskeridrivende, som den vedkommer. Men de her omhandlede vigtige Bestemmelser ere først kundgjorte i „London Gazette" d. 21. Februar, saa man synes at have ventet utilgiveligt længe med at offentliggøre den danske Lovs Indhold. I Stedet for at angribe de danske Autoriteter for at praktisere en Lov, der næppe er mere nærgaaende end den tilsvarende for Moray Firth, skulde man spørge, hvorfor den britiske Regering har holdt Fiskerirederne i Hull og Grimsby i Uvidenhed om Lovens Eksistens, indtil de havde lært den at kende gennem bitter Erfaring. Et Spørgsmaal af denne Art vilde maaske forekomme mindre heltemodigt end en Appel til den britiske Regering om at sende Kanonbaade til Færøerne, for at beskytte britiske Interesser, men det vilde absolut være mere hensigtsmæssigt, idet det vilde tilvejebringe værdifuld Oplysning om den forbavsende Sendrægtighed, med hvilken det britiske Gesandtskab i Kjøbenhavn har gjort vort Udenrigsministerium bekendt med de sidste Ændringer i Fiskerilovene.

Bladet giver derefter en Fremstilling af de vedkommende danske Fiskeribestemmelser, betegner dem som humane, og ironiserer sluttelig over de Bestræbelser, Parlamentsmedlemmet for Grimsby, Mr. Doughty, ved en Forespørgsel i Parlamentet til Regeringen har udfoldet for at britiske Kanonbaade skulde forhindre britiske Trawleres Anholdelse under Færøerne. Hvorfor vore Kanonbaade, udtales det, skulde hindre andre Regeringers Repræsentanter i at hævde lignende Love som de, der gælde i skotske Farvande, er ikke meget klart, og Mr. Goschen gav da ogsaa det forstandige Svar, at dersom vi stationerede Kanonbaade under Island og Færøerne, „vilde de ikke blive beordrede til at beskytte vore Fiskere mod de Bøder, de selv paadrage dem for Brud paa Lovene". Naar britiske Skippere dømmes af fremmede Domstole, maa man gaa ud fra, at de have brudt Loven, og der er intet, der berettiger til at antage, at de danske Myndigheder have sammensvoret sig om at forfølge uskyldige Grimsby-Folk.

En dansk Styrmand, der velvilligt har sendt os det paagældende Nummer af Grimsby-Bladet, tilskriver os, at den her refererede Artikel udtrykker den almindelige Opfattelse af Sagen i Grimsby og Hull. Det ses heraf, hvad i og for sig ikke er overraskende, at man i England har en mere civiliseret Opfattelse af Forhold som de her fremdragne, end den, der har fundet et saa smagløst Udtryk i det tyske Søfartsblad.

Signalstationerne.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! De bedes godhedsfuldt optage følgende i Deres meget ærede Blad:

I „Dansk Søfartstidende" for 23. Februar er indsendt et temmelig meningsløst Spørgsmaal til Redaktionen om Signalstationerne, hvilket denne meget passende har besvaret; men samme Stykke indeholder en Sigtelse imod Stationen her, som jeg ikke kan lade være uimodsagt. Vedkommende Tilfælde erindres heldigvis meget godt (om end Skibsføreren ikke har opgivet Skibets Navn), thi der var særegne Omstændigheder forbundne med hans Signalering, der ikke let kunne glemmes.

Vedkommende Skib laa godt $^3/_4$ Mil fra Stationen mellem Allinge og Fiskerlejet Tein, med stormende vestlig Kuling, og holdt gaaende med smaa Slag under Landet, da den Vagthavende paa Signalstationen kom over til min Bolig for at varsko om, at et Fartøj havde Signaler, men det var umuligt at læse dem af, da de viste ret fra Stationen i Vindøjet. Jeg gik da over for at se, om det var muligt for mig at aflæse dem, men da det ikke kunde lade sig gøre, gik jeg over i min Bolig og ringede i Telefonen ned til Telegrafstationen i Allinge, om Fuldmægtigen, (der interesserer sig meget for Signalering) ikke vilde gøre mig den Tjeneste at opgive mig Signalerne; dette gjorde han da, og jeg hejste min Svarstander, men Signalerne blev Skibet ved at gaa med længe efter, saa Skibsføreren maa vel heller ikke have kunnet se min Svarstander, da den viste ret fra Stationen, om ogsaa han havde taget Briller paa; og han havde dog kun at observere, at der vistes noget paa Toppen af Signalstangen, hvorimod vi skulde skelne de forskellige Kulører i Flagene. Skibet blev rapporteret, og det ses heraf, at der blev gjort mere for ham, end med Billighed kunde forlanges; senere fik jeg pr. Telefon at vide, at Skibsføreren havde sendt Bud i Land for at faa Skibet rapporteret. Hvorfor i Alverden at Føreren ikke gik langs Landet henimod Hammerodde Fyr, fatter jeg ikke; hans Signaler vilde da have vist sig mere i en Vinkel mod Stationen, han havde undgaaet at slide for meget paa Signalflagene i disse daarlige Tider og sparet en Del Blæk ved samme Lejlighed. At det kunde lade sig gøre, var der jo ikke noget til Hinder for, da Vinden var af Landet.

Hvad det andet Tilfælde angaar, hvor han ligeledes har maattet slide saa meget paa sine Flage, da er hans Klage lige saa ubegrundet, thi han kunde ganske roligt ladet være at hejse sine Flage ved Hasle, $1^1/_2$ Mil her fra, indtil han havde passeret N. V. Pynten af Hammeren, da Skibe under Vestlandet slet ikke kunne ses fra Signalstationen. Han har hele Tiden antaget Sirenehuset for Signalstationen, hvilket ofte sker og har foraarsaget ubeføjede Klager mod Stationen. At dette er uheldigt, skal villigt indrømmes; men derfor er der ogsaa gennem Ministeriet paa dette Aars Finanslov foreslaaet, at Signalstationen bygges oven paa det gamle Sirenehus, saaledes at der haves fri Udsigt langs Vestlandet og paa Østkysten over Langebjerg.

Saa snart Skibet var passeret N. V. Pynten, blev han observeret, og da der var efterset, at Signalerne stemmede i Bogen med hvad Skibet viste sig at være, (thi der hejses ofte forkerte Signaler), blev Svarstanderen vist; om han kom med paa Middagstelegrammet til Børsen kan jeg jo ikke sige, da jeg ikke véd Skibets Navn.

Med en Tak for Optagelsen tegner

Ærbødigst

H. G. Beldring,

Fyrmester ved Hammeren Fyr.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet har for saa vidt fulgt med Tiden som det uomtvisteligt lider af Øjeblikkets mondaine Sygdom, nemlig „Influenza". Diagnosen er selv for Lægmænd let at stille: Slaphed i alle Lemmer, daarlig Appetit, enkelte stærke Smerter, parret med en regulær hæftig Forkølelse, mere eller mindre udbredt over det hele. Det piskregner over Danmark som om alle Taarekirtler vare aabnede paa en Gang. Østersøen ligger til Sengs med Is paa Hovedet oppe i Botten, men med varme Omslag hen over Danmark og Tyskland, den ligger stille hen. Sygdommen har sit faste Tag i Patienten og man har anordnet Ro. Den vil saa sandt næppe heller blive afbrudt af nogen Revolution i Eksporten eller Importen, i hvert Fald ikke i den nærmeste Fremtid; Ro er Ordet, der saa nøje knytter sig til vort Marked indenfor Skagen, men desværre har vi i Handelsverdenen ikke Lov til at vandre efter de medicinske Forskrifter. Ro over Østersøen betyder for os ikke Vejen til Helbredelse, men netop det modsatte. Østersøen tegner gennemgaaende daarligt for den kommende Saison. Eksporten fra Rusland synes at ville blive endog mindre end sidste Aar og Træmarkedet har endnu ikke givet fyldestgørende Beviser for sin Levedygtighed; det gaar smaat med Befragtningen baade til U. K. Cont. og til vore Nabopladser eller til Danmark, men vi maa ikke derfor opgive Haabet, og vi ville efter at have bebudet en lang Rekonvalesens haabe paa nyt Liv, naar der fra Kronstadts Fæstning forkyndes „aabent Vand", naar alle de smaa Kanaler, der forgrener sig rundt om Østersøens Tusinde Indskæringer paany føler Bevægelse i Vandskorpen, naar man lægger ud paany med Skuden, da er der endnu Tid til at vinde Slaget — inside the Scaw. Meget kan ændre sig netop nu, hvor Planerne lægges for en lang Saison.

Vort Billede for den enkelte Branche kan godt overføres til hele Verdensmarkedet; vi finde derfor ikke Anledning til at publicere Pulsens Højde, Feberens Forløb etc.; enkelte Noteringer fra de forskellige Lejre vil give det samme Resultat.

I Kulmarkedet noteres fra Cardiff til Kjøbenhavn 7/, Stettin 6/3, Stockholm 6/6. Til Middelhavet gaar Forretningen stadig livlig og Raterne holde sig endnu. Genua giver 9/3, Civita Vecchia 9/6, Neapel 9/6, Venedig 10/6. Konstantinopel 9/3, Donau 10/9, Alexandria 9/6. Fra Østkysten ere Raterne uforandrede. Firth of Forth Kjøbenhavn giver 5/ for større Baade, andre Pladser i Forhold, til Kronstadt noteres nu 6/, hvilket er et Avancement paa 9 Pence i Løbet af kort Tid. Grunden hertil maa netop søges i den Formodning, vi udtalte ovenfor, at Eksporten bliver slet for den kommende Saison.

Amerika er uforandret som for 8 Dage siden. Northern Range giver 3/ C. f. O. og Golfhavnene 13/ Nett Charter; nogen yderligere Notering vil være overflødig. Vi kunne kun henvise til sidste Artikel. Det samme gælder Sortehavet, der vedbliver med at være slet og det med en Iver, som om det var betalt for det; meget faa Forretninger have fundet Sted til kendte lave Rater. Odessa L. H. A. R. 8/.

Udfragterne til Østen ere lavere. Cardiff Bombay giver 11/6, hvorimod Forretningen paa River Plate er god med en betydelig Omsætning, San Lorenzo Basis er 22/ à 22/6.

Vort hjemlige Marked er mat, hvilket navnlig skyldes den milde Vinter. Her betales for Øjeblikket kun 12 Øre til Stege, Stubbekjøbing, Præstø for Majs, og for Guano 14 Øre til Odense, 12 Øre til Rudkjøbing og 13 Øre til Nysted. En enkelt Last Sortehavsbyg er gjort til Vejle til 20 Øre. Af Bomuldsfrøkager er betalt 15 Øre til Nysted. Flere mindre Laster Majs ere gjorte til Sydsverrig til 14 à 15 Øre pr. 100 Pund. Til Stolpemünde og Rügenwalde er betalt 20 Pf. af Byg og Majs. Til Sølvesborg 20 Øre pr. 100 Pd. Majs. Bomuldsfrøkager til Svaneke eller Nexø giver 22 Øre pr. 100 Pd. og Majs til samme Pladser 19 Øre. Til Eckernførde Augustenborg Cappeln er der sluttet ca. 10 Skibe til 20 Pf. af Byg, og til Slesvig By inklusive er betalt 25 Pf., ligeledes 25 Pf. til Haderslev.

Personalia.

Kommandør Carl Otto Emil Normann er afgaaet ved Døden, 60 Aar gammel. Den Afdøde blev Officer i Marinen i 1861 og deltog ombord i „Rolf Krake" i Krigen 1864. Senere førte han Briggen „Elna", der sejlede paa Ivigtut; han viste sig her som en dygtig, praktisk Sømand. Han deltog derefter i forskellige Orlogstogter, indtil han i 1886 overtog en Direktørstilling i Det forenede Dampskibsselskab; i 1892 blev han eneste administrerende Direktør. I 1896 trak han sig tilbage, da hans Helbred var bleven stærkt svækket.

Som Det forenede Dampskibsselskabs Direktør var Kommandør Normann kendt i vide Kredse i den danske Handelsmarine og navnlig selvfølgelig blandt de mange, der ere knyttede til det store Selskab. Han medbragte til denne Stilling flere gode Betingelser, saaledes en betydelig Flid og en levende Følelse af Stillingens Ansvar. Men hans hele Uddannelse og Fortid pegede jo ikke mod en Stilling af denne Art, og det tør vel siges, at han ikke i Længden magtede den. Ene at lede et saa stort Dampskibsselskab kræver en Kombination af merkantile, nautisk-tekniske og administrative Egenskaber, der sjældent vil findes forenede i én Person. At Normann ikke formaaede at løse denne Opgave, er ikke mærkeligt. Det tjener ham til Ære, at han med sjælden Pligtopfyldelse arbejdede for de Opgaver, den paalagde ham, og at han lagde al sin Kraft og Ævne i det omfattende Arbejde, han udførte for Selskabet, der under hans Ledelse udvidedes betydeligt. Af sine Underordnede var Kommandør Normann meget afholdt, og han vil af dem mindes med ublandet venlige Følelser.

Dødsfald. Kaptajn M. H. Markussen, Fører af Dampskibet Rut, der sejler i Ruten Svendborg—Rudkjøbing—Marstal, er afgaaet ved Døden.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet Tiber, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Det forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn, er foretaget officiel Prøvetur i Sundet, der overværedes af Selskabets Repræsentanter og i enhver Henseende forløb til disses Tilfredshed. Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse „special Survey", er 228′ 6″ langt i Hoveddækket, 33′ 9″ bredt og 15′ 11″ dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation.

Sleipner, Sk. af Dragør, er af Kapt. Krabbe solgt til Sverrig.

Fra Koefods Værft i Faxe Ladeplads er en ny Skonnert løbet af Stablen. Den maaler 37_{49} R. T.; bestyrende Reder bliver P. Jul. Sandersen i Allinge.

Sirius, Skbg. af Marstal, 148 R. T., er solgt til Sverrig.

De danske Sukkerfabrikker har bestilt to nye Dampere, hver paa 300 Tons d. w., hos Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft, bestemte til Transport af Sukker fra Provinserne.

Fra Hr. N. Jensens Værft i Marstal er solgt et nybygget Skib til Skibsfører Bautrup, Ommel.

Fra Hr. Jens Rasmussens Værft i Marstal er solgt et nybygget Skib til Skibsfører Fisker, Svendborg.

Enigheden, Gl. af Ommel, er af Hr. M. C. I. Boye solgt til Sverrig for 3,100 Kr.

Dampskibsselskabet Hobro har til Fart paa Hobro Fjord anskaffet en ny Damper, Maagen.

Gennem d'Hrr. Hecksher & Søn her i Byen er ved Auktion paa Børsen hollandsk Jærnskruedampskib Barendrecht, der i December strandede paa Lolland, c. 895 Netto Reg.-Tons., bygget i 1877, solgt til Købmand C. A. Banch, Helsingborg, for 47,000 Kr.

Gertrud, Dampskib af Stettin, er afleveret fra Flensborg Skibsværft. Dets Dimensioner ere: 208' × 29' × 14' 1", og det er bestemt til Fragt- og Passagerfart. Prøveturen forløb særdeles heldigt.

Ugens Havarier.

Caledonia, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Delaware River i Isen været i Kollision med det belgiske Dpsk. Waesland. Caledonia har faaet nogen Skade.

Fortuna, Jagt af Frederikshavn, er i Storm d. 2. ds. kæntret udfor Sæby og er sunket. Besætningen er reddet og landsat i Sæby.

Kjerteminde, Dpsk. af Hobro, har Natten til d. 1. ds. været paa Grund ved Æbeløen. Skibet lossede sin Ladning i Fredericia og reparerer i Vejle.

Fuglen, 3/m. Skonnert af Marstal, kom d. 6. ds. paa Grund ved Ellekilde. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Helsingør.

Kirstine, Skonnert af Marstal, strandede d. 6. ds. ved Aalsgaarde. Skibet, der var paa Rejsen fra Mariager til Kjøbenhavn med Cement, blev forladt af Besætningen.

Nautik, Dpsk. af Esbjærg, har for Indgaaende paa Themsen fra Valencia med en Ladning Frugt været i Kollision med Skonnerten Alexandra af Aberdeen, der laa for Anker. Nautik fik nogen Skade paa Broen, Alexandra mistede Bougspryd og nogen Skanseklædning.

Ane Jenssine, Barkskib af Fanø, er d. 6. ds. ankommet til Liverpool fra Bahia med ovenbords Skade.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Kbhvn. 26. Febr., best. til Boston. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Kbhvn. 3. Marts, best. til Reval. — Antwerpen, Holm, dokker i Helsingør, bestemt til Newcastle. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Philadelphia 25. Febr., best. til Galveston. — Arno, Strubberg, afgik fra Kbhvn. 7. Marts, bestemt til Newcastle. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Gibraltar 7. Marts, bestemt til Cadiz. — Dagmar, Borries, ankom til Dundee 4. Marts, bestemt til Methil. — Douro, Ørum, ankom til Kbhvn. 1. Marts, best. til sands. Newcastle. — Florida, Koch, ankom til New Orleans 27. Febr., bestemt til Aarhus. — Georgios I, Kihl, ankom til Kbhvn. 23. Febr., bestemt til Reval. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 4. Marts, bestemt til Christianssand. — I. C. Jacobsen, Norden, pass. Gibraltar 4. Marts, bestemt til Genua. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 24. Febr., best. til New York. — Kentucky, Caroc, afgik fra Newport News 24. Febr., best. til Aarhus. — Kiew, Erichsen, pass. N.—Østersøkanalen 6. Marts, best. til Bordeaux. — Kursk, Staal, dokker i Helsingør, bestemt til Frederiksstad. — Leopold II, Kruse, afgik fra New York 25. Febr., bestemt til Christiania. — Louisiana, Jensen, ankom til New Orleans 1. Marts, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Hansen, afgik fra Kbhvn. 15. Febr., best. til Boston. — Nicolai II., Michelsen, ankom til Kbhvn. 25. Febr., bestemt til Danzig. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 7. Marts, bestemt til Christiania. — O. B. Suhr, Lissner, dokker. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 27. Febr., best. til Rotterdam. — Tejo, Borries, ankom til Oporto 5. Marts, bestemt til Lissabon. — Thingvalla, Laub, afgik fra Kbhvn. 8. Marts, bestemt til Christiania. — Tiber, Bech, ankom til Newcastle 7. Marts, bestemt til Genua. — Tomsk, Andersen, ankom til Reval 23. Febr., best. til Riga. — Xenia, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 22. Febr., best. til New York.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Kbhvn. 3. Marts, bestemt til Stettin. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 21. Febr. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 4. Marts, best. til Hull. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kønigsberg 5. Marts, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Kbhvn. 5. Marts, bestemt til Christiania. — Constantin, Bloch, ankom til Kbhvn. 3. Marts, bestemt til Libau. — Frederik, Brabrand, ankom til Pillau 1. Marts, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingvardsen, afgik fra Antwerpen 5. Marts, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 6. Marts, bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 5. Marts, bestemt til Leith. — Louise, Gøtsche, ankom til Hull 1. Marts, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, afgik fra Libau 5. Marts, bestemt til London. — Moskov, Petersen, ankom til Kbhvn. 2. Marts, bestemt til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 3. Marts, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ankom til London 5. Marts, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra London 4. Marts, bestemt til Hull. — Pregel, Ørsted, ankom til Kbhvn. 7. Marts, bestemt til Ghent. — — Thyra, Ryder, ankom til Leith 5. Marts, bestemt til Island. — Valdemar, Koefod, ankom til Libau 5. Marts, bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Manchester 3. Marts, best. til Liverpool. — Vesta, Corfitzon, ankom til Hamburg 7. Marts, bestemt til Kbhvn. — Maja, Blom, ankom til Kbhvn. 3. Marts, bestemt til Hamburg. — Ella, Lunge, ankom til Kbhvn. 6. Marts, bestemt til Danzig. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Kbhvn. 5. Marts, bestemt til Vestnorge.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 9. Marts, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 7. Marts, best. til Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 8. Marts, best. til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nakskov 8. Marts, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, Wiberg, afgik fra Odense 9. Marts, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, Ankersen, afg. fra Odense 8. Marts, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Bay, afgik fra Newcastle 7. Marts, bestemt til Nyborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 7. Marts, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Newcastle 4. Marts, bestemt til Libau. — Frode, Wrisberg, afgik fra Genoa 25. Febr., ank. til Huelva 2. Marts. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Neufahrwasser 19. Febr., bestemt til New York. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Genoa 3. Marts, bestemt til Ergasteria. — Knud, Mancke, afgik fra London 2. Marts, ankom til Sunderland 3. Marts. — Svend, Petersen, afg. fra Kbhvn. 5. Marts, ankom til Libau 7. Marts. — Erik, Tofte, afgik fra Lübeck 2. Marts, bestemt til Methil. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 25. Febr., ankom til Libau 2. Marts. — Danmark, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 7. Marts, bestemt til Blyth. — Ragnar, Risøe, afgik fra Baltimore 4. Febr., ankom til Bergen 27. Febr. — Volmer, Riber, pass. Algier 2. Marts. — Dan, Hansen, afgik fra Dunkirk 3. Marts, ankom til Blyth 4. Marts. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 1. Marts, bestemt til Ghent. — Harald, Holst, afgik fra Neapel 1. Marts, ankom til Trapani 2. Marts. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Blyth 25. Febr., best. til Konstantinopel.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Berg, Thorsøe, ankom til Neapel 6. Marts. — A. Schukoff, Stoltenberg, afgik fra Newcastle 1. Marts, best. til Venedig. — P. Andrejeff, Johnsen, ankom til Aalborg 5. Marts. — Russ, Jensen, afgik fra Alexandria 4. Marts. — W. Sawin, Jørgensen, afg. fra Christiania 4. Marts, bestemt til Methil.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Oporto 5. Marts. — Kamma, Risøe, afgik fra Swansea 4. Marts. — Helga, Lagesen, ankom til Rotterdam 7. Marts. — Martha, Jørgensen, ankom til Huelva 1. Marts. — Elna, Møller, ankom til Swansea 28. Febr. — Therese, Knudsen, afgik fra Huelva 4. Marts.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afgik fra New York 3. Marts, bestemt til Kbhvn.. — Ekliptika, Klaaborg, afgik

fra Granton 21. Feb., best. til New York. — Venus, Lund, ankom til Kings Lynn 3. Marts. — Sirius, Bay Schmidt, afgik fra Bordeaux 21. Febr., bestemt til Monte Video. — Urania, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 2. Marts, best. til Grangemouth. — Saturn, Koch, afgik fra Cardiff 2. Marts, bestemt til Dakar, Afrika. — Pallas, Degn, ankom til Dunston 5. Marts.

Nordsøen. Wineland, Petersen, ankom til New York 28. Febr. — Nordland, Hemmingsen, ankom til Grangemouth 6. Marts. — Finland, Schmidt, ankom til Galveston 6. Marts. — Holland, Jørgensen, afgik fra Christianssand 4. Marts, bestemt til Ostende. — England, Andresen, ankom til Kjøge 6. Febr. — Rusland, Møller, ankom til Stettin 6. Marts. — Tyskland, Høgstedt, afgik fra Rotterdam 6. Marts, bestemt til Bremen — Skotland, Branth, ankom til Libau 4. Marts

Vesterhavet. Nancy, Meinertz, ankom til Newcastle 5. Marts — Nora, Degn, afgik fra Riga 3. Marts, bestemt til Montrose. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Grimsby 6. Marts, best. til Aarhus. — Nerma, Schmidt, ankom til Frederikshavn 7. Marts. — Nordsøen, Jessen, ank. til Antwerpen 2. Marts.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Esbjerg 1. Marts, best. til Boness. — Rita, Larsen, afg. fra Tuborg 3. Marts, ankom til Skien 5. Marts. — Patria, Andersen, afgik fra Odessa 28. Febr., bestemt til Lissabon.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Theodosia 5. Marts, bestemt til Gibraltar f. O. — Frisia, Skov, afg. fra Alexandria 1. Marts, bestemt til Neapel. — Gallia, Nielsen, ankom til Helsingør 3. Marts. — Caledonia, Fisker, afgik fra Philadelphia 3. Malts, bestemt til Moss.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Salonica 3. Marts, bestemt til Fleetwood. — Fyen, Hansen, ankom til Konstantinopel 4. Marts. — Hafnia, Lund, afgik fra Sunderland 2. Marts, ank. til Kbhvn. 5. Marts. — Russia, Rasmussen, afgik fra Blyth 1. Marts, ankom til Lübeck 5. Marts. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Ergasteria 1. Marts.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afg. fra Genua 3. Marts, bestemt til New Orleans, — Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Savannah 17. Febr., best. til Bremen. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Philadelphia 10. Febr., bestemt til Ipswich. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Savona 2. Marts, bestemt til Sevilla. — Uranienborg, Dømel, afgik fra Pernambuco 25. Febr., bestemt til Antwerpen. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Newcastle 3. Marts, bestemt til Barcelona. — Fredensborg, Andersen, ankom til Huelva 25. Febr. — Amalienborg, Clausen, ankom til Kbhvn. 7. Marts. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Blyth 2. Marts, best til Kbhvn. — Christiansborg, Petersen, afg. fra Malmø 4. Marts, bestemt til Riga.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann afgik fra Newport 1. Marts, best. til Rio. — Skodsborg, Lund, afgik fra Rosario 4. Marts, bestemt til Las Palmas. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Livorno 2. Marts, bestemt til Sevilla. — Jægersborg, Jensen, afgik fra South Shields 4. Marts, bestemt til Kbhvn. — Guldborg, Jensen, ankom til Swansea 3. Marts. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Las Palmas 6. Marts, best. til Gloucester.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Newcastle 5. Marts. — Agnete, Jensen, ankom til Libau 1. Marts. — Hermia, Sørensen, afgik fra Blyth 1. Marts, ankom til Libau 6. Marts. — Alice, Schultz, afgik fra Grangemouth 7. Marts, bestemt til Kbhvn. — Sjælland, Madsen, afg. fra Libau 5. Marts, bestemt til London. — Bornholm, Petersen, afg. fra Methil 2. Marts, ankom til Korsør 5. Marts. — Ajax, Brorsen, afgik fra Burntisland 1. Marts, ankom til Grangemouth 6. Marts. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Trondhjem 6. Marts. — Nauta, Steen, afgik fra Masnedsund 2. Marts, bestemt til Grangemouth. — Rønne, Hintze, ank. til Svendborg 6. Marts. — Kjøbenhavn, Thomsen, afg. fra Burntisland 4. Febr., bestemt til Randers.

Danmark. Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Libau 2. Marts. — Absalon, Reese, afgik fra Libau 3. Marts, best. til Dunkirk. — Ansgar, Larsen, ank. til Aarhus 1. Marts. — J. N. Madvig, Olsen, ank. til Gand 6. Marts. — Hamlet, Sommer, ankom til Blyth 5. Marts. — Helge, Olsen, ankom til Newcastle 6. Marts.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Buenos Aires 4. Marts. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Buenos Aires 3. Marts. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Messina 2. Marts.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Las Palmas 2. Marts, bestemt til La Plata.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Alexandria 4. Marts, bestemt til Gibraltar f. O.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Aarhus 7. Marts, best. til Riga. — Clara, Petersen, ank. til Helsingborg 5. Marts.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 1. Marts til Kallundborg.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Anna, Nielsen, ankom til Liverpool 28. Febr. fra Laguna via Queenstown. — Copley, Struckmann, ankom til Antwerpen 1. Marts fra Vestkysten. — Vega, Pedersen, ankom til Bremerhaven 3. Marts fra Corinto via Falmouth. — Puck, Clausen, ankom til Liverpool 3. Marts fra Rio Janeiro, skal losse i Ellesmere. — Røhl, Callesen, ankom til Buenos Aires 4. Febr. fra Santos.

Svendborg. Grønsund, Mikkelsen, ankom til Cherbourg 27. Febr. — Fortuna, Christiansen, ankom til Frederikshald 27. Febr. — Neptunus, Jensen, ankom til Drøbak 28. Febr. — Urda, Nielsen, ankom til Drøbak 28. — Skjold, Larsen, ankom til Kbhvn. 28. Febr. — Pomona, Nielsen, ankom til Christiania 2. Marts. — Brage, Petersen, ankom til Boness 2. Marts.

Ærø. Ellen, Lauritzen, ankom 1. Marts til Passages. — Salvador, Fabricius, ankom 28. Febr. til Arendal. — Norden, Rasmussen, ankom 4. Marts til Nieuport. — Hjalmar, Rosenberg, ankom 4. Marts til Langesund. — Freden, Eriksen, ankom 3. Marts til St. Nazaire. — Sylfid, Kromann, ankom 2. Marts til St. Pierre (Martinique.) — Kvik, Olsen, ankom 3. Marts til Skjelskør. — Dronning Louise, Petersen, ankom 6. Marts til Fowey.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Tyskland. Memel. Ved *Memel* er det røde faste Fiskerfyr tæt ved *Memel* Fyr forhøjet. Flammens Højde: 27 Fod.

Greifswalder Bodden. Ruden Ø. I *Greifswalder Bodden* Ø.-lige Indløb, Ø. for *Ruden*, er Spirtønden med Ballon, som ligger paa Yderreden, nu graa.

Neustadt Bugt. Dahmeshöft SØ. Damperen *„Adolf Andersen"* er med et Dybgaaende af 15½ Fod stødt paa et Vrag eller en Sten 1 Kml. SØ. t. Ø. fra *Dahmeshöft*.

Kieler Fjord—Ekernførde Fjord. I Foraaret 1899 afmærkes Farvandet mellem *Kieler Fjord* og *Ekernførde Fjord* saaledes:

Langs Grunden uden for *Bülk* udlægges:

En rød Spirtønde *„Bülk A"* med hvid Fløj. 54° 28′ 10″ N. Br. 10° 14′ 15″ Ø. Lgd.

En rød Spirtønde *„Bülk B"* med hvid Ballon. 54° 29′ 57″ N. Br. 10° 11′ 29″ Ø. Lgd.

En rød Spirtønde *„Bülk C"* med to hvide Fløje. 54° 29′ 57″ N. Br. 10° 8′ 17″ Ø. Lgd.

Langs *Stollergrund* udlægges:

En sort Spidstønde *„Stollergrund 1"*. 54° 30′ 23″ N. Br. 10° 13′ 45″ Ø. Lgd.

En sort Spidstønde *„Stollergrund 2"*. 54° 30′ 15″ N. Br. 10° 11′ 0″ Ø. Lgd.

Stollergrund Ø.-lige Tønde flyttes c. 4 Kbl. S. hen. 54° 30′ 16″ N. Br. 10° 15′ 24″ Ø. Lgd.

Stollergrund S.-lige Tønde flyttes til Grundens S.-Spids. 54° 30′ 0″ N. Br. 10° 9′ 26″ Ø. Lgd.

Tønden i *Stollergrund Rende* inddrages.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Kristianiafjord. I 1899 tændes i *Kristianiafjord* følgende Fyrlamper:

Østnæstangen, Hurum. 59° 31′ 10″ N. Br. 10° 31′ 15″ Ø. Lgd.

Stenbråten, Drammensfjord. 59° 40′ 55″ N. Br. 10° 22′ 20″ Ø. Lgd.

Krukepynten, Sandøsundsleden. 59° 4′ 40″ N. Br. 10° 27″ 40″ Ø. Lgd.

Sandvikberget, Sandøsundsleden. 59° 5′ 15″ N. Br. 10° 27′ 30″ Ø. Lgd.

Disse sidste to blive Ledefyr i Indløbet til *Sandøsund*.

Kongsholmen, Sandøsundsleden. 59° 7′ 15″ N. Br. 10° 27′ 40″ Ø. Lgd.

Skagerrak. I 1899 tændes ved *Norges* Kyst følgende Fyrlamper:

Danholmen, Tonerleden. 58° 56′ 25″ N. Br. 9° 38′ 45″ Ø. Lgd.

Kinn, Kristianssand. 58° 5′ 45″ N. Br. 8° 2′ 30″ Ø. Lgd.

Lagmandsholmen. 58° 8′ 20″ N. Br. 7° 59′ 45″ Ø. Lgd.

Odderøen. *Odderøen* hvide, faste Fyr skal forandres til et hurtigblinkende Fyr. 58° 7′ 50″ N. Br. 8° 0′ 30″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 11te Februar. 52° 19′ N. Br. 3° 24′ Ø. Lgd. Vraget af en Kut.

Tyskland. Elben. Vragfyrskibet, der laa ovenfor Vraget af *„Athabasca"*, er permanent inddraget. S.-Grænsen af Far-

vandet er nu afmærket med en rød Tønde med Kost, om Sommeren med den røde Stumptønde S., der ligger i 14 Fod Vand. 53° 52′,6 N. Br. 9° 55′,3 Ø. Lgd.

Jade. I *Jade* ere Lystønderne Nr. 3 og Nr. 13 atter udlagte og Vintersømærkerne inddragne.

Holland. Schelde. Noorddijk Polder. Paa *Noorddijk Polder* tæt ved *Walsoorden* ere følgende hvide, faste Ledefyr tændte:

Bagfyret paa Dæmningen paa Havnens V.-Side. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Gul, 25 Fod høj Fyrpæl. 51° 22′ 58″ N. Br. 4° 2′ 1″ Ø. Lgd.

Forfyret paa Dæmningen paa Havnens S.-Side. Flammens Højde: 13 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Gul, 13 Fod høj Fyrpæl, der staar 260 Alen N. 72° V. fra Bagfyret.

Holdte overet lede Fyrene i Løbet til *Walsoorden.*

Magere Merrie, Walsoorden og Groenendijk (Hontenisse). *Magere Merrie* faste Fyr viser nu rødt Lys ned ad Floden over Grunden *Ossenisse* til N. 18° V., hvidt Lys til tæt ved Stumptønde Nr. 18, grønt Lys til c. 500 Alen S. for Stumptønde Nr. 18, og hvidt Lys op ad Floden. 51° 23′ 54″ N. Br. 4° 1′ 23″ Ø. Lgd.

Walsoorden lave, faste Fyr paa Yderhøften, 250 Alen inden for Hovedet, viser hvidt Lys fra N. 78° Ø. til c. 320 Alen V. for Stumptønde Nr. 21, rødt Lys til 160 Alen Ø. for Spidstønde Nr. 18, og hvidt Lys til S. 8° V. 51° 23′ 37″ N. Br. 4° 1′ 57″ Ø. Lgd.

Walsoorden hvide og grønne, faste Fyr, paa Yderhøften 120 Alen inden for Hovedet, viser nu hvidt, fast Lys.

Groenendijk lave, faste Fyr. paa Dæmningen Ø. for Byen, viser rødt Lys ned ad Floden til 240 Alen uden om Yderhøften, hvidt Lys til tæt ved Stumptønde Nr. 20, grønt Lys til tæt ved Stumptønde Nr. 21 a, hvidt Lys til langs Spidstønde Nr. 19 og c. 320 Alen N. for Baaken med afkortet Kegle *Valkenisse*, og rødt Lys over *Valkenisse* S.-Side. 51° 22′ 24″ N. Br. 4° 2′ 36″ Ø. Lgd.

England. Fyrskibet „Kentish Knock" SØ. Et Vrag ligger sunket c. 5 Kml. S. 38° Ø. fra Fyrskibet *„Kentish Knock"*. En Mast er et Par Fod over Vandet. 51° 35′ N. Br. 1° 45′ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Swansea Bay. Port Talbot. Ved Indløbet til *Port Talbot* er midlertidig udlagt en rød Fortøjtønde, fra den S.-lige Bølgebryders Hoved i S. 11° V. 1/16 Kml. og fra *Morfa Mawr* i N. 81° V. 51° 33′ 15″ N. Br. 3° 49′ 10″ V. Lgd.

Om kort Tid udlægges en rød Klokketønde med hvidt Bur, 1 Kml. S. 49° V. fra den S.-lige Bølgebryders Hoved.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Iroise. Den 5te Februar. Et stort Vragstykke med en 8 Fod høj Stang, hvorpaa en Lanterne havde været anbragt. 48° 11′ N. Br. 5° 10′ V. Lgd.

Portugal S.-Kyst. Faro e Olhao. Paa Grund af Barrens Foranderlighed ved *Faro e Olhao* fraraades det Skibsførere at staa ind uden Lods.

Villa Nova de Portimao. Da Løbet over Barren ved *Villa Nova de Portimao* har forandret sig, fraraades det Skibsførere at staa ind uden Lods.

Ascension. Georgetown. Paa Yderenden af Havnehovedet ved *Georgetown, Clarence Bay,* vises nu følgende Fyr:

Et rødt, fast Fyr, naar Skib søger Ankerpladsen.

Et grønt, fast Fyr, naar det er umuligt for Besætningen paa de til Ankers liggende Skibe at lande.

Beliggenhed: 7° 56′ S. Br. 14° 25′ V. Lgd.

Newfoundland. St. Johns Bay. Cape Spear. Taagesignalet paa *Cape Spear* gives midlertidig kun med den N.-lige Sirene, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 10 Sekunders Varighed.

New Scotland. Liverpool Bay. Brooklyn. *Brooklyn* Mole er ødelagt. Fyret er flyttet indad og staar nu c. 50 Alen fra Molens Inderende. Molehovedet er afmærket med en rød Stumptønde.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Vraget af Skonnerten *„Fannie Flint"*. der ligger sunket i 4½ Fv. Vand i *Nantucket Sound,* er afmærket med en sort Lystønde, der viser hvidt Fyr med En-Formørkelse. Lys 14 S. Mørke 2 S. Den ligger fra *Pollack Rip Shoal* Baake i S. 7° Ø. og fra *Monomoy Point* Fyr i S. 67° Ø. 41° 31′ 40″ N. Br. 69° 56′ 10″ V. Lgd.

Fyrskibet *„Handkerchief"* Nr. 4 er igen udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 9 inddraget.

Rhode Island. Sakonnet Point. Sapowett Point. Den røde Spirtønde Nr. 8, ud for *Sapowet Point,* er flyttet c. 3/4 Kml. S. hen og ligger nu i 12 Fod Vand, Middel-Lavvande, fra *Gould Island* Ø.-Side i S. 3° Ø., og fra *Corey's* Værft i N. 34° V.

New York. New York Upper Bay. Gowanus Flats. Klokketønden, som til Forsøg var udlagt tæt ved Klokketønden paa SV.-Enden af *Gowanus Flats,* er inddragen.

Romer Shoal. Paa *Romer Shoal* Fyrtaarn. ved *Swash Channel* NØ.-Side, gives nu Taagesignal med Klokke, hvorpaa hver 30 Sekunder slaas Et-Slag. 40° 31′ N. Br. 74° 1′ V. Lgd.

Maryland. Chesapeake Bay. Cedar Point SØ. En rød og sort vandret stribet Spidstønde er i 7½ Fv. Vand udlagt tæt N. for et Vrag c. 2 Kml. SØ. for *Cedar Point,* fra *Cedrv Point* Fyr i S. 52° Ø. og fra *Cove Point* Fyr i S. 19° Ø.

Virginia. Norfolk. To Jærnvogne ere sunkne i det gravede Løb til *Norfolk,* omtrent tværs ud for den røde Tønde Nr. 14.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Cattaro Bugt. I *Cattaro Bugt* er en Sømineøvelsesplads begrænset mod S. af en Linie Pynt *d'Ostro—Rondoni* Klippe, mod NV. af en Linie Castel *Nuovo—Njivice* og mod Ø. af en Linie Port *Rose—Meljine.* Pladsen er spærret for al Sejlads. 42° 25′,5 N. Br. 18° 32′,5 Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater. Florida. Charlotte Harbor. En rød Spidstønde Nr. 0 er i 17 Fod Vand udlagt ved en Pulle i Indløbet til *Charlotte Harbor,* c. 1½ Kbl. SØ. for den sorte Tønde Nr. 1, fra *Gasparilla Island* Fyr i S. 61° V. og fra *La Costa Island* N.-Ende i S. 70° V.

Barren forandrer sig.

Alabama. Mobile Bay. Den rød og sort vandret stribede Spidstønde, der laa i 20 Fod Vand ved Vraget af *„De Vedremo"*, N. 6° Ø. fra *Sand Island* Fyr og S. 84° Ø. fra *Grant Pass,* er inddragen.

Mississippi. Ship Island Harbor. Den rød og sort vandret stribede Stumptønde, der laa i 6 Fv. Vand ved Vraget af Damperen *„Josephine"*, 3¼ Kml. S. 29° Ø. fra *Ship Island* Ø.-Ende, er inddragen.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Engelsk Guyana. Demarara Flod. Vraget af Skonnerten *„Eagle"*, der laa i *Demarara* Flodens Munding 2½ Kml. VSV. for Fyrskibet, er bortdrevet. Afmærkningen er inddragen. 6° 55′ 20″ N. Br. 58° 6′ 50″ V. Lgd.

Uruguay. Rio de la Plata. Kap Santa Maria SSØ. Den 20de December 1898. En Mast c. 6 Fod over Vandet, fra Kap *Santa Maria* i S. 26° Ø., 5½ Kml. 34° 45′ 20″ S. Br. 54° 6′ 0″ V. Lgd.

Til

Færøerne og Island

via Granton.

Damperen „Viking" fra Kjøbenhavn 10de Marts og 12te April medtagende

Passagerer og Gods.

Billigste Passagerbefordring mellem **Kjøbenhavn, Skotland, Færøerne** og **Island.**

Thor E. Tulinius,

Telefon Nr. 556. Havnegade 43.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Proviantering shandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

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

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts 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 Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsekspedition og Toldklarering.
Kontorer:
St. Annæplads 10, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Qnai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Kjøbenhavns Børskurs d. 8. Marts 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	110	109¾	109¾	110
Danmark			91	91½
Norden	114	¼, ½	114¼	114½
Kjøbenhavn	96½	¼, 96	95¾	96
Carl	61		61	61¼
Dannebrog	103	102¾	102¾	103
Skjold			76½	77
Helsingørs Dampsk.	71½	71	71	71½
Østersøen	92½		91½	92
Nordsøen			89½	93
Torm			103	105
Foren. Bugser-Selsk.			85	90
Dansk-russisk Dampsk.			104	105
Urania	101½		101½	101¾
Union			99	99¾
Hejmdal			96½	97½
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			104	108
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			93	95
3½% uopsig. Stats.			99¼	100
3½% Husejer Kreditk.			88½	90½
3½% Kbhvns Kreditf.			88¾	90
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			92¼	93
4% — — 6 —			92¼	93½
3½% Landkreditk. 3 —			90	91½
Aktier.				
Nationalbank	145¾		145½	146
Privatbank	132		132	132¼
Landmandsbank			127¼	128
Handelsbank	123½		123½	123¾
Burm. & Wain			93	93¾
Helsingørs Jernsk.			95	96
Sukkerfabr.	95¾	½	95¼	95½
Bryggeri Aktier			90½	91

Vekselkurser d. 7. Marts 1899.

	Avista Sælger.	to d. d. Køber.
Hamburg	89.25	89.05
London	18.22	18.19
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 7. Marts 1899.

Russiske Noter	216.30
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.70
5% Rumænske Stats	101.10
4% — — 1890	92.00

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

„Det Foren. Dampskibs." 24,000, „Danmark" 14,000, „Norden" 56,000, „Kjøbenhavn" 66,000, „Carl" 12,000, „Dannebrog" 16,000, „Skjold" 16,000, „Urania" 12,000, „Union" 6,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Carl".

Den aarlige Generalforsamling afholdes **Onsdagen den 15. Marts 1899 Kl. 3¼ i Hotel „Phønix".**

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1898.
2. Beslutning om Skibenes Kaskoassurance for Aaret 1899—1900.
3. Valg af 1 Kommitteret og 2 Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, **Amaliegade Nr. 22,** daglig imellem **Kl. 11—1** indtil den 13. ds. inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændehaveren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 7. Marts 1899.

P. B. V.
L. H. Carl.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Gorm".

Den aarlige Generalforsamling afholdes **Onsdagen den 15. Marts 1899 Kl. 3¼ i Hotel „Phønix".**

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1898.
2. Beslutning om Skibenes Kaskoassurance for Aaret 1899—1900.
3. Valg af 1 Kommitteret og 2 Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, **Amaliegade Nr. 22,** daglig mellem **Kl. 11—1** indtil den 13. ds. inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 7. Marts 1899.

P. B. V.
L. H. Carl.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Skjold".

Den aarlige Generalforsamline afholdes **Onsdagen den 15. Marts 1899 Kl. 3¼ i Hotel „Phønix".**

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1898.
2. Beslutning om Skibenes Kaskoassurance for Aaret 1899—1900.
3. Valg af 1 Kommitteret og 2 Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, **Amaliegade Nr. 22,** daglig imellem **Kl. 11—1** indtil den 13. ds. inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændehaveren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 7. Marts 1899.

P. B. V.
L. H. Carl.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

Aktieselskabet

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Den ordinære Generalforsamling afholdes **Torsdag den 23. Marts Kl. 6 Eftm. i Hotel „Phønix".**

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Forretningens Gang i den forløbne Tid og Fremlæggelse af det reviderede Regnskab til Decharge for Bestyrelsen.
2. Forslag til Fastsættelse af Udbyttets Størrelse.
3. Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler tillige med Ekstrakt af Regnskabet udleveres hver Dag fra **Kl. 11—1** paa Selskabets Kontor, indtil den 21. Marts, imod behørig Legitimation i Henhold til Statuternes § 10.

Kjøbenhavn, den 8. Marts 1899.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING
FOR
ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **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.**

3 Kabinetsbilleder
◆ gratis ◆
ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr. Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus. NB. *Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.*

Monty.
St. Kongensgade 21.

J. C. TEILMANN & Co.
Eneste Vinforretning paa Frihavnen.
● **Eneste Lager** ●
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

Kongebreve, Brylluper,
Ægtepagter, Testamenter, Æresoprejsning, Separation, Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigst. Inkassationer og Retsmøder besørges.
Husk 8, Klosterstæde 8.
Juridisk Kontor.

Anti-magnetiske
Ankergangs Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og Barometere.
Regulering og Reparation af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. I Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.
Ærb. **J. K. Jensen.**

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9. Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

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

Aalborg Havn.
Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)
Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, **er der udlagt et Fyrskib,** der viser **hvidt Blinkfyr,** og hvorfra der med en Dampsirene gives **Taagesignal.**
I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.
Af Skibe, som passere Hals for indgaaende, og som have et Dybgaaende af over 12 Fod (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at **Skibe, som losse i Aalborg og som have betalt den nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havnepengene,** som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)
Aalborg, den 20. Decbr. 1898.
Udvalget for Havnevæsenet.

P. Otzen & Thorstenson.
Manometerfabrik.
Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.
Manometre, Vacummetre, Tællemaskiner.
Eneforhandlere af Vulcaniseret Fiber fra Vulcanized Fibre Co., New-York.
Anlæg af elektrisk Lys.

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.

Skib til Salg.
Jagt „Solide" af Thisted, $30^{5b}/_{100}$ Tons Netto, laster 70 Tons d. w., 3,500 Kbfd. Trælast, godt udhalet, sejler godt, er billig til Salg.
Skibsfører N. P. Andersen,
Thisted.

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.

Har De Tandpine,
brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.
9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

For Søfolk.
Uld og Trikotagevarer købes billigst hos
H. Madsen,
Skolegade 26,
Aarhus.

Børs-Caféen
ved Havnen, Aarhus, anbefales af CHR. BUCH'S Enke.

Gæstgiveriet Skipperhuset.
Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

Patentfarve for Skibsbrug
P. Møller, Immervad 1, Aarhus.

Søfodtøj.
Præmieret i Stockholm og Bergen.
Wald. Lassen.
St. Strandstæde 17.
* *Grundlagt 1844.* *

Udkommet er:
Nautisk Geografi.
Til Brug ved Navigationsskolerne. Af **A. Landt.**
Udgivet med Understøttelse af Marineministeriet
Pris 90 Øre.
G. E. C. Gad.

„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. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 11. Kjøbenhavn, Torsdag den 16. Marts 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Den aarlige Ommønstring. — Lodsforhold i Issefjorden. — En Kollision i Kiels Havn. — Hjemrejse for fremmede Søfolk. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger og Aarsberetninger. — Højesteretsdom. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

Forlang altid
Otto 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.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe. Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele **Danmark.**

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Murstens Fragter
til: **Kjøbenhavn, Præstø, Vejle Fjord, Göteborg** og flere andre skandinaviske Byer faas altid hos
De forenede Teglværker, Ekensund.
NB. Havneudgifter meget moderate og Ekspeditionen hurtigst.

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.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Forbindskasser

for Skibe, **16, 18, 22 Kr. og højere Priser.**

* Prøver sendes paa Forlangende. *

Simonsen & Weels Efterfølger.

20, Købmagergade 20. K.

Telegramadresse:

Telefon 297. Seifert, Regnegade. **Telefon 297.**

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det

særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: **Pileallé 5.**
Depôt: **Toldbodgade 14.**

W. B. Dick & Co. Ltd.

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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir" i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø". „Lübeck", „Najaden". „Halland", „Halmstad". „J. P. Dillberg" og „Westkusten" i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus", „Transit Nr. I" og „Nore" i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsekspedition og Toldklarering.

Kontorer:

St. Annæplads 10, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Den aarlige Ommønstring.

Da Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening var blevet sat i Kundskab om, at der med Hensyn til den aarlige Ommønstring af Besætningerne paa danske Skibe jævnligt opstod Tvivlstilfælde, der forvoldte Skibene Vanskeligheder, anmodede den Mønstringsbestyreren i Kjøbenhavn om en Udtalelse om disse Forhold. Denne blev given med stor Imødekommenhed, og da den har ikke ringe Interesse, gengive vi den her i dens Helhed:

Et Skib, der ankrer paa Kjøbenhavns Ydrered, uden at den ved Lov om Mønstring af 26. Februar 1872 paabudne Ommønstring efter Nytaar er sket, men som vil antage eller afskedige en Del af Besætningen, er kun pligtig til at mønstre de saaledes antagne eller afskedigede Folk, og det ny antagne Mandskab skal fremstilles for Mønstringsbestyreren. Der er altsaa ikke Tale om at forlange hele Mandskabet sendt i Land, og de ny Folk kunne mønstres paa en Tillægsliste til Bemandingslisten.

For et Skib, der ankrer paa Kjøbenhavns Indrered under de samme ovennævnte Forhold og uden at toldklarere, gælde de samme Regler.

Derimod skal et Skib, der ankrer paa Indrereden og toldklarerer, hvis Besætningen ikke er ommønstret i det ny Kalenderaar, mønstre hele sin Besætning, uanset om det har skiftet Folk eller ikke. Ved denne Mønstring skal, foruden Bemandingslisten, Mandskabets Søfartsbøger og øvrige Bevisligheder forevises Mønstringsbestyreren, og der udstedes som Regel straks en ny Liste. Er der ingen Forandring sket i Forhyringsbetingelserne følges her den Praksis at lade Kaptajnen selv sørge for, at Folkene underskrive den ny Liste ombord; kun muligt ny antagne Folk maa fremstilles. Som Regel forlanges den saaledes underskrevne Bemandingsliste forevist Mønstringsbestyreren.

Med Hensyn til Bestyrelsens andet Spørgsmaal om, hvorvidt en Skibsfører, der ligger i dansk Havn og er bestemt direkte til Hjemstedet, men hvis Besætning ikke er ommønstret i det ny Kalenderaar, er forpligtet til at foretage Ommønstring, skal bemærkes, at hverken Lov om Mønstring eller de til den hørende ministerielle Vejledninger, indeholde noget om dette Tilfælde. Jeg kan derfor kun svare, at jeg for mit Vedkommende vil ommønstre Besætningen efter de almindelige Regler, hvis Skibet skal vedblive at være i Fart, men ikke gøre det, hvis det efter Førerens Forklaring maa anses for rimeligt, at Skibet gaar til Hjemstedet for at oplægges, eller hvis Besætningen muligvis hjemmehører paa Skibets Hjemsted og skal afmønstres der.

Lodsforhold i Issefjorden.

En Søretsdom.

Vi have modtaget følgende:

Til Underretning for Kolleger, som uden at være kendte med Lodsforholdene paa Issefjorden maatte blive befragtede dertil, tillader jeg mig herved at offentliggøre en i en Lodssag fældet Søretsdom, som overgik mig efter min Ankomst til Nykjøbing paa Sjælland i Juni 1898:

Under nærværende Sag tiltales Skibsfører Michael Nielsen og Fisker Peder Hansen for under følgende Omstændigheder at have overtraadt Lov om Lodsvæsenet af 13de Juni 1879 §§ 12 og 13.

Den 24. Maj d. A. om Morgenen mellem Kl. 7 og 8 anløb Tiltalte Nielsen med Skonnerten „Marie", der skulde bringe en Ladning Majs fra Aarhus til Nykjøbing, Rørvig, hvor en af de der stationerede Lodser kom ombord og spurgte Tiltalte, om han vilde have Lods. Tiltalte, der gik ud fra, at han vilde kunne faa Lods, naar han nærmede sig Havnen ved Nykjøbing, idet han var uvidende om, at der ingen Lodser findes der, besvarede Spørgsmaalet benægtende og sejlede derpaa ad Nykjøbing til. Da han med sit Fartøj var naaet saa nær ind til nævnte By, at han havde faaet dens Havn i Sigte, signaliserede han efter Lods og lagde sig derpaa for Anker omtrent midtvejs mellem Slettenebbe og Ringholmshage for at oppebie Lodsens Ankomst. Efter at der imidlertid var forløbet en halv Timestid, uden at der havde indfundet sig nogen Lods, raabte han en Baad an, i hvilken Medtiltalte, Fisker Peter Hansen, og dennes Medhjælper, Skomager Theodor Larsen, begge af Nykjøbing, befandt sig, og spurgte disse Mænd, om der var Lods at faa, hvilket de benægtede. Han udtalte da, at han i saa Fald godt kunde nedtage sit Lodssignal, og rettede derhos det Spørgsmaal til Mændene, om han ikke var kommen for langt sydligt, hvilket Spørgsmaal Tiltalte Hansen besvarede bekræftende, idet han yderligere tilføjede, at saafremt Nielsen holdt lidt længere nedad og styrede ret mod Havnen, vilde han komme lige ind i denne. Paa Nielsens Opfordring gik nu Mændene ombord i hans Fartøj, hvor de solgte en Torsk, som de medførte, til Nielsen og hjalp denne, hvis Mandskab kun udgjorde en Mand, med at hive Ankeret op.

De fastgjorde derefter med Nielsens Tilladelse deres Baad til Skonnerten og forbleve ombord i denne, til den var kommen ind i Nykjøbing Havn, men det er ikke mod de Tiltaltes Benægtelse bevist, at Tiltalte Hansen eller dennes Ledsager, efter at være komne ombord, har staaet Nielsen bi med at bringe hans Fartøj ind i Havnen. Efter hvad der saaledes foreligger findes de Tiltalte ikke at have overtraadt Lodslovens §§ 12 og 13.

Selv om det nemlig ogsaa antages, hvad det formentlig ikke kan, at Tiltalte Nielsens Spørgsmaal til Hansen, „om han ikke var kommen for langt sydligt", indeholder en Opfordring til ham om at lodse hans Fartøj, og at den af Hansen derefter givne Anvisning paa, hvorledes Nielsen skulde styre for at komme ind i Havnen, maa betragtes som en Lodsning af Skibet, ses det ikke rettere end at Nielsen, efter at han havde signaliseret efter Lods og i en halv Timestid forgæves ventet paa, at en saadan skulde indfinde sig, har havt Hjemmel i Lodslovens § 12 til at antage Fisker Hansen til at lodse hans Skib, i alt Fald saa længe til en af de autoriserede Lodser var kommen til Stede og havde tilbudt at overtage Lodsningen, men dette skete ikke, inden Fartøjet var kommen ind i Havnen. Det skal derhos bemærkes, at det med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt de Tiltalte have overtraadt Lodsloven, er uden Betydning, hvad autoriseret Lods af Rørvig Laurits Christiansen har forklaret om, at han fra en svensk Skonnert, som han lodsede fra Rørvig til Nykjøbing Havn, havde lagt Mærke til, at Skonnerten „Marie" laa til Ankers ud for Ringholms Grund med Lodssignal oppe, og at han havde været villig til at lodse den ind i Havnen, saa snart han havde bragt den svenske Skonnert derind; thi han gjorde

intet for at underrette Nielsen om denne sin Hensigt og overhovedet om at han var i Farvandet og havde set Nielsens Lodssignal, hvorhos han har udtalt, at han ikke betvivlede, at Nielsen var uvidende om hans Nærværelse i den svenske Skonnert.

De Tiltalte ville derfor være at frifinde for det Offentliges Tiltale. Da Sagen ikke ses at have medført nogen Udgift, bliver der ikke Spørgsmaal om i Dommen at træffe nogen Bestemmelse om, hvem der skal betale Sagens Omkostninger.

Til yderligere Belysning af Sagen tillader jeg mig at fremføre følgende:

Ved min Ankomst fra Søen til Rørvig forespurgte en af de derværende Lodser mig, om jeg ønskede Lods til Nykjøbing, hvilket jeg besvarede benægtende, da jeg antog, at jeg ved Ankomsten dertil, som i de fleste danske Havne, kunde faa Havnelods, og formente, at jeg med mit Skib, som kun maaler 23 Netto Ton og stikker 7 Fod fuldlastet, med Lethed selv kunde naa Nykjøbing Red uden Lodsledsagelse og derfor ikke vilde bebyrde mig med unødvendige Lodspenge, hvad vore Fragter sandelig ikke taale.

Jeg afsejlede derfor selv ad Nykjøbing til, ud for hvilken Plads jeg da gik til Ankers og satte mit Lodsflag, stadig med den Overbevisning, at jeg der knnde faa Havnelods, hvilket dog, jfr. Dommen, ikke lykkedes, hvorefter jeg selv anløb Havnen. Efter min Ankomst bebrejdede den derværende Havnefoged mig, at jeg paa Vejen til Nykjøbing havde taget tvende Fiskere ombord og derved efter hans Formening overtraadt Lodsloven, men jeg forstaar ikke denne Havnefogdens Klage eller hele Optræden, da der jo ikke findes Havnelods i Nykjøbing, og den i Dommen omtalte Rørvig-Lods, L. Christiansen, som Lods i et mig passerende Skib, end ikke gjorde sig den Ulejlighed ved Signal eller lignende at betyde mig, at han var i Nærheden, skønt han jo efter sin Udtalelse i Retten var „villig" til at lodse mit Skib ind til Nykjøbing; det manglede jo for Resten kun, at han ikke skulde have været villig dertil, da jeg laa med mit Lodsflag til.

Jeg maa derfor antage, at Havnefogdens Optræden maa bero paa andre og mulig mere personlige Grunde, end netop Hensynet til Lodsloven, hvis § 12 jo ogsaa af Retten blev anerkendt som Frifindelsesgrund for mig og omnævnte Fiskere.

At saadan ubeføjet Anmeldelse giver Anledning til baade Ophold og unødige Udgifter maa jeg sande, idet jeg og min Styrmand bleve tilsagte til at møde i Retten Kl. 9 Fm. og stod for Skranken i 3 Timer, i hvilken Tid jeg maatte holde fremmed Mandskab ombord til at losse mit Skib.

M. Nielsen,
Fører af Sk. „Marie" af Aarhus.

En Kollision i Kiels Havn.

Søretten i Flensborg forhandlede i Fredags om et Sammenstød mellem Galeasen „Marie" og Dampskibet „Maja", tilhørende Det forenede Dampskibsselskab, i Kiels Havn.

Galeasen „Marie" løb 24. August i Fjor fra Ny Heilendorff ind i den indre Del af Kiels Havn. Medens Galeasen krydsede over Havnen, kom Dampskibet „Maja" for Udgaaende ud fra Havnen og løb imod Galeasen, der fik Skanseklædningen trykket ind og nogen anden Skade. Reparationsomkostningerne androge 230 Mark.

Som Vidner afhørtes Skipper Selmer fra „Marie", Havnelods Kranz, der havde styret „Maja", og Lods Lager, der ligeledes havde været om Bord paa det danske Dampskib.

Skipper Selmer udsagde, at hans Skib netop havde havt nogen Fart under en Byge. Dampskibet havde vistnok villet prøve paa at gaa forom ham, men det var ikke lykkedes.

Lods Kranz havde givet flere Signaler til Galeasen, men denne havde fortsat sin Kurs. Dampskibet maatte gaa forom Galeasen; bagom kunde det ikke komme. Galeasen kom imidlertid under en Brise hurtig over paa samme Side som Dampskibet, og skønt dette gik helt til Side inden for Bøjerne, hvor det ikke maatte komme, skete Sammenstødet. Forinden havde Dampskibet givet to Stød i Dampfløjten, og i sidste Øjeblik arbejdede Maskinen med fuld Kraft tilbage.

Rigskommissæren udtalte, at Dampskibet i Følge Søforordningen (Artikel 20 og 21) skulde gaa af Vejen for Sejlskibet og dette bibeholde sin Kurs, hvis der ikke (Art. 27) forelaa særlige Omstændigheder, men dette sidste var Tilfældet i det snævre Sejlløb (130—140 Meter bredt) i Kiels Havn. Galeasen kendte Dampskibets Kurs og burde derfor være gaaet over Stag. Der burde helst træffes den særlige Bestemmelse for Kiels Havn, at mindre Skibe skulde vige til Side for større Fragtdampskibe.

Søretten sluttede sig med Undtagelse af den sidste Bemærkning til Rigskommissærens Udtalelser og afgav den Kendelse, at Skibsfører Selmer har Skylden for Sammenstødet. (Flensb. Avis.)

Hjemrejse for fremmede Søfolk.

Vi have fra Fanø modtaget følgende, der har almindelig Interesse:

Føreren af et her hjemme hørende Skib afmønstrede og efterlod en svensk Sømand i Ny Guinea paa Grund af Sygdom og besørgede ham derefter hjemsendt til Sverige, hvilken Rejsebekostning Rederiet har betalt med c. 600 Kr. Den korresponderende Reder indgav derefter et Andragende til Udenrigsministeriet om Refusion af dette Beløb, hvorpaa Udenrigsministeriet svarer saaledes:

„Da Søloven kun paalægger Rederiet at udrede Udgifterne ved Hjemsendelsen af syge Søfolk, naar de ere danske, medens den danske Regering ved Deklaration af 10. August 1883 overfor Sverige er forpligtet til at understøtte, blandt andet med Rejsepenge, svenske Søfolk, som efterlades i hjælpeløs Tilstand i en tredie Stat eller dennes Kolonier efter at have gjort Tjeneste paa danske Skibe, er Udenrigsministeriet under Hensyn til, at der ingen dansk Konsul findes paa Ny Guinea, villig til at refundere Rederiet det Beløb, som det overfor Sverige vilde have været pligtigt at betale, nemlig Rejseomkostningen 600 Kroner med Fradrag af den til den svenske Sømand ved Afmønstringen i Ny Guinea udbetalte Hyre, som først burde have været anvendt til at betale Hjemrejsen med."

Rederiet har herefter faaet udbetalt af Finansministeriet Kr. 473.43, som er lig med Hjemrejseomkostningen med Fradrag af Mandens udbetalte Hyre ved Afmønstringen.

J. H. S.

Fragtmarkedet.

Man har hidtil været tilbøjelig til at tro, at en streng Vinter øvede den største Indflydelse paa Kulpriser og Kulfragter; dette Synspunkt er ret naturligt og menneskeligt; frøs man, fyrede man i Kakkelovnen, og man dannede sig uvilkaarligt den Grundregel, at Kakkelovnen

nu en Gang var Hovedarnestedet, hvor det sorte Mineral, i hvert Fald af de finere Sorter, foretrak at gaa op i Røg, fremfor at lade sig smide væk til et tarveligt Tærskeværk eller et almindeligt Fabriksanlæg; det var som følte man mere Kullenes Værdi, naar man sad i sin varme Stue og hørte Knitren og Knald bag Jærnristen, end naar man saa den lange Fabriksskorsten højt oppe i Luften udspy sine sorte Kulskyer. Men vor Tid har lært os noget andet, og vi ere saa heldige at kunne tage Eksempler fra selve Øjeblikket; nu er det ikke Kulde eller Varme rundt paa Jorden, der sætter Værdien af en Kulton; det er derimod Dampkedlen i den mægtige industrielle Verden, der danner Basis for Kulpriser og Kulfragter. Den rivende Udvikling, Dampvirksomheden paa alle Omraader har taget, hvad enten det er i Fabrikker, paa Lokomotiver eller ombord i vore egne Baade — det er den, der bestemmer hele Kulmarkedets og Kulfragtmarkedets Tendens. Vi har pløret rundt i Aar som om vi vare betalte for det, vi har gennemgaaende sparet paa Brændsel, og vi har ventet en Nedgang i Kulpriser og Fragter; men Fragterne holde sig uforandrede midt i Solskinnnet, og Priserne stige paa Kul; England og Skotland konsumerer selv kolossalt, Kontinentet følger med, Hjulene snurrer allevegne, og den gamle Teori er dødsdømt. Dette er behageligt for vore Redere; vi skal ikke længere læse Prisen pr. Ton paa Termometret; vi skal derimod bide Mærke i hver ny Fabrik, der stampes op af Jorden, og saa forøvrigt gøre Front imod „the queens ennemies". Fragterne ere da de samme her ind over, som da vi ventede Frost, og Fragterne ned efter ere endog fastere, samtidig med at selve Kulpriserne stiger, men dette vedrører jo strengt taget ikke os. Vi noterer: Swansea Genua 9/6, Venedig 10/6, andre Pladser i Forhold, fra Methil betales til Genua 9/, Venedig 10/, Alexandria 8/9, fra Tyne betales gennemgaaende 6 pence lavere. Til Østersøen etc. er Raten fra Vestkysten Kjøbenhavn 6/ à 6/6, Halmstad 7/, Ystad 6/6, Stockholm 7/, Stettin 6/6; fra Firth of Forth til Kjøbenhavn betales stadig 5/ à 5/3 for større Baade til Provinserne, 5/6 à 5/8 for mindre, til Kiel eller Flensborg er Raten 5/6 à 5/7½. Rostock giver 6/, Stralsund 6/, Pillau 5/3, Memel 5/10½, Libau 5/9, endelig Kronstadt pr. f. o. w. 5/9 à 6/, som man ser uforandrede Fragter trods det gryende Foraar.

Amerika har været en Del livligere baade fra Northern range og Golfhavnene. Imidlertid har Raterne kun vekslet ganske lidt, selv om man synes at spore en sundere Tone overalt. Over London er gjort en Række Befragtninger; her hjemme have vi ikke været rigtigt med, det synes som om det lille Danmark for Øjeblikket har forspist sig, i hvert Fald staar Kornforretningen i Stampe og den lokale Befragtning selvfølgelig ogsaa; men endnu er Kjøbenhavn jo ikke Verdens Centrum, og vore Redere have vidst at trøste sig i Udlandet. Vi noterer: Baltimore C. f. o. 3/, Danmark én Havn 3/, to 3/3. New Orleans C. f. o. 3/4½ à 3/6. New Orleans Nett Charter 13/6 à 14/ til Kjøbenhavn; Træ fra Pensacola til Rotterdam giver 110/ for April, Mobile U. K. 110/, Montreal London 43/9 pr. Maj Juni. Bomuld fra Savannah til Genua betales med 35/, Barcelona og Genua 40/. Fosfat fra Tampa til Stettin giver 19, til Kastrup betales 18/ fra Fernandina.

Sortehavet etc. er stadig meget mat og vi kunne indskrænke os til følgende Noteringer: Odessa L. H. A. R. 7/6, Novorossisk Rotterdam 3,600 Tons 8/3, Novorossisk Dunkirk 9/3, Option Dunkirk og Antwerpen 10/3. Fra Donau er sluttet 10/3 til Rotterdam.

Østersøen er uforandret og flov, alene i Træmarkedet viser der sig noget mere Liv, men dette er ikke nogen usædvanlig Begivenhed paa denne Tid af Aaret; det betyder omtrent det samme som „at Stæren er kommen". Raterne fra Libau er 9 pence Rotterdam; Riga melder nu paany, at Dampere ere ankomne, saa Isen har altsaa ikke havt megen Magt i Aar.

Generalforsamlinger og Aarsberetninger.

Dampskibsselssabet „Cimbria"

har afholdt aarlig Generalforsamling. Grosserer P. Madsen aflagde Beretning.

„Cimbria" stiftedes i September 1897 med en Aktiekapital af 700,000 Kr. og et Obligationslaan af 300,000 Kr. Der kontraheredes straks til billige Priser 3 Skibe. Paa Grund af den store Maskinarbejderstrejke i England blev Skibenes Levering forsinket, „E. M. Dalgas" leveredes medio Maj, „Lars Kruse" ultimo Juli og „St. St. Blicher" medio Juli. Alle Skibene have vist sig gode og praktiske. Sidste Aars Fart har saaledes kun været ca. 5½ Maaned, Skibenes Driftsoverskud plus indvundne Renter er 91,905 Kr. 67 Øre. Efter at Renten af Obligationer, Henlæggelse til Reservefonden af 17,500 Kr. (ifølge Selskabets Love), Administrationsomkostninger etc. ere fradragne, foreslaas for de 5½ Maaned at give et Udbytte af 6 pCt. samt yderligere Henlæggelse til Reservefonden af 14,547 Kr. 24 Øre og overføre til næste Aar 820 Kr. 87 Øre.

Bestyrelsens Forslag vedtoges og der gaves Decharge. Revisorerne genvalgtes.

Forretningsføreren meddelte, at „Lars Kruse" og „E. M. Dalgas" nu ere paa Rejse til La Plata med Kullaster og sluttede for en lønnende Kornfragt hjemefter. „St. St. Blicher" har været i Girgenti med Kullast og er nu i Messina for at laste Frugt til London eller til Hamburg. Der er sikret Skibene enkelte Rejser for Sommeren til lønnende Rater.

Dampskibsselskabet „Norden"

har paa en ekstraordinær Generalforsamling vedtaget eventuelt at sælge et eller to af sine Skibe og købe indtil tre nye samt at afholde Udgifterne dels af Reservefondet, dels ved at udvide Aktiekapitalen og optage Laan.

Dampskibsselskabet „Østersøen"

har paa en ekstraordinær Generalforsamling besluttet at udvide Aktiekapitalen med indtil 600,000 Kr. til Anskaffelse af nye Skibe og at sælge et af Selskabets Skibe, dog ikke under Assurancesummen.

Dampskibsselskabet „Union"

har paa en ekstraordinær Generalforsamling besluttet at sælge et af sine Skibe.

Dampskibsselskabet „Nordsøen"

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer Alfr. Christensen aflagde Beretning. Aaret var gaaet heldigt uden videre Havarier. Skibenes Overskud havde ialt været 239,350 Kr. Af Overskudet henlagdes 88,000 Kr. til Reservefonden; Resten af Overskudet, 100,169 Kr., foresloges anvendt med 10 pCt. til Udbytte eller 90,000 Kr., medens 10,169 Kr. fremførtes i ny Regning.

I Aarets Løb var anskaffet Selskabets største Skib „Wineland". Det havde været i Fart c. Halvdelen af Aaret. Resultatet maatte i Sammenligning med Selskabets mindre Skibe betragtes som udmærket.

Der gaves Decharge.

Det foresloges at give Bestyrelsen Bemyndigelse til at udvide Aktiekapitalen med indtil 900,000 Kr., for at man eventuelt kunde købe nye Skibe.

Grosserer Heggum mente, at man ikke burde udvide Aktiekapitalen.

Forslaget vedtoges med 599 Stemmer mod 22.

Der forelaa endvidere yderligere Forslag til Forandring i Lovene, gaaende ud paa, at Bestyrelsen skulde være bemyndiget til at assurere Skibene saaledes, at Selskabet selv løb ⅛ Risiko af Skibenes Takst.

Grosserer Schrader foreslog Forslaget ændret saaledes, at der tilføjedes en Begrænsning af den Risiko, Selskabet løb, med 40,000 Kr. for Skibe ikke ældre end 10 Aar og 20,000 Kr. for Skibe ældre end 10 Aar.

Dette Ændringsforslag forkastedes, hvorefter Bestyrelsens Forslag vedtoges.

De Kommitterede og Revisorerne genvalgtes.

Aktieselskabet Dampbaaden „Bien"

har afholdt aarlig Generalforsamling. Forretningsføreren, Købmand Wm. Bille, aflagde Beretning og Regnskab, der udviser et Netto-Overskud af 6,770 Kr. 68 Øre.

Som Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Konsul H. C. Nyholm. Revisorerne genvalgtes.

Højesteretsdom.

Højesteret har afsagt Dom i en Sag, der var anlagt af Firmaet C. K. Hansen for Føreren af Dampskibet Innesmoor mod Firmaet Theo. Koch & Co. for Føreren af Dampskibet A. W. Kafemann i Anledning af et Sammenstød mellem de to Skibe, der fandt Sted i Nærheden af Svinebodernes Fyrskib Natten mellem d. 2. og 3. Juli 1897. Med Hensyn til Sagens nærmere Omstændigheder henvise vi til det udførlige Referat af Sø- og Handelsrettens Dom, der fandtes i dette Blads Nr. 40 for 6. Oktober f. A. Ved denne paalagdes det Innesmoor at bære $^3/_5$ og Kafemann $^2/_5$ af den begge Skibene tilsammen tilføjede Skade af 28,718 Kr. 36 Øre. Dommen appelleredes til Højesteret af Innesmoor.

Højesteret stadfæstede Sø- og Handelsrettens Dom i Henhold til dens Grunde og paalagde Innesmoor Sagens Omkostninger med 400 Kr.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet Søderhamn, bygget for Regning H. M. Gehrckens i Hamburg, løb i Lørdags af Stablen fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri. Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse „special survey", er 240' langt i Hoveddækket, 34' bredt og 16' 6" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade-Kondensation af 650 indicerede Hestes Kraft. Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Riga.

Paa Flensborg Skibsværft er en ny Damper, Secunda, løbet af Stablen. Den er bygget til „Flensborg Dampskibsselskab af 1869" og dens Dimensioner ere 281' 6" × 39' × 18' 2".

Hos W. Dobson & Co. er Dpsk. Seine, bestemt til D. F. D. S., løbet af Stablen. Dimensioner: 247' × 34' × 18½', engl. Maal.

En ny Skonnert, 90 R. T., Anna Cecilia, der skal føres af Kapt. Dreiø, er løbet af Stablen fra Værftet i Ærøskjøbing.

Dpsk. Maha Vajiravudh, tilh. Det Østasiatiske Kompagni og bygget hos Burmeister & Wain, har foretaget Prøvetur og afleveres nu til Rederiet

Anne Kirstine, Gl. af Marstal, 52 R. T., er af Kapt. R. H. Bager solgt til Kapt. C. Christensen, tidligere Fører af „Brødrenes Minde", for 5,000 Kr.

Til Fart paa Kolding Fjord er indkøbt en ny Damper, kaldet Freja.

Personalia.

Kapt. P. Christensen, fra „Nidaros" har overtaget Førelsen af „Kursk".

„Nidaros" er herefter overtaget af Styrm. H. Bønnelykke.

Styrm. A. Ørum er under 1. Marts udnævnt til Fører af „Douro", og Styrm. H. Buhr er under samme Dato udnævnt til Fører af „Georg".

Kapt. Thulin har indtil videre overtaget Førelsen af „Aalborg".

Kapt. Gøtsche er afrejst til Glasgow for at overtage Tilsynet med de der under Bygning for D. F. D. S. Regning værende transatlantiske Skibe.

Dampskibet „Louise" er midlertidigt overtaget af Styrm. T. Müller.

Føreren af Det østasiatiske Kompagnis Damper Siam, Kapt. Cold, overtager nu Selskabets nye, hos Burmeister & Wain byggede Baad, hvorefter tidligere 1ste Styrmand i „Siam" P. E. Glahn avancerer til Skibets Kaptajn og tidligere 2den Styrmand, E. Thorkelin, til 1ste Styrmand.

Fra Sø og Land.

Til Finanslovforslagets 3die Behandling i Folkethinget er af Indenrigsministeren stillet Forslag om Laan af 300,000 Kr. til en Udvidelse og Uddybning af Nexø Havn under Nexø Kommunes Garanti. Finansudvalgets Flertal har tiltraadt Forslaget, og Thinget har nu vedtaget det.

I Stockholm er dannet et nyt Bjærgningsselskab, Triton, der vil operere i Østersøen og Kattegat.

Vi gengave i Bladets Nr. 10 den af det tyske Dampskib Bulgarias Fører, Kaptajn Schmidt, til Rederiet indsendte Beretning om Skibets nys afsluttede farefulde Rejse. Vi skulle i Tilslutning hertil oplyse, at det Mod og den Konduite, som den dygtige tyske Kaptajn og hans Mandskab har udvist, overalt i Tyskland har fundet den mest levende Paaskønnelse. Et stort Antal Foreninger og Private have i Henvendelser til Rederiet ydet Bulgarias Besætning den største Anerkendelse, og i Rigsdagen udtalte saavel Marine-Statssekretæren som Præsidenten den lovgivende Forsamlings Glæde over den udførte Sømandsdaad; endelig har den tyske Kejser sendt Rederiet sin Lykønskning og samtidig dekoreret Kapt. Schmidt med en Orden og forlangt opgivet Navnene paa de af Mandskabet, der have fortjent at udmærkes.

Amerikansk Forbud mod Udbetaling af Hyreforskud til Sømænd. I De forenede Stater er der, iflg. „Norg. Sjøft.", traadt i Kraft en Lov, der forbyder Udbetaling af Hyreforskud til Sømænd. Enhver, der udbetaler saadant Forskud, er hjemfalden til en Bøde af mindst det firdobbelte af det udbetalte Beløb, hvorhos Vedkommende kan idømmes Fængselsstraf af indtil 6 Maaneder. Hvis Forskud er blevet udbetalt, er Skibsføreren eller Rederen ikke derved fritaget for paany at udbetale Beløbet, naar samme er blevet optjent. Endvidere er den, der af en Sømand begærer eller modtager Godtgørelse for at skaffe ham Hyre hjemfalden til en Bøde af indtil 100 Dollars. Loven tillader, at der i Hyrekontrakten fastsættes, at der kan trækkes af Hyren til Fordel for Sømandens Bedsteforældre, Forældre, Hustru, Søster eller Børn, dog ikke forsaavidt Skibet gaar i Fart paa Havne i De forenede Stater eller mellem De forenede Stater og Kanada-Newfoundland, Vestindien og Mexiko. Det er derhos tilladt

at en Sømand, der er forhyret med Skib, der afgaar fra en Atlanterhavshavn til en Stillehavshavn eller omvendt, eller med Skib, der gaar i udenrigsk Fart (undtagen Fart mellem De forenede Stater og Kanada, Newfoundland, Vestindien eller Meksiko), i Hyrekontrakten betinger sig, at der udbetales et af „the shipping Commissioners" godkendt Beløb af indtil 1 Maaneds Hyre til Afgørelse af rigtig befunden, forud for Forhyringen stiftet Gæld for Kost, Logi og Klæder.

Loven indeholder en Bestemmelse om, at den er anvendelig ogsaa paa udenlandske Fartøjer.

Ved at indsende et Aftryk af Loven har det norsk-svenske Generalkonsulat i Washington anført, at den er givet for at beskytte Søfolk mod Hyreagenternes Udsugelser.

Ugens Havarier.

Paa Fanø Forstrand inddrev i Lørdags et Navnebrædt, hvorpaa er anført med forgyldte Bogstaver: Pizarro-Barcelona.

Caroline, Jagt af Fejø, er d. 7. ds. sunken udfor Wittensgrunden, efter i Nykjøbing at have indtaget en Ladning Ben.

Caroline & Trine, Skonnert af Odense, kom i Stormen d. 6. ds., medens den laa for Anker mellem Helgenæs og Mols, i Drift ved at Kættingerne sprang, og kom paa Grund i Ebeltoft Vig. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Aarhus.

Skjold, 3m. Skonnert af Kjøbenhavn. er indslæbt til Peterhead med brækket Bougspryd efter at have været i Kollission med Fiskedpsk. Fifeness. Ladningen antages ubeskadiget. Skibet var paa Rejsen fra Southampton til Stonehaven.

Nauta, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 9. ds. indbragt til Christianssand med knækket Skrueakse. Skibet var paa Rejsen til England i Ballast.

Kristine, Skonnert af Marstal, der, som meddelt, d. 6. ds. strandede ved Aalsgaarde, er d. 10. ds. bragt flot af Svitzers og ind til Helsingør.

Neiros, Skonnert af Esbjerg, er d. 10. ds. indbragt til Christianssand læk, efter at have været paa Grund paa Bragdøen. Neiros var paa Rejsen fra Esbjerg til Christianssand i Ballast.

Anna, Skonnert af Føhr, er d. 11. ds. paa Rejsen fra Hamburg med en Ladning Majs grundstødt ved Hyllekrog. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Gjedser.

Perm, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 11. ds. paa Rejsen fra Hull hertil med Kul paa Grund paa Nordsiden af Hveen. Flot med Assistance af D. F. D. S.s Bugserbaade og indbragt her til uden større Skade.

Karin, Dpsk. af Gøteborg, kom d. 9. ds. paa Rejsen fra Malmø til Hjemstedet i Ballast paa Grund i Flinterenden. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Malmø med Skade paa Skruen.

Fuglen, 3m. Skonnert af Marstal, der efter Grundstødning ved Ellekilde indslæbtes til Helsingør, er befunden ubeskadiget og har fortsat Rejsen.

Nautik, Dpsk. af Esbjerg, har d. 9. ds. lidt en Del Havari om Styrbord under Manøvrering i Newcastle Dok.

Florida, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 11. ds. kommet paa Grund ved Port Eads. Nærmere ubekendt.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling.***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Kbhvn. 26. Febr., best. til Boston. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Kbhvn. 14. Marts, best. til Reval. — Antwerpen, Holm, afgik fra Kbhvn. 10. Marts, bestemt til Newcastle. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Galveston 13. Marts, best. til Kbhvn. — Arno, Strubberg, afgik fra Newcastle 13. Marts, bestemt til Livorno. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Cadiz 8. Marts, bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Brabrand jun., afgik fra Methil 11. Marts, best. til Genua. — Douro, Ørum, afgik fra Newcastle 13. Marts, best. til Oporto. — Florida, Koch, returnerede fra Mississippi 13. Marts til New Orleans for at reparere Rorskade. — Georgios I, Kihl, afgik fra Kbhvn. 12 Marts, bestemt til Reval. — Hekla, Thomsen, afg. fra New York 4. Marts, bestemt til Christianssand. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Genua 10. Marts. bestemt til Livorno. — Island, Skjødt, ankom til New York 10. Marts, best. til Christianssand. — Kentucky, Caroc, afgik fra Dartmouth 12. Marts, best. til Aarhus. — Kiew, Erichsen, ankom til Bordeaux 12. Marts, best. til La Rochelle. — Kursk, Staal, ankom til Frederiksstad 10. Marts, bestemt til Nazaire. — Leopold II, Kruse, afgik fra New York 25. Febr., bestemt til Christiania. — Louisiana, Jensen, ankom til New Orleans 1. Marts, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Hansen, ankom til Boston 9. Marts, best. til New York — Nicolai II., Michelsen, ankom til Danzig 13. Marts, best. til New York. — Norge, Knudsen, ankom til Kbhvn. 10. Marts, bestemt til Stettin. — O. B. Suhr, Lissner, reparerer. — Omsk. Rasmussen, ankom til Antwerpen 27. Febr., best. til Rotterdam. — Tejo, Borries, ankom til Oporto 5. Marts. bestemt til Lissabon. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christianssand 10. Marts, bestemt til New York. — Tiber, Bech, afgik fra Newcastle 9. Marts, bestemt til Genua. — Tomsk, Andersen, ankom til Reval 23. Febr., best. til Kbhvn. — Xenia, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 22. Febr., best. til New York

Anglo Dane, Olsen, ankom til Stettin 10. Marts, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Antwerpen 12. Marts, best. til Kbhvn. — Christian IX, Mollerup, afgik fra Pillau 13. Marts, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Stettin 13. Marts, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Bloch, pass. Holtenau 13. Marts, bestemt til London. — Frederik, Brabrand. afgik fra Kbhvn. 12. Marts, bestemt til Hull. — Jolantha, Ingvardsen. ankom til Kbhvn. 8. Marts, bestemt til Libau. — Kasan, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 9. Marts, bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 10. Marts, bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 14. Marts, bestemt til Pillau. — Morsø, Frisenette, afgik fra London 13. Marts, bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Libau 9. Marts, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 12. Marts, bestemt til Ghent. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 12. Marts, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 12. Marts, bestemt til Libau. — Pregel, Ørsted, ankom til Ghent 12. Marts, bestemt til Antwerpen. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 7. Marts, bestemt til Island. — Valdemar, Koefod, ankom til Kbhvn. 14. Marts, bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Liverpool 7. Marts, best. til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Kbhvn. 13. Marts, bestemt til Libau. — Ella, Lunge, ankom til Danzig 11. Marts, bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, ankom til Thronhjem 14. Marts, bestemt til Kbhvn. — Maja, Blom, ankom til Kbhvn. 13. Marts, bestemt til Danzig.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 15. Marts, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 15. Marts, best. til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 16. Marts, best. til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 15. Marts, bestemt til Svendborg. — Kronen, Wiberg, afgik fra Newcastle 15. Marts, bestemt til Aalborg. — Lolland, Ankersen, afg. fra Leith 15. Marts, bestemt til Odense. — Storebelt, Bay, afgik fra Nakskov 15. Marts, best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 15. Marts, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Newcastle 4. Marts, ankom til Libau 11. Marts. — Frode, Wrisberg, afgik fra Genoa 25. Febr., ank. til Huelva 2. Marts. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Neufahrwasser 19. Febr., bestemt til New York. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Genoa 3. Marts, ankom til Ergasteria 8. Marts. — Knud, Mancke, afgik fra Sunderland 8. Marts, ankom til Kbhvn. 13. Marts. — Svend. Petersen, afg. fra Libau 10. Marts, bestemt til Dunkirk. — Erik, Tofte, afgik fra Methil 10. Marts, ankom til Kbhvn. 13. Marts. — Skjold, Schmidt, afgik fra Libau 13. Marts, bestemt til London. — Ragnar, Risøe, afgik fra Bergen 9. Marts, ankom til Sunderland 12. Marts. — Danmark, Kraemer, afg. fra Blyth 12. Marts, ankom til Kbhvn. 14. Marts. — Volmer, Riber, afgik fra Bourgas 22. Febr., ankom til Rotterdam 13. Marts. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 10. Marts, ankom til Libau 15. Marts. — Magnus, Jørgensen. afgik fra Ghent 11. Marts, ankom til Blyth 13. Marts. — Harald, Holst, afgik fra Trapani 8. Marts, best. til Boston. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Blyth 25. Febr., bestemt til Konstantinopel.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Berg, Thorsøe, afgik fra Benisaf 14. Marts, bestemt til Kratzwick. — P. Andrejeff, Johnsen, ankom til South Shields 13. Marts. — H. Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Kbhvn 12. Marts, best. til Newcastle. — J. Siem, Knudsen. afg. fra Savona 14. Marts, bestemt til Ergasteria. — Russ, Jensen, pass. Gibraltar 13. Marts. — W. Sawin, Jørgensen, afg. fra Methil 11. Marts, bestemt til Genoa.

Heimdal. Helga, Lagesen. afg. fra Sunderland 14. Marts. — Martha, Jørgensen, afgik fra Huelva 10. Marts. — Elna, Møller, afgik fra Swansea 8. Marts.

Vesterhavet. Nautik, Meinertz, afg. fra Tyne 8. Marts, best. til Riga. — Nora, Degn, afgik fra Arbroath 11. Marts, ankom til Methil 12. Marts. — Nerma, Schmidt, afgik fra Frederikshavn 10. Marts, ankom til Newcastle 13. Marts. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Aarhus 14 Marts, best. til Drammen. — Nordsøen, Jessen, afgik fra Antwerpen 9. Marts, ank. til Esbjerg 11. Marts.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Boness 10. Marts, ankom til Nykjøbing F. 13. Marts. — Rita, Larsen, ank. til Lübe k 10. Marts. — Patria, Andersen, ankom til Lissabon 13. Marts. — Cimbria, Storm Hansen, ankom til Bremerhafen 8. Marts.

Union. Frisia, Skov, afg. fra Gioia 11. Marts, ankom til Gallipoli 13. Marts. — Gallia, Nielsen, afgik fra Helsingør 8. Marts, ankom til Dunston 11. Marts.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afgik fra Konstantinopel 10. Marts, bestemt til Gallipoli. — Hafnia, Lund, afgik fra Kbhvn. 10. Marts, bestemt til Burntisland. — Russia, Rasmussen, afgik fra Lübeck 10. Marts, bestemt til Blyth. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Ergasteria 8. Marts, ankom til Smyrna 9. Marts. — Dania, Horn, afgik fra Galveston 10. Marts, bestemt til Rotterdam.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afg. fra Genua 3. Marts, bestemt til New Orleans. — Brattingsborg, Schmidt, ankom til Hamburg 14. Marts. — Søborg, Fischer, afgik fra Sunderland 10. Marts, bestemt til Marseilles. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Harwich 10. Marts. — Jomsborg, Kühl, ank. til San Lucar 7. Marts. — Uranienborg, Dømel, afgik fra Pernambuco 25. Febr., bestemt til Antwerpen. — Rosenborg, Schultz, ank. til Barcelona 13. Marts. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Huelva 9. Marts, bestemt til Rotterdam. — Amalienborg, Clausen, ankom til West Hartlepool 15. Marts. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Libau 7 Marts. — Christiansborg, Petersen, ankom til Libau 7. Marts.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann afgik fra Las Palmas 10. Marts, best. til Rio. — Skodsborg, Lund, afgik fra Rosario 4. Marts, bestemt til Las Palmas. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Sevilla 7. Marts. — Jægersborg, Jensen, afg. fra Kbhvn. 13. Marts, best. til Blyth. — Guldborg, Jensen, afgik fra Swansea 10 Marts, bestemt til Marseilles. — Tuborg, Hveissel, afg. fra Las Palmas 6 Marts, bestemt til Sharpness.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Newcastle 11. Marts, bestemt til Swinemünde. — Agnete, Jensen, afgik fra Libau 9. Marts, bestemt til London. — Hermia, Sørensen, ankom til Libau 6. Marts. — Alice, Schultz, ank. til Kbhvn. 10. Marts. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til London 12. Marts. — Bornholm, Petersen, afg. fra Burntisland 14. Marts, bestemt til Kiel. — Ajax, Brorsen, ankom til Helsingør 9. Marts. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Kbhvn 12. Marts. — Nauta, Steen, ankom til Kristianssand 9. Marts. — Rønne, Hintze, ank. til Libau 12. Marts. — Kjøbenhavn, Thomsen, afg. fra Randers 14. Febr., bestemt til Libau.

Danmark. Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Libau 9. Marts, best. til Dunkirk. — Absalon, Reese, ankom til Dunkirk 10. Marts. — Ansgar, Larsen, ank. til Blyth 10. Marts. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Newcastle 10. Marts. — Hamlet, Sommer, ankom til Kbhvn 10. Marts. — Helge, Matthiessen, afgik fra Newcastle 11. Marts, best. til Libau.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afg. fra Kbhvn. 8. Marts, ankom til Libau 10. Marts. — Malaya, Berentzen, ankom til Port Arthur 26. Febr. — Cathay, Schiønning, afg. fra Colombo 7. Marts, bestemt til Singapore. — Befragtet Dpsk. Nordhavet, Olsen, afg. fra Gøteborg 9. Marts, ankom til Antwerpen 12. Marts.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Buenos Aires 4. Marts. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Buenos Aires 3. Marts. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Sorento 11. Marts, bestemt til Hamburg.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Las Palmas 2. Marts, bestemt til La Plata.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Libau 10. Marts. — Clara, Petersen, afgik fra Malmø 13. Marts, best. til Tynen.

Ærø. Energ, Hansen, ankom 12. Marts til Vejle.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Mexico, Lybecker, ankom til Porto Gallegos 29. Jan. fra London. — Valparaiso, Lorentsen, ankom til San Jean del Sur 5. Marts fra Guayaquil. — Røhl, Callesen, sejlet fra Buenos Aires 8. Febr. til Paysandu. — Sophie, Svarrer, ank. t. Cadix 6. Marts f. Hamburg. — Irvine, Meinertz, afgik paa Slæb fra Punta Delgade 7. Marts til Liverpool. — Aalborg, Clausen, ankom til Falmouth 8. Marts fra Rio Janeiro, beordret til Harburg — Mathilde, Strømberg, ankom til Tamatava 5. Marts fra Gøteborg. — Neiros, Sonnicksen, afgik fra Esbjerg 8. Marts til Kristianssand, strandede ved Bragdø 9. Marts, og blev indslæbt til Kristianssand Dagen efter. — Ameta, Nielsen, sejlet fra Nanex 3. Febr. til Liverpool. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Hamburg 10. Marts fra Havre. — Nancy, Hansen, sejlet fra Genua 6. Marts til Bari. — Verdande, Nielsen, ankom til Amsterdam 11. Marts fra Nickerie.

Fanø. Sønderho. Ane Jensine, Øhle, ankom 5. Marts til Liverpool fra Bahia. — Killena, Hansen, afgik 2. Marts fra Marseille til Buenos Aires. — Hans, Brinch, ankom 5. Febr. til Bissao (Afrika) fra Hamburg.

Ærø. Ingeborg, Svane, ankom 6. Marts til Leith. — Gerda, Petersen, ankom 10. Marts til Falmouth f. O. — Sylphe, Christensen, ankom 9. Marts til Boness. — Hebe, Clausen, ankom 9. Marts til Drøbak. — Fuglen, Hansen, ankom 11. Marts til Kragerø. — Haabet, Christensen, ank. 11. Marts til Frederiksstad. — Mette, Simonsen, ankom 11. Marts til Kragerø. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 12. Marts til Frederiksstad. — Wemyss Castle, Albertsen, ankom 11. Marts til Charlestown. — Cathrine, Rasmussen, ankom 13. Marts til Langesund.

Rønne. John Hintze, Andersen, ankom til Kbhvn. 9. Marts. — Prøven, Bidstrup, ankom til Bergquara 9. Marts. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 10. Marts. — Rolf, Jacobsen, ankom til Kolboda 13. Marts. — Freja, Bech, ankom til Aarhus 11. Marts. — Laurentine Emilie, Johnsen, ankom til Cimbritshamn 12. Marts. — Veset, Ølsted, ankom til Danzig 12. Marts. — Christiane Marie, Hansen, ankom til Rügenwalde 11. Marts. — Odin, Møller, ankom til Odense 12. Marts. — Kastor, Clausen, ankom til Kiel 12. Marts. — Nestved, Larsen, ankom til Rügenwalde 13. Marts. — Hans Peter, Westh, ankom til Kalmar 12. Marts. — Camtoos, Pedersen, ankom til Danzig 12. Marts. — Ansgar, Clausen, ankom til Danzig 12. Marts. — Tordenskjold, Larsen, ankom til Memel 13. Marts. — Hermod, Grønwald, ankom til Cimbritshamn 12. Marts.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Store-Bælt. Langelands V.-Kyst. Dagelykke. *Dagelykke* Havn ligger paa *Langelands* V.-Kyst, c. 5 Kml. S. for *Lohals*. I Havnen og Indløbet er der indtil 11 Fod Vand.

Paa den S.-lige Havnemoles Hoved vises fra hvide Pæle en rød og en hvid Lanterne. Flammens Højde: c. 12 Fod. Lyse i NV.-lig Retning og lede, holdte overet, til Havnen. Brændetid: 1ste September—1ste Maj, men kun Morgen og Aften.

Østersøen. Gjedser. Rødsand. Ved det over *Rødsand* uddybede Løb til *Gjedser* Havn ere de udlagte Tønder og Stager nu inddragne.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Rusland. Riga Bugt. Domesnæs. Ved *Domesnæs* Fyr er Signalmasten omblæst. Den vil snarest mulig blive rejst igen.

Bernaten. Ved *Bernaten* gives Taagesignal atter ved Kanonskud.

Tyskland. Neufahrwasser. Ved V.-Molen i *Neufahrwasser* er anbragt to Duc d'Alber til Deviations-Undersøgelse.

Rügenwalde, Stolpmünde, Kolbergermünde, Leba. Ved *Leba* Fiskehavn samt ved *Kolbergermünde, Rügenwalde* og *Stolpmünde* gives om Dagen Taagesignal med Klokke, Fem-Slag hver 1 Minut.

Disse Signaler ere kun til Brug for lokalt kendte Folk.

Aabenraa. Fra April til August 1899 foretages Uddybning i Indløbet til *Aabenraa*. De indre sorte Spidstønder og røde Spirtønder ere derfor midlertidig inddragne. Uddybningsmaskinen skal passeres paa den Side, hvor den viser en Ballon eller en Lanterne.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Frøjen. I 1899 tændes følgende Fyrlamper paa *Frøjen:*

Titran.	63° 59′ 50″	N. Br.	8° 18′ 0″	Ø. Lgd.
Kya.	63° 46′ 20″	—	8° 18′ 30″	—
Dolmsund.	63° 38′ 40″	—	8° 53′ 0″	—

Trondhjem. Munkholm. I 1899 slukkes *Munkholm* Fyr og en Fyrlampe, der viser Hurtigblink, tændes paa det øverste af det store Taarn.

Søndmøre. Fosnavaag. I 1899 tændes ved *Fosnavaag* en Fyrlampe. 62° 20′ 40″ N. Br. 5° 38′ 30″ Ø. Lgd.

I 1899 tændes paa *Norges* Kyst følgende Fyrlamper:

Skarvø, S. for *Egersund*. 58° 24′ 20″ N. Br. 5° 59′ 30″ Ø. Lgd.

Obrestad, Jæderen. 58° 39′ 5″ N. Br. 5° 34′ 20″ Ø. Lgd.

Mastrafjord, ved *Sorgenfri* paa *Klosterøn* i *Buknfjord*. 59° 6′ 30″ N. Br. 5° 36′ 15″ Ø. Lgd.

Nekøosen, V. for *Florø*. 61° 34′ 50″ N. Br. 4° 57′ 15″ Ø. Lgd.

Florø, paa *Fugleskjær*. 61° 36′ 5″ N. Br. 5° 2′ 0″ Ø. Lgd.

Tyskland. Helgoland. Düneninsel. I Marts 1899 borttages de tre Ledebaaker paa *Düneninsel*. Nye Baaker, paa hvilke der anbringes Fyr, blive opførte.

Nærmere Meddelelse senere.

Ems. Samtidig med Sommerafmærkningen i *Ems* faar Tønde O 7 en Ballon, og Spirtønde O Q ombyttes med en rød Stumptønde med Ballon.

Holland. Zuiderzee. Hoornsche Hop. Fartøjet, der var sunket c. 1 Kml. S. 41° V. fra *Hoorn* Havnefyr, er borttaget. Afmærkningen er inddragen. 52° 37′ 8″ N. Br. 5° 2′ 42″ Ø. Lgd.

IJmuiden. I *IJmuiden* Havn er Dybden nu 26 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Dybden i *Zuiden* er nu 21,7 Fod, i *Hoorn* 21,3 Fod og i Farvandet S. for *Maasluis* 21,7 Fod.

Zeegat van Brouwershaven. O.- og W.-Hellegat. I *O.-Hellegat* er Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kegle ombyttet med en sort Lystønde Nr. 1. 51° 40′ 17″ N. Br. 4° 22′ 16″ Ø. Lgd.

Den sorte Lystønde Nr. 2 er ombyttet med en Stumptønde Nr. 2. 51° 40′ 41″ N. Br. 4° 22′ 59″ Ø. Lgd.

Den sorte Lystønde Nr. 4 er ombyttet med en Stumptønde Nr. 4. 51° 41′ 39″ N. Br. 4° 23′ 14″ Ø. Lgd.

I *W.-Hellegat* er Stumptønde Nr. 3 med afkortet Kegle ombyttet med en sort Lystønde Nr. 3. 51° 41′ 2″ N. Br. 4° 22′ 9″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 6 er ombyttet med en sort Lystønde Nr. 6. 51° 41′ 58″ N. Br. 4° 22′ 34″ Ø. Lgd.

Frankrig. Calais. Vandstand-Signalerne, som ved *Calais* gives fra Yderenden af Ø.-Molen, have som Udgangspunkt Kortets Nulpunkt og gives for hver 1/4 Meter over dette.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Fécamp. N.-Molen ved *Fécamp* er nu fuldført og det midlertidige Fyr slukket.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Kennebec River. Den 16de Marts 1899 forandres Taagesignalet ved *Seguin Island* Fyr til hver 20 Sekunder at give Et-Stød af 5 S. Varighed.

Massachusetts. Fyrskibet „*Nantucket Shoal*“ Nr. 66 har midlertidig været ombyttet med Reservefyrskib Nr. 58.

Connecticut. Bridgeport Harbor. Fra den 15de Marts 1899 gives Taagesignal atter fra Ø.-Enden af den inderste Bølgebryder, der strækker sig ud fra *Tongue Point*, ved V.-Siden af Indløbet til *Bridgeport Harbor*. Paa en Klokke slaas med Maskinkraft Et-Slag hver 8 Sekunder. 41° 9′ N. Br. 73° 10′ V. Lgd.

New York. East River. I *East River* har Drivis bortreven Pælene til *South Brother Island Ledge* Fyr og til *Lawrence Point Ledge* Fyr. Fyrene ville snarest mulig blive tændte igen.

New York Bay. I *New York Lower Bay* er alle Klokketønder, med Undtagelse af *Swash Channel* Klokketønde paa Grund af Drivis midlertidig ombyttede med Spirtønder.

I *New York Upper Bay og Lower Bay* ere alle Spidstønder og Stumptønder, paa Grund af Drivis, midlertidig ombyttede med Spirtønder, men man maa, saalænge der er Drivis, ikke stole paa dem.

I *New York Bay* ere alle elektriske Lystønder slukkede, og de tændes ikke igen, før Drivisen er forsvunden.

Virginia. Hampton Roads. Old Point Comfort. Omtrent den 10de Marts 1899 forandres *Old Point Comfort* hvide Fyr, paa Kysten ud for Fort *Monroe*, til at vise rødt Lys. Iøvrigt bliver Fyret uforandret.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Barletta. I *Barletta* Havn foretages Uddybningsarbejder. Dybden skal forøges til 23 Fod. Man maa om Dagen ikke gaa mellem den Mole, hvorfra vises sort Ballon, og Uddybningsmaskinen, og om Natten skal man gaa paa den Side, hvor der er størst Plads mellem Uddybningsmaskinen og Fyret paa en af Molerne.

Sicilien Ø.-Kyst. Augusta. Ved Indløbet til den lille Havn ved *Augusta* er paa SV.-Enden af Molen ved det gamle Hospital tændt et grønt, fast Fyr, og paa NNV.-Enden af Molen lige overfor et rødt, fast Fyr, der er formørket mod S. Flammens Højde: 13 Fod. Fyrene vises fra Pæle. 37° 13′ 51″ N. Br. 15° 13′ 6″ Ø. Lgd.

Algier. Algier. Den sortmalede Lystønde, der viser rødt, fast Fyr, ved Forlængelsen af den under Arbejde værende S.-Mole ved *Algier* Havn, ligger uforandret paa Station.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Cuba S.-Kyst. Santiago de Cuba. *Santiago de Cuba Harbor* er nu afmærket saaledes:

Tønde Nr. 1 i 4 1/2 Fv. Vand, fra *Morro Point* i S. 74° V. og fra *Canones Point* i S. 30° V.

Tønde Nr. 2 i 4 Fv. Vand, fra *Morro Point* i S. 28° V. og fra *Canones Point* i S. 8° Ø.

Tønde Nr. 3 i 4 1/2 Fv. Vand, fra *Morro Point* i N. 11° V. og fra *Canones Point* i S. 71° Ø. Om Natten vises en rød Lanterne fra denne Tønde.

Tønde Nr. 4 i 4 1/2 Fv. Vand, fra *Morro Point* i N. 16° Ø. og fra *Canones Point* i S. 65° Ø.

Tønde Nr. 5 i 4 Fv. Vand, fra *Morro Point* i N. 10° V. og fra *Canones Point* i N. 28° Ø.

Tønde Nr. 6 i 4 3/4 Fv. Vand. fra *Caracoles Point* i N. 77° Ø. og fra *Smith Cay* NV.-Pynt i N. 24° Ø.

Tønde Nr. 7 i 3 1/4 Fv. Vand, fra *Puntilla Point* i N. 11° Ø. og fra *Gorda Point* i S. 10° Ø.

Tønde Nr. 8 i 3 1/2 Fv. Vand, fra *Caracoles Point* i N. 50° Ø. og fra *Smith Cay* NV.-Pynt i N. 10° V. Om Natten vises en hvid Lanterne fra denne Tønde.

Tønde Nr. 9 i 4 Fv. Vand, fra *Caracoles Point* i S. 70° Ø. og fra *Smith Cay* NV.-Pynt i N. 22° V.

Tønde Nr. 10 i 5 1/4 Fv. Vand, fra *Caracoles Point* i N. 46° Ø. og fra *Smith Cay* NV.-Pynt i N. 6° Ø.

Tønde Nr. 11 i 3 Fv. Vand, fra *Caracoles Point* i N. 76° Ø. og fra *Smith Cay* NV.-Pynt i N. 54° V.

Tønde Nr. 12 i 3 3/4 Fv. Vand, fra *Ratones Cay* Magasin i N. 51° Ø. og fra *La Cruz Point* i S. 83° V. Om Natten vises en hvid Lanterne fra denne Tønde.

Tønde Nr. 13 i 3 1/4 Fv. Vand, fra *Gorda Point* i N. 1° V. og fra *Carivisa Point* i S. 79° V.

Tønde Nr. 14 i 4 1/2 Fv. Vand, fra *Ratones Cay* Magasin i N. 53° Ø. og fra *La Cruz Point* i S. 85° V.

Tønde Nr. 15 i 3 Fv. Vand, fra *Gorda Point* i N. 15° Ø. og fra *Carivisa Point* i S. 75° V. Om Natten vises en rød Lanterne fra denne Tønde.

Tønde Nr. 16 i 1 1/2 Fv. Vand, fra *Ratones Cay* Magasin i N. 62° Ø. og fra *La Cruz Point* i S. 63° V.

Tønde Nr. 17 i 4 3/4 Fv. Vand, fra *Carivisa Point* i N. 58° V. og fra *Ratones Cay* S.-Ende i S. 35° V.

Tønderne ved *Compadres Shoal* og *Diamante Bank* ere inddragne. Tønderne Nr 8 ligger ved *Gorda Bank* og Nr. 15 ved *Colorado Shoal*. Alle de andre Tønder have Bur og ere om Styrbord for Indgaaende røde med lige Numer, om Bagbord sorte med ulige Numer.

Det Stykke af „*Merimac*“s Stormast, som er over Vandet, er malet rødt og træder i Stedet for en Tønde, dog uden Numer. Den ligger fra *Soldados Point* i N. 55° V. og og fra *Puntilla Point* i N. 42° Ø.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Ved *Rio Grande do Sul* kunde Barren i Jan, 1899 i 31 Dage passeres med et Dybgaaende af 12 Fod.

P. Otzen & Thorstenson.

Manometerfabrik.

Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

Manometre, Vacummetre, Tællemaskiner.

Eneforhandlere af Vulcaniseret Fiber fra Vulcanized Fibre Co., New-York.

Anlæg af elektrisk Lys.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Enghavevej. V.

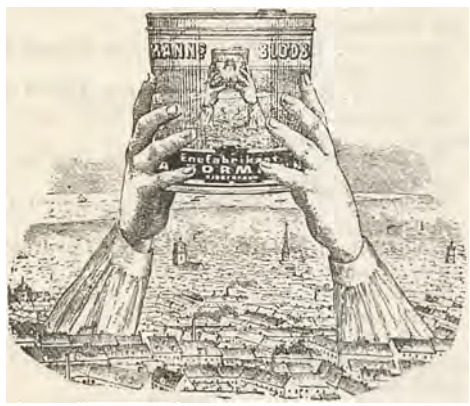
Bopæl: Valdemarsg. 24. V.

Telefon 5560.

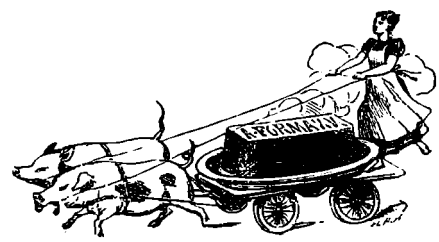
Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig. kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

☞ Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over ☞ 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar. ☜

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Kjøbenhavns Børskurs d. 15. Marts 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	109		108⅜	109
Danmark	90½		90¼	90⅜
Norden	113¼		113	113¼
Kjøbenhavn			95⅜	96½
Carl			60	61
Dannebrog	103		102¾	103¼
Skjold			76¾	77
Helsingørs Dampsk.	65		65	65½
Østersøen	93½		93½	94
Nordsøen			80	90
Torm			103	106
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			104½	105
Urania	102—½		102¼	102-½
Union			99¼	100
Hejmdal			96	98
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			103½	108
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			93	95
3½% uopsig. Stats			99	100
3½% Husejer Kreditk.			87½	89½
3½% Kbhvns Kreditf.			87½	89
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			91¼	91¾
4% — — 6 —			91½	92½
3½% Landkreditk. 3 —			89	91
Aktier.				
Nationalbank			145½	146
Privatbank	132		132	132¼
Landmandsbank			127	129
Handelsbank	123½		123¼	123½
Burm. & Wain			93½	94
Helsingørs Jernsk.	95		94⅜	96
Sukkerfabr.	95¾	96	95¾	96
Bryggeri Aktier	90¾		90½	90⅜

Vekselkurser d. 14 Marts 1899.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.30	89.10
London	18.23	18.20
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 14. Marts 1899.

Russiske Noter	216.30
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100⅜
5% Rumænske Stats	101.20
4% — — 1890	92.00

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

„Det Foren. Dampskibs." 34,000, „Danmark" 18,000, „Kjøbenhavn" 40,000, „Carl" 10,000, „Dannebrog" 18,000, „Skjold" 12,000, „Urania" 14,000, „Union" 14,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 18,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Aktieselskabet

Det Dansk Russiske Dampskibsselskab.

Den aarlige Generalforsamling afholdes **Mandagen den 27. Marts Kl. 3 paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22.**

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab pr. 1898, og Fastsættelse af Udbytte.
3. Forslag fra Hr. Poul Mørch til Ændring af Selskabets Love etc.
4. Valg af Bestyrelse og Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler samt Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, **Amaliegade 22,** daglig mellem **Kl. 11—1,** fra Lørdagen den 18. ds. indtil den 25. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændehaveren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 13. Marts 1899.

P. B. V.
Martin Carl.

Til Aarhus Havn

ønskes Tilbud paa:

Ca. 500 Kubikfavne **Søsten** i samlet eller delt Entreprise,

Ca. 250 Kubikfavne **Haandsten** i samlet eller delt Entreprise, at levere inden 1. November d. A. overensstemmende med Konditioner, der kunne faas ved Henvendelse paa Havnepakhusets Kontor, hvor Tilbud indgives inden Mandag den 20. Marts Kl. 11 Formiddag for at aabnes paa Raadhuset samme Dag Kl. 12 Middag i mødende Bydendes Nærværelse.

Aarhus Havneudvalg, den 6. Marts 1899.

Sømand.

En helbefaren, ca. 35 Aar gl. ugift Mand ønsker Hyre paa et Skib, der skal paa en længere Rejse. Billet mærket: „Sømand 150" indlægges paa Bladets Kontor.

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.

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.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

Anvendes af **Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften** samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Havnefyr & Lanterner.
Metalspejlapparater.

Skibslanterner med Certifikat Gl. Lanterner prøves og forandres.

Fabrik:
Lædestræde Nr. 9,
Kjøbenhavn.
Telefon Nr. 3681.
G. W. Frydenlund & Søn

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

LANDMANDSBANKEN

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

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.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

Kongebreve, Brylluper,

Ægtepagter, Testamenter, Æresoprejsning, Separation, Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigst. Inkassationer og Retsmøder besørges.

Husk 8, Klosterstæde 8.
Juridisk Kontor.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 3.

Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk

Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 881 og 828.

Ærb. **J. K. Jensen.**

For Søfolk.

Uld og Trikotagevarer købes billigst hos

H. Madsen,
Skolegade 26,
Aarhus.

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Patentfarve for Skibsbrug

P. Møller, Immervad 1, Aarhus.

Læge H. C. Lund,

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9. Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

„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. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 12. Kjøbenhavn, Torsdag den 23. Marts 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Hvorfor sendtes Styrmændene ud af Kahytten? — Lodspligten paa Themsen. — Fragtmarkedet. — Hvad bør der gøres for at afhjælpe Manglen af Styrmænd til Sejlskibe? — Generalforsamlinger og Aarsberetninger. — Dansk Dampskibsrederi-Forbund. — Understøttelse af de tyske Dampskibsruter paa Østasien og Australien. — Fra Pernambuco. — „Pr. første aabne Vande". — En Retssag om Fragt for Trælast. — Engelsk Dom om Overliggedagspenge. — Tristan da Cunha. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Foreningsmeddelelser. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Teaktræ — Teaktræ
AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
BANGKOK—KØBENHAVN
have altid paa Lager i **Frihavnen**
TEAKTRÆ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.
TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

NORDISK SKIBSREDERFORENING,
stiftet 1889.
Bureau: **Kongensgade Nr. 2, Christiania,**
optager skandinaviske Damp- og Sejlskibsredere som Medlemmer, besørger gennem sine ansete Forbindelser Ordningen af Tvistigheder i Skibenes Anliggender af enhver Art uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton om Aaret. (H. O.)

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe. Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over **hele Danmark.**

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.

Murstens Fragter
til: **Kjøbenhavn, Præstø, Vejle Fjord, Göteborg** og flere andre skandinaviske Byer faas altid hos
De forenede Teglværker, Ekensund.
NB. Havneudgifter meget moderate og Ekspeditionen hurtigst.

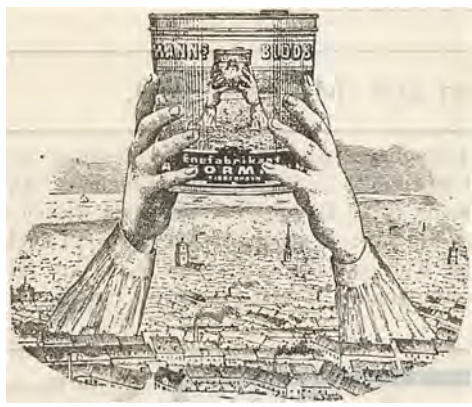
Telefon 297. Telegramadresse: Seifert, Regnegade. **Telefon 297.**
C. L. Seifert,
St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet
elegante Uniformshuer.

Nienstædt & Co.
(Kunstindustri-Museum):
Lager af amerik., engelske, franske og tyske **Værktøjmaskiner. Værktøj, File,** engl., svensk og tysk **Staal. File** ophugges.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

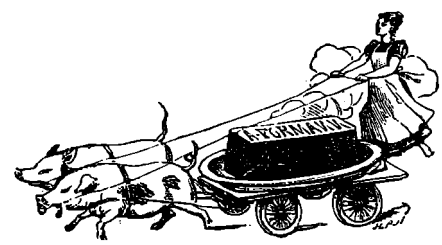
!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig, kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Hvorfor sendtes Styrmændene ud af Kahytten?

Vi have fra en farende Dampskibsfører modtaget følgende:

Blandt de Mænd, der for Tiden føre den danske Handelsflaades store og smaa Dampere, findes kun faa, der ikke ere avancerede op til disse ansvarsfulde Stillinger ad den Vej, man hidtil har betragtet som den ordinære, det vil sige, at de fra Drengens beskedne Stilling har arbejdet sig op ad Rangstigen og det meget ofte i et ret sindigt Tempo. Særlig Styrmandstrinnet har det for mange taget længere Tid at komme forbi, end egentlig nødvendigt for at kunne huske og siden efter Ævne modarbejde de Ulemper, der følge med denne Stilling.

Naar disse Mænd, altsaa Nutidens Dampskibsførere, ville se tilbage paa svundne Tiders Sejlskibsfart, maa de ganske sikkert kunne erindre, at de den Gang som alle andre saa op til Styrmandsstillingen som noget, der var uadskillelig fra Kahytten og det Selskab, der hørte hjemme i den Ende af Skibet; og for dem, der var saa heldige at naa helt agterud i Sejlere, før de begyndte i Damperne som Officerer, maa det ubetinget have været en stor Skuffelse, at de der bleve fundne uværdige til at nyde den Anseelse, som der i de fleste Menneskers Øjne følger med Retten til som Styrmænd at nyde deres Maaltider sammen med deres nærmeste Foresatte, og det fejler ikke, at mange af dem har tænkt ret alvorligt over, hvad Aarsagen kunde være dertil: om den burde søges i, at deres Selskab var overflødigt for Førerne af disse Fartøjer, eller om det var Førerne, der var kommen for højt op til, at de kunde omgaas dem ligesom Skipperne gjorde i Sejlskibene. Men der var selvfølgelig ikke andet at gøre, end Skik følge eller Land fly: først i den underordnede Stilling og siden som Overordnet for ikke at blive tilsidesat i det gode Selskab.

Saa længe Sejlskibene uindskrænket beherskede Skibsfarten, har der vistnok blandt alle Nationers Søfarende været Enighed om, at Styrmændene vare selvskrevne til at leve og bo i Kahytten, og uagtet dette Forhold, saa vidt det er almindelig bekendt, hele Tiden har været tilfredsstillende, saa har dog danske Dampskibsførere fundet Anledning til at forbeholde Kahytten til deres egen Afbenyttelse. Om denne Fremgangsmaade gaar saa langt tilbage som til 1819, da Caledonia, den første danske Damper, kom til Landet, eller om det er en nyere Skik, der er indført senere, kan Indsenderen heraf ikke angive, men der er en Mulighed for, at der endnu findes Folk, der kan give Oplysning om, naar Forandringen er foretaget, og hvad Aarsagen har været dertil. Den eneste Oplysning, her kan gives, stammer fra en afdød Hovmester, der fortalte, at det i Dampskibet Odin, da det var nyt i 1857 (en Søofficer var Fører), blev forment Styrmændene at komme i Kahytten, fordi deres Tøj ikke altid var børstet saa pænt, som det kunde være, og der er altsaa en Mulighed for, at alle danske Dampskibsstyrmænd siden den Tid har maattet undgælde for hin Ulyst til at børste Tøj; man ser jo ofte, at smaa Aarsager faa store Virkninger; men er dette Aarsagen, da kan det vist nu være paa Tide at overveje, om ikke Straffetiden bør være udstaaet.

Man tør sige, at det gennem Sejlskibsfarten udviklede traditionelle Forhold mellem Styrmænd og Skippere er sundt og godt; det hidførte et naturligt Samvær, saa at de ved let og utvungen selskabelig Tone under Maaltiderne kunde meddele hinanden deres Opfattelse af de Spørgsmaal, der kom paa Tale, og det er temmelig afgjort, at Skibenes Interesser derved bleve drøftede og overvejede paa en hel anden Maade, end ved det stive og fremmede Forhold, der er almindeligt i vore Dampere, og som blandt andet af og til kan medføre den Ulempe, at Førerne glemme at omtale en vigtig Sag til Styrmanden, naar de mødes paa Dækket.

I Sejlskibsfarten bidroge Styrmændenes Ophold i Kahytten ikke saa lidt til, at de paa en naturlig Maade uddannedes til den Stilling, der er deres Maal, ligesom det lettede dem den Opgave at hævde Disciplinen; disse Fordele ere ikke uden Betydning, naar de sammenlignes med Dampskibsstyrmændenes Uddannelse, der har til Følge, at de ved at avancere komme ind under Forhold, der ere dem helt fremmede, og som i Reglen stille dem i Udsigt at maatte erhverve deres Erfaring ved at blive kloge af Skade.

Som Eksempel paa Forskellen mellem Sejl- og Dampskibsstyrmændenes Stilling ombord kan anføres, at naar de første i Havn faa Visit af en Slægtning, Hustru el. lign., betragtes det som en Selvfølge, at disse inviteres ind i Kahytten og med til Maaltiderne, og kommer der om Aftenen en god Ven, er det lige saa naturligt, at der i den Anledning af Skibets Proviant laves en Toddy eller to. Mange vil naturligvis sige, som sandt er, at dette er rene Bagateller; men det beviser desuagtet, at de betragte Skibet som deres Hjem, og dem selv som en Autoritet med saavel Rettigheder som Pligter der ombord.

Hos Dampskibsstyrmanden vil den samme Person blive modtaget paa en hel anden Maade; thi selv om det er i en ganske ordinær Fragtbaad, vil Kahytten dog blive betragtet som en Helligdom, som der i Almindelighed kun kan være Tale om at bese, naar Skipperen er i Land og Hovmesteren giver Tilladelse dertil. Er den Besøgende sulten — det kan jo hænde for den bedste —, da bestaar den første Ulempe deri, at den Uskik er almindelig i Fragtdampere, at Rederne give Bespisningen i Entreprise til Skipperen eller en Hovmester; er den først nævnte Leverandør, maa det her fremdragne Spørgsmaal blive ubesvaret; thi der findes maaske ikke to, der vil opfatte Situationen paa samme Maade. Derimod er Sagen paa Forhaand afgjort, hvor Hovmesteren er Spisevært; thi han har som oftest bestemt Takst for hver Kuvert, og Maden maa spises i Messen eller Officerens Kammer. Det hænder ogsaa, at Dampskibsstyrmanden kan opvarte med en Toddy, men har han ikke selv de dertil nødvendige Varer ombord, maa han gaa i Land og købe dem i et Værtshus.

I alle danske Dampere henvises Maskinmestrene og Styrmændene til at spise sammen i Officersmessen; men Forholdet mellem disse Messekammerater er langt fra altid saa godt, som det kunde og burde være, og det er ganske naturligt, at Rivninger maa forekomme, thi Maskin- og Dæksofficerernes Levevis, Uddannelse Gage og Interesser ombord ere saa højst forskellige, at det maa være indlysende for Enhver, at Skibene, selv de store Tramps, ere for smaa til uden Ulempe at rumme saa mange uensartede Anskuelser, som der ofte søge at gøre sig gældende i Officersmessen.

Dersom det var almindeligt at formene Dampskibsstyrmænd Adgang til Kahytten, var der selvfølgelig ikke noget at sige dertil; men Forholdet er snarere det modsatte og saaledes, at vi blandt søfarende Nationer danne en Undtagelse; vil vi t. Eks. se hen til Forholdene i engelske Dampere, hvad jo ligger nærmest, fordi den engelske Flaade er betydelig større end alle andre Nationers tilsammen, saa vil vi der finde (i det mindste i Fragtbaadene), at Maskinofficererne spise sammen i en til deres Afbenyttelse indrettet Spisekahyt med egen Betjening, og at Styrmændene og Førerne spise sammen enten i Kahytten eller et dertil indrettet Rum. Paa den Maade bliver der Plads nok til de forskellige Anskuelser uden Rivninger, og der ses sjælden andet, end at Forholdet og Livet ombord er saa behageligt som tænkes

kan. — I tyske transatlantiske Fragtdampere er det almindeligt, at 1ste Mester, 1ste Styrmand og Fører spise sammen i Kahytten; men dette Forhold er ikke altid tilfredsstillende; det skal endog være ret almindeligt, at ingen af Parterne er fornøjet med det, og at en af de Herrer Chiefs foretrække at nyde deres Maaltid i Selskab med de lavere Rangklasser. Som oftest hører man, at de fleste ville foretrække at følge Englændernes Eksempel, og der kan vist heller ikke være delte Meninger om, at det er den mest hensigtsmæssige og praktiske Maade, hvorpaa Forholdet kan ordnes i Dampere til almindelig Tilfredshed.

Der findes uden Tvivl mange danske Dampskibsførere, maaske dog mest i transatlantisk Fart, der vilde være inderlig glade ved Styrmændenes daglige Selskab til Maaltiderne; men hvem tør gøre Begyndelsen. Som Forholdet er de fleste Steder, maa Redernes Samtykke først erhverves til en saadan Forandring; men der kan næppe være Vanskeligheder fra den Side; thi der er ingen Anledning til at tro, at de vilde gaa imod et Ønske hos Førerne om at bidrage til, at der vises vore Dampskibsstyrmænd en Velvillie, der kan svare til den traditionelle fra Sejlskibsperioden, og hvorved de vil komme til at nyde samme Anseelse som Ligestillede i fremmede Skibe. De forøgede Udgifter, om der i det hele taget kan være Tale om saadanne, vil næppe overstige det, dygtige og omsigtsfulde Styrmænd tjene Rederne med ved ogsaa at være paapasselige i Fritiden, og i ethvert Tilfælde maa disse Udgifter være en Draabe i Havet i Forhold til Dampernes Driftsudgifter. I Haab om, at Forslaget maa blive betragtet som et Middel, hvorved Niveauet kan højnes for Styrmændene, henstilles det hermed til Dampskibsrederes og Føreres velvillige Overvejelse; det sker i den Overbevisning, at Rederne vil tjene deres egne Interesser ved at støtte Officererne i Omsorgen for at opretholde den Autoritet, som Standen ikke godt kan undvære; de vil ogsaa derigennem saa hurtig som mulig have Lejlighed til at bibringe Styrmændene den Opfattelse, at de udgøre et vigtigt Led i den Kæde, der bør holde sammen, for at Bedriften stedse kan være i god Gænge.

Skipper.

Lodspligten paa Themsen.

Udenrigsministeriet har tilstillet os følgende Beretning fra Generalkonsulatet i London, dat. 25. Febr. 1899:

Som anført i Generalkonsulatets Aarsberetning for 1897 blev der som Følge af en Besværing fra den svensk-norske Regering d. 6. August 1897 vedtaget en Lov, betitlet „The Merchant Shipping (Exemption from Pilotage) Act. 1897", som traadte i Kraft d. 1. Juli 1898. Denne Lov, om hvis Forhistorie jeg tillader mig at henvise til Beretningen, bestemmer, at den i Merchant Shipping Act 1894 § 603 hjemlede Fritagelse for Lodstvang fra 1. Juli 1898 skal ophøre at have Gyldighed „overfor Skibe i Farten mellem Sverige og Norge og London". Meningen hermed var, at britiske Skibe med Passagerer i den ommeldte Fart, der tidligere havde været fritagne for at tage Lods, fra 1. Juli 1898 skulde stilles paa samme Fod som svensk-norske og andre fremmede Nationers Skibe, d. v. s. være lodspligtige paa Themsen.

At Skibe uden Passagerer i den ommeldte Fart alle ere fritagne for Lodspligt, fremgaar klart af Merchant Shipping Act 1894 § 625, som bestemmer, at Skibe i Fragtfart paa Havne i det nordlige Evropa og Øst for Brest ikke ere undergivne Lodstvang.

Ved en Fejltagelse kom der imidlertid ikke i Lovens Tekst efter Ordet „Vessels" til at staa „carrying passengers", saaledes at Loven for en overfladisk Betragtning syntes at bestemme, at alle Skibe i Fart mellem Sverige-Norge og London med eller uden Passagerer fra 1. Juli 1898 nu vare lodspligtige.

Den engelske Lodsstand, som med stor Energi og Hensynsløshed varetager sine Interesser, begyndte straks at handle, som om Loven virkelig hjemlede den omtalte vide Fortolkning, og fra Tid til anden ere Skibe, dog ingen danske, blevne prajede og have enten taget Lods i den Formening, at de virkelig vare pligtige dertil, eller senere betalt Lodspenge for at undgaa Besvær og Tidsspilde ved Proces. Da Trinity House som øverste Lodsautoritet vægrede sig ved at give nogensomhelst Anvisning om, hvorledes Loven skulde opfattes, maatte man vente til Sagen kunde blive bragt for Domstolene. Da derfor en norsk Skipper nægtede at betale Lodspenge, anlagde Lodsernes Forbund Sag mod Skibet og ved gensidig Overenskomst bragtes Sagen frem for Admiralitetsretten i Stedet for en underordnet Domstol.

Rettens højt ansete Præsident, Sir Francis Jeune, fældede Dom i Sagen d. 18. f. M. Næst at udtale et Haab om, at Bestemmelserne om Lodspligt snart maatte blive kodificerede, hvortil de trænge i høj Grad, udtalte han, at den i Merchant Shipping Act. § 625 givne Bestemmelse var ganske uberørt af Loven af 6. August 1897, som ved denne Kendelse saaledes har faaet en autentisk Fortolkning.

Paa Grund af det store Antal danske Skibe, der ere anbragte i den ommeldte Fart, er denne Afgørelse af stor praktisk Betydning for dansk Skibsfart.

(undert.) Delcomyn.

Fragtmarkedet.

Der hersker en fastere Tone over Amerika, Raterne begynder paany at rejse sig og strække Benene efter den ret langvarige Krumslutning, de have været udsatte for; vi have ikke tvivlet om denne Udgang paa Miséren. Hvad der bevirkede Baissen i de amerikanske Fragter, var hovedsaglig den store, herreløse Flaade, som ingen vilde vedkende sig, fordi den var kommen for sent frem over det stormfyldte Atlanterhav, og som nu i Selvopholdelsesdriftens mest forcerede Tempo jagede efter den nødvendige Ladning for dog at bjærge noget ud af de bristede Kalkulationers Ruin. Denne Masseudfoldelse af prompt Tonnage maatte drive Raterne ned, selv i et langt fastere Marked end det nuværende, og Rederne har for saa vidt sig selv at takke for Uheldet; men nu er vi ovenpaa det igen, den prompte Tonnage har fundet den beskedne Beskæftigelse, den kunde vente sig, og det normale Marked er vendt tilbage. Vi tro da, at April vil blive, om ikke glimrende, saa dog god og med en betydelig Befragtning saavel fra Northern range, Golfhavnene som Sydamerika, og vi støtter denne vor Opfattelse bl. a. ogsaa paa det Faktum, at Tidsbefragtningerne i atlantisk Fart have taget til i Antal, saa overraskende og til saa acceptable Rater, at man næsten havde Grund til at blive imponeret. Dette er et godt Tegn paa de store Firmaers Bedømmelse af Fremtiden; man venter sig altsaa Stabilitet i det transatlantiske Marked, og derfor dækker man sig i Tide. For prompte Baade betales Baltimore Danmark én Havn 3/, to 3/1½, til C. f. o. er Raten 2/9 à 2/10½, pr. April søges Tonnage 3/ højere. Fra New Orleans er Raten 14/ til Danmark for mindre Baade, 13/6 for større, alt paa Nett Charter. Fernandina Stettin giver 17/6, New Orleans Hull, Glasgow eller Antwerpen 13/6 paa Nett form. Pensacola Rotterdam 95/. Fra San Lorenzo til U. K. Cont. er pr. Maj Juni sluttet 20/. San Lorenzo Ant-

werpen eller Rotterdam 1/30 April 20/6 paa berth terms. Kvæg £ 4,15 og Faar 7/6. Befragtningen er stadig gaaet livlig fra River Plate.

Sortehavet har ikke forandret sig og er vedblivende slet med faatallige Befragtninger. Vi noterer: Nicolaieff og Odessa Bilbao 2,150 Tons 11/, Novorossisk N. C. 8/9 or any direct; 9/3 Elben. Donau Antwerpen eller Rotterdam 3,800 Tons 9/6, Hamburg 10/, Eupatoria Riga Reval eller Libau 3,400 Tons prompt 12/6 Salt. Poti Rotterdam 3,000 Tons Marts/April 12/, Sulina 8/3 N. C. prompt. Middelhavet har bl. a. havt følgende Befragtninger: Alexandria Bristol Kanalen 1,646 Tons N. R. 1/6 Korn, Alexandria London eller Hull 1,649 Tons N. R. £ 950 rouge. Fra Elba til Filadelfia betales 8/6 full terms, Carthagena Maryport 1,800 Tons 9/, fra Huelva til Baltimore 10/3, endelig kunne vi notere fra Bilbao Swansea 5/6, Rotterdam 6/3 à $6/4^1/_2$. Boness $6/4^1/_2$, no turn.

Kulmarkedet holder sig vedvarende godt, selv om en lidt mattere Tone spores til Middelhavet, dog hovedsagelig kun for de største Dampere. Vi noterer: Cardiff Genua 8/9, Civita Vecchia 9/, Leghorn 9/, Malta 8, Catania 9, Venedig 10/, Triest 10/, Konstantinopel 9/, Alexandria 9/, Port Said 8/6. Til Østersøen etc. ere Raterne: Riga 6/, Stockholm 6/3, Kjøbenhavn 6/3, Stettin 6/3, endelig Kronstadt pr. f. o. w. omtrent 6/6.

Fra Østkysten noteres ned efter Methil Genua 9/, Venedig eller Triest 10/9, Leith Genua 8/3, Leith Alexandria 8/6. Til Østersøen er Raten til Kjøbenhavn ca. 5/ à 5/3, til Provinshavn 5/6 à 5/9. alt efter Størrelsen. Stettin 5/9, Pillau 5/9, Libau 6/. Stockholm 5/9, endelig Kronstadt pr. f. o. w. omtrent 5/6. Fra Tyne og Blyth ere Raterne omtrent de samme.

Østersøen er uforandret og meget stille. Libau giver 9 pence Rotterdam, Riga i vanligt Forhold, Træbefragtningerne have i sidste Uge været færre end forventet, hvorimod Tidsbefragtningerne have floreret godt i Farten Nord- & Østersøen.

Fra d'Hrr. Hänschell & Co., Barbados, have vi modtaget den maanedlige Beretning, hvori det bl. a. hedder om Fragtmarkedet: Der er stigende Efterspørgsel efter Tonnage og samtidig Mangel paa Skibe, dette foraarsager naturligt en Stigning i Fragterne; dog have Forretningerne ikke været talrige, netop som Følge af Skibsmangel. Adskillige Skibe kan placeres i Sukker og „logwood" trade paa Evropa og for Sukker til Staterne. Firmaet tilføjer: Man maa haabe, at Rederierne vil erindre, at vor aktive Saison er fra Marts til Juli. Af Befragtninger noterer vi: Dansk Bark Hans St. Croix New York eller Kanalen f. O. 22/6 pr. Ton Sukker.

Hvad bør der gøres for at afhjælpe Manglen af Styrmænd til Sejlskibe?

Tør jeg bede Dem, Hr. Redaktør, endnu en Gang forunde mig Plads for et Par Bemærkninger.

Da Hr. A og jeg altsaa ere enige om, hvorledes vi tænke os ovenstaaende Spørgsmaal tilfredsstillende løst, er der jo i Grunden intet andet for os at gøre end overlade Sagen til videre Drøftelse af andre, som maaske gøre det bedre. I Fald vort og maaske fleres Ønske, at de, som have bestaaet Fiskeskipperprøven, faa Ret til at fare som Styrmænd i Fart paa Evropas Kyster, bliver til Lov, er der jo derved aabnet Udvej til at skaffe Styrmænd i Massevis.

Medens Hr. A. alene tog Sigte paa Lovgivningen, tog jeg tillige Sigte paa Forholdet ombord, og derfor endnu et Par Ord til Hr. A.

Ad Lovgivningens Vej at beklippe Styrmandseksamen anser jeg stadig for urigtigt. Maskinlære er ikke saa stort et Fag, at det kan afskrække nogen fra Styrmandseksamen, naar han først er kommen paa Skolen, og lad os ikke gøre de unge bitre og stædige overfor en Prøve, der i senere Aar kan være til megen Gavn (jvf. Sejlskibsførere, som overgaa til Damperfart), medens dét ikke at have bestaaet Prøven i Maskinlære ofte vil borttage Udsigten til i en fremrykket Alder at faa bedre, vel lønnede Pladser i Dampere (jvf. Sejlskibsførere og Styrmænd, som i en fremrykket Alder indstille sig til Prøven i Maskinlære).

Hr. A. indrømmer villigt, at der er daarligere Avancement i Sejl- end i Dampskibe; saa meget mindre Grund er der til at oprette en Eksamen, der kun giver Adgang til Sejlskibsfart og paa den Smule Maskinlære nær er den samme som den, der giver Adgang til Damperfart. En saadan Eksamen vilde i mine Øjne være som en Limpind til derpaa at fange de unge Søfolk, der opdragne i Sejlskibe have lært at se paa Dampere og Maskinvæsen som noget, det ikke sømmer sig „en rigtig Sømand" at komme i Berøring med.

At jeg skrev: „den, der paa Basis af Fiskeskipperprøven farer som Styrmand, véd, at han ikke kommer videre" — mener jeg bedre kan forsvares end det, som Hr. A skrev: „den, der farer som Styrmand uden Maskinlære, ved altsaa, at han kun kan fare med Sejlskibe". Det er fuldkommen rigtigt, Hr. A., men den unge Styrmand har Haabet om at blive Fører og faar i Reglen Erfaring for, at han kun opnaar at blive Dampermatros.

Med Hensyn til mit „vise" Raad, skal jeg oplyse, at jeg slet ikke glemmer, at Damperne ere store og Sejlskibene smaa, men naar Stillingen som Styrmand i Sejlskibe er ligesaa ansvarsfuld og langt ubehageligere, hvorfor skal den da belønnes langt ringere, end den behagelige Stilling som Styrmand i Dampere? Og hvorfor kunne ikke Sejlskibene søge at knytte Styrmændene fastere til samme Rederi, og da navnlig, naar de finde Styrmænd, som ere brugbare til Førere?

Selv smaa Dampere mangle jo ikke Styrmænd, og jeg kan heller ikke ved at betragte Sejl- og Dampskibe af lige Størrelse se andet, end at Damperne holde paa Styrmændene, medens Sejlskibene skubbe disse fra sig; i alle Sejlskibe mønstres Styrmænd og Skibsdrenge efter akkurat samme Regler og Betingelser; ja Skibsdrengen er egentlig heldigere stillet end Styrmanden, da han kan vente Paalæg paa Hyren, naar han bliver ombord, medens Styrmanden enten maa lade sig afkorte i Hyre eller gaa i Land. At de gamle Sejlskibsstyrmænd, der ende som Dampermatroser, selv bære Skylden, kan gerne være, men saa maa vi sige, at Skylden er den, at de ikke have havt Penge nok til at starte et Rederi eller købe sig en Stilling som Fører, og være enige om, at hverken Dyder eller Laster i saa Tilfælde havde havt noget at sige. Deres Dom synes mig for haard, navnlig da De selv, Hr. A., lige oven over skriver: „Jeg tænker, det er gaaet dermed ligesom i Sejlskibsfarten, nemlig at den, der kan skaffe Penge, kan faa Skib at føre".

Og Hr. A., naar De skriver saaledes, er det jo kun i Samklang med Deres Artikel, naar jeg gentager mit vise Raad til Sejlskibene: „betal eller skaf bedre Vilkaar for Styrmændene, saa er der nok, der vil have Hyre"

Simon.

Vi undlade ikke til ovenstaaende at knytte den Bemærkning, at den Indsender, der imødegaas, Hr. A., nu er gaaet til Søs med sit Skib, og at han derved i hvert Fald foreløbig vil være afskaaret fra at besvare ovenstaaende.

Red.

Generalforsamlinger og Aarsberetninger.

Svendborg Søassurance

har afholdt aarlig Generalforsamling, paa hvilken forelagdes Regnskab for 1898; dette balancerer med Kr. 124,090.89. Kassebeholdningen fra 1897 var Kr. 535.20, Indskudspræmie Kr. 6,067, Rente af Kapital og diverse Forskud Kr. 8.199.47, Indgaaet af Foreningens Fond Kr. 3,200, Fartpræmie Kr. 41,350.89, Restpræmie fra 1897 Kr. 125.60, Hævet i Svendborg Bank Kr. 36,900, Refunderet Forskud paa Havarier Kr. 15,327.23, Samtlige Indskud for Skibenes Forsikring og Forhøjelse Kr. 12,385.50. For Forlis er udbetalt Kr. 13,800, for Havarier Kr. 19.601.07, i Forskud paa Havarier Kr. 22,300.68, Indskudsudbytte af solgte og forliste Skibe Kr. 8,734.82, Indsat i Svendborg Bank Kr. 47,500, Tilgodehavende Indskudspræmie Kr. 7,508.24, do. Fartpræmie Kr. 103.12, Almindelige Udgifter etc. Kr. 3,373.76, Kassebeholdning Kr. 1,169.20. Foreningen ejede d. 31. December 1898 Kr. 289,540.77, og dens Risiko, inkl. henstaaende Aktierettigheder, var Kr. 2,429,800.

Foreningen havde i Aarets Løb 4 Forlis, der androge Kr. 37,300. endvidere 25 Havarier, der androge Kr. 28,000, saa at dens Tab var Kr. 65,300; Aaret maa nærmest betegnes som et Middelaar. Der blev i Aarets Løb indtegnet 8 ny Skibe og 2 Forhøjelser, til samlet Beløb Kr. 107,700, medens der for forliste og solgte Skibe er udgaaet Kr. 78.200; Tilgangen har altsaa været Kr. 29,500.

Dampskibsselskabet „Carl"

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer Ad. Carl aflagde Beretning.

Skibenes samlede Overskud var 212,935 Kr., hvilket med Saldoen fra 1897 ialt udgjorde 311,575 Kr. Heraf foresloges henlagt til Amortisation 90,000 Kr. og udbetalt et Udbytte af 5 pCt.

Dampskibet „Magnus" havde været underkastet sin special surwey, der havde medtaget 55 Dage og kostet 54,855 Kr.; Reparationen havde været omfattende, men nødvendig.

Der gaves Decharge.

Etatsraad N. Andersen genvalgtes som Kommitteret. Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet „Skjold"

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer Ad. Carl mindedes det Tab, Selskabet havde lidt ved Kammerherre, Amtmand Billes Død; han havde altid næret en levende Interesse for Selskabet.

Hr. Carl aflagde dernæst Beretning. Det forløbne Aar maatte betegnes som særligt godt for Dampskibsfarten. De gode Fragter fra Amerika havde særlig for større Skibe været fordelagtige, og om end Fragterne fra Østersøen i Begyndelsen af Aaret vare lave, saa bedredes de dog senere, og navnlig Kulfragterne bleve rigtig gode. Imidlertid nød selvfølgelig ikke alle Skibe straks godt af denne Stigning, da ældre Kontrakter maatte opfyldes. Hertil kom de Tab, der var lidte ved Strejken i Wales. Skibenes samlede Overskud var 271,731 Kr., hvilket tillige med Saldoen for 1897 udgjorde ialt 325,162 Kr.

Heraf foresloges henlagt til Amortisation 120,000 Kr., medens der i Udbytte udbetaltes 7½ pCt.

Der gaves Decharge.

Den fratrædende Kommitterede, Kommandør Buchwald, samt Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet „Gorm"

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer Ad. Carl aflagde Beretning.

Skibenes samlede Overskud havde været 218,446 Kr., der tillige med Saldoen fra 1897 udgjorde ialt 247,403 Kr.

Heraf foresloges der udbetalt et Udbytte af ialt 10 pCt., medens der henlagdes til Amortisationsfonden 109,000 Kr.

Der gaves Decharge.

Kommandør Buchwald genvalgtes som Kommitteret. Revisorerne genvalgtes.

Grosserer Carl meddelte, at de 134,000 Kr. Aktier, der henlaa uafsatte, ville blive tilbudte de gamle Aktionærer.

Dampskibsselskabet „Vendila"

har afholdt Generalforsamling. Bestyrelsens Formand, Grosserer P. Madsen, aflagde Beretning. Selskabet stiftedes i December 1897. Der bestiltes straks et Skib, „N. G. Petersen", som dog først afleveredes ultimo Oktober 1898. Skibet har i de ca. 2¼ Maaned sejlet godt, saa at der kan udbetales 3 pCt. i Udbytte samt henlægges til Reservefonden ifølge Lovene 2,500 Kr. samt yderligere 3,500 Kr.

Der gaves Decharge. Revisorerne genvalgtes

Dampskibsselskabet „Vulcan"

har afholdt ordinær Generalforsamling. I Udbytte udbetales 8 pCt., til Reservefond henlægges 29,452 Kr. Selskabet har siden Juni f. A., da det begyndte sin Virksomhed, indsejlet et Nettooverskud af c. 28 pCt.

Dampskibsselskabet „Torm"

har holdt aarlig Generalforsamling.

Kaptajn F. Harboe dirigerede.

Forretningsføreren, Kapt. D. Torm aflagde Beretning.

Aaret var gaaet godt, uden særlige Uheld og gennemgaaende med gode Fragter. Indtægten havde udgjort 154,281 Kr. 79 Øre. Til Reservefondet var henlagt 57,440 Kr., og til Aktionærerne foresloges det at udbetale 10 pCt. med 71,800 Kr. Til næste Aars Regnskab overføres 5,062 Kr. Reservefonden var nu ialt 228,440 Kr., heraf var 32,440 Kr. indbefattet i Kassebeholdningen og 196,000 Kr. anvendt til Afdrag paa Gælden, som herved var nedbragt til c. 150,000 Kr. For indeværende Aar var Udsigterne ret lyse, men Taleren havde ikke Tro paa, at det ogsaa fremtidig vilde vedblive med gode Aar. Sluttelig mindedes Taleren Kaptajn Kraemer, Fører af „Alice", som var afgaaet ved Døden i det forløbne Aar.

Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes Kapt., Grosserer H. E. Hansen og Kapt. F. Harboe. Ligeledes genvalgtes Revisorerne.

Med Udtalelse af en Tak til Forretningsføreren sluttedes Generalforsamlingen.

Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri

har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Kommandør Nielsen aflagde Beretning:

Det forløbne Aar havde frembudt et betydeligt Liv paa Skibsbyggeriets Omraade, havde bragt det ud af sin rolige Tilstand og hidført en Travlhed, der ikke havde været kendt i mange Aar. Ordrene paa nye Skibe tog i Løbet af Aaret saaledes til, at Staalværkerne, der levere Skibsbygningsmateriale, overfyldtes med Ordrer, saa at det var umuligt indenfor et rimeligt Tidsrum at faa det fornødne Materiale leveret; dette medførte ofte Stansninger i Arbejdet, Tab for Selskabet og Utilfredshed hos Kunderne. Overfor disse beklagelige Forhold staar Skibsbyggerierne hjælpeløse, og naar det foreliggende Resultat ikke er bedre end det er, saa skyldes det væsentlig den her nævnte Kalamitet. Den milde Vinter og Aaret i det hele taget har kun bragt faa Havarister til Selskabet.

Selskabet kunde med Tilfredshed se den stærke Udvikling af den danske Dampskibsflaade, der gav Udsigt til et forøget Antal Reparationer, og paa disses hurtige og tids-

svarende Betjening havde man Opmærksomheden henvendt. Man var i fuld Gang med en fuldstændig Omforandring og Modernisering af Selskabets Værksteder og tekniske Hjælpemidler. Omorganisationen af hele Virksomheden vil dog ikke kunne afsluttes før om nogle Aar, men man vil da staa med et Etablissement, hvis Præstationsævne vare mere end fordoblet, og ved hvilket en hurtig, omhyggelig og billig Udførelse af Arbejdet opnaas. Til de stedfundne Ny-Anskaffelser og Ombygninger er der hidtil medgaaet noget over ½ Mill. Kr., der var taget af det ved Konverteringen af Selskabets Prioritetsgæld indvundne Beløb; men der vil antagelig endnu medgaa 1 Mill. Kr.

Baade for Skibsværftet og Maskinfabriken havde der været fuldt op at gøre.

Der er i 1898 udført Reparationer paa 254 indenlandske og 60 udenlandske Skibe mod 228 og 62 Aaret forud.

Dokken havde været benyttet af 28 Skibe i 148 Dage og Ophalingsbeddingerne af 90 Skibe i 527 Dage, imod Aaret forud henholdsvis 37 Skibe i 210 Dage og 84 Skibe i 642 Dage. Værftet har fuldt op af Arbejde for hele indeværende Aar.

Direktør Hagemann aflagde Regnskabet. Indtægtssiden viste, at der paa tidligere afskrevne Tab var indgaaet c. 50,000 Kr. Indtægten af Dok og Beddinger var 66,500 Kr. mod 105,000 Aaret forud. Indtægten af Bolværker og Husleje var 14,400 Kr. mod 3300 Kr. i 1897. Der er udført Arbejde i 1898 for 7,089,747 Kr. 60 Øre mod i 1897 for 6,572,611 Kr. 19 Øre, og Fortjenesten herpaa samt paa Varer og paa ekstraordinære Arbejder udgør c. 600,000 Kr.

Risikoen ved de Forpligtelser, som Ulykkesforsikringsloven havde paalagt Selskabet, vilde det selv løbe.

Regnskabet for det forløbne Aar viser som endeligt Resultat, naar de statutmæssige Henlæggelser have fundet Sted, at man kan udbetale 4 pCt i Udbytte og overføre 1,566 Kr. 41 Øre til næste Aars Regnskab.

Udbyttet vedtoges det at fastsætte som foreslaaet.

Til Medlemmer af Bestyrelsen valgtes Bankdirektør Larsen og Direktør Olesen. Revisorerne genvalgtes.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os:

„Den frivillige Understøttelses-Forening for Enker i Nordby“,

ogsaa kaldet „Nordby Enkekasse“, der særlig er oprettet for Søfolk og nu har bestaaet i 52 Aar, afholdt i Lørdags sin aarlige Generalforsamling. Formanden, Skibsreder P. N. Vinther, aflagde Beretning og oplæste det reviderede Regnskab for 1898.

I dette Aar har Foreningen havt følgende Indtægter:

Kassebeholdning og Restancer fra forrige Aar Kr. 75.43, Medlemsbidrag Kr. 2,704.00, Afdrag paa Laan Kr. 1,285.00, Indvundne Renter Kr. 1,022.45, Gaver Kr. 1,962.10, Hævet i Pengeinstituter Kr. 1,627.00, Ialt Indtægt Kr. 8,675.98.

Dens Udgifter vare følgende:

Understøttelser til 90 Enker Kr. 5,051.00, Udbetalte Laan Kr. 800.00, Refusion m. m. Kr. 60.00, Administration Kr. 35.37, Indsat i Pengeinstituter Kr. 2,719.41, Restancer og Kassebeholdning Kr. 10.20, Ialt Udgift Kr. 8,675.98.

Foreningens Status:

Ved Aarets Slutning ejede Foreningen Kr. 26,670.74. Ved Aarets Begyndelse ejede Foreningen Kr. 26,088.56. Fremgang Kr. 582.18.

D'Hr. Skibsredere C. P. Holm og P. N. Vinther genvalgtes til Medlemmmer af Styrelsen, og Bankdirektørerne C. C. Nielsen og H. H. Clausen genvalgtes ligeledes til Revisorer.

Fanø Bombebøsse

afholdt i Lørdags sin aarlige Generalforsamling. Formanden, Skoleinspektør H. Poulsen, fremlagde og oplæste det reviderede Regnskab for 1898, hvilket godkendtes.

Bombebøssen har i det forløbne Aar havt følgende Indtægter:

Kassebeholdning fra forrige Aar Kr. 72.70, Indestaaende i Sparekassen ved Aarets Begyndelse Kr. 243.64, Af Skibsbøsserne (Nordby) Kr. 146.81, For fremmede Mønter Kr. 4.04, Bøder ifølge Sølovene Kr. 80.60, Afdrag paa Laan Kr. 734.46, Indvundne Renter Kr. 257.04, ialt Indtægt Kr. 1,539.29.

Udgifter:

Understøttelser til 30 gamle og trængende Sømænd i følge Lovenes § 5 Kr. 417.79, Administration Kr. 44.80, Indestaaende i Fanø Sparekasse Kr. 1,045.85, Kontant Kassebeholdning Kr. 30.85, Ialt Udgift Kr. 1,539.29.

Bombebøssen ejede ved Udgangen af Aaret 1898 Kr. 6,390.02. Heraf er: a. Grundfond Kr. 6,000.00, b. Reservefond Kr. 390.02, ialt Kr. 6,390.02.

Af Bombebøssens Formue ejer Nordby 5.800 Kr. 76 Øre, Sønderho Resten: 589 Kr. 26 Øre.

Formanden mindede om, at Bombebøssen i Aar har bestaaet i 25 Aar, og udtalte Haabet om, at den i mange Slægtled maatte virke til Gavn og Glæde for gamle og trængende Sømænd. Han takkede alle, der i de forløbne 25 Aar havde støttet Bombebøssen. De efter Tur fratrædende Styrelsesmedlemmer, d'Hr. Skibsreder C. H. Nielsen og Bogholder P. Svarrer, der tilligemed Formanden have havt Sæde i Styrelsen i den Tid, Bombebøssen har bestaaet, genvalgtes; ligeledes genvalgtes Revisorerne.

Sømands-Foreningen

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Formand for Sø- og Handelsretten Madvig dirigerede.

Formanden, Kommandør Giødesen, fremlagde det reviderede Regnskab for 1898. Regnskabet for de overordentlige Medlemmers Bidrag og Gaver viste en samlet Indtægt af 5,901 Kr. 72 Øre, en Udgift af 5,764 Kr. 21 Øre og et Overskud af 137 Kr. 51 Øre. Denne Afdeling ejer nu 82,543 Kr. 42 Øre, som tilhører Legater.

Understøttelseskassen for Sømænd har havt en Indtægt af 6,988 Kr. 96 Øre, en Udgift af 5,891 Kr. 93 Øre og Overskudet er 1,087 Kr. 3 Øre. Kassen ejer 66,518 Kr. 36 Øre. Der er i Aarets Løb udbetalt alene i Sygehjælp 3,584 Kr. eller 833 Kr. mere end foregaaende Aar, og det er navnlig paa Ærø, særlig i Ærøskjøbing, at Sygeligheden har været usædvanlig stor.

Enkekassen havde en Indtægt af 5,403 Kr., en Udgift af 3,520 Kr. 20 Øre og et Overskud paa 1,882 Kr. 80 Øre. Kassen ejer 103,528 Kr. 53 Øre. Der er til 30 Enker udbetalt 2,650 Kr. i Enkepensioner.

Byggefondet viser en Indtægt af Ejendommen paa 19,348 Kr. 43 Øre og et Overskud af 2,886 Kr. 16 Øre. Huslejen udgør 17,425 Kr. 45 Øre aarlig. Ejendommen et brandforsikret for 235,700 Kr.

I Afdelingen Sømændenes Penge, der er paa Vej til at uddø, indestaar nu ialt 5,489 Kr. 91 Øre. Men flere Konti er vistnok døde, d. v. s. Ejeren har mistet Retten til dem ved ikke at at have gjort Indskud i længere Tidsrum.

Styrmand Schouboye savnede i Regnskabet Oplysning om, hvor meget Dansk Dampskibsrederi-Forbund svarer i Leje af Lokalet i Toldbodgade.

Formanden svarede, at nævnte Forbund ikke betaler nogen Leje, men arbejder sammen med og supplerer Sømands-Foreningen ved at hjælpe Syge, Forliste, yde Alderdomshjælp o. s. v.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Formanden fremævede i sin Oversigt over Foreningens Virksomhed, at det var ønskeligt, om man kunde faa en rigeligere Tilgang af overordentlige Medlemmer. Kjøbenhavn og Korsør har de fleste overordenlige Medlemmer, men flere Provinsbyer har næsten ingen, og Marstal, Ærøskøbing og Rønne udmærker sig bedrøveligt i den Henseende. Foreningens Agenter faar kun Sømænd ind i Foreningen; de maatte dog ogsaa kunne faa nogle overordentlige Medlemmer. Forhaabentlig vil dette Forhold bedre sig. Det nyindrettede Sømandshotel har været godt besøgt, og i Sømandshjemmet blev der afholdt en meget smuk Fest i Anledning af Kongens Fødselsdag.

Styrmand Schouboye udtalte, at adskillige Medlemmer ere blevne tvungne ind i Dampskibsrederi-Forbundet, saale-

des flere fra D. F. D. S. Man har sagt dem, at det vilde skade dem, hvis de ikke gik ind i Forbundet.

Formanden svarede, at Sømands-Foreningens Bestyrelse intet har at gøre med Dampskibsrederi-Forbundets Anliggender. Han betvivlede iøvrigt, at der øvedes Tvang, medens der aldeles bestemt øves Tvang fra anden Side. Skulde vi blande os ind i saadanne Kampe, saa gøre vi klogest i at holde os til Rederne, som betale meget store Beløb til Hjælp for Sømænd. Det sker meget hyppigt, at Folk siger, de er i Sømandsforeningen, skønt de i Virkeligheden er i Sømændenes Forbund, som intet giver. Det vil vise sig, om de i Længden bliver i en Forening, som ingen Hjælp yder dem.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes Skibsmægler Rømer og Havneassistent Jensen. Til Revisorer genvalgtes Kontreadmiral Bruun og Etatsraad Lyngbye.

Det helsingørske Dampskibsselskab

har holdt aarlig Generalforsamling.

Konsul Nyholm aflagde Beretning. Alle Baadene vare i god Orden, saa de ikke trængte til nogen Reparation, og Forretningen var gaaet godt. For indeværende Aar var der sluttet meget gode Fragter, og Udsigterne vare derfor ganske lovende.

Regnskabet balancerede med 100,177 Kr.; deraf udgjorde Dampskibet „Dana"s Overskud 24,942 Kr., „Kronborg"s 35,711 og „Ophelia"s 39,523. I Udbytte foresloges udbetalt 6 pCt. og at overføre i Vinden og Tabs Konto 40,315.

Der gaves Decharge.

Der forelaa herefter Forslag fra Bestyrelsen om at sælge „Dana" samt Forslag til Bemyndigelse for Bestyrelsen til at forøge Selskabets Materiel ved Anskaffelse af en eller to nye Baade.

Begge Forslag vedtoges.

Som Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Konsul Razga.

Dansk Dampskibsrederi-Forbund

har, som omtalt i et tidligere Nummer, foretaget nogle Ændringer i sine Love, der navnlig bestaa i, at man har samlet de Bestemmelser, der vedrøre Udbetalinger i Tilfælde af Legemsbeskadigelse, Invaliditet, Død og Sygdom, i Love for en under Forbundet oprettet Erstatnings-Afdeling, af hvilken Kaptajner, Officerer og Mandskab i Skibe, hvis Rederier ere indmeldte i Forbundet, kunne blive Medlemmer. Det er Afdelingens Formaal at understøtte sine Medlemmer i Tilfælde af Sygdom og ved Ulykkestilfælde, for derved at sikkre et godt Forhold imellem Rederierne og disses Besætninger. Personer, der indtræde i Afdelingen, forpligte sig til et roligt Samarbejde med Andre, hvad enten disse ere Medlemmer af nogen anden Forening eller ej. Afdelingens Medlemmer have Fortrinsret ved Ansættelse i Rederi-Forbundets Skibe. Bestemmelserne for Indskud, Udbetalinger m. v., ere de samme, der hidtil gjaldt for selve Forbundet.

Understøttelse af de tyske Dampskibsruter paa Østasien og Australien.

Den tyske Regering, som gør alt for at støtte Ruterne paa Østasien og Australien, har sluttet Kontrakt med Nordtyske Lloyd angaaende denne Sejlads. Selskabet forpligter sig til i 15 Aar at holde følgende Ruter:

1. En Hovedlinie fra Bremerhaven eller Hamburg til Kina via enten en belgisk eller hollandsk Havn, og derefter Genua, Neapel, Port Said, Aden, Colombo, Singapore, Hongkong, Shanghai og atter tilbage samme Vej.

2. En Hovedlinie anløbende de samme Havne som nævnt under 1, men fra Hongkong til Yokohama og tilbage over Hiogo, Nagasaki og derefter atter samme Havne.

3. En Sidelinie i Forbindelse med 2 fra Hongkong til Shanghai.

4. En Sidelinie fra Singapore til tysk New Guinea og tilbage via Batavia anløbende forskellige tyske Kolonihavne i Sunda Arkipelaget.

Paa Australien holdes en Hovedlinie fra Bremerhaven via de samme Havne som under 1 til Colombo og derefter Adelaide, Melbourne, Sydney og tilbage samme Vej.

Hertil skal bygges 4 Dampere til den østasiatiske Fart, ikke under 6,000 Tons, medens de australske Dampere ikke maa være under 5,300 Tons. Skibene skulle holde en bestemt Fart, og Tegningerne skulle approberes af Admiralitetet; Skibene skulle bygges paa tyske Værfter og saa vidt muligt af tyske Materialer. Kun tyske Kul og tyske Provisioner maa tages ombord i tyske, hollandske eller belgiske Havne. Man gaar endog saa vidt, at man, hvis tyske og udenlandske Varer tilbydes samtidig, fortrinsvis skal tage den tyske Ladning. I Tilfælde af Krig kan Regeringen enten købe Skibene eller leje dem.

Til Gengæld betaler Regeringen fra 1. April 1899 en Sum af ca. 5 Millioner Kr. aarlig med maanedlig Udbetaling. (Engineering)

Fra Pernambuco.

Skibsmægler A. Ommundsen i Pernambuco meddeler „Norg. Sjøft.", at man ikke bør slutte Skibe over 21' 6", højst 22' Dybgaaende dertil; Skibe med større Dybgaaende har nemlig taget Grund paa Barren; paa denne er ved højeste Vandstand 23' Vand, men da der næsten stedse, særlig med Højvande og nordvestlig Vind, er adskillig Dønning, kan et Skib med større Dybgaaende tage betydelig Skade ved Indsejlingen. Disse dybgaaende Skibe kunne kun komme ind i Havnen ved højeste Vandstand og kunne derfor komme til at vente udenfor paa Reden i 10—12 Dage. — Slæbningen ind og ud af Havnen er saa dyr, at det tilraades Kaptajnerne ikke at modtage Slæbebaadens Trosse, inden Lodsen er kommet ombord, da Lodserne, om Vinden tillader det, sejle Skibene ind i Havnen. Kaptajnerne maa i dette Tilfælde yde Lodsen en Gratifikation.

„Pr. første aabne Vande".

Ved de svenske Domstole er for nylig paadømt en Sag, der giver et Bidrag til Forstaaelsen af ovennævnte, i Certepartier ofte anvendte Udtryk. Et Firma i Stockholm, Remahl & Planthaber, havde d. 21. Februar 1895 af Dansk Svovlsyre- og Superfosfatfabrik i Kjøbenhavn købt 500 Sække Superfosfat cif Stockholm „pr. første aabne Vande". Den 13. April ankom den første Damper fra Kjøbenhavn til Stockholm, men den medførte ikke nævnte Parti Superfosfat, hvilket derimod ankom med to Dampere d. 17. og 24. April. Firmaet vægrede sig nu ved at modtage Partiet, og dette solgtes

ved sin Ankomst ved Børsauktion for Kr. 3,174.30. Den danske Fabrik anlagde derefter Sag mod Firmaet til Betaling af Forskellen mellem dette Beløb og Varernes Værdi, med Omkostninger Kr. 438.95. — Striden beroede paa en forskellig Opfattelse af Udtrykket „pr. første aabne Vande", idet det svenske Firma hævdede, at dette Udtryk maatte fortolkes efter Ordlyden og at Partiet altsaa burde være afskibet med første Baad, og det gjorde særlig gældende, at denne Fortolkning var nødvendig, naar det drejede sig om Handelen med Gødningsstoffer, da Landbrugets Efterspørgsel efter disse indtraf omtrent samtidig med Navigationens Aabning. Fem Firmaer, der handlede med Gødningsstoffer, bevidnede, at Levering pr. f. o. w. efter Kutyme vil sige med første Damper fra Aflastningspladsen. Denne Kutyme viste sig imidlertid at være ret omtvistet. Grosserer-Societetets Komite i Kjøbenhavn, hvis Mening det danske Firma æskede, udtalte saaledes, at man her i Danmark ikke i denne Henseende har nogen fast Kutyme, men at Afskibning pr. f. o. w. ikke nødvendigt forudsætter Afsending med først afgaaende Fartøj. Denne Opfattelse fandt Medhold hos ni af Stockholms større Forretningsmænd, der hævdede, at efter Sædvane bør saadan Afskibning ske inden 14 Dages Forløb, eller fra udenlandsk Havn inden 3 Uger efter Navigationens Aabning. Denne Fortolkning støttes af flere andre Omstændigheder, saaledes af Vanskeligheden eller Umuligheden af i den først afgaaende Baad at skaffe Plads til alle de Varer, der maatte fordres afsendte med den, om Udtrykket skulde fortolkes efter sin Ordlyd. Hertil kommer i det foreliggende Tilfælde, at det svenske Firma ikke havde betinget sig, at Varerne skulde sendes med Damper, og Afskibning med Sejlskib vilde jo yderligere have forsinket deres Ankomst til Bestemmelsesstedet. Fremdeles havde det danske Firma anført, at Fortolkningen af det i Slutsedler forekommende Udtryk „prompt", der forudsætter Aflastning eller Levering inden 14 Dage for Dampere og inden 3 Uger for Sejlere, formentlig støttede Firmaets Opfattelse.

Ved Raadhusretten i Stockholm blev Firmaet Remahl & Planthaber dømt til at betale det omstridte Beløb, og Retten underkendte altsaa dets Paastand, at „første aabne Vande" var det samme som med først afgaaende Baad. Dommen er nu stadfæstet af Svea Hofret og vil ikke blive appelleret.

En Retssag om Fragt for Trælast.

(Efter „Timber Trade Journal").

Tvisten gælder Fragten af et Parti Jarrah fra Freemantle i Australien til London. Certepartiet indeholdt, at Lasten, som betinger en Fragt af 35/ pr. Load à 50 Kubikfod, skulde bestaa af 3′ × 9″ Planker. Rederen (Citanten) paastod, at en betydelig Del af Lasten overskred dette Maal. Indstævnte paastod, at Overskridelsen ikke kunde komme i Betragtning, naar den var mindre end $^1/_4$ Tomme, da denne Overskridelse ifølge Kutyme ikke regnedes ved Maaling af den Slags Last. For den Del af Lasten, som viste en større Forskel end $^1/_4$ Tomme, var Indstævnte villig til at give Erstatning og havde i den Anledning deponeret 40 £ hos Domstolen. Rederen gjorde derimod Fordring paa 112 £.

Der blev altsaa her Spørgsmaal om, hvorvidt den omtalte Kutyme skulde have Lovskraft. Dommeren mente, at dette var Tilfældet. Et Certeparti maa, mente han, fortolkes under Hensyn til den gældende Kutyme, og at denne var, som Indstævnte havde paaberaabt sig, ansaas, efter hvad der var fremkommet, for bevist. Indstævnte frikendtes derfor for videre Erstatningspligt end de deponerede 40 £, som skulde tilstilles Citanten, der ogsaa dømtes til at betale Sagsomkostningerne.

„Timber Trade" anser denne Domsafgørelse for at være af stor Betydning som Præjudikat. Hvis det bestemtes, at Bortfragteren havde Ret til at fordre, at Trævarer skulde maales nøjagtig op til $^1/_{16}$ Tomme, da vilde dette specielt komme til at berøre de skandinaviske og russiske Markeder, da Dimensionerne fra disse Lande, af Hensyn til Svindet ved Tørring, sædvanlig er noget større end det nøjagtige Maal.

Ved Retsafgørelsen i denne Sag fik man ogsaa et andet vigtigt Præjudikat med Hensyn til selve Opmaalingen af Lasten, naar denne Maaling skal foretages paa Grund af opstaaet Tvist. Hvis Bortfragteren til Støtte for sit Krav paa Overfragt ønsker foretaget Opmaaling af Lasten, da maa han selv betale de med denne forbundne Udgifter, saafremt ikke Certepartiet derom indeholder andre Bestemmelser. Havde derimod Citanten (Rederen) denne Gang faaet Retten paa sin Side, vilde Opmaalingen i paakommende lignende Tilfælde kunde kræves betalt af Importørerne.

Engelsk Dom om Overliggedagspenge.

(High Court of Justice-Admiralty Division.)

Et Certeparti indeholdt følgende Klausul:

„Ladningen skal indlades i .... løbende Timer (Søndage, Lønnings Lørdage etc. undtaget). Tiden regnes fra den skriftlige Underretning om, at Skibet er klart til at modtage hele Ladningen, er afleveret til Pladsformanden eller indleveret paa hans Kontor — — den Tid, Skibet er beskæftiget med Indtagning af Bunkerkul eller med Forhaling til Bunkerplads regnes ikke med. — — Hvis Damperen er klar Kl. 6 Morgen Fredag d. 22. garanteres den indladet Lørdag Aften d. 23."

Indlastningen begyndte Fredag den 22. April og fortsattes hele den Dag og d. 23. fra 5 til $6^1/_2$ Morgen. Skibet blev da forhalet til Bunkerplads og blev først bragt tilbage til Ladepladsen Kl. 4 Eftmd., men paa dette Tidspunkt havde Pladsformanden ladet Folkene gaa, og Indlastningen kunde derfor ikke tilendebringes før Mandag Morgen. Rederen forlangte Overliggedagspenge og fik Medhold hos Underretten. Ved Sagens Appel fik den det samme Udfald. I Dommen fremhæves det, at begge Parter vare paa det rene med, at Skibet et vist Tidsrum af den til Indladningen bestemte Tid skulde indtage Bunkerkul. Spørgsmaalet drejede sig imidlertid om, hvorvidt Rederen ved at anvende netop den Tid til Indtagning af Bunkerkul, som han anmeldte, havde umuliggjort Ladningens Indlastning indenfor den garanterede Tid Lørdag Aften. Dette kunde ikke antages. Der var ikke mere Ladning tilbage, end at den om Mandagen lastedes i Løbet af 3 Timer, og havde der saaledes været Folk paa Pladsen, til at indlade, den Gang Skibet kom tilbage Kl. 4 Eftermiddag vilde Lastningen have været tilendebragt Lørdag Aften. Rederen havde saaledes Krav paa Overliggedagspenge. (Sh. Gaz.)

Tristan da Cunha.

En dansk Skibsfører tilskriver os følgende:

Paa ca. 37° S. Br. og 12° V. Lgd, ligger en Øgruppe, med 5 Øer i Gruppen, kaldet Tristan da Cunha Øerne. Tre af disse hedder Nattergal-Øerne og ere ganske smaa,

en anden mindre Ø hedder Inaccessible, medens den største hedder Tristan da Cunha. De fire smaa Øer ere ubeboede, men paa Tristan bor der en Del Mennesker,

Øerne blev allerede opdagede i Portugisernes tidligere Periode af disse Datidens dristige Søfarere, thi Navnet er portugisisk, blev siden eksploiteret af forskellige Nationer, og i 1817 officielt taget i Besiddelse af England.

Øerne ligger i Ruten for Sejlskibe fra Evropa til Australien, Kina, Indien etc. — saa meget, at en engelsk Indiamand, et Passagerskib, bestemt fra London til Calcutta med Passagerer og Ladning, i Juli 1821 løb paa Inaccessible, blev fuldstændig Vrag og søndersplintret to Timer efter Strandingen; Passagererne og Besætningen med Undtagelse af 8 Mand blev alle reddede; de opholdt sig paa Øen til hen i November, led megen Nød af Kulde og Savn, da de kun bjærgede det Tøj, de havde paa; man tænke sig, sarte Kvinder paa en øde, vild Ø: i den Tid levede man udelukkende af Penguinkød og Æg. De opholdt sig nu paa selve Tristan til i Januar, da en Brig fra Rio til Capstaden tog dem alle med.

Tristan har været beboet i over 100 Aar. Det nærmeste Land er Kap-Kolonien, og trods den pæne Afstand af 1,500 Kml. (engl. Mil), tale Tristanbeboerne dog om Kap, som om det var deres næste Dørs Nabo, hvilket det jo ogsaa er. Øen er 21 engl. Mil i Omkreds og danner en ligesidet Femkant med lidt afrundede Hjørner. Midten af Øen rager ca. 8,500 Fod op over Havet, og Toppen siges at være dækket af evig Sne; dette forholder sig dog ikke saa, thi da Indsenderen heraf saa Øen, var der kun Sne i enkelte Raviner paa Toppen. Hele det høje Land er imidlertid ubeboeligt, kun en lille aflang Strækning paa Øens Nordside er lav, og her bo de Mennesker, som kalde Tristan for Fædreland. Ja, Fædrelandskærlighed er af en mangeartet Natur; hos os — jeg mener ikke Danmark alene, men alle Staterne, hvor der er tvungen Værnepligt, betragtes det som Patriotisme at gaa med i en hvilkensomhelst Krig, naarsomhelst en Regering laver dum Politik, som nu til Eks. den spanske.

Det maa være en hel anden Art Fædrelandskærlighed, der holder Tristanfolket til dets lille øde Ø.

De utopiske Tilstande, man flere Steder har læst om som herskende paa Øen, maa være ren Overdrivelse. Befolkningen bestod, da vi besøgte Øen, af ca. 60 Personer, omtrent lige mange af hvert Køn, og dens Hovednæringsmiddel er Kartofler, som endda ere meget daarlige. Sproget er en egen Art engelsk. Vi passerede Kl. 1 Efterm. 5 engl. Mil fra Øen, og da vi saa, at der kom to Baade ud, kastede vi Storræerne bak.

Der var 8 Mand i den ene Baad, 4 i den anden; den største, en almindelig Whalebaad, havde de købt af en engelsk Orlogsmand for 45 £, d. v. s. Ækvivalent for 45 £, thi Penge findes ikke; den anden Baad var bygget af Ribber, overspigret med Sejldug, aabenbart Tristan-Industri. Nej, den lykkelige Tilstard blandt Folkene, hvis den overhovedet findes, maa bestaa i indre Tilfredshed over det fuldstændig frie Liv; der findes saaledes ingensomhelst Øvrighed, ingen Præst; kun en gammel Enke holder Skole.

Hvad Beboerne især ere begærlige efter, naar de komme ombord, er Fødemidler, næsten af alle Slags, Mel først og fremmest; „vi har ikke havt Mel nu i mange Maaneder", sagde de; avle I da ikke Korn, spurgte vi; Nej det kunde de ikke for Rotter. De avle kun Kartofler og lidt Grøntsager. En Del Kør, Faar, Høns og Gæs findes der, og mange Kreaturer falde ned fra de stejle Skrænter og forsvinde saaledes; Øen rager omtrent lodret op af Søen.

En Mand kom straks til Indsenderen heraf og bad om en Flaske Vin til en Syg; hvilken Sygdom? spurgte vi; „going to be confined soon"; lidt efter kom en anden Mand og bad ogsaa om en Flaske Vin til en Syg — hvilken Sygdom er nu det? „going to be confined soon". „This seems to be a rather common ailment among your womens", sagde vi; „yous (yes Captain"!) I det hele taget gøre de Regning paa at faa en Mængde Sager, naar der kommer en „Butik" forbi; „we consider a ship as our shop jou see Captain". „Yes so it seems". „We ha'int got flour even for a christmas pudding, even the babies got to eat taters" (potatos). Sukker havde de ikke smagt i saa og saa lang Tid, Kvinderne manglede Tøj til Linned o. s. v.; heldigvis havde vi en hel Rulle Flonel, saa der blev Glæde.

Efter at have „ligget under" et Par Timers Tid, medens hele Besætningen sjakrede, (Æg og Fugleskind), og Tristanfolkene gik af med Fordelen, maatte vi endelig give disse temmelig tydelige Vink om, at deres Besøg havde været os kært o. s. v., men at vi nu o. s. v. — og i glad Taknemmelighed over at have et større Felt end Tristan til vor Domæne, fyldte vi atter vore Sejl, og henad Aften forsvandt Øen i Taageskyer, medens Beboerne i deres smaa Hytter uden Tvivl drøftede den sjældne, lykkelige Begivenhed, Dagen havde bragt dem.

Meningen med disse Linier er at formaa Skibsførere til ved Lejlighed at passere tæt forbi denne Øgruppe; den Velgerning, der vises ved at hjælpe disse, ganske vist frivillig Forladte er vel det Par Timers Ophold værd. Ankre kan man ikke. *Cosmopolit.*

Nybygninger, Køb og Salg.

Agent N. Petersen i Marstal m. Fl. har købt en paa et svensk Værft staaende Nybygning, der kommer til at maale 300 Br.-Tons og skal rigges som 3m. Skonnert. Skibet ventes færdigt i Juli og skal føres af Kapt. H. Rasmussen. Købesummen angives til 54,000 Kr.

Der er af et dansk Rederi i disse Dage sluttet Kontrakt med hollandske Værfter om Bygning af to 3m. Staal-Skonnerter. De skulle afleveres d. 1. Jan. 1900, Bæreævne 300 Tons d. w. paa 9' 2" Dybg. Klasse * 3/3 A 1. 1. Veritas. Skibene blive ens og ere bestemte til Limfjordsfarten.

Hos Burmeister & Wain er bygget et nyt Staal-Dampskib for Regning H. Roed, Tønsberg. Det er døbt Ulabrand, maaler 2,011.22 Tons Br., 1,269.30 Tons Netto og har Triple-Ekspansions Maskine med 220 ind. H. K. Skibet laster 3,300 Tons d. w. og bestemt for Amerika-Kinafarten.

Dpsk. Spica af Flensborg er af d'Hrr. Pagh & Quist-Pedersen i Esbjerg købt til Kreaturfart fra Esbjerg til Hamburg. Den laster ca. 800 Tons og Købesummen er 150,000 Kr.

Personalia.

Kaptajn Peter K. Høyer, der i en Del Aar har ført Skib paa Grønland og nu som Pensionist boede sine sidste Aar i Kolding, er afgaaet ved Døden.

Kapt. W. Jørgensen har overtaget Dampskibet Storebelt, hvorefter Kapt. P. Bay er til Disposition for Dampskibet Tejo.

Styrm. O. Christensen fra N. J. Fjord har indtil videre overtaget Førelsen af Olga, hvorefter Kapt. Niedersøe er til Disposition for Constantin.

Kapt. R. Skov, der under Kapt. Ishøys Sygdom har ført Niels Brock, har atter overtaget Zampa, hvorefter Styrm. Kjølner, der midlertidig førte Lion, har overtaget Niels Brock. Dampskibet Lion er midlertidig overtaget af Styrm. Iversen fra Perm.

Dampskibet Morsø er under Kapt. Frisenettes Sygdom overtaget af Kapt. C. F. Møller.

Dampskibet Baron Stjernblad er under Kapt. von Clausson-Kaas's Sygdom overtaget af Kapt. P. Petersen, der tidligere førte Georg.

Fra Sø og Land.

I den tyske Nautiske Forenings Møde d. 13. ds. holdtes Foredrag om Rungs Universal-Batometer, af hvilket fremvistes et Eksemplar ledsaget af Beskrivelser paa engelsk, fransk og tysk.

Føreren af Skonnert Verdande af Nordby, der er ankommen til Amsterdam, har i Atlanterhavet bjærget Besætningen fra en engelsk Bark.

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....	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.*

Ugens Havarier.

Brattingsborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 14. ds. for afgaaende til Hamburg, paa Rejsen fra Savannah, i Taage været i Kollision med Pontonerne ved Altona Broen. Pontonerne tog nogen Skade, ligesom en Lægter, ladet med Frugt etc., bragtes til at synke.

Flink, Skonnertbrig af Marstal, kom d. 15. ds., medens den var paa Slæb af Slæbedamper Gustav, paa Grund i Nærheden af Lagenort. Skibet kom flot ved Højvande og er ankommet til Warnemünde.

A. N. Hansen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 14. ds. ved Afsejlingen fra Frihavnen paasejlet en Pram, ladet med Jærn, der sank. Dpsk. tog ingen Skade.

Amalienborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra West Hartlepool hertil med Kul havt en Eksplosion i Kahytten. Kaptajn Clausen og Hovmester Strøm bleve desværre stærkt forbrændte og maatte ved Ankomsten hertil indlægges paa Frederiks Hospital. Grunden til Eksplosionen er den, at Gasarten fra Kulladningen havde banet sig Vej til Kahytten, og ved at Kaptejnen strøg en Tændstik skete Eksplosionen.

Julius Holmblad, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 18. ds. havt Ild i Lasten, medens den laa i Frihavnen. Ilden blev dog hurtig slukket uden at have anrettet større Skade.

Eliza, Kapt. Thomsen, af Sønderho var d. 12. ds. paa Grund ved Læsø, men kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Britta, Dpsk. af Bergen, kom d. 20. ds paa Rejsen fra Stavanger til Riga med en Ladning Sild paa Grund paa Saltholmen. Flot ved egen Hjælp.

Tres faciunt Collegium, hollandsk Tjalk af Gasselter-Nyveen, er d. 14. ds. paa Rejsen fra Harlingen til Vordingborg med en Ladning Tagsten sunket ved Vejrø, nord for Lolland. Besætningen, bestaaende af Kaptajnen og 2 Mand samt Kaptajnens Kone og 3 Børn, bleve bjærgede af Slæbedamperen H. C. Kiehn, der landsatte dem paa Vejrø og Raagø.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling.***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra. Rohde, ankom til Boston 19. Marts, bestemt til New York — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Kbhvn. 14. Marts, best. til Reval. — Antwerpen, Holm, afgik fra Newcastle 17. Marts, bestemt til Smyrna. pass. Ouessant 20. Marts. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Norfolk 20. Marts, best. til Kbhvn. — Arno, Strubberg, afgik fra Newcastle 13. Marts, bestemt til Livorno. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Kbhvn. 19. Marts, bestemt til Middelhavet. — Dagmar, Brabrand jun., afgik fra Methil 11. Marts, best. til Genua, pass. Ouessant 15. Marts. — Douro, Ørum, ankom til Oporto 20. Marts, bestemt til Lissabon. — Florida, Koch, ank. til New Orleans 14. Marts, best. til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, afgik fra Kbhvn. 12 Marts, bestemt til Reval. — Hekla, Thomsen, ankom til Kbhvn. 20. Marts, bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Bari 20. Marts, bestemt til Messina. — Island, Skjødt, afgik fra New York 18. Marts, best. til Christianssand etc. — Kentucky, Caroc, ankom til Aarhus 16. Marts, best. til Kbhvn. — Kiew, Erichsen, afgik fra La Rochelle 19. Marts, best. til Havre. — Kursk, Christensen, afgik fra Frederikstad 16. Marts, bestemt til St. Nazaire, pass. Ouessant 20. Marts. — Leopold II, Kruse, ankom til Aarhus 19. Marts, bestemt til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 14. Marts, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Hansen, afgik fra Boston 18. Marts, best. til New York — Nicolai II., Michelsen, ankom til Kbhvn. 20. Marts, bestemt til New York. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 22. Marts, bestemt til New York. — Omsk. Rasmussen, afgik fra Rotterdam 17. Marts, best. til Kbhvn. — Tejo, Borries, afgik fra Lissabon 19. Marts, bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christianssand 10. Marts, bestemt til New York. — Tiber, Bech, afgik fra Newcastle 9. Marts, bestemt til Genua. — Tomsk, Andersen, ankom til Reval 23. Febr. — Xenia, Thidemann, ankom til New York 15. Marts, best. til Boston.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Kbhvn. 18. Marts, bestemt til Manchester. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Arendal 17. Marts, best. til Throndhjem. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Kbhvn. 19. Marts, best. til Libau. — Christian IX. Mollerup, ankom til London 20. Marts, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Kbhvn. 20. Marts, bestemt til Stettin. — Constantin, Bloch, ankommet til London, bestemt til Hamburg. — Frederik, Brabrand. ankom til Hull 15. Marts, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Paaske, ankom til Libau 16. Marts, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, afgik fra London 18. Marts, bestemt til Hull. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 10. Marts, bestemt til Island. — Louise, Müller, ankom til Pillau 15. Marts, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 19. Marts, bestemt til Libau. — Moskov, Petersen, ankom til Kbhvn. 18. Marts, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 18. Marts, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ankom til Pillau 19. Marts, best.

til Kbhvn. — Perm, Christensen, ank. til Kbhvn. 12. Marts — Pregel, Ørsted, ankom til Antwerpen 15. Marts, best. til Kbhvn. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 7.Marts, bestemt til Island. — Valdemar, Koefod, ankom til Hull 18. Marts, bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Skagen 21. Marts, best. til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, pass. Holtenau 20. Marts, bestemt til London. — Ella, Lunge, ankom til Kbhvn. 18. Marts, bestemt til Hamburg. — Maja, Blom, ankom til Danzig 16. Marts.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 23. Marts, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 21. Marts, best. til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 22. Marts, best. til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 22. Marts, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, Wiberg, afgik fra Odense 23. Marts, bestemt til Newcastle via Frederikshavn, — Lolland, Ankersen, afg. fra Odense 22. Marts, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Bay, afgik fra Newcastle 21. Marts. bestemt til Nakskov. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 21. Marts, bestemt til Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Newcastle 4. Marts, ankom til Libau 11. Marts. — Frode, Wrisberg, afgik fra Huelva 16. Marts, bestemt til Rotterdam. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Neufahrwasser 19. Febr., ankom til New York 19. Marts. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Stratoni 19. Marts, bestemt til Amerika. — Knud, Mancke, afgik fra Sunderland 8. Marts, ankom til Kbhvn. 13. Marts. — Svend. Petersen, afgik fra Dunkirk 19. Marts, ankom til Blyth 21. Marts. — Erik, Tofte, afgik fra Kbhvn. 19. Marts, bestemt til Blyth. — Skjold, Schmidt, afgik fra Libau 13. Marts, ankom til London 19. Marts. — Danmark, Kraemer, afg. fra Kbhvn. 18. Marts, ankom til Blyth 21. Marts. — Ragnar, Risøe, afgik fra Sunderland 17. Marts, bestemt til Swinemünde. — Volmer, Riber, afgik fra Rotterdam 17. Marts, ankom til Blyth 19. Marts. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 10. Marts, ankom til Libau 15. Marts. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Blyth 16. Marts, ankom til Libau 20. Marts. — Harald, Holst, afgik fra Trapani 8. Marts, bestemt til Boston. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Blyth 28. Febr., ankom til Konstantinopel 18. Marts.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Berg, Thorsøe, passerede Dartmouth 21. Marts. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Ergasteria 19. Marts. — P. Andrejeff, Johnsen, afgik fra South Shields 18. Marts, bestemt til Neapel. — H. Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Blyth 21. Marts, best. til Girgenti.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Terneuzen 21. Marts. — Kamma, Risøe, afgik fra Marseille 20. Marts. — Martha, Jørgensen, afgik fra Rotterdam 21. Marts. — Elna, Møller, afgik fra Marseille 22. Marts. — Thérèse, Knudsen, afgik fra Cardiff 21. Marts.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afgik fra New York 3. Marts, bestemt til Kbhvn. — Ekliptika, Klaaborg, ankom til New York 13. Marts. — Venus, Lund, ankom til Bordeaux 20. Marts. — Sirius, Bay Schmidt, afgik fra Bordeaux 21. Febr., bestemt til Monte Video. — Urania, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 19. Marts — Saturn, Koch, ankom til Dakar 16. Marts. — Pallas, Degn, afgik fra Kbhvn. 19. Marts, bestemt til Leith f. O. — Mars, Nielsen, afgik fra Warkworth 17. Marts, bestemt til Hobro.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra New York 13. Marts, bestemt til Kbhvn. — Nordland, Pii, ankom til Kbhvn. 12. Marts. — Finland, Schmidt, afgik fra Galveston 12. Marts, bestemt til Nyborg. — England, Andresen, ankom til Kbhvn. 20. Marts. — Holland, Jørgensen, afgik fra Grangemouth 18. Marts, best. til Kbhvn. — Rusland, Møller, ank. til Kbhvn. 13. Marts. — Tyskland, Høgstedt, afgik fra Libau 19. Marts, best. til Kbhvn. — Skotland, Branth, ankom til Rotterdam 16. Marts.

Vesterhavet. Nautik, Meinertz, ank. til Riga 15. Marts. — Nora, Degn, afgik fra Esbjerg 18. Marts, ankommet til Methil. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Aarhus 14. Marts, ankom til Drammen 15. Marts. — Nerma, Schmidt, afgik fra Esbjerg 18. Marts, ankom til Newcastle 20. Marts.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kbhvn. 19. Marts, best. til Libau. — Rita, Larsen, afgik fra Lübeck 16. Marts, bestemt til Libau. — Cimbria, Storm Hansen, afgik fra Bremen 15. Marts, ankom til Newcastle 17. Marts.

Union. Frisia, Skov, afg. fra Messina 18. Marts, best. til Malaga. — Gallia, Nielsen, afg. fra Dunston 15. Marts, bestemt til Galaz.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afg. fra Smyrna 18. Marts, bestemt til Bristol. — Hafnia, Lund, afgik fra Burntisland 16. Marts, ankom til Kbhvn. 19. Marts. — Russia, Rasmussen, afgik fra Blyth 16. Marts, ankom til Svendborg 20. Marts. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Smyrna 19. Marts, bestemt til Hamburg.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afg. fra Genua 3. Marts, bestemt til New Orleans. — Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Hamburg 20. Marts, bestemt til Newcastle. — Søborg, Fischer, afgik fra Sunderland 10. Marts, bestemt til Marseilles. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Harwich 18. Marts, bestemt til Bilbao. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Sevilla 17. Marts, bestemt til Ayr. — Uranienborg, Dømel, afgik fra Las Palmas 14. Marts. bestemt til Antwerpen. — Rosenborg, Schultz, ank. til Carthagena 20. Marts. — Fredensborg, Andersen, ankom til Rotterdam 17. Marts. — Amalienborg, Clausen, ankom til Kbhvn. 18. Marts. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Libau 17. Marts, bestemt til Leith. — Christiansborg, Petersen, ankom til Dunkirque 20. Marts.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, afgik fra Las Palmas 10. Marts, best. til Rio. — Skodsborg, Lund, afgik fra Rosario 4. Marts, bestemt til Las Palmas. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Sevilla 14. Marts, bestemt til Glasgow. — Jægersborg, Jensen. ankom til Blyth 20. Marts. — Guldborg, Jensen, ankom til Marseille 21. Marts. — Tuborg, Hveissel, ankom til Sharpness 18 Marts.

Dampskibsselskabet Torm. Helene. Warming, afgik fra Swinemünde 16. Marts, ank. til Blyth 20. Marts. — Agnete, Jensen, afgik fra London 21. Marts, bestemt til Burntisland. — Hermia, Sørensen, afgik fra Libau 14. Marts, bestemt til London. — Alice, Hansen, afgik fra Kbhvn. 15. Marts, ank. til Boness 20. Marts. — Sjælland. Sonnichsen, afg. fra London 16. Marts, ank. til Blyth 18. Marts. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 18. Marts. — Ajax, Brorsen, afgik fra Helsingør 19. Marts, best. til Burntisland. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Kbhvn 20. Marts. — Nauta, Steen, ankom til Langesund 20. Marts. — Rønne, Hintze, ank. til Kolding 18. Marts. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Libau 19. Febr., bestemt til Nyborg.

Danmark. Thorvaldsen. Skjødt, afgik fra Dunkirk 19. Marts, best. til Grangemouth. — Absalon, Predbjørn, afg. fra Blyth 20. Marts, bestemt til Libau. — Ansgar, Larsen, ank. til Kbhvn. 20. Marts. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Newcastle 17. Marts, best. til Libau. — Hamlet, Sommer, ankom til Wearmouth 17. Marts. — Helge, Matthiessen, ankom til Libau 16. Marts.

Det Østasiatiske Kompagni. Malaya, Berentzen, afg. fra Port Arthur 16. Marts, bestemt til Hongkong. — Cathay, Schiønning, afg. fra Singapore 18. Marts, bestemt til Saigon. — Befragtet Dpsk. Nordhavet, Olsen, afg. fra Antwerpen 18. Marts, bestemt til Port Said.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Buenos Aires 4. Marts. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Buenos Aires 3. Marts. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Sorento 11. Marts, bestemt til Hamburg.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Las Palmas 2. Marts, bestemt til La Plata.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Libau 16. Marts, best. til Ghent. — Clara, Petersen, ankom til Tynen 19. Marts.

Grønlandsfarten. Tjalfe, Rickmers, afsejlede 19. Marts til Frederikshaab og Godthaab. Fox II, Frederiksen, og Thetis, Olsen, afgik 19. Marts til Ivigtut.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Prinsesse Marie, Winther, sejlfærdig i Pasuruan 10. Marts til Delavara Breakwater. — H. Grohmann, Nielsen. sejlet fra Laurvig 12. Marts til Plymouth. — Thor, Meinertz, sejlet fra Marseille 15 Marts til Madagascar og Mauritius. — Elisabeth, Harreby, sejlet fra Cardiff 13. Marts til Pernambuco. — Anna & Emmy, Svarrer, sejlet fra Blyth 14. Marts til Sandefjord. — Laura. Callesen, ankom til Carupana 17. Marts fra Hamburg. — Rosa. Brinck, sejlet fra Cardiff 16. Marts til Rio Grande. — Dania, Nielsen, sejlet fra Queenstown 18. Marts til Pernambuco. — Aalborg, Clausen, pass. Beachy Head 17. Marts paa Slæb, bestemt til Harburg.

Fanø. Sønderho. Fides, Sørensen, afgik 14. Marts fra Aarhus til Sandefjord. — Anna, Mortensen, udkl. 17. Marts fra Helsingør til Drammen.

Svendborg. Agnete, Møller, ankom til Vegesack 9. Marts — Emanuel ankom til Frederiksstad 9 Marts. — Vega, Rasmussen, ankom til Strømstad 9. Marts. — Urania, Hansen, ankom til Strømstad 9. Marts. — Skirner, Nielsen, ankom til Sandesund 9. Marts. — Freir, Christensen, ankom til Drøbak 9. Marts. — Hansine, Hansen, ankom til Drøbak 9. Marts. — Thurø, Husfeldt, ankom til Horten 10. Marts. — Odin, Andersen, ankom til Frederiksstad 10. Marts. — Ludvig, Larsen, ankom til Drøbak 10. Marts. — Insulaneren, Hansen, ankom til Kragerø 10. Marts. — Fremad,

Brandt, ankom til Kragerø 10. Marts. — Saga, Clausen, ankom til Lannion 11. Marts. — Dannebrog, Børgesen, ank. til Porsgrund 10. Marts. — Solon, Hansen, ankom til Greatess 9. Marts. — Psyche, Hansen, ankom til Drøbak 10. Marts. — Marie, Nielsen, ankom til Drøbak 11. Marts. — Frits Emil, Rasmussen, ankom til Frederiksstad 10. Marts. — Svafva, Nielsen, ankom til Kragerø 11. Marts. — Triton, Nielsen, ankom til Swinemünde 12. Marts. — Haabet, Andreasen, ankom til Stettin 13. Marts. — Fylla, Rasmussen, ankom til Stettin 14. Marts. — Ruth, Nielsen, ankom til Gøteborg 14. Marts. — Diana Fallentin, ankom til Porsgrund 14. Marts. — Venus, Jensen, ankom til Fowey 14. Marts. — Samson, Hansen, ankom til Stolpemünde 14. Marts. — Dannebrog, Jensen, ankom til Kbhvn. 14. Marts. — Grønsund, Mikkelsen, ankom til Charlestown 14. Marts. — Fulvia, Nielsen, ankom til Fecamp 15. Marts. — Thetis, Pihl, ankom til Kiel 16. Marts. — Urda, Nielsen, ankom til Folkestone 16. Marts. — Bellona, Petersen, ankom til Gøteborg 17. Marts — Ane, Jørgensen, ankom til Treport 17. Marts. — Concordia, Henriksen, ankom til Sarpsborg 17. Marts. — Erik, Hoffman, ankom til Porsgrund 19. Marts. — Lilli, Rasmussen, ankom til London 18. Marts. — Valdemar, Andreasen, ankom til London 18. Marts. — Helge, Hansen, ankom til London 18. Marts.

Ærø. M. Hay, Petersen, ankom 13. Marts til Sunderland. — Fremad, Hansen, ankom 13. Marts til Kragerø. — Kodan, Hansen, ankom 17. Marts til Frederiksstad. — Lucinde, Christensen, anløb 16. Marts Ryde (Isle of Wight) paa Rejse fra Kreta til Goole. — Emanuel, Hansen, ankom 18. Marts til Hellehavn. — Hansigne, Clausen, var 18. Febr. klar til Afsejling fra Ponce (Portorico), bestemt til Kbhvn. — Hildur, Schmidt, ankom 18. Marts til London. — Anne, Jensen, ankom 19. Marts til Guernsey. — Amor, Rasmussen, ankom 19. Marts til L'Orient. — Aurora, Raahauge, ankom 19. Marts til Haderslev.

Rønne. Charles, Kjeldsen, ankom til Danzig 14. Marts. — M. Christiansen, Bager, ankom til Danzig 15. Marts. Freja, Bech, ankom til Mariager 17. Marts. — John Hintze, Andersen, ankom til Aarhus 18. Marts. — Odin, Møller, ankom til Kolding 20. Marts. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Stolpemünde 20. Marts.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Kattegat. Søndre-Rønner. Ballonen paa Baaken paa *Søndre-Rønner*, SV. for *Læsø*, er nedblæst. Den vil snarest mulig blive opsat igen.

Sundet. Hollænderdyb. Saltholm-Flak NV. Den 17de Marts 1899 er Vintersømærket *Saltholm-Flak* NV. ombyttet med Klokketønden.

Østersøen. Bøgestrøm. Den 17de Marts 1899 er Vintersømærket uden for *Bøgestrøm* ombyttet med Klokketønden.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. I 1899 foretages Opmaaling mellem *Prestgrundet*, 61° 20′,8 N. Br. 17° 21′,6 Ø. Lgd., og *Bålsö*, 61° 43′,6 N. Br. 17° 34′,1 Ø. Lgd., samt mellem *Romelshällan*, 64° 54′,2 N. Br. 21° 20′,8 Ø. Lgd., og *Rödkallen*, 65° 18′,9 N. Br. 22° 22′,0 Ø. Lgd.

I den Anledning opføres forskellige Sømærker af Træ eller Sten paa Kysterne, og Prikker, der ere forsynede med et eller flere Flag, kunne udsættes.

Skibsførere advares mod at forveksle disse Sømærker med de til Afmærkning af Grunde og Løb bestemte.

Rusland. Riga Bugt. Vinkova Banke. Paa *Vinkova* Banke, NV. for *Lyserort* ved Indløbet til *Riga Bugt*, er funden en mindste Dybde af 25 Fod. 57° 39′ 25″ N. Br. 21° 25′ 0″ Ø. Lgd.

Tyskland. Swinemünde—Stettin. Udenrigsministeriet meddeler:

Mellem *Swinemünde* og *Stettin* er Sommerafmærkningen foretagen.

Kieler Fjord. Fra 10de April til 1ste Juni 1899 afholdes Skydeøvelser i *Kieler Fjord*. Pladsen begrænses af Linierne *Bülk* Fyrtaarn—*Stollergrund* Ø.-lige Tønde—*Stollergrund* Fyrskib—Klokketønden—*Heidkathe* (Faarehuset) og *Friedrichsort* Fyrtaarn—*Korügen* Bro.

Fra 10de til 25de April kan Pladsen passeres, naar man holder sig Ø. for Linien *Stollergrund* Fyrskib—Lystønden, indtil Damperen, som ligger ved Lystønden, er passeret.

Naar der skydes, hejses rødt Flag paa *Bülk* Fyrtaarn, *Stollergrund* Fyrskib og Fortet, hvorfra der skydes.

Fra 26de April til 27de Maj er Pladsen spærret fra Kl. 7 Fm. til Kl. 2 Em., og der hejses da to røde Flag paa *Bülk* Fyrtaarn, *Stollergrund* Fyrskib og Fortet, hvorfra der skydes. Midlertidige Ophold i Skydningen tilkendegives ved et rødt og hvidt stribet Flag hejst ved de røde Flag.

Dampere, der vise samme Signaler, ligge ude; ere de nævnte Signaler ikke hejste, er Passagen fri. Postdamperne kunne frit passere Pladsen til alle Tider.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. I 1899 tændes paa *Norges* Kyst følgende Fyrlamper:

Bjugnskjær, Bjugnfjorden. 63° 45′ 35″ N. Br. 9° 33′ 35″ Ø. Lgd.

Bremstenen, Vega. 65° 37′ 0″ N. Br. 11° 24′ 30″ Ø. Lgd.

I *Helgeland:*

Hofsvaag, Løkten. 66° 10′ 0″ N. Br. 12° 41′ 40″ Ø. Lgd.

Skaalvær, Skaalværleden. 65° 51′ 0″ N. Br. 12° 12′ 0″ Ø. Lgd.

Aakvig, Skaalværleden. 66° 2′ 0″ N. Br. 12° 20′ 0″ Ø. Lgd.

Buø, Skaalværleden. 66° 6′ 45″ N. Br. 12° 23′ 45″ Ø. Lgd

Rensøsund ved *Dønna.* 66° 11′ 40″ N. Br. 12° 27′ 0″ Ø. Lgd.

Otervær ved *Lovunden.* 66° 22′ 20″ N. Br. 12° 26′ 0″ Ø. Lgd.

Maltsækken, Grøtøsund. 67° 50′ 10″ N. Br. 14° 40′ 10″ Ø. Lgd.

Bogø, Sagfjorden. 67° 54′ 0″ N. Br. 15° 11′ 25″ Ø. Lgd.

Karlsø, Sagfjorden. 67° 59′ 25″ N. Br. 15° 47′ 0″ Ø. Lgd.

Tyskland. Elben. I Marts 1899 begyndes Sommerafmærkningen i *Elben.*

Ved *Bönhasensand* ud for *Finkenwärder* foretages Uddybning, hvorfor den sorte Lystønde Nr. 12 midlertidig er inddragen.

Holland. I *Holland* er Sommerafmærkningen begyndt.

Zeegat van Texel. Malzwin. I *Malzwin* er en Søminøvelsesplads afmærket saaledes: S.-Enden med en rød og sort tærnet Stumptønde med Kryds. Den ligger i Mærket: *Kijkduin* Fyrtaarn midt imellem Katholsk Kirke og *Helder* Kirke. 52° 58′ 47″ N. Br. 4° 49′ 36″ Ø. Lgd., Ø.-Enden med en rød og sort tærnet Stumptønde med Kryds. Den ligger i samme Mærke. 52° 58′ 54″ N. Br. 4° 50′ 2″ Ø. Lgd., N.-Enden med den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 1 med Diamant, *Bollen*, og V.-Enden med et Minefartøj. Naar dette viser rødt Flag, er Pladsen spærret for al Sejlads.

Texel Red. Paa *Texel Red* er tæt ved *Zuidwal* udlagt to røde Spidstønder; de ere Skibsfarten uvedkommende.

Nieuwe Maas. Zuiden. Ved S.-Siden af *Zuiden* er Blinkfyret paa den inderste Duc d'Albe atter tændt og det udlagte Fartøj inddraget.

Zeegat Hoek van Holland. Dybden i *Zeegat Hoek van Holland* er nu 25½ Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

England. Whitby NV. Et Vrag ligger sunket 10 Kml. N. 53° V. fra *Whitby* Havnehoved og i N. 21° Ø. fra *Staithes.* 54° 42′ N. Br. 1° 5′ V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Trouville. Ved *Trouville* gives Vandstand-Signalerne om Dagen for hver ¼ Meter over Udgangspunktet, som er 4,7 Meter over Kortets Nulpunkt. Det første Signal, der vises, er altsaa en Ballon under den venstre Raanok, set fra Søen, og betyder 4,05 Meter.

Det røde, faste Tidevandsfyr *Deauville* brænder, naar Vandstanden over Kortets Nulpunkt er 4,7 Meter eller derover.

Oyestreham. Ved *Oyestreham* gives Vandstand-Signalerne om Dagen for hver ¼ Meter over Udgangspunktet, som er 3,62 Meter over Kortets Nulpunkt. Det første Signal, der vises, er altsaa en Ballon under den venstre Raanok, set fra Søen, og betyder 3,87 Meter.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Penfret. Da det røde Lys i *Penfret* Lynfyr er for blegt, vil det blive forandret, saa at Farven bliver kraftigere rød.

Gironde. Bec d'Ambès. Den sorte Spidstønde med Cylinder i *Bec d'Ambès* øvre Løb er paa Grund af Grundens Forandring ombyttet med en rød Spidstønde med Kegle. 45° 1′ 22″ N. Br. 0° 35′ 47″ V. Lgd.

Portugal. Leixoes Havn. Fyrskibet, som i *Leixoes* Havn laa ved Vraget af Damperen *„Santona"*, er inddraget. Over Vraget er der nu 19 Fod Vand.

Guadiana. Golada. I Løbet til *Golada* er der nu kun 9 Fod Vand ved Højvande.

Fransk Afrika. Elfenbenskysten. Rocktown Bereby. Paa Ankerpladsen ved *Rocktown Bereby* er i 32 Fod Vand funden en Grund, hvorpaa Damperen „*Pélion*" er stødt, fra *Petit Rocher* i S. 47° Ø., fra *Rocher Devil* i S. 8° V. og fra *Rocher Plat* i N. 77° Ø. 4° 37′ 20″ N. Br. 6° 55′ 35″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Penobscot Bay. Rockland Harbor. De to røde, faste Fyr, lodret for hinanden, paa *Rockland* Bølgebryder, ved N.-Siden af Indløbet til *Rockland Harbor*, ere flyttede c. 340 Alen S. 16° Ø. hen til Yderenden af den fuldførte Del af Bølgebryderen. De vises fra en pyramideformet Stenbaake. Flammens Højde: 28 og 22 Fod.

Da Bølgebryderen strækker sig længere mod S., maa man ikke komme Fyrene for nær.

New York. New York Bay. I *New York Lower Bay* ere alle de elektriske Lystønder atter tændte.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Bandol SV. SV. for Byen *Bandol*, mellem denne og Slottet, ere Møllerne nedrevne.

Rusland. Tarkan Pynt. Ved *Tarkan Pynt* Fyr gives ved indtrædende Taage Taagesignal, indtil Sirenen faar Damp nok til at træde i Virksomhed, med Klokke, hvorpaa mindst hver 3 Minutter slaas To-Slag.

Ægypten. Port Saïd. I *Port Saïd* Forhavn bygges en Mole, der begynder c. 130 Alen N. 12° Ø. fra Yderenden af Broen ved Beddingerne og gaar i N. 12° Ø.. altsaa parallel med Ø.-Molen, c. 900 Alen indtil 13 Fods Dybde. Den er afmærket med Vagere med rødt Flag og om Natten med et hvidt, fast Fyr ved dens N.-Ende. Man skal gaa N. om dette Fyr.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi River. Head of Passes East Jetty. Det røde, faste Fyr paa Ø.-Siden af det øvre Indløb til *South Pass* er flyttet til en ny firkantet, sort, pyramideformet Baake, tæt ved den gamle. Flammens Højde er uforandret.

Honduras. Port Cortes. Fyret paa *Caballos Point* ved *Port Cortes* er hvidt, fast med en rød, fast Sektor. Det viser rødt Lys mod Land, fra N. 51° Ø. gennem Ø. til S. 84° Ø., iøvrigt hvidt Lys. Flammens Højde: 107 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Det vises fra et hvidt, 102 Fod højt Fyrtaarn, der staar paa Pynten, c. 70 Alen fra Kysten. 15° 51′ 20″ N. Br. 87° 57′ 30″ V. Lgd.

Columbia. Santa Marta. Fyret paa *Morro Grande, Santa Marta Bugt*, er ødelagt for mere end et Aar siden og har ikke senere brændt. 11° 15′ 30″ N. Br. 74° 14′ 30″ V. Lgd.

Venezuela. Puerto Cabello. Ved *Puerto Cabello* vises kun en hvid Lanterne, der hejses paa en Pæl, men man kan ikke stole paa den.

Puerto Rico. San Juan. Morro. Omtrent den 10de Marts 1899 tændes Fyret paa *Morro* ved *San Juan* igen. Det er et hvidt, fast Fyr med Et-Blus af 5 Sekunders Varighed hver 1 Minut. Flammens Højde: 166 Fod. Synsvidden: 18 Kvm. Spejlapparat af 3. Orden. Fyrtaarnet er et graat Taarn med hvide Baand, 51 Fod højt. 18° 28′ 56″ N. Br. 66° 7′ 28″ V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Porto Seguro S. Syd for *Porto Seguro* er funden en Grund med 3 Fod Vand, der strækker sig til c. 3 Kml. fra Kysten. 16° 32′ S. Br. 39° 3′ V. Lgd.

Karantænebestemmelser.

For *Cuba* og *Puerto Rico* gælde fremtidig samme Karantænebestemmelser som for de *Forenede Stater i Nord-Amerika.*

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Trængende Enker efter Medlemmer, som ønske at erholde Huslejehjælp, maa indsende Ansøgning derom inden 7. April. Der vil kun blive taget Hensyn til Ansøgninger, som indsendes paa de af Foreningen udstedte Skemaer, der erholdes paa Kontoret, **St. Annæ Plads 13,** samt ved **Filialerne i Marstal og Sønderho.**

Bestyrelsen.

Kjøbenhavns Børskurs d. 22. Marts 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			108	109
Danmark			83	83¾
Norden	113½	¼	113	113¼
Kjøbenhavn			95½	96
Carl	55½		55¼	55½
Dannebrog			101½	102¼
Skjold	72½		72¼	72½
Helsingørs Dampsk.			62	63
Østersøen			91½	92½
Nordsøen			75	85
Torm			102	105
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.	104		104	105
Urania			101	102¾
Union			100	100½
Hejmdal			92½	97½
Dampsk. af 1896			100	100½
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			102	106
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			93	95
3½% uopsig. Stats			99	100
3½% Husejer Kreditk.			87	89
3½% Kbhvns Kreditf.			87	89
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			89½	90
4% — — 6 —			90	91
3½% Landkreditk. 3 —			89	91
Aktier.				
Nationalbank			145½	146
Privatbank	123	122¾	122¾	123
Landmandsbank	127		127½	128
Handelsbank	117¼	½	117¼	117½
Burm. & Wain	87½	¼	87	87¼
Helsingørs Jernsk.			94¼	95½
Sukkerfabr.	95	94¾	94¾	95
Bryggeri Aktier	89¾	½	89½	89¾

Vekselkurser d. 21. Marts 1899.

	à vista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.50	89.10
London	18.23	18.20
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 21. Marts 1899.

Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.50
5% Rumænske Stats	101.70
4% — — 1890	91.50

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

„Det Foren. Dampskibs." 24,000, „Norden" 10,000 „Kjøbenhavn" 16,000, „Carl" 8,000 „Dannebrog' 8,000, „Skjold" 22,000, „Urania" 12,000, „Union" 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

Anvendes af **Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften** samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

J. CHR. PETERSENS
Papirhandel,
St. Kirkestræde 1.

Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50
Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreforhandlere Rabat.

---

3 Kabinetsbilleder
◆ gratis ◆
ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr. Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus. NB. *Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.*

Monty.

St. Kongensgade 21.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner proves 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.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39,¹. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **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.**

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.
PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.
Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

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.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts 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".

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsekspedition og Toldklarering.
Kontorer:
St. Annæplads 10, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for
Kullens Enskilda Assurans Förening.

En ny Passagerdamper

findes ved en Tilfældighed til Salg. Dimensioner 97 × 17½ × 6', Dybgaaende med 200 Passagerer 4 Fod 8 Tommer agter, overbygget 50'. 2 store vakkre Saloner. Compound Maskine med Overflade Condensator, 150 indic. Hkr., Fart 10½, Pris 70,000 Kr., er i nogle faa Dage til Salg.

Obs. Diverse andre Dampere for Last, Passagerer og Bugsering findes til rimelige Priser.

A. O. Andersen.

Norra Hamngatan 10, Göteborg.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og Barometere.
Regulering og Reparation af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

J. C. TEILMANN & Co.
Eneste Vinforretning paa Frihavnen.
● **Eneste Lager** ●
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Kongebreve, Brylluper,
Ægtepagter, Testamenter, Æresoprejsning, Separation, Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigst. Inkassationer og Retsmøder besørges.
Husk 8, Klosterstæde 8.
Juridisk Kontor.

Søfodtøj.
Præmieret i Stockholm og Bergen.
Wald. Lassen.
St. Strandstæde 17.
* *Grundlagt 1844.* *

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.
Ærb. **J. K. Jensen.**

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

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

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.

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.

Patentfarve for **Skibsbrug**
P. Møller, Immervad 1, Aarhus.

Gæstgiveriet Skipperhuset.
Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

Børs-Caféen
ved Havnen, Aarhus, anbefales af CHR. BUCH'S Enke.

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

For Søfolk.
Uld og Trikotagevarer købes billigst hos
H. Madsen,
Skolegade 26,
Aarhus.

Har De Tandpine,
brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.
9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9. Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Time-charter.
Ca. 300 Tons d. w. Damper, 11' dybgaaende, billigt Forbrug, 8 Mils Fart, ønskes bortlejet i Time-charter fra medio Maj d. A. uden Mellemmand.
Særdeles skikket til Østersøfart, 3 Tons Winsch. Man henvende sig til
Jacob Aall jr. Christiania.
Telegrafadr.: „Aals". H. O.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

P. Otzen & Thorstenson.
Manometerfabrik.
Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.
Manometre, Vacummetre, Tællemaskiner.
Eneforhandlere af Vulcaniseret Fiber fra Vulcanized Fibre Co., New-York.
Anlæg af elektrisk Lys.

„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. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 13. Kjøbenhavn, Torsdag den 30. Marts 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Hvad bør der gøres for at afhjælpe Manglen paa Styrmænd til Sejlskibe? — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

Forlang altid
Otto 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.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe. Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele Danmark.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Murstens Fragter
til: **Kjøbenhavn, Præstø, Vejle Fjord, Göteborg** og flere andre skandinaviske Byer faas altid hos
De forenede Teglværker, Ekensund.
NB. Havneudgifter meget moderate og Ekspeditionen hurtigst.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. HAMBURG. Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **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.

Telegramadresse:

Telefon 297. Seifert, Regnegade. **Telefon 297.**

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir" i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø", „Lübeck", „Najaden", „Halland", „Halmstad", „J. P. Dillberg" og **„Westkusten"** i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus", „Transit Nr. I" og **„Nore"** i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det

særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: **Pileallé 5.**

Depôt: **Toldbodgade 14.**

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.

Teaktræ Teaktræ

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

BANGKOK—KØBENHAVN

have altid paa Lager i **Frihavnen**

TEAKTRÆ

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

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.

Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.

TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

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 Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

Henvendelser angaaende Afdelingens Anliggender samt Kontingent bedes sendte til Sekretæren, **J. Nicolaisen,** Aarhus.

AKTIESELSKABET

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.

Mod Aflevering af **Udbytte-Coupons pr. 1898** udbetales 10% Udbytte pr. 1898 paa Selskabets Kontor, **Amaliegade 22,** daglig mellem **Kl. 11—1.**

Kjøbenhavn, den 28de Marts 1899.

Bestyrelsen.

Hvad bør der gøres for at afhjælpe Manglen paa Styrmænd til Sejlskibe?

Vi have fremdeles modtaget følgende:

Færdes man i de Kredse af Landet, hvor Sejlskibsfart endnu drives, kan man jævnlig høre Klage over, hvorledes Sejlskibene tilsidesættes næsten allevegne — ja endog fra Lovgivningens Side.

At Klagerne blive fremsatte, er forstaaeligt nok, men at kaste f. Eks. Skylden for Manglen paa Styrmænd til Sejlskibe over paa Sønæringsloven, er dog vist at give Klagerne fejl Adresse; vilde man derimod give dem Adressen „Tidens Udvikling", saa tror jeg, man ramte Sømmet paa Hovedet.

Det forholder sig maaske saa, at der er knapt paa Styrmænd, men for Marstals Vedkommende tror jeg dog ikke, at det kan paavises, at Sejlskibe have ligget opholdt af Mangel paa Styrmænd mere end af Mangel paa den øvrige Besætning. Naar man imidlertid vil give Loven om Styrmandseksamen, der gør Maskinlære obligatorisk, medvirkende Aarsag til Skylden derfor, da passer dette Argument ikke, idet Maskinlære, før den blev tvungent Fag, blev taget af næsten alle Styrmænd alligevel, fordi vore unge Sømænd rigtig erkendte, at de helst maatte uddanne sig i den unge Alder paa en saadan Maade, at de i kommende Tider stod rustet saaledes, at de kunde paatage sig eventuelle Tilbud om Avancement og ikke først skulde til at læse igen for at fyldestgøre Fordringerne, naar de vare blevne ældre. Jeg tror derfor, at Lovgivningen har stilet rigtig, naar den har gjort Maskinlære obligatorisk, da man derved gennem Loven bidrager til at højne Standen.

Naar Hr. A. siger, at siden Maskinlære er bleven tvungent Fag, gaa de unge Styrmænd, der udgaa fra Navigationsskolerne, over i Dampskibsfarten — det var naturligt, om de gjorde det — saa passer denne Fremsætning i hvert Fald for Marstals Vedkommende heller ikke, da vel en halv Snes Styrmænd fra Marstal Tolddistrikt ere gaaede over i Dampskibsfarten, hvorimod Størsteparten er gaaet over til at blive Selvejer af et mindre Fartøj; og her ligger vist nærmest Aarsagen til den formentlige Mangel paa Styrmænd, da disse Smaaskibe i de senere Aar ere skudte frem i stor Mængde Landet over. Det hjælper nemlig ikke noget paa Manglen, at der gives den, der har taget Fiskeskipperprøven, Ret til at sejle som Styrmand med Sejlskibe i Evropafart, naar der ikke ogsaa erhverves Ret til at sejle som Skipper i samme Fart, fordi der ræsonneres saaledes: „Faar jeg ikke anden Uddannelse end den, der giver mig Ret til at sejle som Styrmand i et Sejlskib i nævnte Fart, saa kan jeg jo ikke paatage mig eventuelt Avancementstilbud, men kun vedblive at sejle som Styrmand" — og vedkommende unge Mand vil blive støttet i dette Ræsonnement af sine Nærmeste, ja maaske af Hr. A., om han havde Sønner, der vare bestemte for Søen.

Blev Forslaget til Lov, vilde der ogsaa være Redere, der vilde udbryde: „Hvilken Lov! den giver Ret til at sejle med Fiskeskipperstyrmand til Middelhavet, men f. Eks. ikke til Marokkokysten". I den Fart ere nemlig ogsaa flere Sejlfartøjer interesserede. Der vil stadig blive Strid om Grænsen, hvor den end ligger.

Jeg kan ej heller se — med Marstal Tolddistrikt for Øje — hvorledes der skulde fremstaa flere Styrmænd til Sejlskibene ved en eventuel Forandring i Sønæringsloven som den af „Dansk Sejlskibsrederi-Forenings" Kredsafdeling for Fyn foreslaaede, da det vel nok kan siges, at Størsteparten af de konfirmerede Drenge gaa til Søs, og efterhaanden som de vokse til, tage de Styrmandseksamen, en mindre Del Fiske- eller Sætteskipperprøven; og en større Tiltang til Standen, end der efterhaanden vokser frem, kan dog ikke tænkes.

Hr. A. siger, at Avancementsforholdene i Sejlskibene ingenlunde ere slettere, end at den flinke, ædruelige og paapassende Mand kan komme frem, og Skylden for, at en Del ældre Sejlskibsstyrmænd ikke har opnaaet Avancement ligger hos Vedkommende selv i Retning af mindre gode Egenskaber. Lad saa være, at der findes enkelte, men der findes sandelig ogsaa mange hæderlige, ædruelige, ældre Styrmænd, der ikke have opnaaet at avancere til Skipper; og Hr. A. skulde helst have ladet det upaatalt, da der findes braadne Kar indenfor alle Livsstillinger, Skipperstanden ikke undtagen, og jeg tror, at en medvirkende Aarsag til de høje Hyrer maa søges indenfor selve Standen, idet der er enkelte Skibe, som paa Grund af Skipperens mindre gode Ry ikke kunne faa Styrmand uden til en uforholdsmæssig høj Hyre, og en saadan opskruet Hyre vil i Almindelighed blive den Norm, imod hvilken Hyren sættes.

En uhildet Sejlskibsreder.

Fragtmarkedet.

I Handelsverdenen findes der enkelte Ord, der virker som den røde Klud overfor Tyren, og blandt disse indtager Ordet „Fragtmarkedet" en fremskudt Plads. Spekulanter, Pengemænd, Veksellerere etc. gennemløber hastigt Rubrikken Fragtmarkedet, griber en enkelt Bemærkning, der i det samlede Hele kunde synes ret uskyldig, og saa gaar det ud over alle Bredder med Stigen og Falden, Prisfald paa Aktier, Opgang eller Nedgang, alt efter som det nu en Gang passer. „Fragtmarkedet" er bleven Uroen, den nødvendige Uro paa vort Pengemarked, det skaber Differencer og derved Brødet for den talrige Hær af Pengemænd, spredte overalt paa vore Børser, men det skaber samtidig netop derigennem et forvrænget Billede af selve Situationen. De Folk, der udnytter Fragtmarkedet, forstaar sig ikke paa Fragter, og de Folk, der forstaar sig paa Fragter, der paa Fagmands Vis kan Uge efter Uge følge Udviklingen — forstaar sig ikke paa at udnytte Fragtmarkedet. Man føler sig da ofte ængstelig ved at bruge et Udtryk som „Sortehavet er slet"; dette er en Hændelse, der indtræffer omtrent lige saa ofte som det regner i Danmark, men straks hedder det paa Børsen, „at Fragtmarkedet er elendigt", og man benytter sig rigeligt af denne opskræmmende Nyhed. Vi smigrer os ikke med, at vore ugentlige, beskedne Notitser har saa uheldig Indflydelse, men der er her hjemme med den for os Danske ubestridelige Lyst til at løbe i Hælene paa alt, hvad der ikke er Dansk, opstaaet en vis Forgudelse af enkelte udenlandske Fagskrifter, der paavirker vor Aktiebørs paa en meget uheldig Maade. Det er gaaet saa vidt, at Dagspressen kappes om at aftrykke Brudstykker af et Londonblads ugentlige, alt andet end upartiske Artikler, og i hvert Fald Artikler, der berører vor egen Tonnage saa uendelig lidt; paa Basis af disse Udklip gaar vor Børs' vise Fædre i Lag med at sætte Kursen paa vore hjemlige Aktier. Saa lidt fordrer man som Rettesnor blandt selvstændig tænkende Mænd her hjemme Anno 1899, men man undersøger ikke selv, hvorledes Situationen egentlig er.

For Øjeblikket er det da rent snavst paa alle Kanter,

og ve den, der tør vove at sige det modsatte; thi for ca. 8 Dage siden har denne Opfattelse været aftrykt i et udenlandsk Blad, og saa gælder den uden Knurren ogsaa for Kjøbenhavns Vedkommende. Det vil da være paa sin Plads at pointere, at for Eks. Kulfragterne til Kjøbenhavn er ca. 1 shilling højere i Aar end i Fjor (i Fjor — det vidunderlige Aar), at Træfragterne pr. Foraar tegner bedre end sidste Aar, at Amerika er en lille Smule fastere end paa samme Tid i Fjor, at Østen absolut er fastere, at Udsigterne for Kulfragterne ned efter stadig holder sig godt — og at man venter en meget betydelig Eksport ud over det normale fra River Plate; samt at Tidsbefragtningerne florerer frodigere end nogensinde og til fortrinlige Rater — men herefter tvinges vi altsaa til, for at vinde Tiltro paa vor Børs, citerende gammelt udenlandsk Makulatur at erklære, at Fragtmarkedet er „elendigt over det hele". Det er os en Trøst, at vi ikke skriver alene for Børsen, og vi skulle derfor til vore andre talrige Læsere fremkomme med følgende meget kortfattede Noteringer fra den forløbne Uge:

Amerika giver Baltimore Kjøbenhavn 3/, Option 2 Havne 3/1½. Fosfat fra Tampa til Stettin 18/ pr. Maj Juni, til Kastrup betales 17/6, Fernandina Stettin giver 17/. Træ fra Pensacola til Rotterdam eller Dordrecht 110/, Kul 112/6 à 115/. Mobile Barrow Liverpool eller Glasgow 107/6 à 110/ pr. April Maj.

Sortehavet noterer Odessa L. H. A. R. 8/, Azoff U. K. Cont. 10,000 quarters 10/6 any direct, 11/ Hamburg. Donau Antwerpen eller Rotterdam 3,650 Tons 10/3, Hamburg 10/6, Bergen Kjøbenhavn 11/3.

Kulmarkedet noterer Cardiff Neapel 8/, Triest 9/3, Konstantinopel 8/3, Civita Vecchia 8/3, Palermo 8/3, Venedig 9/3, Donau 9/3 Fra Østkysten til Danmark betales 5/9, større Pladser 5/6 og Kjøbenhavn 5 à 5/3. Stettin giver 5/9, Pillau 5/9, Kønigsberg 7/, Memel 6/, Riga 5/6 og Kronstadt pr. f. o. w. 5/9.

Fra Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteri er udgaaet Bekendtgørelse om, at de Spillere, der ønske at beholde deres gamle Nummere, maa afhente disse senest Onsdag den 5. April, da Salget af de ufornyede Lodder straks tager sin Begyndelse efter nævnte Dag.

Ugens Havarier.

Anna, Skonnert af Hamburg, kom d. 21. ds. paa Rejsen fra Iller hertil med en Ladning Sten paa Grund ved Kalkbrænderiet. Flot med Assistance af Svitzers efter at have losset en Del af Lasten i Lægtere.

Norge, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 22. ds. paa Grund her i Havnen. Flot ved egen Hjælp, undersøgt af Dykker og erklæret ubeskadiget. Skibet er afsejlet til New York.

Minna, Skonnert af Stralsund, blev d. 22. ds., paa Rejsen fra Libau til Wisby med en Ladning Oliekager, indslæbt til Rønne af Dpsk. Skandia. Skibet, der var fuldstændig overiset, havde været udfor Wisby, men kunde ikke naa ind i Havnen paa Grund af haard Storm. Skibet lignede en stor Isklump, da det kom ind i Havnen, og Mandskabet var meget udmattet efter det haarde Arbejde, det havde havt med at slaa Isen af for at holde Skibet fra at synke.

Valdemar, Galease, der afsejlede fra Rønne d. 19. ds., bestemt til Gotland, er d. 23. ds. returneret til Rønne aldeles overiset. Skibet var naaet til Øland, men maatte vende om paa Grund af Storm.

Venus, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 20. ds. udfor Carnot Kajen i Bordeaux været i Kollision med det franske Kystfartøj Marie Desirée, som sank.

A. N. Hansen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Isen ved Reval mistet Skruen.

Emanuel, Galease af Middelfart, er d. 23. ds. indkommet til Stubbekjøbing stærkt overiset. Natten til d. 21. ds., da Skibet var imellem Møen og Rügen og alt var stærkt overiset, faldt desværre Jungmand Lars Marius Sørensen af Christiania overbord og druknede. Paa Grund af stærk Storm kunde der ikke foretages Redningsforsøg.

Hope, Fiskekutter, er d. 22. ds. indslæbt til Esbjerg af Dpsk. Nordsøen med knækket Bougspryd. Skibet har været ude i Storm i Nordsøen.

Louise, Fiskekutter af Hamburg, er d. 22. ds. indkommet til Esbjerg med Havari, foraarsaget af Storm i Nordsøen.

Tumleren, Kvase af Esbjerg, er d. 23. ds. indbragt til Esbjerg med Havari af Dpsk. Nordsøen.

Julia. Ved Fjaltring er inddrevet et Navnebrædt med Navnet Julia. Sammesteds er en Del Vragtømmer ilanddrevet.

Vorwärts, Skonnert af Barth, er d. 21. ds. indkommet til Stubbekjøbing med Vand i Lasten efter Grundstødning ved Møen. Skibet var paa Rejsen fra Greifswald til Malmø med en Ladning Rug.

Ringkjøbing, Galease, er d. 21. ds. indslæbt læk til Faaborg af Dpsk. Skjoldnæs efter Grundstødning paa Knapstedgrund.

Spind, Brig af Christiania, er d. 21. ds. bleven forladt af Mandskabet udfor Hirtshals. Besætningen, 5 Mand, bjærgedes ombord i Dpsk. Omsk og landsattes her. Skibet blev fundet drivende af Fiskere og blev sat paa Land ved Hirtshals og er brækket op.

Anna, Galease af Bassenfleth, kom d. 22. ds. paa Grund ved Ærø. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Flensborg.

Skjold, Dpsk. af Kjøbenhavn, har for Udgaaende fra Themsen været i Kollision med en Londoner Sejllægter, der sank. Skjold forblev ubeskadiget.

Irvine, Barkskib af Fanø, er d. 22. ds. ankommet til Liverpool med Tab af Stor- og Mesanstænger.

Laura, Galease af Moltenort, er d. 26. ds. paa Rejsen fra Aarhus til Stralsund med Majs, grundstødt paa Tolken. Skibet er fuldt af Vand og bliver sandsynligvis Vrag.

Borneo, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 27. ds. indkommet til Stornoway med Skade paa Kedlerne.

Egen, Galease af Svaneke, kom paa Rejsen fra Lübeck til Kalmar med Hvede paa Grund paa Øland. Skibet er nu bragt flot og er indslæbt til Kalmar.

Erna, Barkskib af Fanø, er d. 27. ds. paa Rejsen fra London til Santos indkommet til Portland med Skade.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Boston 19. Marts, bestemt til New York. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Reval 25. Marts, best. til Kbhvn. — Antwerpen, Holm, afgik fra Newcastle 17. Marts, bestemt til Smyrna. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Galveston 12. Marts, bestemt til Kbhvn. — Arno, Strubberg, ankom til Livorno 27. Marts. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Kbhvn. 27. Marts, bestemt til Newcastle. — Dagmar, Brabrand jun., ankom til Genua 24. Marts, bestemt til Tarragona. — Douro, Ørum, ankom til Oporto 20. Marts. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 28. Marts, best. til Aarhus. — Georgios I, Kihl, ank. til Reval 25 Marts, bestemt til Kbhvn. — Hekla, Thomsen, ankom til Kbhvn. 20. Marts, bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Messina 22. Marts, best. til Marsala. — Island, Skjødt, afgik fra New York 18. Marts, best. til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, ankom til Kbhvn. 25. Marts, bestemt til New York. — Kiew, Erichsen, ankom til Kbhvn. 25. Marts, best. til Stettin. — Kursk, Christensen, ankom til Bordeaux 26. Marts, bestemt til La Rochelle. — Leopold II, Kruse, ankom til Kbhvn. 22. Marts. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 14. Marts, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Hansen, afgik fra New York 25. Marts, best. til Kbhvn — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Kbhvn. 22. Marts, bestemt til New York. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 25. Marts, best. til New York. — Omsk, Rasmussen, ankom til Kbhvn 21. Marts, best. til Reval. — Tejo, Borries, ankom til Kbhvn. 28. Marts, bestemt til Newcastle. — Thingvalla, Laub, ankom til New York 27. Marts, bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, afgik fra Genua 27. Marts, bestemt til Livorno. — Tomsk, Andersen, afgik fra Reval 27. Marts, bestemt til Kbhvn. — Xenia, Thidemann, ankom til New York 15. Marts, best. til Boston.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Manchester 24. Marts, bestemt til Liverpool. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Throndhjem 24. Marts, best. til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Petersen, ankom til Libau 26. Marts, best. til Riga. — Christian IX, Mollerup, ankom til Havre 27 Marts, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Stettin 28. Marts, best. til Kbhvn. — Constantin, Nidersøe, afgik fra Kbhvn. 27. Marts, bestemt til Libau. — Frederik, Brabrand, ankom til Kbhvn. 25. Marts, bestemt til Pillau. — Jolantha, Ingvartsen, afgik fra Kbhvn. 24. Marts, bestemt til Ghent. — Kasan, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 28. Marts, bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, afgik

fra Leith 10. Marts. bestemt til Island. — Louise, Müller, afgik fra Kbhvn. 26. Marts, bestemt til Hull. — Morsø, Møller, ankom til Kbhvn. 27. Marts, bestemt til London. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 24. Marts, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 18. Marts, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Pillau 27. Marts, bestemt til Kbhvn. — Pregel, Ørsted, ankom til Kbhvn. 25. Marts, bestemt til Libau. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 7. Marts, bestemt til Island. — Valdemar, Koefod, afgik fra Hull 27. Marts, bestemt til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Stettin 27. Marts, best. til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, afgik fra London 27. Marts. best. til Helsingør. — Ella, Lunge, ankom til Kbhvn. 27. Marts, bestemt til Hamburg. — Maja, Blom, afgik fra Kbhvn. 26. Marts, bestemt til Hamburg. — Esbjerg. Bentzen, ankom til Stettin 26. Marts, bestemt til Christiania.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 29. Marts, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 30. Marts, best. til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 30. Marts, best. til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 28. Marts, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen. Wiberg, afgik fra Newcastle 28. Marts, bestemt til Odense. — Lolland, Ankersen, afg. fra Newcastle 28. Marts, bestemt til Odense. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 29. Marts. bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 29. Marts. bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Vesterhavet. Nancy, Mathisen, afgik fra Antwerpen 28. Marts, bestemt til Lübeck. — Nautik, Meinertz, afgik fra Riga 22. Marts, ank. til Montrose 27. Marts. — Nora, Degn, afgik fra Methil 23. Marts, bestemt til Barcelona. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Drammen 21 Marts, ankom til Preston 27. Marts. — Nerma, Schmidt, afgik fra Esbjerg 25. Marts, ankom til Methil 27. Marts.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Libau. 27. Marts, best. til Kbhvn. — Rita, Larsen. afgik fra Libau 21. Marts, ankom til Hull 27. Marts. — Patria, Andersen, afgik fra Lissabon 24. Marts, ankom til Bilbao 27. Marts.

Union. Anglia, Erichsen, ankom til Hamburg 27. Marts. — Frisia, Skov, afg. fra Cadiz 27. Marts, best. til Lissabon. — Caledonia, Fisker, ankom til Moss 26. Marts.

Kjøbenhavn. Hafnia, Lund, afgik fra Kbhvn. 23. Marts., ankom til Boness 26. Marts. — Russia, Rasmussen, afg. fra Svendborg 26. Marts, best. til Grangemouth.

Dannebrog. Brattingsborg, Schmidt, ankom til North Shields 23. Marts. — Kronborg, Schultz, afg. fra Genua 3. Marts, bestemt til New Orleans. — Søborg, Fischer, ank. til Marseilles 21. Marts. — Skanderborg, v. Deurs, ank. til Bilbao 22. Marts. — Jomsborg, Kühl, ankom til Ayr 25. Marts. — Uranienborg, Dømel, ankom til Antwerpen 24. Marts. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Carthagena 22. Marts, anløb Gibraltar 23. Marts for Kul, bestemt til Jarrow. — Fredensborg, Andersen, ankom til Bilbao 27. Marts. — Amalienborg, Mathiessen, ankom til West Hartlepool 27. Marts. — Christiansborg, Petersen, ank. til Sunderland 24. Marts. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fraBurntisland 27. Marts, bestemt til Norrkøping.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann ankom til Rio 27. Marts. — Skodsborg, Lund, afgik fra Rosario 4. Marts, best. til Las Palmas. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Glasgow 22. Marts. — Jægersborg, Jensen, afgik fra Blyth 27. Marts, bestemt til Kbhvn. — Tuborg, Hveissel, ankom til Cardiff 26. Marts. — Guldborg, Jensen, afgik fra Marseille 26 Marts, bestemt til Sevilla.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Swinemünde 28. Marts, bestemt til Burntisland. — Agnete, Jensen, afgik fra Burntisland 25. Marts, bestemt til Kiel. — Hermia, Sørensen, afgik fra London 25. Marts, ankom til Grangemouth 27. Marts. — Alice, Hansen, ank. til Kbhvn. 26. Marts. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Blyth 24. Marts, best. til Libau. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 18. Marts. — Ajax, Brorsen, ankom til Randers 26. Marts. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Stettin 18. Marts. — Nauta, Steen, ankom til Tuborg 25. Marts. — Rønne, Hintze, ank. til Libau 26. Marts. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Bogense 27. Marts.

Danmark. Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Grangemouth 24. Marts til Kiel. — Absalon, Predbjørn, ank. til Libau 27. Marts. — Ansgar, Frantzen, afg. fra Kbhvn. 23. Marts, best. til Newcastle. — J. N. Madvig, Olsen. ankom til Libau 24. Marts. — Hamlet, Sommer, ankom til Kbhvn. 25. Marts. — Helge, Matthiessen, ankom til Libau 16. Marts.

Det Østasiatiske Kompagni. Malaya, Berentzen, afg. fra Hongkong 25. Marts, bestemt til Bangkok. — Cathay, Schiønning, ankom til Saigon 22. Marts. — Maha Vajiravudh, Petersen, afgik fra Kbhvn. 23., fra Gøteborg 25. Marts, best. til Plymouth. — Befragtet Dpsk. Nordhavet, Olsen, afg. fra Antwerpen 18. Marts, bestemt til Port Said, pass. Gibraltar 25. Marts.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Methil 27. Marts. — Clara, Petersen, ankom til Kbhvn. 26. Marts.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Alexandria 4. Marts, ankom til Hull 23. Marts.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 26. Marts til Horsens. — Energi, Hansen, ankom 27. Marts til Ystad.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Max, Poulsen, pass. Lizard 11. Marts fra Hamburg til Callao. — Aalborg. Clausen, ankom til Harburg 22. Marts fra Iquique. — H. Grohmann, Nielsen, ank. til Plymouth 21. Marts fra Laurvig. — Irvine, Meinertz, ank. til Liverpool 20. Marts fra Jacksonville via Ponta Delgade. — Medor, Svarrer, sejlet fra Montevideo 25. Febr. til St. Petersborg. — Dorane, Rødgaard, indkom til St. Agnes 22. Marts. fra St. Domingo til Liverpool. — Sørine, Andersen, ankom til Corinto 22. Marts fra New York. — Johanne, Thomsen, prajet 26 Febr. paa 29° N. Br. 89° W. Lgd. fra Mobile til Rosario. — Franz, Pedersen, ankom til Apia 4. Jan. fra Valparaiso. — Prins Valdemar, Winther, prajet 23. Febr. paa 11° N. Br. 25° W. Lgd. fra New York til Brisbane. — Erna, Thomsen, sejlet fra Deal 21. Marts til Santos, indkom til Portland 27. Marts med Søskade. Styrmanden druknet, 2 af Mandskabet haardt kvæstet, Kahytten, Proviant, Sejl etc. slaaet overbord.

Fanø. Sønderho Martha, Nissen, afgik 18. Marts fra Liverpool til Rio Grande do Sul; 20. Marts prajet paa 49° 45′ N. Br. 9° 28′ W. Lgd. styrende vest efter med alt vel om bord — Henny, Ibsen, afgik fra Jaluit 30. Febr. til Carolinerne for at komplettere Ladningen til Evropa. — Georg Schwalbe, Petersen, ankom 12. Marts til Macassar fra Rotterdam. — Eliza, Thomsen, ankom 23. Marts til Burntisland fra Fredericia.

Svendborg. Lea, Petersen, ankom til Douarnenez 20. Marts. — Elise, Andreasen, ankom til Arendal 22. Marts. — Pomona, Nielsen, ankom til Audeerne 26. Marts. — Niels, Hansen. ankom til Arendal 27. Marts. — Marie, Nielsen, ankom til Inverness 27. Marts. — Rasmus, Jensen, ankom til Landskrona 27. Marts. — Niord, Svennevig, ankom til Porsgrund 27. Marts.

Ærø. Karen, Hansen, ankom 21. Marts til Aberdeen. — Ansgar, Lauritzen, ankom 22. Marts til Cardiff. — Elna, Carlsen, ankom 23. Marts til Falmouth f. O. — Ægir, Rasmussen, afgik 20. Marts fra Orth (Femern) til Frederiksstad. — Niels Juel, Rasmussen, ankom 24. Marts til Lissabon. — Eden, Mikkelsen, er ankommen til Pointe au Pitre (Guadeloupe.) — Gerda, Petersen, ankom 24. Marts til London. — Danmark, Christensen, er ankommen til Pointe au Pitre (Guadeloupe.) — Ellen, Lauritzen, ankom 27. Marts til Plymouth. — Caroline, Knudsen, ankom 27. Marts til Peterhead. — Norden, Rasmussen. ankom 27. Marts til Leith. — Hebe, Clausen, ankom 27. Marts til Baltasound (Shetlandsøerne.) — Kvik, Olsen, ankom 27. Marts til Drøbak. — Juliane, Christensen, ankom 27. Marts til Kragerø.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Nordsøen. Graadyb. Sandodden. Lystønden *Sandodden* har fra den 24de til den 25de Marts 1899 været ombyttet med Vintersømærket.

Kattegat. I Sommeren 1899 udlægges til Brug ved Opmaalingen i *Kattegat* mellem *Schultz's-Grund* og *Anholt* nogle Vagere med Stage og rødt eller blaat Flag.

Smaalandsfarvandet. Kirkegrund. Den 27de Marts 1899 er Vintersømærket ved *Kirkegrund* ombyttet med Klokketønden.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Malmö. Klokketønden uden for *Malmö* Havn er atter udlagt paa Station.

Rusland. Libau. Den røde og hvide Klokketønde uden for *Libau* er midlertidig inddragen.

Tyskland. Königsberger Haff. Brandenburg. I Indløbet til *Brandenburg* ligge om Styrbord for Indgaaende tre røde Spirtønder.

Danziger Bugt. I *Danziger Bugt*, ved *Zoppot*, ved Indløbet til *Neufahrwasser* og uden for *Weichselmünde*, ere Sommersømærkerne udlagte.

Zinnowitz og Koserow. Udenrigsministeriet meddeler:
Ved *Zinnowitz-* og *Koserow-Bank* ere Sommersømærkerne udlagte.

Greifswalder Bodden. Fyrskibet *„Palmerort"* er den 10de Marts atter udlagt paa Station.

Wismar. Grossen Tief. Uden for *Grossen Tief* og Ø. for *Krakentief* ere Sommersømærkerne udlagte.

Kieler Fjord. Strander Bugt. Sømineøvelserne i *Strander Bugt*, der skulde afholdes fra 21de til 24de Marts 1899, ere udsatte til fra den 5te til 8de April 1899.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Henningsvær. Sausen NV. Lyngholmflakket. Paa *Lyngholmflakket* er der i *Sausen* Fyrlampes hvide Vinkel, der lyser fra N. 42° V. til N. 50° V., flere Steder kun 12 Fod Vand med Lavvande. 68° 9′ 10″ N. Br. 14° 16′ 0″ Ø. Lgd.

Sognesøen. Saløfluen. Paa *Saløfluen, Sognesøen*, er Mærkestagen permanent inddragen.

Tyskland. Jade. I *Jade* ere Baaketønderne F, X, R/T og Nr. 8 igen udlagte og Vintersømærkerne inddragne.

Aussen Jade. I *Wangeroog Farvand* er Lystønde Nr 4 igen udlagt og den sorte Spidstønde inddragen.

Wilhelmshaven. Paa *Wilhelmshaven* Red er, tæt ved Tønde R/2, til Forsøg udlagt en sort, hvid og rød Spirtønde og en lille rød Spidstønde. De ere Skibsfarten uvedkommende.

Frankrig. Calais. Fyret paa *Calais* Ø.-Mole, der viser Vandstanden, er forandret saaledes:

Det er et hvidt, fast Fyr med røde og grønne Blink og med Formærkelser. Vandstanden over Kortets Nulpunkt angives for hver $^1/_4$ Meter ved et eller flere Blink hver 80 Sekunder, saaledes: Et rødt Blink betyder 1 Meter, og et grønt Blink betyder $^1/_4$ Meter. Tidsforløbet mellem Blinkene er 5 S.

En Vandstand af $2^1/_4$ Meter over Kortets Nulpunkt angives altsaa ved Tre-Blink (to røde og 1 grønt) hver 80 S.

Vandets Stigen angives ved en En-Formærkelse og Vandets Falden ved en To-Formærkelse omtrent midt imellem Blinkene, og hvis disse ikke vises, omtrent hver 80 Sekunder.

England. Themsen. East Swin. Vraget af den i *East Swin*, 4 Kbl. S. 1° V. fra Fyrskibet *„Swin Middle"*, sunkne Skonnert er sprængt.

Ordfordness NØ. Vraget af den c. 2 Kml. N. 63° Ø. fra *Orfordness* sunkne Damper *„Chester"* er uskadeliggjort.

Lowestoft. Paa Grund af Bortskæring af Kysten skal *Lowestoft* lave røde og hvide Fyr med Formærkelser om kort Tid flyttes c. 120 Alen N. 38° V. hen. Iøvrigt bliver Fyret uforandret. 52° 29′ 14″ N. Br. 1° 45′ 24″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Courseulles. Ved *Courseulles* gives Vandstand-Signalerne om Dagen for hver $^1/_4$ Meter over Udgangspunktet, som er 4_{35} Meter over Kortets Nulpunkt. Det første Signal, der vises, er altsaa en Ballon under den venstre Raanok, set fra Søen, og betyder 4_{65} Meter.

Det grønne, faste Fyr paa Ø.-Molens Hoved brænder, naar Vandstanden over Kortets Nulpunkt er 4_{10} Meter eller derover.

Port-en-Bessin. Ved *Port-en-Bessin* gives Vandstand-Signalerne om Dagen, fra Masten ved Inderenden af Ø.-Molen, for hver $^1/_4$ Meter over Udgangspunktet, som er 4_{10} Meter over Kortets Nulpunkt.

Havnefyret viser rødt, fast Lys, naar Vandstanden er over, hvidt, fast Lys, naar Vandstanden er under 4_{10} Meter.

Iles Saint-Quay. Ile Harbour. Den 20de Marts 1899 er der i *Ile Harbour* faste, hvide Fyr indsat en rød Vinkel, der lyser fra Ø. til S. 54° Ø. Lysævnen: 9 Kml. for det hvide, $5^1/_2$ Kml. for det røde Lys.

Portrieux. Den 20de Marts 1899 er *Portrieux* røde, faste Havnefyr forandret til et grønt, fast Fyr. Lysævnen $4^1/_2$ Kml.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Loire. Banc de Bonne-Anse. Den engelske Damper *„Beignon"* er sunken i 15 Fod Vand paa *Banc de Bonne-Anse*, $^2/_3$ Kbl. S. for den rødmalede Lystønde, der viser grønt, fast Lys. En grøn Spidstønde er udlagt ved Vraget, og om Natten vises to røde Lanterner lodret for hinanden mellem Masterne. 47° 14′ 45″ N. Br. 2° 15′ 4″ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Sicilien V.-Kyst. Marsala. Ved *Marsala* forlænges V.-Molen mod S.; omtrent 200 Alen ere fuldførte. Denne Forlængelse er ikke belyst.

Rusland. Otchemtchir. En Vragtønde er udlagt i 9 Fv. Vand tæt uden for Vraget af Damperen *„Imperatritsa Ekaterina II"*, der ligger sunket 5 Kml. S. for *Otchemtchir*. Over Vraget er der $^1/_2$ Fv. Vand.

Den S.-lige Lysgrænse i *Otchemtchir* Fyr er flyttet fra S. 37° Ø. til S. 15° V., saa at Vraget ligger uden for Lysvinklen. Fyret lyser dog svagt over Vraget.

Krim. Theodosia. Kap Saint Eli. Et hvidt og grønt, hurtig vekslende Fyr er tændt paa SØ.-Siden af *Kap Saint Eli*. Fyret lyser fra S. 16° V. $^1/_2$ Kml. fra Kap *Kiik Atlama* gennem S. og Ø. til N. 5° Ø. Flammens Højde: 207 Fod. Synsvidden: 8 Kml. for det hvide, 3 Kml. for det grønne Lys. Fyret vises fra en c. 40 Fod høj Baake med Fyrhus. Fyrpasserboligen ligger 50 Alen V. for Fyret. 45° 0′ 49″ N. Br. 35° 25′ 45″ Ø. Lgd.

Pynt Utrisch. Fyret paa Pynt *Utrisch* lyser nu fra N. 23° V. gennem V. og S. til S. 33° Ø., fra Grunden ud for *Varvarovka* mod N. til Grundene ud for Pynt *Utrischenok* mod S.

Tunis. Ras Zira. En Stage med Ballon er i 8 Fod Vand anbragt paa NØ.-Enden af Grunden *Ras Zira*. Den er 11 Fod høj over Højvande og rød paa den Side, der vender mod Søen, sort mod S. 35° 26′ 6″ N. Br. 11° 21′ 10″ Ø. Lgd.

Kerkenah. To Stager med Ballon ere i 6 Fod Vand anbragte paa Ø.-Siden af *Ued Mimym*. De ere 8 Fod høje over Højvande og røde paa den Side, der vender mod Indløbet til *Ued*, sorte paa den anden Side. 34° 42′ 18″ N. Br. 11° 18′ 52″ Ø. Lgd. og 34° 41′ 42″ N. Br. 11° 19′ 27″ Ø. Lgd.

Syr Kenis. To Stager med Ballon ere i c. 5 Fod Vand anbragte paa SØ.-Kanten af *Syr Kenis*. De ere 8 Fod høje over Højvande og røde paa den Side, der vender mod N., sorte mod S. 34° 18′ 26″ N. Br. 10° 19′ 52″ Ø. Lgd. og 34° 15′ 27″ N. Br. 10° 16′ 6″ Ø. Lgd.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Meddelelse
fra
Alm. dansk Vare- og Industrilotteri.

Til forestaaende 1ste Trækning udløber Fornyelsesfristen den 5te April, altsaa

paa Onsdag.

Da der, som Følge af den store Afsætning i forrige Serie, næsten ingen Lodder haves disponible for Salg, **ser man sig i den Nødvendighed,** *til Fordel for nye tiltrædende Spillere,* **straks at maatte raade over de Lodder, der efter Fornyelsesfristens Udløb henligge ufornyede.**

Idet man tillader sig at henlede Opmærksomheden herpaa, **specielt for at de ærede Spillere, der ønske at beholde deres gamle Nummere, kunne faa Fornyelsen berigtiget i rette Tid,** *tilføjes det, at nærmere Bekendtgørelse angaaende Gevinstfordelingen senere vil udgaa.*

Kjøbenhavns Børskurs d. 29. Marts 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	107¼	108	107¼	107½
Danmark	81¼	81	80¾	81¼
Norden	111		110¾	111½
Kjøbenhavn	95		94¾	95
Carl	54	53¾	54¾	54
Dannebrog	95	94¾	94½	94¾
Skjold	70½	¾	70¼	70½
Helsingørs Dampsk.	64		65	65½
Østersøen			85	93
Nordsøen			76	79
Torm			90	94
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			86	—
Urania	89		88½	89
Union			—	—
Hejmdal			93	97½
Dampsk. af 1896			92½	94½
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.	103½		103	104
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			93	95
3½% uopsig. Stats.			98½	100
3½% Husejer Kreditk.			85½	87½
3½% Kbhvns Kreditf.			87½	88
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.	89—	¼, ½	89¼	89¾
4% — — 6 —	90¼90	89¾	89¾	90
3½% Landkreditk. 3 —	89¼		89	89½
Aktier.				
Nationalbank	144½		144	145
Privatbank	121	¼	121	121¼
Landmandsbank			120¼	122
Handelsbank	116	¾	116½	117
Burm. & Wain	89	¼	88¾	89½
Helsingørs Jernsk.			92½	93½
Sukkerfabr.			94	94½
Bryggeri Aktier	85¼	½, ¾	85¼	85½

Vekselkurser d. 28 Marts 1899.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.30	89.10
London	18.23	18.20
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 28. Marts 1899.

Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100½
5% Rumænske Stats	101.20
4% — — 1890	91.90

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

„Det Foren. Dampskibs." 70,000, „Danmark" 30,000, Norden" 62,000, „Kjøbenhavn" 20,000, „Carl" 66,000, „Dannebrog" 62,000, „Skjold" 104,000, „Urania" 34,000, „Union" 6,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

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

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.
ETABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.
COPENHAGEN.
AGENTS TO
Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.
Svenska Lloyd, Göthenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal and Copenhagen & vice versa.
Hamburg and Baltic line of steamers.
Telegraphic Address: „HOPPE".

H. L. BAUTRUP, Aarhus,
Skibshandel.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: HUSTED.

Ove Haugsted,
Kjøbenhavn.
Spedition, Dampskibsekspedition og Toldklarering.
Kontorer:
St. Annæplads 10, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.
Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.
Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

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

Cornelius Knudsens Etabl.,
Telefon 538. Kjøbmagergade 37. Kjøbenhavn. Telefon 538.
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.

Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaalere.
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre,
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallellinealer.
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**
(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.

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

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortehay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Patentfarve for Skibsbrug
P. M[illegible]

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● Eneste Lager ●

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

Anvendes af **Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften** samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Havnefyr & Lanterner.
Metalspejlapparater.
Skibslanterner med Certifikat Gl. Lanterner prøves og forandres.
Fabrik:
Læderstræde Nr. 9,
Kjøbenhavn.
Telefon Nr. 3681.
G. W. Frydenlund & Søn

For Søfolk.
Uld og Trikotagevarer købes billigst hos
H. Madsen,
Skolegade 26,
Aarhus.

LANDMANDSBANKEN

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

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

En ny Passagerdamper

findes ved en Tilfældighed til Salg. Dimensioner 97 × 17½ × 6', Dybgaaende med 200 Passagerer 4 Fod 8 Tommer agter, overbygget 50'. 2 store vakkre Saloner. Compound Maskine med Overflade Condensator, 150 indic. Hkr., Fart 10½, Pris 70,000 Kr., er i nogle faa Dage til Salg.

Obs. Diverse andre Dampere for Last, Passagerer og Bugsering findes til rimelige Priser.

A. O. Andersen.
Norra Hamngatan 10, Göteborg.

TH. SIMONSEN,
NYHAVN 57.
SØLVMEDAILLE I MALMØ OG STOCKHOLM.
FOR LANTERNER.

Kongebreve, Brylluper,
Ægtepagter, Testamenter, Æresoprejsning, Separation, Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigst. Inkassationer og Retsmøder besørges.

Husk 8, Klosterstæde 8.
Juridisk Kontor.

Har De Tandpine,
brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.
9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9. Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Time-charter.
Ca. 300 Tons d. w. Damper, 11' dybgaaende, billigt Forbrug, 8 Mils Fart, ønskes bortlejet i Time-charter fra medio Maj d. A. uden Mellemmand.

Særdeles skikket til Østersøfart, 3 Tons Winsch. Man henvende sig til

Jacob Aall jr. Christiania.
Telegrafadr.: „**Aals**". H. O.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.
Ærb. **J. K. Jensen.**

P. Otzen & Thorstenson.
Manometerfabrik.
Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.
Manometre, Vacummetre, Tællemaskiner.
Eneforhandlere af Vulcaniseret Fiber fra Vulcanized Fibre Co., New-York.
Anlæg af elektrisk Lys.

S. HANSEN-KLØVE'S
Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

„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. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 14. Kjøbenhavn, Torsdag den 6. April 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Engelsk Dom om utilstrækkelig Kulforsyning. — Februarstormene i Atlanterhavet. — Fragtmarkedet. — Vigtige Retsafgørelser i Pensacola. — Generalforsamlinger og Aarsberetninger. — Dansk-Islandsk Fiskeriselskab. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves. Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele Danmark.

Kjøb, Salg og Nybygning
af **Sejl-** og **Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme** med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, **Bugserdampere, Trawl-** og **Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer** etc. udføres fordelagtigt ved
Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.
Strandvej 36. Telefon 69.

Flag — Signalflag
i alle Størrelser og alle Nationer syes hurtig og efter Bestilling.
International Flagfabrik.
13, Bredgade 13.

NORDISK SKIBSREDERFORENING,
stiftet 1889.
Bureau: **Kongensgade Nr. 2, Christiania,**
optager skandinaviske Damp- og Sejlskibsredere som Medlemmer, besørger gennem sine ansete Forbindelser Ordningen af Tvistigheder i Skibenes Anliggender af enhver Art uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton om Aaret. (H. O.)

Murstens Fragter
til: **Kjøbenhavn, Præstø, Vejle Fjord, Göteborg** og flere andre skandinaviske Byer faas altid hos
De forenede Teglværker, Ekensund.
NB. Havneudgifter meget moderate og Ekspeditionen hurtigst.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe. Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

V. Nielsen,
Sejlmager.
31, Nyhavn 31,
anbefaler sig med
Sejl, Presenninger, Flag.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

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.

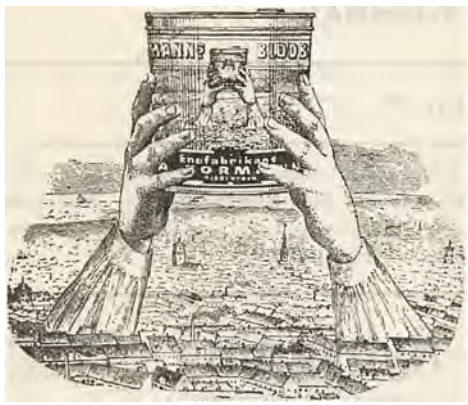
Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

M. Christiansen
M. Christiansen,
Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.
John Hintzes Enke

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

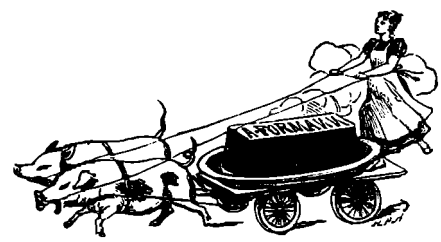
!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig, kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Engelsk Dom om utilstrækkelig Kulforsyning.

I England er der for nylig blevet ført en Sag af ikke ringe Betydning for Rederne.

Sagen fik samme Udfald i to Instanser og de nærmere Omstændigheder vare følgende:

Et Skib var bestemt fra Cebu (Filippinerne) til Liverpool med Kopra og havde ved Rejsens Begyndelse tilstrækkelig Kulforsyning til at naa Labuan, hvor det var bestemt, at der skulde indtages Bunkerkul; herfra gik Skibet til Colombo, hvor der ogsaa blev indtaget Kul, men under den fortsatte Rejse slap Kullene op, og det blev nødvendigt at brænde af Ladningen.

Ladningsejeren afkortede Beløbet for brændt Ladning i Fragten, idet han hævdede, at Skibet ikke havde været sødygtigt paa Grund af mangelfuld Kulforsyning. Herimod indvendte Rederiet, at Skibet havde været sødygtigt ved Rejsens Begyndelse, idet det den Gang havde tilstrækkelig Kul til Rejsen til Kulhavnen. At Kullene derefter vare slupne op, maatte tilskrives Maskinmesterens mangelfulde Bedømmelse af Kullenes Varighed, altsaa en Forsømmelse af en af Besætningen, men for Besætningens Fejl og Forsømmelse indestod Rederiet ikke ifølge den i Certepartiet indeholdte negligence clause.

Hverken første eller anden Instans gav imidlertid Rederiet Medhold. Det udtaltes i begge Domme, at Rederen jo garanterede, at Skibet var sødygtigt i enhver Henseende ved Rejsens Begyndelse, men var Rejsen nu saa lang, at Kul for hele Rejsen ikke kunde medtages fra Begyndelsen, men Skibet maatte anløbe forskellige Mellemhavne, da strakte Rederens Ansvar for Sødygtigheden sig saa langt, at ved Begyndelsen af hver ny Del af Rejsen maatte Skibet være sødygtigt til at tilbagelægge den næste Del af Rejsen. Var det ikke det, maatte Rederen bære de deraf flydende Tab og kunde ikke skyde sig ind under negligence clause.

Det formenes, at Sagen af Rederiet vil blive appelleret til House of Lords, men det antages ikke, at Rederiet kan vente nogen anden Afgørelse dér end i de foregaaende Instanser. (Sh. Gaz.)

Februarstormene i Atlanterhavet.

Det hører til Sjældenhederne, skriver „Børsenhalle", at der har været saa hæftige og langvarige Storme i Nordatlanterhavet og med saa sørgelige Følger, som Tilfældet har været i Februar Maaned i Aar. Der er næppe noget Skib, der i denne Tid passerede Nordatlanterhavet, uden at det har faaet større eller mindre Beskadigelser. Saa mange Havarister og Skibe, som der i den nævnte Tid har søgt Nødhavn i Ponta Delgada, ser man under normale Vejrforhold ikke i denne Havn i to Aar. En hel Del Dampskibe, for hvilke man nærede stor Frygt, er dog naaet frem til deres Bestemmelsessteder eller i det mindste til en Nødhavn. Fra Sejlskibe foreligger endnu kun faa Meddelelser, men det maa vistnok befrygtes, at der er hændt flere Ulykker. Alle mindre Beskadigelser træde dog i Baggrunden ligeoverfor det Faktum, at 10 store Dampskibe — det største 4,670 Tons, det mindste 2,371 Tons —, som i Tiden fra 14. til 27. Januar afgik fra nordamerikanske Havne til Evropa, savnes og vel desværre maa betragtes som forliste. Disse Dampskibe ere:

City of Wakefield, 3,004 Tons, hjemmehørende i Newcastle. Det afgik 23. Januar fra Norfolk til Rotterdam med Trælast. Skibets Værdi er 26,000 £, Ladning og Fragt 9,000 £.

Alleghany, 3,009 Tons, hjemmehørende i New York, afgik fra Halifax 24. Januar til Dover med en Ladning Petroleum til Værdi 14,000 £. Skibets Værdi er 30,000 £.

Oberon, 2,728 Tons, af London, afgik 26. Januar fra Baltimore til Antwerpen med Stykgods. Fragt og Ladning vare værd 50,000 £ og Skibet 30,000 £.

Dora Forster, 2,473 Tons, af London, afgik 23. Januar fra Savannah til Liverpool med Stykgods til Værdi af 40,000 £. Skibets Værdi 16000 £.

Pictou, 2,371 Tons, af West Hartlepool, afgik 20. Januar fra Newport News til Sligo med en Ladning Majs, hvis Værdi anslaas til c. 15,000 £. Skibets Værdi 14,000 £.

Croft, 2,675 Tons, af Newcastle, afgik 26. Januar fra New York til Leith med en Ladning Stykgods, værd 40,000 £. Skibets Værdi c. 24,000 £.

Langhton, 2,436 Tons, af Newcastle, afgik 23. Januar fra Newport News til Kjøbenhavn med en Ladning Stykgods. Fragt og Ladning værd 25,000 £, Skibet 16,000 £.

Port Melbourne, 4,670 Tons, af London, afgik 27. Januar fra New York til London med en Ladning Stykgods, værd 55,000 £. Skibets Værdi 55,000 £.

Arona, 3,388 Tons, af Liverpool, afgik 27. Januar fra Portland til London med Stykgods, Heste og Kvæg. Ladning og Fragt vare 40,000 £ værd og Skibet 30,000 £.

Minister Maybach, 2,710 Tons, der ejedes af „Tysk-amerikansk Petroleumsselskab", afgik 25. Januar fra New York til Antwerpen med en Ladning Petroleum til en Værdi af 12,000 £. Skibets Værdi 10,000 £.

Fra alle disse Skibe savner man efter Afgangen enhver Efterretning.

De 10 Dampskibes samlede Tonnage udgør 29,464 Tons til en Værdi af 251,000 £, medens Værdien af deres Ladninger repræsenterer en Værdi af 300,000 £. Det er altsaa store Værdier, der her ere gaaede under, men værre er det dog med de tabte Menneskeliv, hvis Antal vistnok er mindst 300. Der kan vistnok være Haab om, at enkelte kan være reddede af andre Skibe, men i ethvert Tilfælde har mange kække og brave Sømænd fundet Døden paa deres Post.

Fragtmarkedet.

Helligdagene have selvfølgelig bevirket, at saa godt som hele Forretningslivet har staaet i Stampe, og Fragtmarkedet har da ret naturligt indtaget en meget beskeden Plads. Det vil være uretfærdigt herfra at drage den Slutning, at Fragtmarkedet er bleven mat og Raterne vigende, det vil overhovedet være uretfærdigt at stille nogen Diagnose for Fragtmarkedet netop nu, hvor den stille Uge har paatrykt det et Stempel, der meget hurtigt kan udviskes i de kommende Dages travle Forretningsliv. Paasken danner jo Overgangen fra Vinter til Foraar; det er at haabe, at den samme Regel ogsaa vil gælde i Handelsverdenen; vi gaar jo de lyse Dage i Møde, og de vil sikkert ogsaa sende det spredte Solskin ind over Fragtmarkedet; meget tyder derpaa.

I Kulmarkedet havde Udsigten til Strejke i Skotland bragt en Uro, der ikke var gavnlig; nu er jo imidlertid Faren for denne ødelæggende Krig afværget for en rum Tid, og Kulmarkedet vil sikkert fra at have holdt den gode Position Vinteren over nu rykke frem med stor Forretning og bedre Rater; specielt tro vi, at Fragterne til Østersøen vil blive fastere. Kronstadts Aabning vil i hvert Fald give Signalet, og vore danske Importører vil foruden høje Kulpriser ogsaa faa høje Kulfragter at tumle med ind gennem Sommeren. Eksporten fra Østersøen tegner jo ikke saa særligt godt; der bliver ikke meget, der animerer til at vende Skuden den Vej, saa man vil sikkert fordre Ruten indefter betalt. Af Øjeblikkets Noteringer hidsætte vi: Cardiff Kronstadt pr. f. o. w. 6/6 à 6/9, Reval 6/, Riga 6/, Stettin 6/3, dansk Havn 6/ à 6/3, Kjøbenhavn for større Baade 5/9, mindre 6/3 à 6/6.

Til Middelhavet noteres Genua 8/, Catania 8/6, Messina 8/6, Triest 9/3, Konstantinopel 8/3, Smyrna 8/6, Alexandria 8/6, Port Said 8/3. Fra Østkysten noterer vi til Østersøen Kjøbenhavn 5/ à 5/1½, Dansk Havn 5/6 à 5/9, Rostock 6/, Kronstadt fra Firth of Forth 5/6 à 5/9, Riga 5/6, Helsingfors 6/; til Middelhavet Genua 7/6 à 8/. Venedig eller Triest 9/ à 9/6.

Amerika har, som omtalt foran, ligesom alle andre Brancher havt en meget lille Forretning; vi behøve derfor blot at citere nogle enknlte Rater. Baltimore Danmark 3/ én, 3/1½ to Havne. Northern range Alexandria 3/6, Tampa Helsingborg 18/, Pensacola Rotterdam 17/ à 17/6, Pensacola Genua 19/, endelig for Træ Pensacola Barrow eller Belfast 110/, Kiel 112/6.

Sortehavet har samme Bulletin. Nicolajeff Moss og/eller Christiania 12,000 quarters pr. 1/15 April 11/3, Nicolajeff Marseilles eller Genua 2,500 Tons prompt 9½ Frcs., Nicolajeff L. H. A. R. 4,200 Tons 9/, fra Carthagena til Antwerpen er betalt for en 4,200 Tons prompt 6/; endelig ere Ertsfragterne fra Bilbao uforandrede.

Vigtige Retsafgørelser i Pensacola.

Broken Stowage — Ballastlosning paa Karantænepladsen.

Fra Advokat Benj. C. Tunison i Pensacola har Nordisk Skibsreder-Forening modtaget følgende Rapport:

De Forenede Staters Distriktsret for dette Distrikt (vor Court of Admiralty) udsattes sidste Lørdag, den 17. ds., efter en Session paa omtrent to Uger. I Løbet af denne Session var der tre Søretssager for, i hvilke jeg repræsenterede Skibet, og de Spørgsmaal, som var fremme, er af saadan Interesse, at jeg finder det nyttigt at give Dem Oplysninger herom.

Downing & Wilson ktr. norsk Bark D. H. Morris.

I denne Sag var Certepartiet sluttet i Liverpool i Marts 1897 for Skibets Rejse til Pensacola for der at laste en fuld og komplet Ladning skaaret Tømmer og/eller Planker og/eller Bord efter Købmandens Valg.

Skibet ankom til Pensacola i Juli 1897, og Befragterne paastod da, at de havde meddelt Kaptajnen, at det var deres Hensigt kun at skibe Last, der holdt 40 Fod og over linealt Maal. Indstævnte paastod videre, at Morris's Kaptajn havde samtykket i at tage saadan Last og fremdeles erklæret sig villig til at tage som Stuage og Bjælkefyldning, til ⅔ Fragt, 122 Standard Tømmer sammen med et stort Kvantum Planker. Efterat Skibet var lastet præsenterede Befragterne Kaptajnen til Underskrift Konnossementer, der indeholdt, at de omtalte 122 Standard Tømmer og alle Plankerne skulde føres til ⅔ Fragt. Disse Konnossementer nægtede Kaptajnen, idet han handlede efter mit Raad, at undertegne, men tilbød Konnossementer, som indeholdt, at der af Tømmer og Planker skulde føres 30 Standard til denne Rate. I fire Dage nægtede Købmændene at akceptere disse Konnossementer, men efter Udløbet af denne Tid indgik de derpaa, men arresterede derefter øjeblikkelig Skibet for at faa erstattet Differencen i Fragten mellem det Kvantum, Indstævnte paastod skulde være ført, og det Kvantum, Kaptajnen tegnede for til nævnte Rate, nemlig 92 Standard, beløbende sig i rund Sum til Doll. 725.00.

Efterat Skibet var arresteret, deponerede Kaptajnen de nødvendige Penge for at befri det for Arresten, indgav sin Fordring og sit Svar og gik til Søs. I Svaret benægtede jeg alle de væsentlige Paastande for Arrestens Retmæssighed og fastslog, at Befragterne ikke havde rettet sig efter Kontrakten, der gik ud paa Levering af en fuld og komplet Ladning, medens der kun blev leveret Last paa 40 Fod (lineal) og over, og at dette var en usædvanlig Ladning, som ikke paa nogen Maade var efter Certepartiet. Jeg benægtede, at et saa umaadeligt Kvantum som 122 Standard skulde være nødvendigt som og for Bjælkefyldning og Stuage til en fuld og komplet Ladning og paastod, at det var absolut uvæsentligt, om Kaptajnen havde beordret denne Last som Stuage eller ikke, af den Grund, at det første Brud af Certepartiet blev gjort af Befragterne, da de insisterede paa Skibning af denne urimelig lange Last.

I Tilslutning hertil indgav jeg Modfordring mod Downing & Wilson paa Overliggedagspenge for Ophold af Barken i de fire Dage, som Indstævnte nægtede at præsentere retmæssige Konnossementer og at klarere Skibet for de fire Dage.

Sidste Lørdag afgjorde vor Domstol Sagen og afsagde Kendelse for Arrestens Ophævelse og tilkendte Skibet et Beløb af Doll. 312.08 med Omkostninger for det nævnte Ophold.

Under denne Sag var der ogsaa et andet Spørgsmaal fremme, nemlig: Ifølge To-Dollars Klausulen i Pensacola-Certepartierne, paatog Befragterne sig, blandt andet, to take the ballast from alongside at such wharf, or place, as they may direct.

Næsten alle Fartøjer, som kommer til Pensacola, kommer i Ballast, og omtrent alle, som ankommer mellem 1. April og 1. December, er nødt til at losse Ballasten ved Karantæne-Stationen. Det har været Kutyme fra umindelig Tid, at Købmændene har forlangt, at Omkostningerne ved at tage Ballasten fra Skibssiden ved Karantæne-Stationen skal bæres af Skibet, og at Købmanden er berettiget til det fulde Beløb under To-Dollars-Klausulen, til Trods for det Faktum, at han ikke har opfyldt denne Forpligtelse til at tage Ballasten fra Skibssiden. Med andre Ord, Købmændene paastod sig berettigede til at blive betalt for Tjenester, som aldrig blev udført. Dette Beløb drejer sig om omtrent Doll. 60.00 eller Doll. 70.00 for hvert Skib, som kommer hertil, og hidtil har det været umuligt, uagtet alvorlige Raad fra min

Side, at faa noget Skib til at prøve Spørgsmaalet for Retten.

I nærværende Sag afgjorde Retten, at vi havde Ret til at fratrække dette Beløb fra den Sum, der tilkom Befragterne, og at Købmanden ikke kunde forlange Erstatning for Tjenester, han aldrig ydede.

Baars Co. ktr. britisk Bark Assyria.

I denne Sag var der mange Punkter fremme, og Sagen er endnu ikke bleven fuldstændig afgjort, men den blev afgjort for det vigtigste Tvistepunkts Vedkommende, hvori jeg fik Modparten til at give efter, og Retten statuerede, at jeg havde Ret. Et af disse Punkter er: Er Skibet nødt til at betale Købmanden det Beløb, som han har betalt til Tømmeropsynet for at faa den Last igen, som kommer bort fra Skibssiden paa Grund af force majeure, hvor Certepartiet indeholder den sædvanlige To-Dollars-Klausul?

I denne Sag er det, som ovenfor nævnt, indrømmet, at Skibet ikke har nogen saadan Forpligtelse.

Jeg anser disse to Sager for at være blandt de vigtigste, som har været inde for Søretten her i mange Aar, om nogensinde. Det antages af dem, der er fortrolige med Sagen, at hidtil omtremt Doll. 25,000.00 har været opkrævet om Aaret af Købmændene hos Skibene i det ovenfor refererede Ballast-Spørgsmaal, og at mindst et lignende Beløb er tabt om Aaret for Skibene, foranlediget ved Købmændenes Paastand paa, at Skibet skal betale for at faa Last etc. tilbage, som er tabt ved Skibssiden, uden Hensyn til de Omstændigheder, under hvilke samme er tabt.

Foruden denne direkte Besparelse har vi nu en retslig Afgørelse med Hensyn til Forpligtelse for Afskiberne til at levere komplet Ladning, og Købmændene har faaet Besked om, at naar Skibet er lastet, saa har de at fremlægge retmæssige Konnossementer og at klarere Skibet inden en rimelig Tid, eller ogsaa at betale for Opholdet.

Nordisk Skibsreder-Forening anmoder Redere, som efter det her anførte har Fordringer fra tidligere Tid mod Befragtere, om at indsende alle nødvendige Dokumenter og Oplysninger til Foreningen, som da vil forsøge at faa disse Fordringer indkasserede.

Generalforsamlinger og Aarsberetninger.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft

har holdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer A. Carl aflagde Beretning.

Værftet var hovedsagelig baseret paa Reparationer af Skibe og Bygning af mindre Skibsskrog, hvortil man andetstedsfra vilde have at anskaffe Kedler og Maskiner. For at kunne foretage større Reparationer, viste det sig imidlertid nødvendigt at anskaffe flere store Arbejdsmaskiner, og man blev derved i Stand til at bygge Skibe som ogsaa Kedler og Maskiner for Skibe paa indtil 2500 Tons. Som Følge heraf krævede Anlægget større Kapital end oprindelig paaregnet. Dette staar da nu tilbogs for 1,840,584 Kr. 65 Øre (hvoraf selve Flydedokken 355,000 Kr.), men Bestyrelsen mener nu ogsaa at have faaet et fuldstændigt tidssvarende Værft, forsynet med fortrinlige Maskiner. Bl. a. har man indlagt pneumatisk Kraft over hele Pladsen, hvorved mange forskellige Arbejder kunne udføres med hidtil ukendt Hurtighed.

Flydedokken har arbejdet til fuldstændig Tilfredshed. Den har været benyttet af 55 Skibe, Gamle Dok har været benyttet af 35 Skibe, og Patentslippen paa Filialen i Kalkbrænderihavnen af 49 mindre Skibe og Pramme. Aarets Driftsoverskud andrager 154,220 Kr. 64 Øre. Herfra gaa Omkostningerne, nemlig: Gager etc. 35,950 Kr. 27 Øre, Bøger, Kontorrekvisitter, Tryksager, Tegnestuerne, Hestehold, Telegrammer etc. 11,157 Kr. 99 Øre, Renter af Prioriteter og Kassekredit 42,887 Kr. 9 Øre, Vedligeholdelse af Bygninger, Bolværker og Bedding 4,855 Kr. 10 Øre, tilsammen 94,850 Kr. 45 Øre. Nettooverskudet bliver da 59,370 Kr. 19 Øre.

Overskudet foreslaas fordelt saaledes: 15,000 Kr. til Fornyelsesfondet. Af de derefter resterende 44,370 Kr. 19 Øre henlægges til Reservefondet 10 pCt. eller 4,437 Kr. 2 Øre, Tantième til Bestyrelsen 1,996 Kr. 66 Øre. Af Resten 37,986 Kr. 51 Øre foreslaas at udbetale et Udbytte af 5 pCt., 35,000 Kr., og at overføre Saldoen, 2,936 Kr. 51 Øre, til næste Aar. Uagtet man efter Lovene ikke behøvede at foretage nogen Afskrivning, har Bestyrelsen dog anset det for rigtigt at begynde med en passende Afskrivning og har derfor overført 15,000 Kr. til Fornyelsesfondet.

I den forløbne Tid er der ialt afleveret 8 Nybygninger, og ved Aarets Slutning havde man to Nybygninger under Arbejde. Af disse 10 Nybygninger ere de første, nemlig en Sandpumpedamper, tre Selvlosse-pramme og en Flydevægt, byggede paa Filialen, de andre paa Krøyers Plads. Selskabet har hidtil heldigt undgaaet enhver Bøde. For Øjeblikket var der yderligere kontraheret for fire Nybygninger og en større Ombygning af en Damper, foruden flere andre Kontrakter for Arbejde, der skal være færdigt i Løbet af Aaret. Disse Arbejder ville beløbe sig til c. 750,000 Kr.

Fra en ringe Begyndelse med 100 Mand beskæftigedes ved Aarets Slutning 400 Mand, og for Tiden haves c. 500 Mand i Arbejde.

Dampskibsselskabet „Urania"

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer Alfr. Christenten aflagde Beretning. New York Ruten var gaaet tilfredsstillende og maatte betegnes som i god Fremgang. Med „Wineland", tilhørende Dampskibsselskabet „Nordsøen", vilde der herefter være 4 Skibe til at besørge denne Rute hver 14de Dag.

Bestyrelsen havde under Overvejelse at anskaffe endnu et større Skib, og til den paabegyndte Rute paa Syd-Amerika vilde man ogsaa behøve endnu et Skib.

Som bekendt udvidede man Selskabet i Septbr. Maaned med en Emission nye Aktier af indtil 1,500,000 Kr.; heraf havde man dog tænkt foreløbig kun at afsætte 1 Million Kr., men kommer omhandlede Handel i Stand, vil man behøve hele Kapitalen, og man vilde i saa Fald endvidere behøve at optage et Partialobligations Laan af 6—800,000 Kr.

Sydamerika-Ruten drives med 3 Skibe. Linien udgaar fra Kjøbenhavn, eventuelt senere tillige fra en Østersøhavn, via Antwerpen og Bordeaux til La Plata, hvor man anløber Montevideo, Buenos Aires og Rosario, for derfra at returnere via Rio Janeiro til Antwerpen og Kjøbenhavn, kun anløbende Madeira.

Af andre ny etablerede Ruter begyndte man i Efteraaret en Linie fra Kjøbenhavn via Aalborg til Kings Lynn paa Englands Østkyst. Skibene kom netop ud i de voldsomme vestlige Storme, som herskede i November forrige Aar, og da Skibene, som altid kun faa lille Ladning i Begyndelsen, vare for lette til at forcere Rejsen, maatte de returnere med en Del Søskade. Man er i disse Dage i Underhandling om Salget af disse Skibe.

De andre af Selskabets Skibe have gaaet i Fragtfart, hovedsagelig i Nord- og Østersøen, og Resultatet er ret tilfredsstillende.

Af Havarier har man foruden en Del mindre havt et meget stort med „Sirius".

Samtlige Skibes Brutto Indtægt har været 1,422,682 Kr. 59 Øre, Udgifterne 1,109,996 Kr. 90 Øre. Driftens Overskud bliver saaledes 312,685 Kr. 69 Øre. Netto Overskudet 250,313

Kr. 55 Øre foresloges fordelt saaledes, at der udbetales i Udbytte af 1,500,000 Kr. 10 pCt., 150,000 Kr., at der henlægges til Reservefonden 100,000 Kr. og at der overføres i ny Regning 313 Kr. 55 Øre.

Der gaves Decharge.

De fratrædende Kommitterede genvalgtes.

Dampskibsselskabet „Dannebrog"

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer Johan Hansen aflagde Beretning. Aaret havde været meget godt, og Udsigterne for i Aar vare særdeles lovende. Naar Udbyttet dog ikke kunde fastsættes højere end der vilde blive foreslaaet, skyldtes dette en Række Havarier, hvoriblandt „Christiansborg"s ved Lønstrup havde været det alvorligste.

Regnskabet viste en samlet Indtægt af 383,728 Kr., herunder Saldo fra forrige Aar 6,719 Kr. Af Aarets Overskud, 343,134 Kr., foresloges afskrevet paa Skibenes Byggeværdi 143,134 Kr. og udbetalt 200,000 Kr. eller 10 pCt. som Udbytte.

Der gaves Decharge.

Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet af 1896

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer Johan Hansen aflagde Beretning. Selskabet arbejdede Haand i Haand med „Dannebrog", og det lod til, at det ogsaa delte godt og ondt med dette. Aaret havde været udmærket, og flere af Skibene havde indsejlet betydelige Summer.

Regnskabet viste en samlet Indtægt af 243,867 Kr. Af Overskudet foresloges afskrevet 90,000 Kr. og udbetalt 125,000 Kr. eller 10 pCt. som Udbytte.

Der gaves Decharge.

Revisorerne genvalgtes.

Der forelaa Forslag til Udvidelse af Aktiekapitalen, dog saaledes, at Udvidelsen ikke skulde ske øjeblikkelig. Bemyndigelsen skulde omfatte en Udvidelse med indtil en halv Mill. Kr., at foretage naar Bestyrelsen maatte finde det passende.

Forslaget vedtoges enstemmig.

Det „dansk-russiske Dampskibsselskab"

har afholdt aarlig Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Carl Meyer.

Grosserer Martin Carl aflagde Beretning.

Aaret er forløbet uden større Uheld, men alle Skibene havde havt meget lange Ophold i Kulhavnene som Følge af Kulstrejken i Wales.

Skibenes samlede Overskud udgør 334,821 Kr., tillagt Saldo fra 1897 12,706 Kr. ialt 347,528 Kr.

Bestyrelsen foreslog, at der heraf bliver udbetalt et Udbytte af 10 pCt., 145,000 Kr., henlagt 175,000 Kr. til Reservefondet og afskrevet 4,000 Kr. paa Etableringskontoen. Efterat Administrationsudgifterne vare afholdte, blev der en Saldo paa 6,648 Kr. at overføre til 1899. Det beklagelige Tab, Selskabet havde lidt ved Kontorist Poulsens Bedrageri, var blevet afholdt af Reservefondet.

Der gaves Decharge.

Der forelaa Forslag til Lovændringer fra en Aktionær, Hr. Poul Mørch af St. Petersborg, væsentlig motiverede ved, at de russiske Aktionærer ønskede, at Selskabets Skibe kunde blive delagtige i de Fordele, som gives russiske Skibe. Forslagsstilleren anbefalede kort sine Forslag.

Hr. Martin Carl bemærkede paa Bestyrelsens og Revisorernes Vegne, at de ikke ønskede at fungere, hvis Lovændringerne vedtoges. Taleren mente ikke, at Forslagene vilde være til Nytte for Selskabet.

I de nye Lovforslag, der oplæstes af Dirigenten, bestemmes bl. a., at en Trediedel af de disponible Midler kan anbringes i russiske Skibe, at Hr. Poul Mørch skal være Forretningsfører i St. Petersborg, medens Selskabets Værnething i Kjøbenhavn bibeholdes.

Med nogle Ændringer vedtoges Forslagene med 1,131 St. mod 93. Ifølge Fuldmagter stemte Hr. Poul Mørch med 1,066 Stemmer.

Dirigenten bemærkede, at Hr. Mørchs Fuldmagter delvis vare ufuldkomne, men da ingen Aktionær gjorde Indsigelser imod dem, godkendte Dirigenten dem, hvormed de nye Forslag endeligen vare vedtagne.

Der forelaa dernæst Forslag fra Hr. Poul Mørch til Bemyndigelse for Bestyrelsen til at anskaffe et eller flere Skibe og behæfte de nye Skibe, dog højst med Gæld til en Rentefod af 5 pCt. samt Udkast til Kontrakt med Hr. Poul Mørch, der enstemmig vedtoges.

Fremdeles vedtoges det at sælge nogle af Selskabets Skibe nominelt til Hr. Mørch, for at Selskabet kunde blive delagtig i Fordelene for russiske Skibe, i hvilke kun Skibe, der ejes af russiske Undersaatter, kunne faa Del. Hr. Mørch skulde saa udstede en Panteobligation til Selskabet.

Til Kommitterede valgtes Kaptajn I. Ingerslev (korresponderende Reder), Kaptajn Aaris samt Premierløjtnant af Marinen Mygind.

Til Revisorer valgtes Translatør Lexov og Hr. Kaj Branth.

Dansk-Islandsk Fiskeriselskab.

Dette Selskab stiftedes 1898 efter Indbydelse af Dhrr. Etatsraad Gustav Hansen, Vexellerer Frimodt og islandsk Købmand Thor E. Tulinius, hvilken sidste er Selskabets administrerende Direktør.

Selskabets første Damper, der fik Navnet Leif, afleveredes fra Thorskog Værft ved Gøteborg i Efteraaret 1898, sendtes derpaa en kort Prøvetur til Island, hvorefter den overvintrede i Stavanger.

Selskabets anden Damper Erik afleveredes fra Porsgrund mek. Værksted sidst i Februar og afgik kort efter til Island paa Fiskeri. Erik er en Staalbaad af samme Størrelse som Leif (ca. 100 Brutto Tons), bygget til Veritas højeste Klasse og forsynet med en moderne, meget kulbesparende Maskine paa 150 Hestes Kraft, der giver Baaden en Fart af c. 10 Mil.

Disse Dampere fiske udelukkende med Langliner og benytte Doryer, efter amerikansk Mønster. Førerne ere danske, men Besætningen af Fiskere hovedsagelig Islændere. Dampernes Hovedstation er Faskrudsfjord paa Østisland.

Nybygninger, Køb og Salg.

Hos Hr. N. Jensens Værft i Marstal er af et derværende nydannet Rederi bestilt en 3-mastet Skonnert, stor ca. 150 Br.-Tons. Det er, if. „Ærø Avis", det 4de Rederi der i Byen, der siden Nytaar har besluttet at bygge nye Skibe. Hos Firmaet H. C. Christensens Enke i Marstal er for nogen Tid siden lagt Kølen til et nyt, større Skib.

Hos C. Connell & Co., Scotstoun, er Staaldamperen Texas, bygget til D. F. D. S., løbet af Stablen. Dens Dimensioner ere: 375′ × 50′ × 28²/₃′, c. 7000 Tons d. w.

Et i Marstal nydannet Rederi har købt en Nybygning i Sverrig, der skal rigges som 3/m. Skonnert og maaler c. 160 R. T. Korresponderende Reder bliver Hr. H. M. Seier, Fører Kapt. Herman Friis.

Fra Hansens Værft i Marstal er en Skonnert løbet af Stablen. Den fik Navnet Adjutor, maaler 60,23 Br. og 40,88 Netto R. T. Dens Fører bliver Kapt. I. Bager.

Personalia.

Dødsfald. Kaptajn Johan Albertsen af Marstal, der var Ejer og Fører af Galeasen Apollo, er pludselig afgaaet ved Døden i en Alder af 57 Aar.

Lods Th. Andresen i Rudkjøbing er afgaaet ved Døden.

Dansk Sømand N. P. F. Holberg, 38 Aar gl., forhyret med Dpsk. „Brator" af London, er d. 28. Oktbr. f. A. afgaaet ved Døden i Sydney N. S. W. Da hans Slægt og Hjemsted ikke kendes, anmodes Enhver, der kan give Oplysning herom, om at henvende sig til Udenrigsministeriet.

Kapt. L. P. Olsen har efter sin Sygdom atter overtaget Dmpskb. Fylla, hvorefter den hidtidige Fører, Styrm. Petersen er traadt tilbage i sin Stilling som 1. Styrmand.

Kapt. Ishøj har ligeledes efter overstaaet Sygdom overtaget Dmpskb. Niels Brock, hvorefter den midlertidige Fører, Styrm. Kjølner, atter har overtaget sin Tjeneste som 1. Styrmand.

Kapt. C. A. Block, der hidtil har ført Dmpskb. Constantin, har kvitteret dette Skib og overtaget Dmpskb. Aalborg, som afgik herfra den 28. Marts for at overtage Farten paa Limfjords-Stationerne.

Kapt. N. C. Niedersøe, tidligere Fører af Olga, har overtaget Dmpskb. Constantin.

Kapt. Joh. Harboe har efter sin Sygdom atter overtaget Dmpskb. Frederik, hvorefter Kapt. E. Braband sen. atter er til Disposition for Dampskibet Christiania.

Fra Sø og Land.

Det er vanskeligt at sige, hvad der har vakt mest Opsigt: den fremragende Dygtighed, hvormed den tyske Damper Bulgaria blev ført i Havn, eller de store Udmærkelser, der blev dens Fører og Mandskab til Del fra den tyske Kejsers og Rigsdags Side ikke mindre end fra Offentlighedens Side i Almindelighed. Det er sikkert, at den tyske Regering ved disse Udmærkelser har vist en Omtanke, som man paa dette Omraade sjældent finder; hvor mange Bedrifter udføres ikke paa Søen, der gaa upaaagtede hen, og hvorledes kaster ikke, i Modsætning hertil, Regeringerne de fleste af deres Udmærkelser i Grams til de Højstbydende. Betragtninger af denne Art ligge nær ved Lejligheder som denne; Sh. Gaz. udtaler da ogsaa: Da Bulgaria reddedes, udmærkede Kejseren dens Kaptajn; da Pavonia reddedes, tilfredsstilledes den britiske Følelse ved ledende Artikler i Bladene; Betydningen af Kejserens Handling ligger naturligvis ikke i, at en brav Mand er bleven dekoreret, men i, at det tilkendegaves Nationen, at de, der som han trodse Søens Farer, bør have alle deres Sympati, hvem deres Lands Velfærd ligger paa Hjerte.

D'Hrr. C. G. Wickberg & Sønner i Sundswall tilskrive os d. 28. Marts, at Vejrforholdene have bevirket, at Havisen er bleven betydeligt forstærket, og at man næppe kan vente aabent Vand før i Begyndelsen af Maj eller, som i de to foregaaende Aar, omkring d. 10. Maj.

I Lørdags, d. 1. April, traadte Bestemmelserne om de nye Fyrafgifter i Storbrittanien i Kraft. Vi henvise med Hensyn til Enkelthederne til Bladets Nr. 35 for afvigte 1. September, hvor de findes udførligt gengivne.

En Redning i Atlanterhavet. Føreren af det engelske Dampskib Montclair, Kaptajn Owen, skriver i en Rapport til sit Rederi om Skibets Rejse fra New Orleans til Hamburg under den sidste Tids stormfulde Vejr:

En af Matroserne blev reddet paa en meget mærkelig Maade under et Forsøg paa at komme fra Bakken til Broen. En svær Sø tog ham overbord. Det var paa den Tid helt mørkt. Jeg hørte Raabet „Mand overbord" fra den øverste Bro, og jeg kastede øjeblikkelig en Redningsbøje ud, forsynet med et af Holmes' Patentlys. Saa snart som det tændte, kunde jeg se Manden klynge sig til Bøjen. Der kunde ikke være Tale om at sætte en Baad ud i den høje Sø, og jeg maatte derfor manøvrere saaledes, at Skibet kom hen til ham. En Sø førte ham saa ombord igen, uden at han havde lidt nogen Skade af sit ufrivillige Bad.

Ugens Havarier.

Fra Skagen skrives til os: Den 28. Marts d. A., Kl. 9 Aften, strandede ved Kandestederne 3-mastet Skonnert Alida, Kaptajn Geertsema, af Delfzyl, fra Brake til Oxeløsund med en Ladning paa 350 Tons Koks. Skibet er 328 Reg.-Tons drægtig med 8 Mands Besætning. Grunden til Strandingen var Taage og Strømsætning. Besætningen kom i Land i egen Baad. Dagen efter var Skibet sønderslaaet og Vragstykker og Koks ere inddrevne paa Stranden.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til New York 31. Marts, bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Reval 26. Marts. — Antwerpen, Holm, ankom til Smyrna 1. April. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Galveston 12. Marts, bestemt til Kbhvn. — Arno, Strubberg, ankom til Neapel 1. April, bestemt til Messina. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Newcastle 1. April, bestemt til Marseille. — Dagmar, Brabrand jun., afgik fra Tarragona 1. April, best. til Benicarlo. — Douro, Ørum, ankom til Bordeaux 2. April, bestemt til Kbhvn. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 28. Marts, best. til Aarhus. — Georgios I, Kihl, ank. til Reval 26 Marts. — Hekla, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 5. April, bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Algier 2. April, best. til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Christiania 4. April, bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, ankom til Kbhvn. 25. Marts, best. til New York. — Kiew, Erichsen, ankom til Kbhvn. 25. Marts, bestemt til Stettin. — Kursk, Christensen, afgik fra Bordeaux 2. April, bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 1. April, bestemt til Antwerpen. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 14. Marts, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Hansen, afgik fra New York 25. Marts, bestemt til Kbhvn. — Nicolai II., Michelsen, afg. fra Kbhvn. 22. Marts, bestemt til New York. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 25. Marts, bestemt til New York. — Omsk, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 21. Marts. — Tejo, Borries, ank. til Kbhvn. 28. Marts. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 1. April, bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, afgik fra Livorno 1. April, bestemt til Messina. — Tomsk, Andersen, ankom til Kbhvn. 31. Marts, bestemt til Antwerpen. — Viking, Jørgensen, ankom til Cardiff 1. April, best. til Madeira. — Xenia, Thidemann, ankom til Boston 31. Marts, bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, afgik fra Liverpool 1. April, bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Stettin 3. April, best. til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Petersen, ankom til Riga 3. April, best. til Kbhvn. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 1. April, bestemt til Kønigsberg. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Kbhvn. 3. April, best. til Vestnorge. — Constantin, Nidersøe, pass. Holtenau 4. April, bestemt til London. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 2. April, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Antwerpen 30. Marts, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 4. April, bestemt til London. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 4. April, bestemt til Island. — Louise, Müller, ankom til Hull 29. Marts, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Møller, ankom til London 3. April. — Moskov, Petersen, afgik fra Antwerpen 2. April, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 31. Marts, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Kbhvn 31. Marts, bestemt til London. — Pregel, Ørsted, ankom til Libau 3. April. — Thyra, Ryder, afgik fra Leith 7. Marts, bestemt til Island. — Valdemar, Koefod, pass. Hanstholm 29. Marts, bestemt til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 2. April, best. til Manchester.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 6. April, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 4. April, best. til Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 5. April, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 5. April, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, Wiberg, afgik fra Odense 6. April, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 5. April, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 4. April, bestemt til Nakskov. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 4. April, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Dunkirk 30. Marts, ankom til Blyth 3. April. — Frode, Wrisberg, afgik fra Rotterdam 28. Marts, ankom til Blyth 30. Marts. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra New York 30. Marts, bestemt til Fernandina. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Stratoni 19. Marts, bestemt til Baltimore. — Knud, Mancke, reparerer her. — Svend. Petersen, afgik fra Blyth 25. Marts, ankom til Korsør 28. Marts. — Erik, Tofte, afgik fra Blyth 26. Marts, ankom til Kbhvn. 29. Marts. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 29. Marts, bestemt til Riga. — Ragnar, Risøe, afgik fra Sunderland 31. Marts, ankom til Stettin 4. April. — Danmark, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 4. April, bestemt til Blyth. — Volmer, Riber, reparerer her. — — Dan, Hansen, afgik fra Libau 26. Marts, ankom til Rotterdam 1. April. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 30. Marts, bestemt til Rouen. — Harald, Holst, afgik fra Trapani 8. Marts, ankom til Boston 1. April. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Konstantinopel 25. Marts, ankom til Sulina 4. April.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Berg, Thorsøe, afgik fra Swinemünde 31. Marts, ankom til Riga 3. April. — A. Schukoff, Stoltenberg, ankom til Ergasteria 31. Marts. — Johan Siem, Knudsen, passeret Malta 30. Marts. — P. Andrejeff, Johnsen, ankom til Neapel 30. Marts. — W. Sawin, Jørgensen, afgik fra Genua 30. Marts, bestemt til Pomaron.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Lübeck 3. April. — Kamma, Risøe, pass. Ouessant 3. April. — Helga, Lagesen, afgik fra Marseille 30. Marts. — Martha, Jørgensen, afgik fra Swansea 29. Marts. — Elna, Møller, afgik fra Huelva 29. Marts. — Therese, Knudsen, ankom til Barcelona 30. Marts.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ankom til Kbhvn. 24. Marts. — Ekliptika, Klaaborg, afgik fra New York 25. Marts, bestemt til Kbhvn. — Venus, Lund, afgik fra Bordeaux 22. Marts, bestemt til Montevideo. — Sirius, Bay Schmidt, ankom til Montevideo 22. Marts. — Urania, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 1. April, bestemt til Grangemouth — Saturn, Koch, ankom til St. Louis 29. Marts. — Pallas, Degn, afgik fra Boness 27. Marts, bestemt til Riga. — Mars, Nielsen, ankom til Kbhvn. 30. Marts.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra Kbhvn. 3. April, bestemt til Stettin. — Nordland, Pii, ankom til Riga 29. Marts. — Finland, Schmidt, afgik fra Galveston 12. Marts, bestemt til Nyborg. — England, Andresen, ankom til Aarhus 2. April. — Holland, Jørgensen, ankom til Aalborg 1. April. — Rusland, Møller, afgik fra Kønigsberg 29. Marts, best. til Antwerpen. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Amsterdam 30. Marts. — Skotland, Branth, ankom til Libau 1. April.

Vesterhavet. Nancy, Mathisen, ankom til Lübeck 4. April. — Nautik, Meinertz, afgik fra Methil 1. April, ank. til Esbjerg 3. April. — Nora, Degn, ankom til Barcelona 4. April. — Nerma, Schmidt, afgik fra Esbjerg 4. April, bestemt til Newcastle. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Preston 28. Marts, ankom til Newport 30. Marts.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kbhvn. 30. Marts, best. til Antwerpen. — Rita, Larsen, afgik fra Hull 31. Marts, bestemt til Libau. — Cimbria, Storm-Hansen, afgik fra Newcastle 28. Marts, bestemt til Genua.

Union. Frisia, Skov, afg. fra Lissabon 30. Marts, bestemt til Kbhvn. — Gallia, Nielsen, ankom til Sulina 2. April. — Britannia, Nielsen, ankom til Kbhvn. 28. Marts.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Glasgow 1. April, bestemt til Riga. — Hafnia, Lund, afgik fra Boness 29. Marts, ankom til Kbhvn. 1. April. — Russia, Rasmussen, afg. fra Grangemouth 1. April, best. til Kbhvn.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til New Orleans 28. Marts. — Brattingsborg, Andersen, afgik fra Newcastle 30. Marts, best. til Saint John. — Søborg, Fischer, afgik fra Marseille 31. Marts, bestemt til Sevilla — Skanderborg., v. Deurs, ankom til Bilbao 22. Marts. — Jomsborg, Kühl, ankom til Cardiff 2. April. — Uranienborg, Dømel, ank. til Newcastle 3. April. — Rosenborg, Schultz, ank. til Jarrow 31. Marts. — Fredensborg, Petersen, ank. til Rotterdam 4. April. — Amalienborg, Clausen, ankom til Kbhvn. 31. Marts. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Norrkøping 3. April. — Christiansborg, Petersen, ank. til Kbhvn. 31. Marts.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, ankom til Rio 27. Marts. — Skodsborg, Lund, afgik fra Rosario 4. Marts, best. til Las Palmas. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Glasgow 2. April. — Jægersborg, Jensen, ankom til Kbhvn. 30. Marts. — Guldborg, Jensen, afgik fra Cardiff 30. Marts.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Burntisland 4. April, bestemt til Aarhus. — Agnete, Jensen, ankom til Kiel 29. Marts. — Hermia, Sørensen, afgik fra Grangemouth 29. Marts, ank. til Kbhvn. 1. April. — Alice, Hansen, afgik fra Kbhvn. 29. Marts, ank. til Grangemouth 2. April. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Libau 29. April. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 2. April, ankom til Newcastle 4. April. — Ajax, Brorsen, afgik fra Randers 29. Marts, ankom til Libau 1. April. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Trondhjem 1. April. — Nauta, Madsen, ankom til Newcastle 4. April. — Rønne, Hintze. ank. til Kolding 1. April. — Kjøbenhavn, Thomsen, ank. til Libau 2. April.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Oxeløsund 31. Marts. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Kiel 29. Marts. — Absalon, Predbjørn, ank. til Libau 27. Marts. — Ansgar, Larsen, ankom til Libau 2. April. — J. N. Madvig, Pii, afgik fra Libau 2. April, bestemt til Dunkirk. — Hamlet, Sommer, afg. fra Kbhvn. 1. April, bestemt til Dunston. — Helge, Matthiessen, ankom til Gand 3. April.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afg. fra Kbhvn. 4. April, bestemt til Plymouth. — Malaya, Berentzen, ank. til Bangkok 31. Marts. — Cathay, Schiønning, afgik fra Saigon 29. Marts, ankom til Haiphong 4. April. — Befragtet Dpsk. Livadia, Jørgensen, ankom til Riga 30. Marts. — Maha Vajiravudh, Petersen, afg. fra Plymouth 30. Marts, bestemt til Port Said.

Dampskibsfarten paa Island. Dampskibet Hjalmar ankom til Faskrudsfjord 22. Marts fra de nordlige Fjorde, hvor den havde losset sin. Ladning, og fortsatte derfra til Hornafjord. Alt vel.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Amete, Nielsen, ankom til Liverpool 26. Marts fra Vestkysten af Afrika. — Sophie, Svarrer, sejlet fra Cardiff 21. Marts til Rio Grande. — Dorane, Rødgaard, ankom til Liverpool 27. Marts fra St. Domingo. — Hans, Beck, ankom til St. Croix 28. Marts fra Ceara. — Embla, Jepsen, ankom til Cayenne 21. Marts fra Havre. — Casma, Jørgensen. ankom til Taltal 1. April fra Newcastle N. S. W. — Franz Schwalbe, Poulsen, pass. St. Cathrine 27. Marts fra Wilmington til Stettin.

Svendborg. Skirner og Solon ankom til Hull 27. Marts. — Doris, Hansen, ankom til Kirkaldy 27. Marts. — Christine, Rasmussen, ankom til Kragerø 28. Marts. — Thurø, Huusfeldt, ankom til Falmouth 28. Marts. — Pomona, Nielsen, ankom til Audierne 25. Marts. — Estrup, Madsen, ank. til Grimstad 25. Marts. — Adonis, Andersen, ankom til Charlestown 27. Marts. — Samson, Hansen, ankom til Landskrona 27. Marts. — Hans Emil, Hansen, ankom til Libau 27. Marts. — Urda, Nielsen, ankom til Blyth 27. Marts. — Skjold, Larsen, ankom til Kragerø 28. Marts. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Sarpsborg 28. Marts. — Emanuel ank. til Hamburg 29. Marts. — Odin, Andersen, ankom til Itzehoe 29. Marts. — Niord, Svennevig, ankom til Porsgrund 27. Marts. — Newsky, Nielsen, ankom til Sarpsborg 28. Marts. — Union, Poulsen, ankom til Lissabon 29. Marts. — Johanna, Jensen, ankom til Langesund 29. Marts. — Elise Bay, Petersen, ankom til Rønne 28. Marts. — Guldborg, Rasmussen, ankom til Frederiksstad 28. Marts. — Embla, Mikkelsen, ankom til Strømstad 28. Marts. — Ludvig, Larsen, ankom til Newcastle 31. Marts. — I. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Langesund 31. Marts. — Diane, Fallentin, ankom til Leith 31. Marts. — Galathea, Bom, ankom til Neufahrwasser 31. Marts. — Grønsund, Mikkelsen, ankom til Swinemünde 31. Marts. — Dannebrog ankom til Newcastle 31. Marts.

Ærø. Alf, Hermansen, ankom 28 Marts paa Elben paa Rejse til Harburg fra Plymouth. — Ægir, Rasmussen, ankom 28. Marts til Frederiksstad. — Karen, Hansen, ankom 29. Marts til Leith. — Fredensborg, Kisby, ankom 28. Marts til Barbados. — Immanuel, Hansen, ankom 29. Marts til Trelleborg. — Berthel, Eschen, ankom 29. Marts til Laurvig. — Wemyss Castle, Albertsen, ankom 31. Marts til Aberdeen. — Mathilde, Hansen, ankom 1. April til Pillau. — Mette, Simonsen, ankom 1. April til West Hartlepool. — Ingenborg, Svane, ankom 31. Marts til Mariagerfjord. — Ceres, Bager, ankom 1. April paa Kbhvns. Red fra Lissabon. — Hans, Folmer, ankom 30. Marts til Grinos. — Dannebrog, Bager. ankom 31. Marts til Nakskov. — Mathæus Rickert, Lauritsen, ankom 1. April til Swinemünde. — Christiane, Albertsen, ankom 1. April til Middlesbrough.

Rønne. Kastor, Klausen, ankom til Rendsburg 29. Marts. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 29. Marts. — Amarant, Kyhn, ankom til Danzig 26. Marts. — Veset, Ølsted, ankom til Oxeløsund 31. Marts. — John Hintze, Andersen, ankom til Warnemünde 1. April. — Georg, Jensen, ankom til Warnemünde 31. Marts.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Kattegat. Søndre-Rønner. Ballonen paa Baaken paa *Søndre-Rønner*, SV. for *Læsø*, er atter opsat.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Kalmar* er Fyrskibet *„Utgrunden"* den 1ste April 1899 atter udlagt paa Station.

Tyskland. Dievenow. Den sort og rød stribede Baaketønde med Ballon, som laa uden for *Dievenow* gamle Munding, er flyttet og ligger nu uden for den nye Munding i 19 Fod Vand, c. 500 Alen N. for den nye V.-Moles Hoved. Paa Tøndens gamle Station ligger i 19 Fod Vand en hvid Spirtønde med N.-lig Topbetegnelse, mærket *„Dievenow-Barre N."* Lige over for V.-Molens Hoved, ved Indløbet til *Dievenow*, ligger i 5 Fod Vand en sort Spirtønde med Ballon. Den inddrages, naar Ø.-Molen er fuldført.

Oder. Papenwasser. Schwabach. *Schwabach* S.-lige Fyrbaake har en Højde af 94 Fod.

Mecklenburg. Buk Fyr. Ved *Buk* Fyrtaarn findes Signal-Station, der udveksler Signaler efter det internationale Signal-System.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Ulla. I 1899 forandres *Ulla* Fyr. Det forstærkes og skærmes over *Haaskallen* og *Skreia*. 62° 41′ 5″ N. Br. 6° 10′ 20″ Ø. Lgd.

I 1899 forandres følgende faste Fyrlamper til at vise Fyr med Formørkelser:

Tanager.	58° 55′ 50″	Nr. Br.	5° 34′ 50″	Ø. Lgd.
Romelines.	60° 1′ 20″	—	5° 20′ 50″	—
Ytre Stensund.	61° 2′ 10″	—	4° 44′ 50″	—
Drevøsund.	61° 12′ 10″	—	4° 47′ 50″	—
Holmenvær.	69° 17′ 40″	—	16° 48′ 25″	—

Følgende Fyrlamper forandres saaledes:

Brunvær skal vise rødt Lys mod *Vestfjorden*. 68° 0′ 10″ N. Br. 15° 8′ 25″ Ø. Lgd.

Søndre Tønsnæs skal vise grønt Lys over *Tønsnæsskjæret* og rødt Lys fra den nuværende N.-lige Lysgrænse mod Ø. til Land. 69° 44′ 0″ N. Br. 19° 6′ 0″ Ø. Lgd.

I 1899 tændes paa *Norges* Kyst følgende Fyrlamper:

Rævelsø, Lødingen. 68° 20′ 30″ N. Br. 16° 15′ 0″ Ø. Lgd.

Tjellbotten, Ofoten, paa *Rognan*, c. 68° 25′ 0″ N. Br. 16° 41′ 0″ Ø. Lgd.

Slapø ved *Gudbrandsø, Lofoten.* 68° 10′ 30″ N. Br. 14° 46′ 0″ Ø. Lgd.

Henningsvær, Lofoten. 68° 8′ 30″ N. Br. 14° 14′ 30″ Ø. Lgd.

Buksnes, Lofoten. 68° 7′ 0″ N. Br. 13° 36′ 30″ Ø. Lgd.

Sørlandsvaag, Værø, Lofoten. 67° 39′ 30″ N. Br. 12° 44′ 20″ Ø. Lgd.

Nyksud, paa *Langø, Vesteraalen.* 68° 59′ 50″ N. Br. 15° 2′ 10″ Ø. Lgd.

Dvergberg, Andøens Ø.-Side, *Vesteraalen.* 69° 7′ 0″ N. Br. 16° 0′ 35″ Ø. Lgd.

Nordre Lyngø, ved *Bjarkø, Senjen.* 69° 1′ 20″ N. Br. 16° 28′ 25″ Ø. Lgd.

Symsvoldsund, Bjarkø, Senjen. 69° 1′ 20″ N. Br. 16° 32′ 20″ Ø. Lgd.

Torsken, Senjen. 69° 20′ 15″ N. Br. 17° 6′ 0″ Ø. Lgd.

Haakjerringholmen, Smitskjærleden, Lødingen. 68° 20′ 15″ N. Br. 15° 20′ 0″ Ø. Lgd.

Smitskjær, Smitskjærleden, Lødingen. 68° 19′ 5″ N. Br. 15° 32′ 35″ Ø. Lgd.

Nordre Formandsø, Smitskjærleden, Lødingen. 68° 18′ 35″ N. Br. 15° 31′ 25″ Ø. Lgd.

Aarneset, Ibbestad, Senjen. 68° 47′ 30″ N. Br. 17° 11″ 45″ Ø. Lgd.

Galten, Sørøen, Finmarken. 70° 44′ 25″ N. Br. 22° 23′ 50″ Ø. Lgd.

Finnes, Ingø, Finmarken. 71° 4′ 20″ N. Br. 24° 1′ 30″ Ø. Lgd.

Risfjorden, ved *Gamvik, Finmarken.* 70° 58′ 25″ N. Br. 28° 11′ 30″ Ø. Lgd.

Baadsfjord, Finmarken. 70° 36′ 20″ N. Br. 29′ 46′ 10″ Ø. Lgd.

Tyskland. Helgoland. Düneninsel. Den 27de Marts 1899 er Borttagningen af Baakerne paa *Düneninsel* begyndt.

Weser. I *Weser* er Sommerafmærkningen begyndt.

Jade. I *Jade* er Sommerafmærkningen fuldført.

Fra 10. April til 1. Oktober 1899 afholdes Skydeøvelser i *Jade*, mellem Tønderne Nr. 16 og Nr. 18. Der skydes mod Ø. inden for N. t. Ø. fra Tønde Nr. 16 og S. t. V. fra Tønde Nr. 18. Hovedfarvandet og Farvandet V. derfor er frit. Dampere, der føre rødt Flag og om Natten en rød Lanterne over en hvid, ligge ude. Pladsen er spærret for al Sejlads. Anvisninger skulle ubetinget følges.

Fra 10. April til 1. Oktober 1899 afholdes Sømineøvelser i *Vareler Tief*. Pladsen er afmærket med fire Bøjer med rødt Flag. Dampere, der føre rødt Flag og om Natten en rød Lanterne over en hvid, ligge ude. Pladsen er spærret for al Sejlads. Anvisninger skulle ubetinget følges.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Enqland. Dover. Admiralty Pier. Paa *Admiralty Pier* er rejst et Stillads, der benyttes ved Arbejderne til Molens Forlængelse. Paa hver Side af Stilladset vises et rødt, fast Fyr. 51° 6′ 40″ N. Br. 1° 19′ 15″ Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Newfoundland S. Saint-Pierre et Miquelon. *Gatantry* Fyr er igen i Orden og viser to hvide og et rødt Blink.

Pointe Plate de Langlade. Fyret paa *Pointe Plate de Langlade* er nu i Orden. Det viser Et-Blink hver 5 Sekunder. Lyset er hvidt, undtagen fra N. 25° V. til N. 17° V., over *Veaux-Marins*, hvor det er rødt. Lysævnen: 19 Kml. Linseapparat af 1. Orden. Det vises fra et sort og hvidt vandret stribet Jærntaarn. 46° 49′ 8″ N. Br. 56° 24′ 18″ V. Lgd.

Nova Scotia SØ.-Kyst. Le Have. West Dublin Bay og Crooked Channel. *West Dublin Bay* er nu afmærket saaledes:

En sort Vager ved Revet nær ved *Bush Island.*

En rød Vager tæt ved *Llewellyn Point.*

En rød og sort Vager paa *Center Ground*, tæt ved *Loon Cove.*

En sort Vager paa undervands Klippen tæt ved *Whaleback Island.*

En rød Vager paa undervands Klippen ved Kanten af Farvandet, tæt ved *Sperrys Cove.*

En rød Vager paa *Lewis Reef.*

En sort Vager paa *Shoemaker Ground.*

En rød og sort Vager paa undervands Klippen *Magic* tæt ved *Spongale.*

Crooked Channel er nu afmærket saaledes:

En sort Vager paa undervands Klippen *Calf.*

En rød Vager ved den første Pynt af *Flats.*

En sort Vager ved den anden Pynt af *Flats.*

En sort Vager ved *Flats* Pynt tæt ved *John Tumblins.*

En rød Vager ved Pynten af *Handkerchief Flats.*

Beliggenhed: Omtrent 44° 13′$_{5}$ N. Br. 6$_{2}$° 23′$_{10}$ V. Lgd.

New Brunswick. Fundy Bay. Beaver Harbor. En rød og hvid lodret stribet Fløjtetønde, mærket *Beaver Harbor*, er som Anduvningstønde udlagt uden for *Beaver Harbor*, fra *Pea Point* Fyr i S. 88° Ø., 3 Kml. og fra *Head Harbor* Fyr i N. 57° Ø. 45° 2′ 20″ N. Br. 66° 43′ 30″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nordamerika. Maine. Penobscot Bay. Whitehead. Omtrent den 10. April forandres Taagesignalet ved Ø.-Enden af *Whitehead Island* til hver $^{1}/_{2}$ Minut at give Et-Stød af 5 Sekunders Varighed. Signalet gives med en 10 Tomme Dampfløjte.

Massachusetts. Broad Sound. Vraget af den S. 34° Ø. for *Egg Rock* Fyr sunkne Skonnert er forsvundet. Afmærkningen er inddragen.

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.

Kjøbenhavns Børskurs d. 5. April 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	105¾	106	106	106¼
Danmark	78½	79	78¾	79
Norden	109	¼	109	109½
Kjøbenhavn	90¾—	91½	90¾	91¼
Carl	52	51¾	51¾	52
Dannebrog	90—	89	89¼	89½
Skjold	68¼	69	69	69¼
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen			83½	91
Nordsøen			71	80
Torm			90	93
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Urania	83¼	½	83½	84½
Union	92—½	93	92	93
Hejmdal			95	98
Dampsk. af 1896	88		87½	88½
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			103	104½
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			93	95
3½% uopsig. Stats			98½	100
3½% Husejer Kreditk.			85¼	87
3½% Kbhvns Kreditf.			86	88
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.	89		89	89¼
4% — — 6 —			88½	90
3½% Landkreditk. 3 —			88	90
Aktier.				
Nationalbank			142¼	143½
Privatbank	119	¼	119	119¼
Landmandsbank			120½	122
Handelsbank	115¾	116	115¾	116¼
Burm. & Wain			87	87½
Helsingørs Jernsk.			90	95
Sukkerfabr.	92¾	93	92¼	92¾
Bryggeri Aktier	83½	¾	83¼	83¾

Vekselkurser d. 4. April 1899.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.30	89.10
London	18.23	18.20
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.60	—

Notering paa Berlins Børs d. 4. April 1899.

Russiske Noter	216.10
4% Russiske Consols	101.50
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.75
5% Rumænske Stats	101.60
4% — — 1890	92.10

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

„Det Foren. Dampskibs." 124,000, „Danmark" 14,000, Norden" 54,000, „Kjøbenhavn" 76,000, „Carl" 20,000, „Danmark" 46,000, „Skjold" 14,000, „Urania" 10,000, „Union" 6,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 8,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

3 Kabinetsbilleder
♦ gratis ♦
ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr. Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus. NB. *Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.*

Monty.
St. Kongensgade 21.

Kongebreve, Brylluper,
Ægtepagter, Testamenter, Æresoprejsning, Separation, Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigst. Inkassationer og Retsmøder besørges.
Husk 8, Klosterstæde 8.
Juridisk Kontor.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmand, der opfylder de i Sønæringsloven 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.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

A. Rustads Efterfølger,
Østervoldgade 16 A.
Skibssmedie og Maskinværksted.
Udfører godt og billigt Arbejde.

Carl Rasmussen,
Tapetserer & Dekoratør.
• Alt Møbelskibsarbejde •
udføres
Holmens Canal 24.
Telefon Nr. 5941.

Kjøbenhavn — Færøerne — Island
via Granton.
Damperen „Viking" afgaar fra Kjøbenhavn 12te April til Klaksvig og Thorshavn (Færøerne) samt alle planmæssige Havne paa Øst- og Nord-Island. Nærmere i Ekspeditionen
Havnegade 43.
Thor E. Tulinius.

Paa **Søkort-Arkivet** er udkommet:

Kort Nr. 181. **Sundet, nordlige Blad.** Maalestok: 1: 60,000. Pris: Kr. 3,60.

Kort Nr. 182. **Sundet, sydlige Blad.** Maalestok: 1: 60,000. Pris: Kr. 3,60.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, 1. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,

Newcastle.

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

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

Anvendes af **Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften** samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

Forretning i Bygningsartikler.

Kjøbenhavn.

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og Barometere.

Regulering og Reparation af Søuhre

udføres samvittighedsfuldt.

Palle Sørensen,

6, Sølvtorvet 6.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.

9 Kronprinsensgades 9

Ny Materialhandel.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

Henvendelser angaaende Afdelingens Anliggender samt Kontingent bedes sendte til Sekretæren, **J. Nicolaisen,** Aarhus.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● Eneste Lager ●

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

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

(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6. [3].

Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

Time-charter.

Ca. 300 Tons d. w. Damper, 11' dybgaaende, billigt Forbrug, 8 Mils Fart, ønskes bortlejet i Time-charter fra medio Maj d. A. uden Mellemmand.

Særdeles skikket til Østersøfart, 3 Tons Winsch. Man henvende sig til

Jacob Aall jr. Christiania.

Telegrafadr.: „Aals". H. O.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk

Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.

Ærb. **J. K. Jensen.**

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.

Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

LANDMANDSBANKEN

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

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

P. Otzen & Thorstenson.

Manometerfabrik.

Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

Manometre, Vacummetre, Tællemaskiner.

Eneforhandlere af Vulcaniseret Fiber fra Vulcanized Fibre Co., New-York.

Anlæg af elektrisk Lys.

Glarmester

Wald. Stallknecht

udfører alt Skibs- og Bygningsarbejde.

Indfatning af Billeder.

Lager af Koøjeglas.

10, St. Strandstræde 10.

Telf. 3862. * Telf. 3862.

Gæstgiveriet Skipperhuset.

Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

Børs-Caféen

ved Havnen, Aarhus, anbefales af CHR. BUCH'S Enke.

Søfodtøj.

Præmieret i Stockholm og Bergen.

Wald. Lassen.

St. Strandstæde 17.

* *Grundlagt 1844.* *

Patentfarve for Skibsbrug

P. Møller, Immervad 1, Aarhus.

Læge H. C. Lund,

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9. Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

I alle Boglader faas:

Om **Søforklaringer** og **Søforhør**

efter den danske Lovgivning

af

C. A. Olsen,

Overretssagfører.

Pris 2 Kroner 50 Øre.

Emil Bergmanns Forlag.

Hovedvagtsgade 1.

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

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

J. H. Fechtenburg & Co.,

St. Thomas,

anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering henhørende.

„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. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 15. Kjøbenhavn, Torsdag den 13. April 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Literatur. — Retspleje-Reformen. — Fragtmarkedet. — Udviklingen af den tyske Handelsflaade. — Fra Island. — Generalforsamlinger og Aarsberetninger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

Teaktræ
AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
BANGKOK—KØBENHAVN
have altid paa Lager i **Frihavnen**
TEAKTRÆ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut 1ma **Kvalitet.**
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.
TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.
Teaktræ

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Flag — Signalflag
i alle Størrelser og alle Nationer syes hurtig og efter Bestilling.
International Flagfabrik.
13, Bredgade 13.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe. Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

V. Nielsen,
Sejlmager.
31, Nyhavn 31,
anbefaler sig med
Sejl, Presenninger, Flag.
Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over **hele Danmark.**

Murstens Fragter
til: **Kjøbenhavn, Præstø, Vejle Fjord, Göteborg** og flere andre skandinaviske Byer faas altid hos
De forenede Teglværker, Ekensund.
NB. Havneudgifter meget moderate og Ekspeditionen hurtigst.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

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.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det

særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: **Pileallé 5.**
Depôt: **Toldbodgade 14.**

Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.

Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til **Jul. Christensen** — **Hjertenfrydsgade 12.** — **Kjøbenhavn. K.**

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,

St. Annæ Plads 30, over Gaarden.

(D. F. D. S. Ejendom)

anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.

Skibsarbejde.

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.

Telefon Nr. 5941.

T. A. Ebeling & Co.

Skibsmæglere i Ekensund.

offererer

Mursten til Kjøbenhavn, Præstø, Kjøge, Vejle-Fjord, Holbæk, Nyborg, Allinge, Svaneke, Göteborg, Libau, Reval, Kalmar.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

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.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

Anvendes af **Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften** samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

Forretning i Bygningsartikler.

Kjøbenhavn.

I alle Boglader faas:

Om **Søforklaringer** og **Søforhør**

efter den danske Lovgivning

af

C. A. Olsen,

Overretssagfører.

Pris 2 Kroner 50 Øre.

Emil Bergmanns Forlag.

Hovedvagtsgade 1.

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Frederik Preisler.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart

har udsendt sin Beretning for Aaret 1898. Det ses af denne, at Repræsentationen i nævnte Aar har bestaaet af Delegerede for de samme syv Foreninger, som vare indmeldte i den i det foregaaende Aar, nemlig Foreningen til Søfartens Fremme, Dampskibsrederi-Foreningen, Dansk Sejlskibsrederi-Forening, den alm. danske Skibsfører-Forening, Skipper-Foreningen i Kjøbenhavn, Sømands-Foreningen og Maskinmestrenes Forening. Forretningsudvalget bestaar nu af 6 Medlemmer i Stedet for 5; Kaptajn V. Hein er efter eget Ønske udtraadt af Udvalget, og i hans Sted er valgt Maskinmester W. Davidsen; fremdeles er til Medlem af Udvalget valgt Skibsreder D. Torm. Forretningsudvalget har i Aarets Løb holdt 7 Møder, den samlede Repræsentation 2.

Vi give nedenfor en kort Oversigt over de i Aarets Løb behandlede Sager.

Repræsentationen har til Indenrigsministeriet afgivet en Erklæring i Anledning af, at det har ønsket fjernet den Ulighed, der er fremkommet ved, at Reglement for Skibsmandskabets Forplejning ombord af 10. December 1892 endnu ikke er traadt i Kraft i adskillige danske Sejlskibe, som ikke have været hjemme siden Nytaar 1893, og som derfor ere berettigede til at benytte det tidligere gældende Reglement. Erklæringen gaar ud paa, at da den paagældende Bestemmelse i Reglement af 10. Decbr. 1892 om at visse af dettes Bestemmelser først træde i Kraft fra det Tidspunkt, da Skibet første Gang efter d. 1. Januar 1893 er i dansk Havn, aabenbart kun har til Hensigt at fastsætte en rimelig Tidsgrænse for Reglementets Ikrafttræden i saadanne Skibe, og da det ikke er forudsat, at et saa langt Tidsrum kunde hengaa uden at et dansk Skib anløb dansk Havn, anbefalede Repræsentationen at fastsætte et bestemt Tidspunkt for Reglementets Ikrafttræden i alle danske Skibe, idet man dog henstillede at fastsætte en passende Tidsfrist for denne Foranstaltnings Iværksættelse. Ved Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 15. Juli 1898 fastsættes det derefter, at Reglementet fra 1. Januar 1899 bliver gældende ogsaa for de Skibe, der ikke efter d. 1. Januar 1893 have været i dansk Havn.

Repræsentationen har afgivet en Erklæring om, at den anser Oprettelsen af en Signalstation ved Fornæs for at være af væsentlig Interesse for Skibsfarten i den paagældende Del af Kattegattet, og da den særlig for Sejlskibene og under Isforhold i Aarhus-Bugten vil have ikke ringe Betydning, anbefalede Repræsentationen meget dens Oprettelse. — Paa Finansloven for indeværende Finansaar er hertil opført 4,500 Kr.

I Anledning af Henvendelser fra Dampskibsrederi-Foreningen og Dansk Sejlskibsrederi-Forening har Repræsentationen i en Skrivelse til Udenrigsministeriet gjort opmærksom paa det ønskelige i, at den i England rejste Bevægelse for at faa tilvejebragt en Nedsættelse i Mæglerkurtagen i franske Havne fandt Støtte fra dansk Side, og den har anmodet Ministeriet om ved en Henvendelse til den franske Regering eller ved de Midler, Ministeriet maatte finde hensigtsmæssige, at støtte det Initiativ i denne Sag, som det maa antages, at den engelske Regering vil tage.

Fra Dampskibsrederi-Foreningen modtog Repræsentationen Anmodning om at søge sidste Stykke i § 9 i Lov af 12. April 1892 om Søretter udenfor Kjøbenhavn m. m. ophævet, og den indsendte derefter et Andragende til Justitsministeriet, hvori den fremhævede, at nævnte Stykke i § 9 paalægger Skibsføreren, naar Søforklaring i Tilfælde, som falde ind under denne Paragraf, er aflagt i Udlandet i Henhold til Sølovens § 40, sidste Stykke, da at melde sig til Søforhørs Optagelse til Retten i den første danske Havn, hvortil han ankommer med Skib eller Mandskab. Det paavises, at denne Bestemmelse paafører Skibsfarten en ikke ringe Vanskelighed og Bekostning, der ikke staar i rimeligt Forhold til, hvad der opnaas derved, og der paaføres Søretterne et oftest overflødigt Arbejde, idet Erfaringen formentlig viser, at medens der er mange Tilfælde, i hvilke Skibsførerens Anmeldelsespligt efter § 9 foreligger, har de Tilfælde været meget faa, hvor en særlig Undersøgelse virkelig fra det Offentliges Side er bleven paabudt, hvor altsaa Anmeldelse har faaet praktisk Betydning. Dette har saa meget større Vægt, som vore Søretter maaske ville forstaa § 9 saaledes, at der altid, naar Anmeldelse sker, skal afholdes Søforhør, medens den dog vistnok bør forstaas saaledes, at Justitsministeriet altid skal afgøre, om Søforhør skal afholdes. — Disse Vanskeligheder og Bekostninger, som kunne følge af Anmeldelsespligten, og som ikke blot omfatte direkte Udgifter ved Opholdet, men ogsaa indirekte Tab og Ansvar overfor Ladningsejere, har særlig Betydning for Skibe, som kortvarig søge Havn uden at ville lade eller losse, hvilket Forhold navnlig er praktisk ved Kjøbenhavn, efter at Indrereden, der hyppig anløbes for et ganske kort Ophold, er bleven en Del Kjøbenhavns Havn. — Repræsentationen henstillede i Henhold til det saaledes udviklede til Ministeriet, at Reglen i Lov om Søretter § 9, sidste Stykke, ophæves, og at man bliver staaende ved Bestemmelsen i Sølovens § 40, samt at man foreløbig vil være læmpelig i Fordringen om Anmeldelsespligtens Overholdelse, særlig med Hensyn til Anvendelsen af den Straf for Pligtens Ikke-Opfyldelse, hvortil man mulig formener, at Sølovens § 288 indeholder Hjemmel.

Justitsministeriet har ikke ment at kunne imødekomme dette Andragende. Ministeriet gør opmærksom paa, at det, efter Modtagelsen af de i Sølovens § 40 foreskrevne Beretninger fra Konsulerne om i Udlandet afholdte Søforklaringer, altid forordner Undersøgelse af den paagældende Sag, naar den falder ind under de i Søretslovens § 9 nævnte Tilfælde. Ministeriet anser det for nødvendigt, at der i disse Tilfælde optages Søforhør, ikke alene til Oplysning af mulig begaaede strafbare Handlinger, men ogsaa af Hensyn til den Betydning, Søforhørs Optagelse har i statistisk Henseende. Hvis man ophævede Søretslovens § 9, kunde Søretten ikke længere afholde Søforhøret umiddelbart efter Besætningens Ankomst til dansk Havn, men maatte afvente Ministeriets Bestemmelse om Forhørets Optagelse. En saadan Ordning vilde efter Ministeriets Mening ikke medføre Lettelse for Skibsfarten, men tværtimod forøget Tidsspilde. Desuden vilde man da ikke have nogen Bestemmelse om, paa hvilket Sted her i Riget saadanne Forhør skulde foregaa.

Repræsentalionen har herefter ikke bestemt, hvorvidt den vil foretage videre i denne Sag.

Maskinmestrenes Forening har anmodet Repræsentationen om at yde sin Medvirkning til en Forbedring af de søfarende Maskinmestres Forhold med Hensyn til deres Lønninger, Kostforhold, Behandling ombord m. v. Foreningen henviser til, at Tilgangen til den søfarende Maskinmesterstand er hæmmet ved de slette Tilstande, som Rederierne have opretholdt til Trods for de opadgaaende Konjunkturer for Maskinmestre paa Landjorden; det gøres gældende, at der ikke er Mangel paa, men tværtimod en betydelig Overproduktion af Maskinister, der blot ikke kommer den søfarende Del af Standen til Gode, og at der maa skrides ind nu for at afværge den Fare, som en fortsat Udvikling af de nuværende Forhold rummer for den danske Handelsflaade. — Repræsentationen henviste foreløbig Foreningen til at optage en direkte Forhandling med Dampskibsrederi-Foreningen, og udtalte, at den var villig til, hvis

en saadan blev resultatløs, at søge tilvejebragt Enighed mellem de to Foreninger. En saadan Forhandling er derefter optaget fra Maskinmestrenes Forenings Side.

Beretningen omtaler udførligt de Overvejelser, Repræsentationen, paa Foranledning af Dampskibsrederi-Foreningen, har gjort Spørgsmaalet om Ændringer i Sønæringsloven, med Hensyn til Meddelelse af Bevis som Maskinmester af 2den og 3die Klasse og til Maskinbesætningen i Dampskibe, til Genstand for. Ønsket om saadanne Ændringer motiveres særlig ved den for ringe Tilgang af Maskinmestre. Repræsentationen nedsatte til Sagens Behandling et Udvalg. Dette modtog en Henvendelse fra Maskinmestrenes Forenings Delegerede, Maskininspektør Andersen og Maskinmester Davidsen, der med en udførlig Motivering anbefalede at afvise Dampskibsrederi-Foreningens Henvendelse og at søge Sønæringslovens § 8 (om Dampskibenes Maskinbesætning) skærpet. Fremdeles modtog Udvalget et Forslag fra Kommandør Gjødesen om Maskinmestrenes Minimumsantal i Dampskibe og om en Forandring af Fartgrænserne. — Der er ikke Grund til her at komme yderligere ind paa Udvalgets Arbejde, da det ikke fremgaar af Beretningen, om det vil faa praktisk Betydning.

Beretningen omtaler fremdeles den ved Repræsentationens Henvendelse til Ministeriet og under dens Medvirkning fremkomne Lov om Nedsættelse af Afgifterne for Skibsdagbøgernes Autorisation og om Ophævelse af Viserings-Afgifterne — en Sag, vi tidligere udførligt have omtalt her i Bladet.

Paa Grundlag af en Henvendelse fra Dampskibsrederi-Foreningen og Dansk Sejlskibsrederi-Forening har Repræsentationen anmodet Indenrigsministeriet om at søge tilvejebragt en Regulering af Bomløbet i Kjøbenhavns Havn og en Ordning af Forbindelsen mellem Toldboden og Nyholm, der ikke nødvendiggør Løbets Afspærring.

Repræsentationen har besluttet at fremme Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Forslag om Krydstoldvæsenets Nedlæggelse samt denne Forenings og Dampskibsrederi-Foreningens Anmodning om at søge Konsulatafgifterne nedsatte.

Endelig har Repræsentationen vedtaget at fremme en Henstilling fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening om at søge gennemført en Omordning af Mægler-Institutionen. Foreningen motiverer sit Ønske om at se Skibsmægler-Næringen frigiven, og i hvert Fald at se Forretningerne ved Skibenes Ind- og Udklarering frigivne.

Literatur.

Om Søforklaringer og Søforhør efter den danske Lovgivning. Af Overretssagfører C. A. Olsen. (Emil Bergmanns Forlag).

I en let læselig Form indeholder denne lille Bog en Udvikling af Begreberne Søforklaring og Søforhør, den ældre Rets Regler om Søforklaring, dennes Beviskraft samt de nu gældende positive Regler om Afgivelse af Søforklaring og Afholdelse af Søforhør, saaledes som disse Regler fremtræde i Søloven af 1. April 1892 og Loven af 12. April 1892 om Søretter, Søforklaringer og Søforhør. Der er ingen Tvivl om, at særlig Skibsførerne maa kunne have Interesse af at læse denne Bog, der giver en fyldigere Udvikling af Sølovens § 40 og Loven af 12. April 1892, Lovbestemmelser, som den farende Skibsfører hyppig kommer til at staa overfor, og vi skulle derfor anbefale de danske Skibsførere at gøre sig nærmere bekendt med Bogen.

Der er imidlertid to Punkter i Forfatterens Udvikling, som vi her skulle dvæle nærmere ved paa Grund af de der fremdragne Spørgsmaals store praktiske Interesse. Det første er Skipperens Anmeldelsespligt efter Sølovens § 40. Med Hensyn hertil hævder Forfatteren, at Skibet ikke unødvendig bør opholdes af Hensyn til Anmeldelsen, og at Sølovens Forskrift er fyldestgjort, naar Anmeldelse sker det første Sted, hvor Skibet efter Ulykkestilfældet opholdes ud over Fristen (Udløbet af næste Dag efter Ankomsten til Havn eller Red). Er Opholdet paa en Red t. Eks. rent foreløbigt, ikke strækkende sig ud over nogle Timer eller en halv Dag, behøver Skipperen ikke at anmelde, men kan vente, indtil han kommer til et Sted, hvor han ifølge Rejsens Bestemmelse skal opholde Skibet ud over Fristen.

Men det første Sted, hvor Skibet opholdes ud over Fristen, skal Anmeldelse ske, og Undladelse heraf straffes efter Sølovens § 288. Endvidere fremhæver Forfatteren, at naar Anmeldelse er gjort, behøver Skibet ikke altid at opholdes for Aflæggelse af Søforklaring; Skipperen maa have Lov til at opsætte Søforklaring, hvis det ved en saadans Afgivelse medførte Ophold kan medføre Fare for Skibet eller unødvendigt Tidsspilde, idet det offentliges Interesse er fyldestgjort ved den gjorte Anmeldelse, hvorefter der, hvis det antages nødvendigt, kan blive at afholde Søforhør. I saa Tilfælde kan det offentlige jo standse Skibets Afsejling, men sker dette ikke, maa det i hvert enkelt Tilfælde være overladt til Skibsførerens Skøn, om han tør opholde Skibet af Hensyn til en Søforklaring.

Vi skulle hertil bemærke, at vi ere ganske enige med Forfatteren i, at Søforklaring i Undtagelsestilfælde ikke behøver at følge umiddelbart efter Anmeldelsen, om end dette maa være det normale, og vi ere ogsaa enige i, at der kan være Omstændigheder, der kunne forsvare Undladelsen af en Anmeldelse, uanset Ophold paa Red eller i Havn, men vi ere ikke saa sikre paa, at det er rigtigt saa stærkt som Forfatteren at fremhæve den i Sølovens § 40 nævnte Frist og ud fra Bestemmelsen om denne at slutte, at der aldrig paahviler Skibsføreren Anmeldelsespligt, naar hans Ophold er kortere end Fristen. Naar Ulykke sker i Havn eller paa Red, skal efter vor Mening Anmeldelse ske snarest mulig, uanset om Skibet skal ligge 24 Timer efter Ulykkestilfældet eller ej, og kommer Skibet ind paa Red, eller i Havn, og det der kun skal ligge t. Eks. 12 Timer, da bør ogsaa Anmeldelse ske, for saa vidt der overhovedet er Tid til at foretage en saadan.

Vor Opfattelse af Anmeldelsespligten er da den, at Skibet ganske vist ikke behøver særlig at opholdes for at gøre Anmeldelse, men kan en saadan ske uden at opholde Skibet, skal den ske uanset om Skibet efter Ulykkestilfældet ligger til Udløbet af næste Dag eller ej eller om dets Ophold paa Red eller Havn er af saa lang Varighed eller ej; er det blot muligt inden for den Tid, Skibet iøvrigt skulde opholdes, at foretage Anmeldelse, skal den foretages.

Det andet Spørgsmaal, som vi særlig ønske at fremdrage, er Spørgsmaalet om Skibsførerens Forpligtelse til, naar Søforklaring er aflagt i Udlandet vedrørende visse særlige Ulykkestilfælde, at melde sig her i Riget til Søforhør (se Lov af 12. April 1892 § 9). Dette Spørgsmaal har været en Del fremme i den senere Tid. Det ses saaledes, at der gennem Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart er blevet rettet et Andragende til Justitsministeriet om at søge denne Regel ophævet, hvilket Andragende imidlertid besvaredes nærmest afvisende. I nærværende Blads Nr. 19 for d. 10. Maj 1895 indeholdtes et fra en Indsender fremkommet Spørgsmaal om Forholdet mellem Sølovens § 40 (om at Justitsministeren efter Konsulernes Indberetning kan forordne yderligere Undersøgelse her i Riget) og Søretslovens § 9

hvorefter Skibsføreren har den ovennævnte Pligt til at melde sig til Søforhør. Indsenderen syntes, at disse to Lovbud stod i Strid med hinanden. Vi svarede dertil, at en saadan Strid ikke fandtes; Skibsføreren har i visse Tilfælde Pligt til at melde sig til Søforhør efter Søretslovens § 9, og Justitsministeren faar ved Konsulernes Indberetning Adgang til at kontrollere, om denne Pligt bliver opfyldt. Dernæst er der ingen Straf sat for Undladelse af den i § 9 paabudte Anmeldelse, saa at en Undladelse kun vil medføre, at Skibsføreren mulig faar en Tilsigelse til Søforhør. Denne Opfattelse af Anmeldelsespligten efter Søretslovens § 9 gøres ogsaa gældende af Overretssagfører Olsen i den her foreliggende Bog, hvor Spørgsmaalet findes udførligt behandlet.

Foruden de her særlig fremhævede Æmner indeholder Bogen i det hele taget gode Oplysninger og Vejledninger til Aflæggelse af Søforklaring og Optagelse af Søforhør, og vi kunne derfor anbefale den som en bekvem og praktisk Haandbog for alle, der faa med disse Spørgsmaal at gøre.

Uden Tvivl vil de af Forfatteren forfægtede Anskuelser paa flere Punkter fremkalde Modsigelse, men han fortjener Anerkendelse for i denne Bog at have rejst Spørgsmaal, i hvilke Skibsfarten i ikke ringe Grad er praktisk interesseret, og for at have taget Ordet for en Opfattelse af de her omhandlede Lovbestemmelser, der mere end den, der nu gøres gældende, vilde harmonere med de Krav, Skibsfarten af praktiske Hensyn maa opstille.

Retspleje-Reformen.

Det af Proceskommissionen af 1892 udarbejdede Lovudkast foreligger nu, og vi skulle efter Kommissionens Sekretærs Oversigt kortelig berøre nogle Forandringer, som dette Forslag vil medføre i Behandlingen af Søsager.

Sø- og Handelsretten ophæves, og Søsager blive at behandle enten for Underret med Appel til Landsret (naar Sagen er af en vis ringe Beskaffenhed), eller for Landsret med Appel til Højesteret. Der er to Landsretter, én for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm, én for Jylland og Fyen. Ved Underretten udenfor Kjøbenhavn tiltrædes Retten i Søsager, ligesom nu, af to søkyndige Medlemmer; Søsager, der skulle behandles ved Underret i Kjøbenhavn, blive behandlede ved Kjøbenhavns Stadsret af en særlig Afdeling, bestaaende af en retskyndig Dommer og to søkyndige Medlemmer.

De Søsager, der høre ind under den sjællandske Landsrets Omraade, ville ved denne blive paadømte af en retskyndig Dommer og 4 søkyndige Medlemmer, og en lignende Ordning kan det ved kongelig Anordning bestemmes, at der skal træffes for den jydsk-fynske Landsrets Vedkommende.

Paa denne Maade blive Søsager altid at bedømme af Retskyndige i Forbindelse med Søkyndige.

Mundtlig Procedure, som nu findes ved Sø- og Handelsretten, bliver efter Forslaget gældende ved alle Retter.

Frivillig Auktion behandles ikke som en judiciel Akt, men henlægges under dertil beskikkede Auktionsbestyrere.

Dette er i Korthed, hvad der kan ses direkte at berøre Søsager og deres Behandling, men det er en Selvfølge, at en saa gennemgribende Forandring af hele Procesmaaden med Offentlighed og Mundtlighed, med større Hurtighed i Processens Gang for Retten, med Nævninger i Straffesager m. m. ogsaa vil medføre mange andre Forandringer for de Sager, som vi særlig interesere os for her, Søsager; men vi skulle ikke komme nærmere ind paa Spørgsmaalet nu, da Forslaget vel sagtens har en lang og vanskelig Vej at gaa inden det bliver til Lov, og der derfor maaske senere kan blive Anledning til at omtale andre Punkter nærmerere.

Fragtmarkedet.

De store Svingninger paa Aktiebørsen er kommen ret uventet for de Redere, der kun har havt Interessen fangen af den daglige Gerning, og som ikke har havt Tid til at følge med i alle de Intriger, de ærede Børsmænd have spundet i den sidste Tid. Samtlige Dampskibspapirer have været Genstand for Attentater, hvis heldige Forløb desværre illustrerer, hvor lidt Kendskab Folk her hjemme i Almindelighed har til Søfartsforhold, Fragter etc. Man har simpelt hen ladet sig imponere af dumme, let gendrivelige Erklæringer om Fragternes lave Tendens og hele Fragtmarkedets Dekadence, og man har roligt og uden Modstand ladet alle disse Værdipapirer dale betydeligt i Kurs; nu synes der at være indtraadt en Strømkæntring, den sunde Fornuft har tilsidst sejret, men mange mindre Kapitalister, hvis Interesse for Søen har ladet dem søge maritime Foretagender som Bank for deres Penge, har sikkert maattet betale Gildet ved uheldige Transaktioner som Følge af den stedfundne Panik, og det er i deres Navn, vi beklage vor Børs' Letsindighed med Hensyn til Fastsættelsen af et Papirs Værdi. Mange Mennesker skal nu en Gang leve af disse Differencer og deres Virkninger; vi misunder dem ikke denne Levevej, men det er uværdigt, at alle „Faarene" strømmer efter uden Spor af Kritik — endog naar Vejen fører direkte til Slagtehusene. For Rederierne er denne Derute i Kurserne en stor Opmuntring. Man har lige paa alle Generalforsamlinger indkasseret vel fortjent Ros for den udmærkede Sejlads, og man har kvitteret med Udbetaling af rigeligt Udbytte — til Tak herfor har altsaa vor Børs sat alle Aktier ned, saaledes at man kunde fristes til næste Aar slet intet at udbetale, for da, følgende dette Aars Kutyme, at faa Aktierne paany i Vejret. Vi henstille til rette Vedkommende at vove dette Eksperiment! Imidlertid — Sagen for os er at faa konstateret for mange af vore i dette Spørgsmaal interesserede Læsere, at vor Børskurs er alt andet end et sandfærdigt Udtryk for den virkelige Situation; at aldeles ligegyldige, lunefulde Vedtagelser blandt i Søfartsforhold komplet inkompetente Mænd danner den Grundpille, hvorpaa Kursernes Korthus bygges. Derfor tilraade vi Ro blandt de ængstelige, Sandheden vil tilsidst komme frem, og da vil Kurserne ufravigelig være faste paany, hvad det nuværende Fragtmarked, specielt for danske Baade, har Krav paa.

Den sidste Uge har gennemgaaende været livligere end Ugen tilforn, og rundt i de forskellige Brancher har der været fuldt op at bestille.

Sortehavet og Donau har arbejdet godt, og selv om Raterne selvfølgelig stadig maa kaldes beskedne, kan dog Rundturen med Kul ned give Overskud, og en Række Baade ere placerede i de sidste Dage Retur til U. K. Cont., ikke alene fra Sortehavet og Donau, men ogsaa fra Middelhavet. Amerika er stadig noget rétiré, men varsler dog bedre for Baade pr. ultimo April eller 1/15 Maj, og Kullene gaar overalt af som varmt Brød. Man sporer en lavere Tone ned efter, men denne er sikkert forbigaaende; det er Efterveerne efter de mange Helligdage; snart vil Fragterne rejse sig i Kulmarkedet, og her vil Østersøen blive af stor Betydning som en Konsument af Rang. Vi er stadig en shilling højere til Kjøbenhavn end i Fjor, og det efter den milde Vinter,

hvor saa mange have søgt at snigløbe Fragtmarkedet. Raten til Kjøbenhavn er stadig 5/ for større Baade fra Østkysten, og det kan vi sejle for; hvorfor saa henfalde til Melankoli. Lad os rejse Hovedet, lad os for hver Procent, Aktierne gaar ned paa Børsen, avancere en Penny i Raten, og lad os allerede nu tegne os paa Listen over dem, det er forbeholdt „at smile til sidst". Af de forskellige Noteringer hidsætte vi blot følgende:

Kul. Cardiff Odessa 8/3 à 8/6, Smyrna 8/3, Alexandria 8/6, Venedig 9/3 à 9/6, Neapel 8/3, Genua 8/. Til Østersøen er Raten Aarhus 5/9, Kjøbenhavn 6/, Stockholm 6/6 og Kronstadt pr. f. o. w. 6/6. Fra Newcastle betales til Kjøbenhavn 5/, dansk Provinshavn 5/6 à 5/9, Pillau 5/, Reval 6/, Rostock 5/9 à 6/ og til Middelhavet Marseilles 8/, Genua 7/6, Venedig 9/3, Smyrna 8/, Barcelona 9/.

Amerika. Fra Golfhavnene betales 13/ nett Charter til dansk Havn; fra Pensacola til Antwerpen eller Hamburg er sluttet April Lastning 97/6, Pensacola Liverpool eller Greenock 2,050 Tons N. R. April Maj 103/9 gl. Charter. Baltimore C. f. o. giver 2/9.

Sortehavet etc. noterer Nicolaieff Barcelona 2,400 Tons April $10^1/_2$ Frcs. Donau Antwerpen eller Rotterdam 5,000 Tons 15/3. April 10/3, Hamburg 10/9, Donau Antwerpen 2,000 Tons 9/6 prompt, Azoff U. K. Cont. 3,000 Tons prompt 10/3 any direct, 10/9 Hamburg, 3 pence ekstra for 2 Lastepladser. Forretningen har som sagt været livlig.

Udviklingen af den tyske Handelsflaade.

I det bekendte franske Ugeblad „le Yacht" findes en Artikel med ovenstaaende Overskrift; det følgende er et Uddrag af denne.

Den tyske Flaades Udvikling gaar stadig raskere og raskere frem. Det hamburg-amerikanske Paketselskab er det største i Verden. Kaiser Wilhelm der Grosse er den største og kraftigste af alle nu eksisterende transatlantiske Paketbaade og det 5-mastede Sejlskib Potosi er den største Sejler, der flyder paa Vandet.

Efter de officielle Fortegnelser, der hvert Aar offentliggøres fra Berlin, og som omfatte alle tyske Skibe, der have en større Drægtighed end 50 Kubik-Meter (17,6 Tons), bestod Handelsflaaden af følgende:

	Dampskibe.		Sejlskibe.	
1895...	1043	893046 Brt.-T.	2621	660824 Brt.-T.
1896...	1068	879965 —	2525	622291 —
1897...	1127	1,431,020 —	2564	636236 —
1898...	1171	1,565,848 —	2523	623836 —

Det vil af denne Liste ses, at fra 1. Januar 1895 til 1. Januar 1898 er Sejlskibenes Tonsdrægtighed aftaget med ca. 37,000 Tons, men denne Formindskelse hidrører fra, at en Del Træskibe ere udgaaede, derimod er Jærn- og Staalsejlskibenes Antal tiltaget. Af disse Skibe var der 1895 44 med en Drægtighed af ca. 388,000 Br.-Tons og 1898 527 med 420,680 Br.-Tons.

Alene Hamburgs Handelsflaade bestod d. 1. Januar 1899 af 296 Sejlskibe med en samlet Drægtighed af 218,000 Tons, hvilket er 3 Skibe og 20,500 Tons mere end i 1898, og 392 Dampere med en Br.-Tonnage af 864,100 Tons, hvilket er 14 Dampere mere end i 1898. Det mærkeligste er dog, at der for Tiden alene til Hamburg bygges 33 Dampere paa 200,240 Brutto-Tons; af disse 33 Skibe bygges 14 med i alt 130,520 Br.-Tons for det hamburg-amerikanske Paketselskab. Et af disse Skibe, Deutschland, er paa 16,000 Br.-Tons og 2 andre paa 12,800 Br.-Tons hver. Norddeutscher Lloyd lader ogsaa bygge 11 nye Dampere. Af ovenstaaende fremgaar, at Udviklingen vil blive større i 1899 end i noget af de 4 foregaaende Aar.

Samtidig har Skibsbyggeriet udviklet sig mindst lige saa stærkt, og Trafikken er ogsaa gaaet stærkt frem. For Hamburgs Vedkommende indkom i 1897 11,173 Skibe (6,703,000 Tons), medens disse Tal for 1898 er 12,523 Skibe (7,355,000 Tons).

Den vigtigste Grund til disse Fremskridt er vel nok den gode Ordning af Samfærdslen i Tyskland, idet Jærnbaner, Kanaler og Floder lette Varetransporten fra det indre af Landet til Havnene. Alle Jærnbaner og Kanaler tilhøre Staten, der har nedsat Fragten paa alle Varer, der skulle eksporteres fra tyske Havne, med 33 %. Den Samvirken, der findes mellem Staten og Handelsstanden og Handelsstanden indbyrdes, eksisterer næppe i noget andet Land; som Bevis herpaa kan anføres, hvad der tildrog sig i 1897.

For at formindske Importen af Skibsbygningsmaterialer samledes Repræsentanter for de vigtigste Værfter i Altona, hvor de bleve enige om, at dersom Staten vilde samtykke i at lette dem Transporten af Skibsbygningsmaterialer paa Jærnbanerne, vilde de, saa vidt muligt, kun benytte tyske Materialer til Skibene. Staten gik ind paa den forlangte Nedsættelse af Transportomkostningerne paa Materialer, bestemte til Skibsværfterne, og Resultatet var, at den engelske Import aftog. En anden Lettelse for Skibsbyggeriet er det, at forskellige Udrustningsgenstande kunne indføres toldfrit, indtil den tyske Industri kan levere dem lige saa billigt, som de kunne købes i Udlandet, thi saa ophører Toldfriheden for disse Genstande for Værfternes Vedkommende.

Det engelske Gesandtskab i Berlin har tilstillet det engelske Udenrigsministerium en Rapport, hvori der gøres Rede for Grundene til Tysklands maritime Fremskridt. Heri anføres, at det hovedsagelig er de billige Transportomkostninger fra det indre af Landet til Havnestæderne, der er Skyld i Fremskridtene.

Endnu en Omstændighed bør man tage i Betragtning. De største Dampskibsselskaber arbejde med et næsten nyt Materiel; herved sættes de i Stand til at drive deres Skibe mere økonomisk end de udenlandske Selskaber, der til Dels have gamle Skibe. Det oftere omtalte hamburg-amerikanske Paketselskab har saaledes i alt 74 Skibe, der have en Gennemsnitsalder af 7 Aar. Der er næppe noget større Dampskibsselskab i Verden, der er heldigere stillet.

M.

Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Postdamperen Viking ankom planmæssigt til Kjøbenhavn 7. April efter kun 5 Dages Rejse fra Østisland. Vejrliget paa Island var yderst slet, og desværre mødte Damperen Vest for Kap Langenæs svære Drivismasser d. 27. Marts, der tvang den til at vende uden at kunne anløbe de to Nordlandspladser Øfjord og Sandarkrók. En 2—300 Tons Gods til disse Pladser omladedes paa Tilbagevejen i samme Rederis Damper Hjalmar, der d. 2. April gik Nord over fra Faskrudsfjord for at forsøge at naa frem. Da det samtidig blæste op til en haard Sydost-Storm, er Isen muligvis dreven fra Kysten, saa Hjalmar har kunnet passere mellem den og Land. Ved Gradmaaling af Havvandet ved Langenæs fandtes Havets Overfladetemperatur at være $\div 1°$. Samtidig var Frosten 11° R. Desværre tyder dette paa, at der har været store Masser af Drivis. — Ifølge Rapport fra Fiskedamperne Leif og Erik, dateret Faskrudsfjord 28. Marts, var alt vel ombord. I den sidste Ugestid havde Fiskeriet været ret godt ud af Østerhorn.

Seydisfjord, den 19. Marts 1899.

Den forløbne Del af Vinteren har været mild, men Fiskeriet har desuagtet været ringe; som Regel har Havet været for uroligt til at Baadene have kunnet ro ud. Sejen har man fanget i Tøndevis, men den er ingen Handelsvare heroppe; ved Færøerne har der ligeledes i Aar været enorme Stimer af denne Fisk. Trawlerne have allerede sendt Blænkere her til Islands Østkyst for at sondere Terrainet. Den 13. Februar kom en engelsk Trawler lige ind i Reynarfjorden og trawlede to Dage frem og tilbage. Hans Navn, Nummer og Hjemsted er imidlertid optegnet for det Tilfælde, at Heimdal senere skulde træffe den paa forbudne Veje; saa er den sikkert garanteret højeste Mulkt med én Gang.

Seydisfjords Dampfiskeriselskab, der sidste Aar fiskede med tre Dampbaade, fik kun et daarligt Resultat ud af Aarets Virksomhed; det sidste Aar i Kjøbenhavn dannede Fiskeriselskab skal i Aar fiske heroppe med to Dampbaade. Dampskibstrafikken paa Island er i Stigen; Det forenede Dampskibsselskab sætter i Aar den elegante Baad Ceres i Fart paa Island, til hvilket Øjemed Foreningen yderligere bekoster 80,000 Kroner paa Ceres' Indretning. Kaptajn Ryder er designeret til Baadens Fører. Aktieselskabet Otto Wathnes Arvinger har udsendt Fartplan for Dampskibene Egil og Vaagen med 12 Anløb fra Kjøbenhavn, disse Skibe medtage Penge- og Pakkepost fra Danmark til Island, og har Egil ligeledes været befragtet af Marinen med Kul til Diana for den kommende Sommer. Endelig har Kbmd. Tuliniuss i Kjøbenhavn udsendt Fartplan over Skibene Hjalmar, Viking og Ingolf.

Postdampskibet Thyra, Kaptajn Ryder, ankom hertil den 12. Marts og gik Dagen efter videre til Vopnafjord.

Generalforsamlinger og Aarsberetninger.

Det forenede Dampskibsselskab

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Kontreadmiral Garde meddelte Aarsberetningen.

Af Selskabets Regnskab for 1898 fremgaar, at Driftsoverskudet er 3,219,524 Kr. 07 Øre, hvoraf det foreslaas, at Indehaverne af de gamle Aktier erholde 10 pCt. af disses Paalydende eller 1,000,000 Kr., hvoraf 5 pCt. er udbetalt à Konto, medens der til Fornyelsesfonden og til Assurancefonden henlægges 1,990,094 Kr. 84 Øre og til Pensionsfonden 80,000 Kr. De i forrige Aar emitterede Aktier til Beløb 5 Mill. Kr. blive først dividendeberettigede fra 1. Januar d. A. For Aaret 1898 blev der godtgjort 5 pCt. Rente p. a. paa samme. Naar der saaledes foruden de betydelige Henlæggelser endvidere er et smukt Udbytte til Aktionærerne, saa fortjener det at fremhæves som et Bevis paa Selskabets Levedygtighed, at dette Resultat er naaet, skønt baade Sund- og indenlandske Afdeling udvise et langt ugunstigere Resultat end foregaaende Aar, og skønt Gennemsnitsprisen for Selskabets Kulforbrug har været 3 d. pr. Ton højere end det foregaaende Aar. Sejladsen paa Amerika har givet uventet megen Beskæftigelse for Skibe, hvortil den spansk-amerikanske Krig bidrog sin Del. Under den usædvanlig store Eksport fra Amerika har Selskabets Fart paa New Orleans og Galveston vævet i jævn Stigning, saa at man har været nødsaget til betydeligt at forøge Tonnagen paa denne Rute. Et nyt Skib til denne Fart er anskaffet, nemlig Florida, der har en Bæreævne af ca. 7000 Tons og blev afleveret i Oktober f. A., saaledes at det har gjort en Rejse i det forløbne Driftsaar. Tvende andre Skibe af samme Størrelse, nemlig Texas og Alabama haves under Bygning og kunne ventes afleverede om nogle Maaneder. Som bekendt overtog Selskabet den 1. Oktober f. A. New York—Kjøbenhavn Farten, idet Ruten og Skibene købtes af Thingvallaselskabet. Farten er derefter udvidet til ugentlige Afgange fra New York, og denne Udvidelse af Sejladsen har allerede baaret gode Frugter. I Forbindelse med den stadig tiltagende Import fra Amerika, navnlig af Korn og Foderstoffer, staar Anskaffelsen af Lægtere og Bugserdampere til at viderebefordre Gods, som er bestemt til Provinserne, svenske Havne og andetsteds. Der er til dette Øjemed anskaffet to kraftige Bugserdampere, Anholt og Læsø, samt 10 Lægtere af 2—300 Tons Bæreævne, hvoraf 6 afleveredes i 1898. Man vilde indskrænke sig til foreløbig at anstille Forsøgene i denne Retning efter en mindre Maalestok. I Aar er der imidlertid bestilt endnu 2 Lægtere paa henholdsvis 600 og 800 Tons Bæreævne, og dersom Systemet viser sig at arbejde tilfredsstillende, er det Meningen at forøge dette Materiel med Fartøjer af større Drægtighed. Sejladsen paa Middelhavet, Portugal og Frankrig har været drevet med et godt Resultat, hvorimod Farten paa Sortehavet kun er dreven i meget indskrænket Maalestok, idet Skibene fornemmelig ere anvendte i den amerikanske Fart. For den tiltagende Trafik i Middelhavet samt paa Portugal og Frankrig viser en Del af det nuværende Materiel sig at være for smaat, og Selskabet bestemte sig derfor til Bygning af flere Skibe, der skulle erstatte de nuværende mindre, der da ville blive anvendte i Nord-Østersøfarten. Af de ny Skibe ere allerede Arno og Tiber, bestemte til Middelhavsfarten, afleverede. Under Bygning haves endvidere Loire, Garonne og Seine til Farten paa Frankrig samt Algarve og Bejra til Portugal, hvilke ventes afleverede i Løbet af Foraaret eller Sommeren. Alle disse Skibe have en Bæreævne af 1,600 à 1,800 Tons. Farten paa Østersøen og Nordsøen er opretholdt paa samme Maade som i foregaaende Aar.

Kornfragterne fra Østersøen have hele Aaret holdt sig noget lave, og der udførtes kun smaa Kvantiteter, navnlig var det smaat fra Libau. Derimod er Eksporten af Æg og Vildt tiltagen, og denne søger særlig de af Selskabets Skibe, der ere forsynede med Frysemaskiner. Returfragterne fra London og Hull til Libau have bedret sig betydeligt i det forløbne Aar, hvilket ogsaa kan siges om Kulfragterne; men dette har ikke større Betydning for Selskabet, som kun paa enkelte Ruter besørger Kul for fremmed Regning. Paa Ruterne Stettin—Kjøbenhavn—Vestnorge og Stettin—Kjøbenhavn—Gøteborg har det været et følelig Savn, at Sildetrafiken har været meget ringe, men da Godstrafiken er i Tiltagende, er det dog Tanken at holde endnu et Skib i Fart paa hver af disse Ruter ud over, hvad der hidtil har været. Ruten Stettin—Kjøbenhavn—Kristiania er besejlet som tidligere med et tilfredsstillende Resultat, hvorimod Sejladsen paa Manchester—Liverpool—Kjøbenhavn—Stettin ikke har bedret sig til Trods for, at Skibene i Reglen have været fuldt lastede baade paa Ud- og Hjemrejsen, idet Fragterne fra Vestkysten af England holde sig noget lave og betydeligt under, hvad der betales fra Østkysten. Farten Hamburg—Kjøbenhavn—Danzig er vedligeholdt med 3 Skibe, paa Island og Færøerne er den udført planmæssig. Resultatet for to Kystskibes Vedkommende har været bedre end forventet. Man haaber, at Trafiken vil tiltage, ligesom der i det hele taget for Island er Udsigt til mere Forretningsliv end hidtil, og Selskabet forbereder sig derfor paa af og til at stille Ekstraskibe i Farten.

Udførslen af levende Kreaturer fra jyske Havne til Sø-Karantæneanstalten i Altona var i Aarets to første Maaneder ret livlig, men blev derpaa mindre som Følge af de af det tyske Forbundsraad trufne hindrende Bestemmelser og ophørte aldeles ved Landbrugsministeriets Udførselsforbud af 15. November. Udførslen af Landbrugsprodukter til England har været c. 8,500 Tons større end i 1897, og denne større Udførsel hidrører væsentligst fra Smør og Æg. Paa de af Staten subventionerede Ruter Esbjerg—Parkeston og Esbjerg—Grimsby har der kun været et ringe Udbytte, men Selskabet har dog paa Grund af Rigsdagens Stilling til Sagen fundet det rigtigt at sætte et Ekstraskib i Fart og at bestille et nyt, hurtig sejlende Skib til denne Rute. Øre-

sundsfarten har været maadelig paa Grund af det slette Vejr og Kystbanens Konkurrence. Dennes Aabning foranledigede en mindre Opsejling imod foregaaende Aar af 81,548 Kr., og Færgeforbindelserne gav Udsigt til en yderligere Forringelse af Resultatet. Man har derfor søgt at afhænde disse Ruter og de til disse anvendte Skibe. Man gik ud fra, at et nyt Selskab lettere vilde kunne foretage Indskrænkninger og Besparelser, der vilde muliggøre et bedre Resultat. Det lykkedes imidlertid ikke at sælge Materiellet, og at ophøre med Sejladsen var umuligt af Hensyn til den Modstand, en saadan Tanke mødte. Man bestemte sig derfor til at forsøge med en mere indskrænket Drift, og haaber derved og ved forskellige Begunstigelser, som nu ere opnaaede, i Aar at kunne bringe et nogenlunde tilfredsstillende Resultat tilveje.

Som omtalt har den indenlandske Afdeling ikke hævdet sin Plads saa godt som tidligere. Aarsagerne hertil ere af forskellig Art, saaledes den af de danske Statsbaner foretagne Nedsættelse af saavel Passager- som Godsfragter, hvilket har tvunget Selskabet til at gøre ligesaa, endvidere betydeligt forøgede Driftsudgifter — nemlig højere Arbejdspenge og forhøjede Lønninger til Skibsbesætningerne —, og sluttelig har den daarlige Sommer skadet. Brutto-Personfragten har været 95,000 Kr. mindre end foregaaende Aar, hvorimod Brutto-Gods- og Kreaturfragten var 150,000 Kr. større; men af fornævnte Aarsager har den større Brutto-Godsfragt ikke kunnet udligne den mindre Personfragt. „H. P. Prior" var afløst af det nybyggede „Cimbria" i Farten paa Aalborg, hvortil det har vist sig fortrinligt skikket, og det har givet et tilfredsstillende Overskud. Til Farten paa Randers er et nyt Skib bestilt. — Aarets store Begivenhed i Kulhandelen var den 5 Maaneder lange Strejke i Wales, som bidrog væsentligt til den enorme Stigning i Kulpriserne. Da Strejken udbrød, annullerede alle Kulleverandører i Middelhavet straks de bestaaende Kontrakter og beregnede Dagens Pris. De af Selskabet betalte højeste Priser vare 30 sh. pr. Ton i Smyrna, 28 sh. i Messina og 27/6 i Genua; men da den større Del af Selskabets Sortehavsflaade anvendtes i Amerika-Farten, har Selskabet kun i forholdsmæssig ringe Grad lidt under de høje Kulpriser i Middelhavet. Selskabets væsentligste Forbrug er de østengelske Kul, og for Størstedelen af disse saavel som ogsaa for de tyske og amerikanske Kul var Selskabet dækket ved Kontrakter, der ikke paavirkedes af Priserne i det aabne Marked. Af de Selskabets Lagre i Kjøbenhavn og Provinserne tilførte Kul transporteredes i 1898 med Selskabets Skibe 85,000 Tons, med fremmede Skibe 25,000 Tons.

Selskabets Flaade er i Aarets Løb forøget med 10 Skibe, medens 6 ere udgaaede; ved Aarets Slutning var det samlede Antal af Skibe 119 med 15,712 nom. H. K. Vedligeholdelse af Skrogene med Tilbehør har udgjort 827,016 Kr., som fordelt paa en Brutto-Tonnage af 98,360 Tons giver en Gennemsnitsudgift pr. Ton af 8 Kr. 41 Øre imod 9 Kr. 69 Øre Aaret forud. Skibene have ialt sejlet 749,719 danske Mil mod 727,833 Mil i det foregaaende Aar og have forbrugt 1,482,784 Td. Kul = 222,000 Tons (mod i 1897 200,000 Tons), hvilket giver pr. sejlet Mil et Forbrug af 1,51 Td. Kul imod 1,42 i 1897 og i Pund pr. Hesteskraft pr. Mil 3,39 Pund imod 3,40 i 1897. Den ordinære Udgift til Maskinernes Drift og Vedligeholdelse har været 4,191,135 Kr. — og ekstraordinært er anvendt 140,714 Kr. — Pr. Hestekraft pr. Mil har den ordinære Udgift været 4 Kr. 18 Øre mod 4 Kr. 10 Øre i 1897.

Uden Diskussion godkendtes Regnskabet og Aktieudbyttet sattes til 10 pCt.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Kontreadmiral Garde. Revisorerne genvalgtes.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os den 1. April:

Aktieselskabet „Fanø Skibsrederi",
Dampskibsrederi,

har afholdt aarlig Generalforsamling. Selskabet ejer fem Barkskibe og en Brig, alle engagerede i oversøisk Fart, og Aktiekapitalen er 500,000 Kr.

Generalforsamlingen aabnedes af den bestyrende Reder, Skibsbygmester S. Abrahamsen. Skoleforstander L. N. Sørensen dirigerede. I Overensstemmelse med Lovene forhandledes:

a. Beretning om Selskabets Virksomhed og Forretningens Gang i det forløbne Aar samt om Skibenes Tilstand meddeltes af den bestyrende Reder. Alle Selskabets Skibe have været i god Virksomhed i hele Aaret 1898; de befandt sig alle i god og tidssvarende Stand, og intet større Havari var indtruffet.
b. Regnskabet for forrige Aar blev oplæst og gennemgaaet. Det udviste et samlet Overskud af Kr. 35,523.71, hvoraf foresloges uddelt 5 % til Aktionærerne og 2 % henlagt til Reservefonden.
c. Regnskabet godkendtes, og der gaves Decharge.
d. Bestyrelsens Forslag om Overskudets Fordeling vedtoges.
e. Den bestyrende Reder mindedes i anerkendende Ord det afdøde Bestyrelsesmedlem, Direktør M. Clausen fra Ringkjøbing. Forsamlingen sluttede sig hertil ved at rejse sig. Bestyrelsen foreslog i Clausens Sted at vælge Grosserer H. Pagh af Esbjerg, med hvem den havde suppleret sig. Skibsreder Jørg. N. Hansen foreslog Direktør H. Rødgaard af Nordby. Den skriftlige Afstemning gav gentagne Gange lige mange Stemmer for begge de foreslaaede Kandidater, hvorefter H. Rødgaard valgtes ved Lodtrækning.
f. Til Revisorer genvalgtes Sparekassebogholder N. Ankersen og Skibsreder P. H. Clausen, begge af Nordby.

Udenfor Dagsordenen indledede det nyvalgte Bestyrelsesmedlem, H. Rødgaard, en Diskussion om Selskabets Udvidelse, særlig ved Overgang til Anskaffelse af Dampskibe, hvilket Taleren varmt anbefalede, og han opfordrede indtrængende saa vel Bestyrelsen som Aktionærerne til at tage dette Spørgsmaal under alvorlig Overvejelse. I Diskussionen herom deltog blandt andre Skibrederne P. N. Vinther, Jørg. N. Hansen og P. H. Clausen, Grosserer Joh. Mathisen, Skibsfører Jacob Thomsen og den bestyrende Reder. Omtrent alle anbefalede Overgangen til Dampskibsrederi, og Diskussionen sluttede med Nedsættelsen af et Udvalg, bestaaende af Bestyrelsen, nemlig:

Skibsbygmester S. Abrahamsen, Etatsraad N. Andersen, Skibsreder C. P. Holm, Direktør H. Rødgaard og Skibsreder P. N. Vinther, samt følgende Aktionærer:

Bogholder N. Ankersen, Skibsrederne A. P. Clausen, P. H. Clausen og Jørg. N. Hansen, Grosserer Joh. Mathisen, Skibsfører M. H. Mortensen, Skoleforstander L. N. Sørensen og Skibsfører Jacob Thomsen.

Udvalget fik det Hverv nærmere at overveje og forberede Sagen, for derefter senere at indkalde Aktionærerne til et nyt Diskussionsmøde.

Derefter sluttedes Generalforsamlingen.

Da Fanø — som tidligere fremhævet — omtrent udelukkende er henvist til at ernære sig af Skibsfart, og da der i de senere Aar ikke er blevet anskaffet nye Sejlskibe Stedet for de, der ere forliste, vilde det være ønskeligt, om det ovenfor refererede Forslag kunde blive gennemført, hvorfor alle, der interessere sig for Fanø og dens Fremtid, forhaabentlig ville tage det under nøje Overvejelse.

Dampskibsselskabet paa Bornholm

har afholdt aarlig Generalforsamling i Rønne. Sparekassebestyrer T. H. Lund oplyste, at Aaret 1898 havde været ualmindelig gunstigt, da Bruttoindtægterne havde været 34,291 Kr. større end det foregaaende Aar. Selskabets Skibe havde udført 352 Rejser; man var gaaet over til Natfart hele Aaret, og Selskabets Godtgørelse for Postens Befordring var i den Anledning forhøjet med 8,600 Kr. Hos Burmeister & Wain var bestilt et nyt Skib, der vilde blive færdigt til Sommersæsonen, til en Pris af 307,500 Kr.

Regnskabet viste et Overskud af 88,296 Kr., hvortil kom Beholdningen fra forrige Aar 30,046 Kr. Heraf var til Nybygninger anvendt 40,181 Kr., henlagt til Reservefonde

28,000 Kr., udbetalt Udbytte 32,000 Kr. og overført til næste Aar 18,161 Kr.

Regnskabet godkendtes. Til Medlemmer af Bestyrelsen valgtes Købmand W. Rønne og Konsul Th. Rübner-Wissing.

Aktieselskabet Dampskibet Ask

har afholdt aarlig Generalforsamling i Randers.

Overskudet var 11,233 Kr. 89 Øre, hvoraf 7,800 Kr. eller 3 pCt., gives i Udbytte, og 3,433 Kr. 89 Øre henlægges til Reservefondet, som derefter ejer 37,707 Kr. 31 Øre. Skibet staar bogført for 259,401 Kr. 41 Øre og Aktiekapitalen er 260,000 Kr.

Skibet har hidtil sejlet paa Kinakysten, men de sidste Aar have givet et daarligt Resultat, da Fragterne, der betinges i Dollars, ikke ere stegne i Forhold til Dollars-Værdiens Forringelse, og da Udsigterne derude fremdeles ere daarlige, har Rederiet nu besluttet at tage sine Skibe hjem derfra, efter at have besejlet disse Farvande siden 1881.

Understøttelseskassen for Sønderho Sogn

har afholdt Generalforsamling.

Formanden, Skibsreder S. A. Sørensen, aflagde Beretning og Regnskab. 1897 ejede Kassen 10,040 Kr. 70 Øre og har i 1898 havt i Indtægt ved Kontingent 169 Kr. og af Renter af Kassens Kapitaler ialt 396 Kr. Afvigte Regnskabsaar er til 30 Medlemmer uddelt Understøttelser til Beløb 598 Kr. og til Kontorhold og Administration 41 Kr., saaledes ialt Udgifter 639 Kr., hvorved Kassens Tilbagegang for sidste Regnskabsaar bliver 74 Kr.

Af Kassens Formue er udlaant i Obligationer ialt 9,100 Kr. og i Vestjyllands Landmandsbank indestaar 864 Kr.

Til Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for d'Hrr. A. M. Knudsen og Jes Frederiksen valgtes Styrmand J. S. Hansen og Strandfoged Th. S. Thomsen.

Af Foreningens 102 Medlemmer var paa Generalforsamlingen kun mødt 23 Medlemmer, saa et Forslag om en Lovændring, da Forsamlingen ikke var beslutningsdygtig, maatte udsættes til et senere Møde, der ansattes til d. 8. April.

Nybygninger, Køb og Salg.

Damperen Omrah, som den 3. Febr. afgik fra Tillbury Dock paa sin første Rejse, er bygget til Orient Linien til Fart paa de australske Kolonier. Dens Grosstonnage er 8,300, den har 10,000 H. K. og er 507' lang og 56' bred. Den har Plads til over 800 Passagerer, og i Fryserummene kan den tage 40,000 Stk. Faar foruden anden Last. „Omrah" er bygget i Glasgow, hvor ogsaa Maskinerne ere konstruerede. Middelhastigheden paa Turen til Australien bliver 16,5 Knob, og med denne Fart kan Damperen gaa 16,000 Kvml. uden at fylde Kul.

Dpsk. Frederiksborg af Kjøbenhavn er af Dampskibsselskabet Dannebrog solgt til d'Hrr. Olaf Johnsen & Thorn i Christiania. Skibet er bygget i 1883 og laster 1,750 Tons.

Dampskibene Fanø og Hebe ere af Hr. Alfr. Christensen her i Byen solgte til Amerika for c. 17,000 Lst.

Skibsbygmester B. Petersen i Marstal har faaet Bestilling paa en ny Skonnert paa c. 40 Tons til Kapt. Rasmus Rasmussen af Marstal. (Ærø Avis)

Det i sin Tid meget omtalte franske Dampskib Ernest Bazin var udbudt til Salg ved en forleden Dag i Liverpool afholdt Auktion, men der opnaaedes intet Bud.

Personalia.

Fuldmægtig H. Westrup kunde den 11te i denne Maaned fejre 25 Aars Dagen for sin Indtræden i „Det forenede Dampskibs Selskab"s Tjeneste. Hr. Westrup var oprindelig Sømand og farede som saadan i adskillige Aar med Firmaet Moses & Søn G. Melchiors Skibe paa Syd-Amerika, Ost- & Vestindien, og efter absolveret Styrmands-Eksamen fortsatte han paa Langfart i nogle Aar, indtil han i 1874 bestemte sig til at gaa i Dampskibsfart og søgte derfor Styrmandshyre i D. F. D. S. Udviklingen af Selskabets Flaade paa dette Tidspunkt medførte, at man tiltrængte mere maritim Assistance paa Kontoret, og da Hr. Westrup, hvis Helbred den Gang forøvrigt var mindre godt, blev tilbudt Plads som Assistent i Skibsinspektionen, modtoges dette Tilbud, og Hr. Westrup har i de forløbne 25 Aar uafbrudt gjort Tjeneste i denne Afdeling.

Paa Foranledning af Selskabet lagde han sig i Begyndelsen af Halvfemserne efter Kompasregulering og har efterhaanden overtaget Kompasreguleringen i samtlige Selskabets Skibe.

Til D. F. D. S. store Personale har Fuldmægtig Westrup et meget indgaaende Kendskab, og hans Stilling igennem de forløbne 25 Aar har medført, at han stedse har staaet i nøje Forbindelse med dette. Hans udmærkede Betingelser for at udfylde den Plads, han indtager, og hans store personlige Elskværdighed har i og udenfor Dampskibsselskabet skabt ham talrige Venner. Vi bringe ham for mange af disse en oprigtig Lykønskning ved hans Jubilæum.

Dødsfald. Forhenværende Havnefoged i Nykjøbing F., J. M. Petersen, er afgaaet ved Døden.

Kapt C Bentzen fra Dampskibet Esbjerg er sygemeldt og indlagt paa Hospitalet i Libau; den ombordværende 1ste Styrmand C. Simonsen har foreløbig overtaget Skibet.

Dampskibet Hebe afgik den 7. ds. til Aarhus med Kapt. Thulin som Fører, for at afløse Dampskibet Dronningen under dette Skibs Beddingseftersyn.

Dampskibet Kureren er afgaaet til Reval med Kapt. E. Lorentzen som Fører for at assistere Dampskibet A. N. Hansen, som har mistet Skruen, hertil.

Kaptajn E. Gade har indtil videre overtaget Førelsen af Dampskibet Fejø, hvorefter Kapt. H Borries er til Disposition for Nybygning i Renfrew.

Kapt. Blom, Dpsk. Maja, er afrejst til Riga for midlertidig at overtage Georgios I, hvorefter Kapt. Kihl afrejser direkte til Glasgow for at overtage det under Bygning dersteds værende Dampskib „Texas".

Dampskibet Maja er overtaget af den tidligere Fører af Aarhus, Kapt. Th. Petersen, hvorefter sidst nævnte Skib er overtaget af Kapt. A. Rasmussen.

Fra Sø og Land.

Nye Søkort. Fra det kongelige Søkort-Arkiv foreligger to nye Kort over Sundet, af hvilke det ene fremstiller Farvandet fra Kullen til Taarbæks Rev det andet herfra til Syd for Falsterbo Rev. Kortene ere ud

førte med sædvanlig Dygtighed og Nøjagtighed og ville sikkert blive vel modtagne af de mange danske Skibsførere, der besejle dette Farvand.

Fiskeskipperprøven. Resultatet af den i Frederikshavn afholdte Fiskeskipperprøve blev, at samtlige indstillede Elever, 7 unge Fiskere, bestod Prøven med følgende Pointsantal: N. P. Jensen af Frederikshavn 37 Points, S. Larsen af Bangsbostrand 37, R. Dahl af Hou 35, P. Wrensted af Lønstrup 35, Emanuel Mortensen af Bangsbostrand 31, Jakob Mikkelsen af Løkken 28 og Albert Olsen af Frederikshavn 19 Points.

I Newcastle fragtedes i sidste Uge Dampskibet Løvstakken, 4,400 Tons Bæreævne, til Reval til 6 sh. Skibet siges i Sh. Gaz. at være det største, der nogensinde er fragtet med Kul til denne Havn, og ikke mange større ere fragtede til Kronstadt.

I Rusland er det nu blevet tilladt at laste og losse Skibe om Natten i de Havne, der ere forsynede med elektrisk Lys, ligesom Lastning og Losning paa Helligdage er bleven tilladt.

Hr. Hans Smith i Kronstadt tilskriver os d. 7. ds.: Vinteren har nu taget Afsked for i Aar, Isen er imidlertid i alle Retninger endnu meget stærk og ligger fast saa langt vestligt som til Hogland. Da ligeledes endnu vældige Ismasser drive omkring i den vestligste Del af Golfen, i Horisonten af Reval og Hangø, holder jeg det for nær sagt udelukket, at Skibe eller Dampskibe skulde kunne naa herop før efter en fire Ugers Tid. En Forandring heri kunde rigtignok indtræffe, hvis Regeringens store, nye Isbryder Jermak, der for nærværende endnu er beskæftiget med at assistere de Reval trafikerende Dampskibe gennem de sammenskruede Ismasser, og som efter omkring en Uges Forløb ventes tilbage hertil, skulde blive beordret til regelmæssigt at krydse omkring i Golfens østlige Halvdel. Herom skal jeg eventuelt senere bringe Meddelelser.

Af officielle Beretninger, der nylig ere offentliggjorte i Hamburg, fremgaar det, at der i den tyske Handelsmarine gennemsnitlig betales følgende Lønninger: Paa transatlantiske Passagerdampere: Første Styrm. Lstr. 8.2.0. Anden Styrm. Lstr. 6.1.4. Tredie Styrm. Lstr. 5. Fjerde Styrm. Lstr. 4.6.0. Paa større Lastdampere: Første Styrm. Lstr. 7.5.0. Anden Styrm. Lstr. 5.3.0. Tredie Styrm. Lstr. 4.3.0. Fjerde Styrm. Lstr. 3.17.6. Paa mindre Lastdampere: Første Styrm. Lstr. 5.17.6. Anden Styrm. Lstr. 4.1.6. Tredie Styrm. Lstr. 3.14.0. Paa Sejlskibe: Første Styrmand Lstr. 5.10.0. Anden Styrmand Lst. 3.15.6. Tredie Styrmand Lstr. 3.7.9. Baadsmand Lstr. 3.14.6. Sejlmager Lstr. 2.15.3. Kvartermester Lstr. 3.2.6. Matros Lstr. 2.16.0. Letmatros Lstr. 1.12.0. Ungmænd og Drenge 14 s. Første Maskinmester i Langfart Lstr. 16.8.6. Samme i evropæisk Fart og Anden Maskinmester i Langfart Lstr. 10.15.8. Første Maskinmester i Nord- og Østersøfart og Anden Maskinmester i evropæisk Fart Lstr. 6.15.9. Tredie Maskinmester i Langfart Lstr. 6.7.0. Fjerde Maskinmester i Langfart Lstr. 4.18.3. Fyrbøder og Donkeymand Lstr. 3.7.2. Kullæmper Lstr. 2.14.5.

Sejlskibsrederier have i længere Tid ført Klager over de høje Afgifter, de maatte udrede til de i Portland O. ansatte Stevedorer. Der er nu for nylig i denne for sine talrige Desertioner af Søfolk berygtede Havn oprettet et Selskab, der vil konkurrere med Stevedorerne, og som benævnes „The Columbia & Williamette River Opposition Stevedoring Co.“ „Hansa“ anbefaler Rederierne at støtte dette Foretagende.

I en interessant Beretning fra den britiske Generalkonsul i Havre, der gengives i Sh. Gaz., omtales Salget af britiske Skibe til Udlandet, og det anføres, at der sælges stadig flere til Norge og Tyskland. Blandt de i 1898 solgte var et nyt Sejlskib paa 2,932 Tons, bygget og udstyret med alle nyere Forbedringer, et Skib, der med sin store Bæreævne og sine forholdsvis ringe Driftsudgifter skulde synes at maatte kunne betale sig. Det synes imidlertid, at skandinaviske og tyske Redere, til hvem saa mange britiske Sejlskibe sælges, formaa at drive dem mere økonomisk end de britiske Redere.

Beretningen konstaterer fremdeles det vel kendte Faktum, at til Trods for Præmieringen af den franske Skibsbygning og Skibsfart, er der meget lidt Liv i Skibsbygningen. Systemets Hensigt er væsentlig at fremme Bygningen af store Sejlskibe, men det er ikke altid let at finde det fornødne Antal Parthavere til disse.

Ifølge Indberetning til Udenrigsministeriet fra den kongelige Konsul paa Malta ere Reglerne for Fremmedes Ilandstigning og Ophold paa Malta blevne skærpede ved en Lov af 9. Februar d. A. Lovens Bestemmelser paalægge navnlig alle Skibsførere visse Forpligtelser med Hensyn til Anmeldelse til Myndighederne af de ombordværende Passagerer, og enhver Skibsfører skal være pligtig til at tage ombord igen eller selv bekoste Bortsendelse af de af ham ilandsatte Passagerer, der ikke i Tide melde sig til Politiet og opfylde andre i Loven nærmere fastsatte Betingelser.

Det tilføjes, at Loven ikke er rettet mod danske Handelsrejsende eller danske Undersaater, men Hensigten med den er at indskrænke saa meget som muligt Opholdet paa Øen af en bestemt Klasse Individer, der for største Delen komme fra Sicilien, og hvis Tilstedeværelse paa Øen altid indeholder en Fare for den offentlige Sikkerhed og Sædelighed.

I Begyndelsen af Januar drev Fuldriggeren Glenard i Land ved Dungeness, men kom med stor Vanskelighed af igen; den bragtes i Dok, hvor det viste sig, at den tilsyneladende ingen Skade havde taget. Nu nægtede imidlertid ni Mand af Besætningen at gaa ombord igen, da de ansaa Skibet for usødygtigt paa Grund af de Stød, det havde faaet i Stranden, hvoraf Virkningen nok vilde vise sig, naar det en Gang kom til at arbejde i Søen, og da Skibet skulde rundt Kap Horn, vilde de ikke risikere deres Liv i det. To Eksperter blev tilkaldt af Retten, som efter deres Skøn erklærede Skibet for sødygtigt, og dømte de ni Mand, der stadig nægtede at gaa med, til 6 Ugers Strafarbejde.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 1. Trækning finder Sted Onsdag den 19. April. Der vil, paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder, blive fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster. 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.

Ugens Havarier.

Jane, Dpsk. af Gøteborg, kom d. 3. ds. paa Rejsen fra England til Kolding med Kul paa Grund ved Fredericia. Efterat en Del af Ladningen var kastet overbord, kom Skibet flot og er ankommet til Kolding.

Karen, Skonnert af Marstal, er d. 8. ds. ankommet til Heiligenhafen fra England med Kul. Skibet har under Langeland brækket begge Stængerne.

Cingalese, Barkskib af Fanø, er d. 8. ds. ankommet til Cuxhaven fra Machalilla. Skibet har mistet Forremærs- og Bramstænger.

Elizabeth, Skonnert af Strynø, er paa Rejsen til Christiania med Korn indkommet til Frederikshavn d. 6. ds. Skibet har udfor Sæby mistet begge sine Ankere med c. 15 Fv. Kæde.

Tatti, tysk Dpsk., er d. 8. ds. paa Rejsen fra Libau til Hamburg med Stykgods og Heste grundstødt i Taage ved Svaneke. Skibet, der er tæt, stod paa Klippegrund, og

er nu taget af Grunden af Bjærgningsdpsk. Øresund, efterat en Del af Lasten var losset i Lægtere. Skibet er afgaaet til Rønne.

Frederik Vilhelm, Brig af Leer, er d. 5. ds. strandet ved Østerby. Mandskabet reddedes af Redningsbaad. Skibet, der var paa Rejsen til Aalborg med en Ladning Koks, er Vrag.

Jægersborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 7. ds. paa Grund ved Østerby. Flot ved egen Hjælp. Skibet, der var paa Rejsen til England i Ballast, dokker i England.

Kirstine, Jagt af Marstal, er d. 9. ds. kommet paa Grund udfor Nysted. Skibet har Assistance.

Ruby, Fiskedpsk. af Hull, er d. 8. ds. strandet paa Horns Rev. Besætningen, 9 Mand, reddedes af Blaavands Redningsbaad.

Billow Crest, engl. Skonnert, er paa Rejsen fra Port Madoc til Esbjerg strandet paa Hebriderne. Skibet havde en Ladning Skifer inde.

Dampskibet Nordfarer, Kapt. Brünnich, fra Galveston til Hamburg, har under en Storm i Atlanterhavet bjærget Besætningen, 26 Mand, fra fransk Fiskeskonnert Eugénie af Granville. Den landsattes i Plymouth.

For Dampskibet Nautas Indslæbning til Christianssand med brækket Skrueakse af tysk Fiskedamper Resie er fastsat en Bjærgeløn af 9,000 Mark.

Ifølge Bur. Veritas Opgørelse er i Februar anmeldt følgende Totalforlis: 89 Sejlskibe, hvoraf 9 ere borteblevne, og 44 Dampskibe, hvoraf 3 ere borteblevne. Af Sejlskibene vare: 27 britiske, 19 amerikanske, 8 norske, 6 italienske, 5 spanske, 4 russiske, 3 danske, 3 franske, 3 portugisiske, 3 svenske, 2 chilensiske, 2 tyske, 1 græsk, 1 hollandsk, 1 japanesisk og 1 østerrigsk. Af Dampskibene vare: 29 britiske, 3 amerikanske, 2 franske, 2 japanesiske, 2 svenske, 2 tyske, 1 dansk, 1 hollandsk, 1 italiensk og 1 norsk. Aarsagerne til Forlisene vare: Sejlskibene: Stranding 36, Kondemnation 18, forladte synkefærdige 12, borteblevne 9, Kollision 6, Grundstødning 5 og Ild 3; Dampskibene: Stranding 17, Kondemnation 15, borteblevne 3, forladte synkefærdige 3, Ild 2, Kollision 3 og Grundstødning 1.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling.***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra New York 6. April, bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Reval 11. April, best. til Kbhvn. — Antwerpen, Holm, ankom til Smyrna 1. April, best. til Malta. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 8. April, bestemt til New York. — Arno, Strubberg, ankom til Gallipoli 5. April, bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Newcastle 8. April, bestemt til Marseille. — Dagmar, Brabrand jun., afgik fra Cadiz 10. April, bestemt til Bordeaux. — Douro, Ørum, ankom til Bordeaux 2. April, bestemt til Kbhvn. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 28. Marts, bestemt til Aarhus. — Georgios I, Blom, ankom til Riga 11. April, bestemt til Dünkirk. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 7. April, bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Algier 5. April, bestemt til Kbhvn. — Island, Skjødt, ankom til Stettin 11. April, bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, ankom til Kbhvn. 25. Marts, bestemt til Hangø. — Kiew, Erichsen, ankom til Danzig 11. April, bestemt til Frederikstad. — Kursk, Christensen, afgik fra Darthmouth 8. April, bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 5. April, bestemt til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 6. April, bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Hansen, afgik fra Dartmouth 10. April, bestemt til Christiania. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Kbhvn. 22. Marts, bestemt til New York. — Norge, Knudsen, ankom til New York 9. April, bestemt til Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, ankom til Reval 9. April, bestemt til Dünkirk. — Tejo, Gade, afgik fra Kbhvn. 11 April, best. til Newcastle. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 1. April, bestemt til Christianssand. — Tiber, Bech, afgik fra Messina 9. April, bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Rotterdam 9. April, bestemt til Antwerpen. — Viking, Jørgensen, afgik fra Cardiff 8. April, bestemt til Madeira. — Xenia, Thidemann, ankom til Boston 2. April, bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Olsen, ankom til Kbhvn. 7. April, bestemt til Stettin. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 10. April, best. til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Petersen, ank. til Kbhvn. 8. April, best. til London. — Christian IX, Mollerup, ankom til Pillau 8. April, bestemt til London. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Trondhjem 10. April. best. til Kbhvn. — Constantin, Nidersøe, ankom til London 6. April, bestemt til Libau. — Frederik, Harboe, afgik fra Pillau 9. April, bestemt til Hull. — Jolantha, Ingvartsen, afgik fra Antwerpen 9. April, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til London 9. April, bestemt til Aarhus. — Laura, Christiansen, ank. til Kbhvn. 4. April. bestemt til Island. — Louise. Müller, ankom til Kbhvn. 9. April, bestemt til Pillau. — Morsø. Møller, afg. fra Themsen 9. April, bestemt til Libau. — Moskov, Petersen, ankom til Kbhvn. 6. April, bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 11. April, bestemt til Libau. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 9. April, best. til Hamburg. — Perm, Christensen, ank. til Libau 9. April, best. til Kbhvn. — Pregel, Ørsted, ankom til Riga 9. April, bestemt til Antwerpen. — Thyra, Ryder, ankom paa Ønundafjord (Island) 23. Marts. — Valdemar, Koefod, afgik fra Kbhvn. 9. April, bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Kbhvn. 5. April, best. til Manchester. — Ella, Lunge, ankom til Danzig 10. April, bestemt til Kbhvn. — Maja, Blom, ankom til Kbhvn. 7. April, bestemt til Hamburg. — Esbjerg, Bentzen, pass. Holtenau 10. April, bestemt til London.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 12. April, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 13. April, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 13. April, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 12. April, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, Wiberg, afgik fra Newcastle 12. April, bestemt til Aarhus. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 12. April, bestemt til Odense. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 12. April, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 12. April, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 7. April, bestemt til Riga. — Frode, Wrisberg, afgik fra Blyth 6. April, bestemt til Libau. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra New York 30. Marts, ankom til Fernandina 3. April. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Stratoni 19. Marts, bestemt til Baltimore. — Knud, Mancke, reparerer her. — Svend, Petersen, afgik fra Korsør 6. April, ankom til Burntisland 10. April — Erik, Tofte, afgik fra Kbhvn. 7. April, ankom til Blyth 10. April. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 11. April, bestemt til Ghent. — Ragnar, Risøe, afgik fra Stettin 6. April, ankom til Sunderland 10. April. — Danmark, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 4. April, ankom til Blyth 8. April. — Volmer, Riber, reparerer her. — Dan, Hansen, afgik fra Rotterdam 6. April, ankom til Blyth 8. April. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Rouen 11. April, bestemt til Blyth. — Harald, Holst, afgik fra Trapani 8. Marts, ankom til Boston 1. April. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Konstantinopel 25. Marts, ankom til Kustendje & Sulina 4. April.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Berg, Thorsøe, afgik fra Riga 6. April, bestemt til Dunkik. — A. Schukoff, Stoltenberg, afgik fra Ergasteria 8. April, bestemt til Middlesbro. — Johan Siem, Knudsen, passeret Ouessant 11. April. — P. Andrejeff, Johnsen, afgik fra Neapel 6. April, ankom til Carloforte 10. April. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Girgenti 6. April. — Russ, Jensen, ankom til New York 6. April.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Lübeck 7. April. — Kamma, Risøe, ankom til Howden Dock 11. April. — Helga, Lagesen, afgik fra Pomaron 8. April. — Martha, Jørgensen, ankom til Barcelona 7. April. — Elna, Møller, afgik fra Rotterdam 9. April. — Therese, Knudsen, ankom til Huelva 9. April.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ankom til Swinemünde 9. April. — Ekliptika, Klaaborg, afgik fra New York 25. Marts, bestemt til Kbhvn. — Venus, Lund, afgik fra Bordeaux 22. Marts, bestemt til Montevideo. — Sirius, Bay-Schmidt, ankom til Montevideo 22. Marts. — Urania, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 10. April. — Saturn, Koch, afgik fra Rufisque 4. April, bestemt til Dakar. — Pallas, Degn, ankom til Riga 3. April. — Mars, Clausen, afgik fra Kbhvn. 10. April.

Nordsøen. Wineland, Petersen, ankom til Kbhvn. 8. April. — Nordland, Pii, afgik fra Riga 6. April, bestemt til Antwerpen. — Finland, Schmidt, afgik fra Galveston 12. Marts, betemt til Nyborg. — England, Andresen, ankom til Windau 10. April. — Holland, Jørgensen, ankom til Grangemouth 10. April. — Rusland, Møller, ankom til Antwerpen 3. April. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Kbhvn. 10. April. — Skotland, Branth, ank. til Kbhvn 9. April.

Vesterhavet. Nancy, Mathisen, afgik fra Lübeck 8. April, bestemt til Riga. — Nautik, Meinertz, afgik fra Esbjerg 8. April, bestemt til Grimsby. — Nora, Degn, afgik fra Barcelona 8. April, ankom til Valenzia 9. April. — Nerma, Jessen, afgik fra Newcastle 8. April, ankom til Esbjerg 10.

April. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Newport 7. April, bestemt til Messina.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Antwerpen 9. April, best. til Kbhvn. — Rita, Larsen. ankom til Libau 5. April.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Hamburg 5. April, ankom til Tynen 8. April. — Frisia, Skov, ankom til Kbhvn. 8. April. — Caledonia, Fisker. afgik fra Moss 8. April, ankom til Kbhvn. 10. April.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, ankom til Riga 10. April. — Fyen. Hansen, afgik fra Bristol 11. April, bestemt til Cardiff. — Hafnia, Lund, afgik fra Kbhvn. 11. April, bestemt til Sunderland. — Russia, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 4. April.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til New Orleans 28. Marts. — Brattingsborg, Andersen, afgik fra Newcastle 30. Marts, best. til Saint John. — Søborg, Fischer, afgik fra Gibraltar 4. April, bestemt til Sevilla — Skanderborg., v. Deurs, ankom til Rotterdam 10. April. — Jomsborg, Kühl, ankom til Cardiff 2. April. — Uranienborg, Dømel, ank. til Newcastle 3. April. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Blyth 11. April, bestemt til Lübeck. — Fredensborg, Petersen, ank. til Newcastle 10. April. — Amalienborg, Mathiesen, afg. fra West Hartlepool 11. April, bestemt til Kbhvn. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Oxeløsund 8 April. — Christiansborg, Petersen. ankom til Hartlepool 10. April.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, afgik fra Rio 10. April. — Skodsborg, Lund. afgik fra Las Palmas 8. April, best. til Manchester. — Klampenborg, Ewaldsen, ank. til Bilbao 7. April. — Jægersborg, Jensen. ankom til Hartlepool 9. April. — Guldborg, Jensen, afgik fra Sevilla 9. April, bestemt til Glasgow. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Cardiff 30 Marts.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ank. til Aarhus 7. April. — Agnete, Jensen, ankom til Kiel 29. Marts. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 9. April, bestemt til Boness. — Alice, Hansen, ank. til Kbhvn. 10. April. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Libau 7. April, bestemt til London. — Bornholm, Petersen, afg. fra Newcastle 8. April, bestemt til Oporto. — Ajax, Brorsen, afgik fra Libau 4. April, ankom til Antwerpen 10. April. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 10. April — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 6. April, ank. til Kiel 9. April. — Rønne, Hintze, ank. til Libau 9. April. — Kjøbenhavn, Thomsen. ank. til Nykjøbing F. 8. April.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Oxeløsund 5. April, bestemt til Amsterdam. — Thorvaldsen, Skjødt, afg. fra Burntisland 11. Marts, bestemt til Kiel. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Libau 6. April. bestemt til London. — Ansgar, Larsen, ankom til Libau 2. April. — J. N. Madvig, Pii, ankom til Dunkirk 9. April. — Hamlet, Sommer, ank. til Kbhvn. 11. April. — Helge, Matthiessen, ank. til Byth 11. April.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afg. fra Plymouth 9. April, best. til Port Said. — Malaya, Berentzen, afgik fra Bangkok 7. April, bestemt til Koh-Si-Chang. — Cathay, Schiønning, afgik fra Haiphong 7. April. ankom til Hongkong 11. April. — Maha Vajiravudh, Petersen, afg. fra Plymouth 30. Marts, bestemt til Port Said. — Befragtet Dpsk. Nordhavet, Olsen, afgik fra Port Said 4. April, bestemt til Singapore. — Befragtet Dpsk. Livadia, Jørgensen, afgik fra Riga 11. April, bestemt til Kbhvn.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afgik fra La Plata 6. April. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra La Plata 2. April. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kbhvn. 9. April.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til La Plata 28. Marts.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Kbhvn. 10. April, bestemt til Riga. — Clara, Petersen, afgik fra Kbhvn. 9. April, bestemt til Tyne.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afg. fra Grimsby 7. April, ankom til Malmø 11. April.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 6. April til Burntisland. — Energi, Hansen, ankom 6. April til Methil.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Wilhelmine, Oldefar, ankom til Delagoa Bay 3. April fra Port Elisabeth. — Erna, Thomsen, ankom til Appledore 4. April for at reparere Søskaden, som Skibet havde faaet i Kanalen paa Rejsen fra London til Santos. — Franz Schwalbe, Poulsen, ankom til Swinemünde 6. April fra Wilmington. — Cingalese, Harreby, ankom til Hamburg 7. April fra Guayaquil. — Serapis, Winther, ankom til Plymouth 9. April fra Taltal.

Fanø. Sønderho. Helene, Kristiansen, afgik 6. April fra Houtmanns Abrolhos til Antwerpen. — Eliza, Thomsen, ank. 7. April til Fredericia fra Burntisland.

Svendborg. Vega, Rasmussen, ankom til London 31. Marts. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Portheeven 31. Marts. — Svafva, Nielsen, ankom til Boulogne 1. April. — Mine, Møller, ankom til Kønigsberg 2. April. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Swinemünde 2. April. — Agnete, Møller, ankom til Danzig 2. April. — Fulvia. Nielsen, ankom til Boness 3. April. — Fædres Minde. Nielsen, ankom til Sarpsborg 3. April. — Hansine, Hansen, ankom til Treport 3. April. — Elise, Andreasen, ankom til Stettin 3. April. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Kragerø 4. April. — Ane, Jørgensen, ankom til Kings Lynn 4. April. — Venus, Jensen, ankom til Stettin 6. April. — Lea, Petersen, ankom til Fowey 6. April. — Psyche, Hansen, ankom til Weymouth 6. April. — Urania, Hansen, ankom til London 5. April. — Ceres, Jensen, ankom til Sarpsborg 6. April. — Neptunus, Jensen. ankom til Pillau 7. April. — Urda, Nielsen, ankom til Faxe 7. April. — Svend, Andersen, ankom til Christianssand 7. April. — Fortuna, Christiansen, pass. Prawle Point vest 8. April. — Laura, Jensen, ankom til Northshields 10. April. — Karen, Mikkelsen, ank. til Northchields 10. April.

Ærø. Webers Minde, Madsen, ankom 30. Marts til Boness. — Freja, Østermann, ankom 4. April til Terneuzen — Hosanna, Hay, ankom 4. April til Harburg. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 3. April til Charlestown. — Ceres. Bager, ankom 5. April til Oskarshamn. — Dorthea, Christensen, ankom 5. April til Barbados. — Ellida, Hansen, ankom 5. April til Stolpemünde. — Uffo, Grube, ankom 5. April til Colberg. — Anna, Jensen, ankom 8. April til Inverkeiting. — Caroline, Knudsen, ankom 7. April til Leith. — Norden, Rasmussen, ankom 10. April til Pillau fra St. Davids. — Skirner, Jepsen, ankom 9. April til Croisic (Frankrig). — Hansigne, Clausen, ankom 10. April til Kbhvn. fra Ponce (Portorico.) — Haabet, Christensen, ankom 10. April til Rey. — Wemyss Castle, Albertsen, ankom 10. April til Dysart. — Thyra, Rasmussen, ankom 10. April til South Alloa.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Kattegat. Bolsax. En Skonnert ligger sunken paa *Bolsax*, $^1/_2$ Kml. V. for Spidstønden med to Koste. Mastetoppene ere over Vandet.

Sundet. Kjøbenhavn. Frihavnen. Naar Dampfærge ventes, tændes SV. for hvert af Dampfærgelejerne i *Frihavnen* to røde Lanterner, der holdte overet lede ind i Lejerne.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sundet. Höganäs. Ved *Höganäs* Havn foretages Uddybning. Uddybningsmaskinens Ankre ere afmærkede med Bøjer; den skal passeres paa den Side, hvor den viser rødt Flag. Om Natten ligger Uddybningsmaskinen ved Kajen, hvis ikke viser den en hvid Lanterne for i 25 Fods Højde og en hvid Lanterne agter i 13 Fods Højde.

Trelleborg. Fra 1ste April 1899 ophører Taagesignalet, som gives fra Dampfartøjet uden for *Trelleborg*. Naar Postskibet ventes, gives som Taagesignal hver 3 Minutter et Kanonskud.

Tyskland. Danziger Bugt. I *Danziger Bugt* ere Sommersømærkerne *„Hela S.“*, *„Alt Hela W.“* og *„Heisternest W.“* samt Anduvningstønden og de to Farvandstønder i *Deepke* udlagte.

Lübecker Bugt. Travemünde. Ved *Travemünde* og i *Lübecker Bugt* er Sommerafmærkningen foretagen.

Neustadt. Ved *Neustadt* er Sommerafmærkningen foretagen.

Wismar. I Farvandet til *Wismar* er Sommerafmærkningen foretagen.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Holland. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. *Zuiden* kan nu passeres med et Dybgaaende af 22 Fod, *Hoorn* med $21^1/_3$ Fod og Farvandet S. for *Maassluis* med $21^2/_3$ Fod.

Zeegat van Brouwerhaven. Dwars in den Weg S. I Farvandet S. for *Dwars in den Weg* til *Grevelingen*, tæt ved

Bommende, er der nu 5 Fod Vand, daglig Lavvande, mellem Spidstønde Nr. 1 og Stumptønde Nr. 1.

Zeegat van Vlissingen. Oostgat. Vandstandsmaaleren i *Galgeput,* ved *Dishoek,* er borttagen og opsættes foreløbig ikke igen.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Bristol Channel. Barry S. Vraget af Damperen *„Aberdare"* ligger sunket S. for *Barry.* En grøn Vragtønde er i 6 Fv. Vand udlagt tæt S. for Vraget, 1,4 Kml. S. 13° Ø. fra *Barry* V.-Pier. Et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, ligger NV. for Vraget. 51° 22′ N. Br. 3° 15′ V. Lgd.

Irland. Kenmare River. Sneem Harbour. Seal Rocks. Ved *Seal Rocks* er Vageren inddragen og udlægges ikke igen.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Vieille. Den 10de April 1899 forandres *Vieille* Fyr, saa at det viser rødt Lys fra S. 62° Ø. til S. 38° Ø. og hvidt Lys fra S. 38° Ø. til S. 35° V. De andre Lysvinkler forandres ikke. 16 Fods Klippen 1,5 Kml. S. 42° Ø. fra Fyret ligger altsaa i den røde Lysvinkel.

Spanien N.-Kyst. San Sebastian. Monte Urgull. Paa *Monte Urgull* er oprettet en Signal-Station, der udveksler Signaler efter det internationale Signal-System. Stationen er i telegrafisk Forbindelse med Byen.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Valencia. En Tønde er udlagt uden for *Valencia* Havn i Forlængelsen af Midtlinien gennem Ø.-Molen, som er under Arbejde, og c. 2 Kbl. fra Knækket i Molen.

Korsika. Golfe de Porte-Vecchio. Et Vrag ligger sunket c. 1 Kml. N. 27° V. for Signal-Stationen paa *Chiappa.* En Mast er over Vandet. 41° 36′ 36″ N. Br. 9° 21′ 17″ Ø. Lgd.

Alistro og Pointe Mortello. Signal-Stationerne *Alistro* og *Pointe Mortello* ere aabne aarlig fra 1ste Maj til 1ste November.

Sardinien NØ.-Kyst. Capo Ferro. Fyret *Capo Ferro* er igen i Orden og viser hvidt Fyr med Formærkelser og Blink.

Sicilien. Favignana. Punta Sottile. Fyret paa *Punta Sottile* viser paa Grund af Eftersyn midlertidig fast Fyr.

Algier. Bougie. Ved *Bougie* forlænges Molen *Abd-el-Kader* c. 300 Alen. Ved Yderenden af Forlængelsen ligger et Fartøj, der viser en sort Ballon og om Natten en rød Lanterne. Det røde Fyr paa samme Mole er uforandret. Man skal gaa uden om Fartøjet.

Cap Matifou N. En 9 Fods Klippegrund er funden i 11 Fv. Vand c. 1,000 Alen fra Land, fra *Cap Matifou* i N 44° V. og fra Seminariet i *Kouba* i N. 5½° Ø. Mellem Grunden og Land ligge flere Klipper med 9 à 13 Fod Vand.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Mexiko. Tampico Harbor. Ved Indløbet til *Tampico Harbor* ere Enderne af begge Moler ødelagte. Enden af N.-Molen er styrtet sammen paa en Udstrækning af 200 Alen og Ruinerne spredte under Vandet. Enden af S.-Molen er ogsaa spredt, og Grunden ud for dens Yderende tiltager N. efter.

Mona Island. Mona Passage. Paa *Mona Island* findes hverken Fyr eller Fyrtaarn.

En Klippegrund, hvorpaa Damperen *„Berlin"* med 23 Fods Dybgaaende stødte i September 1898, ligger c. 15 Kml. fra V.-Enden af *Desecheo Island.* 18° 8′ N. Br. 67° 29′ V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Ved *Rio Grande do Sul* kunde Barren i Februar 1899 i 28 Dage passeres med et Dybgaaende af 12 Fod.

Karantænebestemmelser.

Grækenland. — Skibe fra *Ægypten* underkastes streng Sundhedsvisitation.

NORDISK SKIBSREDERFORENING.

Den ordinære Generalforsamling iaar afholdes i Kjøbenhavn Tirsdag den 16 Maj.

Nærmere om Tid og Sted etc. vil blive meddelt hvert enkelt Medlem.

Kjøbenhavns Børskurs d. 12. April 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			101	101¼
Danmark			80½	80¾
Norden	111	110¾	110¾	111
Kjøbenhavn	92¾		92½	92¾
Carl	53¼		53	53½
Dannebrog	93¾		93¼	93½
Skjold	70⅜		70¾	71
Helsingørs Dampsk.			64	65
Østersøen			89	91
Nordsøen			72½	83
Torm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			92	—
Urania	88	½	88	88½
Union			—	—
Hejmdal	97½		97	97½
Dampsk. af 1896			92½	94
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			101½	106
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			93	95
3½% uopsig. Stats			98	98¾
3½% Husejer Kreditk.			85¾	87½
3½% Kbhvns Kreditf.			86½	87¼
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			89¼	89¾
4% — — 6 —			89¼	91
3½% Landkreditk. 3 —			88½	98½
Aktier.				
Nationalbank	141	140¼	140¼	140⅝
Privatbank	122		121¾	122¼
Landmandsbank			121¼	122¼
Handelsbank	117¼		117	117½
Burm. & Wain			88½	89½
Helsingørs Jernsk.			91¾	93
Sukkerfabr.			94½	94¾
Bryggeri Aktier	87¼	86¾	86¾	87

Vekselkurser d. 11. April 1899.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.20	89.00
London	18.24	18.21
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 11. April 1899.

Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	100.70
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.80
5% Rumænske Stats	101.60
4% — — 1890	92.30

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

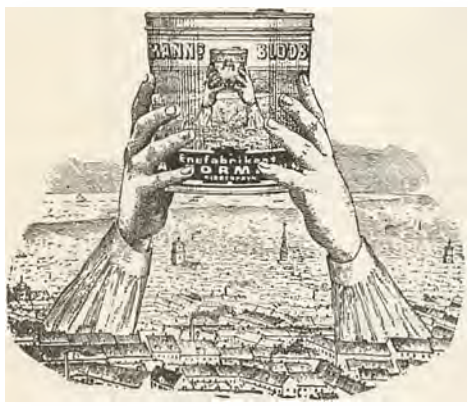
„Det Foren. Dampskibs." 80,000, „Danmark" 22,000, Norden" 76,000, „Kjøbenhavn" 44,000, „Carl" 38,000, „Dannebrog" 58,000, „Skjold" 58,000, „Urania" 68,000, „Union" 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 12,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig, kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Paa **Søkort-Arkivet** er udkommet:

Kort Nr. 181. **Sundet, nordlige Blad.** Maalestok: 1: 60,000. Pris: Kr. 3,60.

Kort Nr. 182. **Sundet, sydlige Blad.** Maalestok: 1: 60,000. Pris: Kr. 3,60.

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. I" og **„Nore"** i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

H. RASMUSSEN.

70, Viborggade 70.

Skibs- & Klejnsmedearbejde

udføres.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

Telefon 2018. * Telefon 2018.

J. P. NIELSEN,

Skibs- & Ankersmedie.

Strandboulevard 45.

Kjøbenhavn Ø.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk

Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.

Ærb. **J. K. Jensen.**

Patentfarve for Skibsbrug

P. Møller, Immervad 1, Aarhus.

Har De Tandpine,

brug altid **Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre,** som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.

9 Kronprinsensgades 9

Ny Materialhandel.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

Overensstemmende med Lotteriets Plan for den nu paabegyndende 25de Serie, vil der paa de, gennem alle 6 Trækninger i Spil værende **100,000 Lodder** blive fordelt et Antal af ialt:

52,000 Gevinster

saaledes, at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en stedse stigende Skala erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom, saavelsom om den øvrige Gevinstfordeling, det nærmere erfares af den med Bladene omdelte Lotteriplan, hvoraf her aftrykkes:

Gevinstfordelingen til 1ste Trækning.

1. Præmiegevinstrække.					Hovedgevinstrække.					2. Præmiegevinstrække.				
1	Gevinst	paa	450	Kr.	1	Gevinst	paa	900	Kr.	1	Gevinst	paa	450	Kr.
1	—	»	300	-	1	—	»	600	-	1	—	»	300	-
2	—	à	150	-	2	—	à	300	-	2	—	à	150	-
25	—	»	100	-	25	—	»	200	-	25	—	»	100	-
50	—	»	50	-	50	—	»	100	-	50	—	»	50	-
62	—	»	25	-	62	—	»	50	-	62	—	»	25	-
100	—	»	10	-	100	—	»	20	-	100	—	»	10	-
959	—	»	8	-	959	—	»	10	-	959	—	»	8	-

Desuden **150 Ekstragevinster à 10 Kr.**

Ialt: 3,750 Gevinster.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 100 og 50 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen, der finder Sted den 19de April, **sælges,** saalænge Forraad haves, à 1 Kr. Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19,** hvorfra **Planen** paa Forlangende udleveres **gratis.**

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

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.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

L. KLAUSEN,

Skibsinventariehandel.

Telefon 5833.

Strandboulevarden 29.

Kjøbenhavn.

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.

EGEN FABRIK.

36, Lille Torvegade 36.

Kjøbenhavn C.

Filial: Amagerbrogade 22.

Telefon 1639.

Amager 51.

L. Chr. Hagen,

Auktionsholder.

Kontor for juridiske Forretninger.

Træffes fra Kl. 10—1 og 4—7.

Hyskenstræde 5, 2. Sal.

Læge H. C. Lund,

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9. Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

LANDMANDSBANKEN

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

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

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.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

* **Telefon 5598.** *

J. CHR. PETERSENS

Papirhandel,

St. Kirkestræde 1.

Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50

Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreforhandlere Rabat.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

Havnefyr & Lanterner.

Metalspejlapparater.

Skibslanterner med Certifikat Gl. Lanterner prøves og forandres.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn

Glarmester

Wald. Stallknecht

udfører

alt Skibs- og Bygningsarbejde.

Indfatning af Billeder.

Lager af Koøjeglas.

10, St. Strandstræde 10.

Telf. 3862. * Telf. 3862.

„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. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 16. Kjøbenhavn, Torsdag den 20. April 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Dampskibet „Stellas" Undergang. — Forslag til en forbedret Lanterneføring. — Fra oversøiske Pladser — En farlig Ladning. — Thyborøn Kanalen. — Dampskibet „Nordfarers" Bjærgning af et fransk Skibsmandskab. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger og Aarsberetninger. — Literatur. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

V. Nielsen,
Sejlmager.
31, Nyhavn 31,
anbefaler sig med
Sejl, Presenninger, Flag.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

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.

Flag — Signalflag
i alle Størrelser og alle Nationer syes hurtig og efter Bestilling.
International Flagfabrik.
13, Bredgade 13.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe. Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over **hele Danmark.**

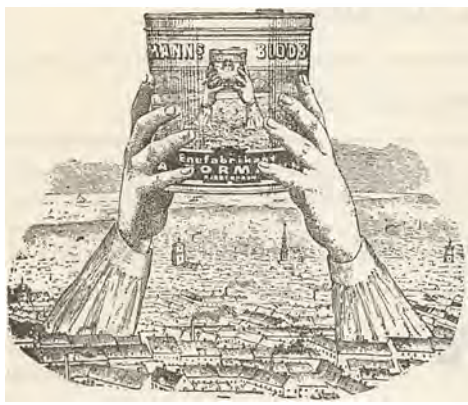
Telefon 297. Telegramadresse: Seifert, Regnegade. **Telefon 297.**
C. L. Seifert,
St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet
elegante Uniformshuer.

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.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig, kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Dampskibet „Stellas" Undergang.

Om det engelske Dampskib Stellas sørgelige Forlis i Kanalen skriver „Sh. Gaz.":

Den frygtelige Ulykke, der traf Passagerdamperen Stella paa Rejsen til Kanal Øerne, og det betydelige Tab af Menneskeliv, den medførte, har gjort et dybt Indtryk i England. Klokken 4 om Eftermiddagen kastes et Skib, der er fyldt med Passagerer, som glæde sig til at tilbringe en fornøjelig Paaskedag, pludselig paa et Skær, og Mænd, Kvinder og Børn kæmpe i næste Øjeblik en fortvivlet Kamp for Livet. Grundet paa Kaptajnens resolute Optræden, Mandskabets Mod og de mandlige Passagerers noble Uegennyttighed, bleve mange Liv heldigvis frelste, men et stort Antal, heri indbefattet Kaptajnen med sine Officerer og største Delen af Mandskabet, er gaaet ned med det sunkne Skib. Der kan siges, at der paa en Rejse fra Southhampton til Guernsey med stille Vejr i et vel udhalet og vel bemandet Skib, som Stella var, ikke var mange Chancer for Ulykker. Kursen fra Needles for at Skibet kan gaa klar af Casquets Klippen og de omkring liggende Farer, synes at være en ligefrem Ting, særlig for en med Farvandet saa vel kendt Mand som Kaptajn Reeks; men det er utvivlsomt, at en eller anden Fejl maa være begaaet, enten ved den Kurs, der først sattes, ved Styringen af Skibet, da det nærmede sig Alderney, eller ved ikke at tage tilstrækkeligt Hensyn til Strømningerne, der med rivende Fart løbe gennem Kanalerne mellem Øerne. Det var ganske vist taaget Vejr, men Taagen i sig selv kunde ikke sætte Skibet ud af Kurs, og under saa kort en Sejlads som fra Needles til Casquets er det vanskeligt at forstaa, hvorfor Kursen ikke har kunnet holdes og hvorledes Skibet var naaet til et Sted, der laa flere Mil øst for den sædvanlige Rute.

Uden at dømme i Sagen nu, da Oplysningerne om den ere vage og utilstrækkelige, maa det dog befrygtes, at denne beklagelige Hændelse vil vise sig at skyldes overdreven Selvtillid hos de Kommanderende paa Skibet. De, som ofte sejle paa samme Rute, ere tilbøjelige til at undlade Forsigtighedsregler, der vilde blive tagne, om Navigeringen fandt Sted i ukendte Farvande. Et slaaende Bevis herpaa er Tilfældet med Channel Queen for omtrent 12 Maaneder siden. Den erfarne Kaptajn havde gjort Rejsen mellem Plymouth og Guernsey over tusinde Gange, og dog løb han under Taage paa den sidste Rejse paa et Skær omtrent fire Mil ude fra den sædvanlige Kurs.

Ligeledes Mohegan, der løb paa „Manackles Rocks", da den burde have havt en Kurs, der kunde klare Lizard Point mindst otte Mil sønden for disse Skær. Pege ikke disse Eksempler paa uforklarlige Hændelser hen paa overdreven Selvtillid og Afhængighed af nogle „rough and ready" Navigations-Metoder, der aldrig burde følges af en forsigtig Sømand. Stellas Kaptajn er gaaet under med sit Skib, og man bør ikke nu i Detailler diskutere hans Handlemaade; men vi benytte Lejligheden til at fremhæve Muligheden for, at overdreven Selvtillid har bidraget til denne som til andre Ulykker, og fremholde for Førere, Styrmænd og Lodser de forfærdelige Virkninger, der kan blive en Følge af enhver Slappelse i de Forsigtighedsanstalter, der ere nødvendige for at føre et Skib gennem de med Skær og andet belemrede Vande i Nærheden af alle Kyster. I dette Tilfælde har Kaptajnen maaske tænkt, at Taagen havde ringe Udstrækning, og han mindskede ikke Fart, maaske fordi han ansaa det for en sikrere Fremgangsmaade at løbe hurtig igennem, end at sagtne Fart og derved blive mere udsat for Virkningerne af Strømmen. Det er ogsaa paastaaet, at han ikke vidste, hvor han var, men denne Paastand kan vist næppe tages alvorligt. Den Tanke, at en praktisk Sømand ikke skulde vide, hvor han var, paa en Rejse paa kun et Par Timer fra Havn til Havn, har ikke nogen Sandsynlighed for sig. Spørgsmaalet om hans Vedbliven med fuld Fart efter at have mødt taaget Vejr, vil utvivlsomt blive omhyggelig undersøgt. Virkningen af en saadan Ulykke er meget forhøjet, hvor, som med „Stella", Skibet løber med fuld Fart mod Faren. Denne Betragtning vedrører slet ikke Spørgsmaalet om Iagttagelsen af Søvejsreglerne, og det maa erindres, at ingen Dommer vilde frikende et Skib for nogen tilfældig Hændelse, naar dette gik med fuld Fart i Taage.

Roque Noire, hvorpaa „Stella" sandsynligvis stødte, er en af to eller tre Klipper omtrent en Trediedel Mil Vest for Casquets Rocks, og Skibet har saaledes været fem eller seks Mil udenfor Kursen. Der er et Fyrtaarn paa Casquets, visende et meget stærkt Lys, men da det var Dag, da Forliset skete, bliver der ikke Spørgsmaal om Fyrtaarnets Tilstrækkelighed. Taagesignalet menes at have afgivet Signal, men uheldigvis hørte man det ikke, før det var for sent.

Forslag til en forbedret Lanterneføring.

Vi have modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende" Nr. 2 dette Aar læser jeg, at en fransk Kaptajn har udgivet en Brochure, hvori han udtaler, at Lanterneføringen, grundet paa Dampskibsfartens store Opsving og Skibenes forøgede Hastighed, ikke er tidssvarende, og anbefaler en klar Blinklanterne paa Stormasten i Stedet for de farvede Lys, som ikke ses tilstrækkelig langt, hvorfor Skibe ofte komme hinanden saa nær, inden disse opdages, at der ikke hverken er Plads eller Tid til at komme klar af hinanden. Søfartstidende omtaler ikke, om Brochuren foreslaar Forandring i Lanterneføringen for andre Skibe end Dampskibe, hvilket den formodentlig maa gøre. Jeg er enig med den franske Kaptajn i, at den nuværende Lanterneføring ikke er tidssvarende, og at en Toplanterne, straks naar den faas i Sigte, næppe giver anden Anvisning, end at der er et Skib i Nærheden, og jeg mener, at der bør arbejdes hen til, at naar en Lanterne kommer i Sigte, man da straks er paa det rene med, hvad Slags Skib man har for sig, hvilket man ikke er med den nuværende Lanterneføring, hvorfor en meget kostbar Tid gaar til Spilde.

I en lang Række af Aar har jeg været Fører at Dampskib i en Rute, hvor der er mange Fiskere, dels med Trawl og dels med Drivnet, og dertil mange Dampskibe, hvis Kurser alle skar over min Rutes Kurs, og jeg har følt, at der, selv med en klar Nat, skal passes nøje paa for ikke at overse eller tage Fejl af hvad Skib man har for sig. Ofte har jeg løbet flere Timer med ca. 11 Knobs Fart, omgivet af Fiskere med hvide Lys, saa langt Øjet kunde naa til begge Sider, som ofte ligge saa tæt paa hinanden, at man staar spændt for ikke at løbe paa nogen af dem. Da har det hændt, at en Damper er kommet, skærende min Kurs; han fører ogsaa hvidt Lys ligesom Fiskerne, og hans Sidelys har jeg først opdaget paa et meget sent Stadium for at komme af Vejen

for ham. Eller kom en mørk Nat Skagen ind; der ligger ofte mange Damptrawlere, og der er medgaaende og modgaaende Dampere; alle vise de hvidt Lys, Damptrawleren hvidt Lys hele Horisonten rundt paa Fokkemasten og som Regel hvidt Lys lavt paa Agterskibet, ogsaa Horisonten rundt, altsaa kun hvidt Lys, indtil det røde eller grønne Lys fra hans anden Toplanterne kommer frem; medgaaende Skibe vise hvidt Agterlys og modgaaende Dampere hvid Toplanterne, indtil Sidelyset kommer frem; altsaa ser man først udelukkende en Del hvide Lys, og man har ofte lidt Besvær ved at orientere sig, især naar Dampskibet, man fører, er et hurtigt Skib og som saadant skal passere saavel medgaaende som modgaaende Dampskibe; da har det ofte staaet klart for mig, at der ikke er det rigtige Forhold imellem Lysene paa de forskellige Skibe.

En Sejler, som løber Fart ofte ligesaa stor, maaske større end det Dampskib, som skal gaa af Vejen for den, fører kun farvet Lys; kunde derfor en Fisker, som kun gør ringe, eller ingen Fart, og som derfor er lettere at vige for end Sejleren, da ikke ogsaa være tilstrækkelig belyst med et farvet Lys, naar derved kunde opnaas, at det hvide Lys, det kraftigste, blev forbeholdt Dampskibet, altsaa saaledes, at naar et blankt Lys blev set, vidste man straks, at det var et Dampskib. Kunde det saa tillige blive lovbefalet, hvad der nu er tilladt, at føre 2 Toplanterner, tror jeg, man arbejdede mere sikkert end nu. Saa kommer Spørgsmaalet: kan de 2 Farver, rødt og grønt, give tilstrækkelig mange Kombinationer til at tilkendegive de forskellige Skibe, uden at det bliver nødvendigt at bruge for mange Lanterner til hvert Skib. Jeg tror det. Sejltrawleren fører nu et hvidt Lys paa Salingshornet; giv ham 2 grønne, en paa hver Salingshorn. Derimod kan indvendes, at det ene Lys kan være dækket af Sejlet; der ses saa kun et grønt Lys, og man drejer af for det, som var det en Sejler med grønt, maaske til den forkerte Side; men det samme kan man forudsætte som Skibet ligger nu med et hvidt Lys, som dertil ogsaa kan dækkes af Sejlet, og Skibet ligger da hen i Mørke; med 2 grønne vil man altid kunne se det ene og periodisk dem begge.

Damptrawleren fører nu Toplanterne med rødt, hvidt og grønt Glas, Toplanterne med hvidt Lys Horisonten rundt, og som Regel hvidt Lys lavt paa Agterskibet Horisonten rundt. Lad ham faa rødt over grønt paa Fokkemasten Horisonten rundt og, for at det kan ses, hvad Vej han ligger, de samme Lys lavt over Agterskibet.

Fiskeren med Drivnet bruger nu 2 hvide Horisonten rundt, det agterste højst. Giv ham 2 grønne i samme Stilling. Agterlanternen er nu en blank Lanterne; lad det blive grønt over rødt. — Giv Ankerskibet 2 røde over hinanden, eventuelt 4 efter Skibets Længde; herimod kan indvendes, at der let kan tages Fejl af 1 og 2 røde Lys, og Sejlskibet derved blive forvekslet med Ankerskibet. 1 Lanterne tager man imidlertid ikke for 2, saa Sejlskibet tages ikke for Ankerskib, og tager man 2 for at være 1, drejes af som for Sejleren, hvilket ikke kan afstedkomme Ulykke, da Ankerskibet ligger stille. 2 røde Lys fra Ankerskibet i Stedet for, som nu, et hvidt, vil, efter min Mening, være bedre; tag til Eksempel Helsingørs Red, tæt besat med Ankerskibe; det er, naar man kommer Syd fra, meget svært at dømme om Lysene, man ser, ere i Land eller paa Skibe, og man opdager ofte først et Skib, naar det passeres tæt forbi, da dets Lys er optaget af det i Baggrunden svært belyste Land, og jeg tror, at en Fejltagelse imellem en Sejler med et rødt Lys og Ankerskibet med 2, vil ske meget sjeldnere, end der nu tages Fejl af Lys i Land og paa Skibe.

Skib uden Kommando maatte saa igen gaa over til 3 røde og Telegrafskibe til rødt, grønt og rødt. Kunde der saa findes bedre Lys for Sejlskibe, uden at komme i Konflikt med, hvad jeg har nævnt om hvidt Lys for Dampskibe, tror jeg, det blev godt.

Jeg henstiller til Kolleger at tænke over Hovedprincipet i min Tanke med Forandringerne — det hvide Lys forbeholdt Dampskibet — og dersom de hylde dette Princip, da at fremkomme med Forslag om mulig bedre Sammensætninger af Lys for andre Skibe.

Th. Thomsen.

Fra oversøiske Pladser. — En farlig Ladning.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os den 11. April:

I Efteraaret 1898 sejlede Barkskibet Paul af Nordby, Kaptajn A. P. Svane, fra Hamburg, bestemt til Madagaskar.

Rejsen varede i 107 Dage. I Nordsøen var Vejrforholdene uheldige, saa Skibet først naaede Kanalen efter 14 Dages Sejlads. Da det slap S. Ø. Pasaten, havde det Stille i 10 Dage, og ud for Farafangane laa det og drev med Strømmen i 14 Dage, hvilket altsammen forlængede Rejsen en Del.

Søndagen d. 22. Januar fik Skibet en svær Sø over midtskibs; den rippede Baadene, knuste Prammen og to Storluger; men Presenningerne holdt, saa der kom intet Vand i Lasten.

Om hvorledes det gik Skibet paa Madagaskarkysten, har Kaptajnen sendt sin Reder, Skibsbygmester S. Abrahamsen her i Byen, en interessant Beretning, hvoraf vi skulle anføre følgende:

I Farafangane blev der kun losset 2,000 Sække Gods, hvilket var heldigt, da det slingrede svært paa dette Sted. En halv Snes Sække gik overbord. De to første Dage var det Storm; Skibet laa for et Anker med 90 Fv. Kæde. Jeg (Kapt.) var to Gange i Land med Lægteren; den ene Gang kæntrede vi paa Barren. Der var 22 Mand med hver Lægter; de svømmede i Land med en lang Line og halede derefter Lægteren, der var fuld af Vand, gennem Brændingen. Jeg var surret fast til en Ringbolt; det blev en vaad Landgang. I Land skulde jeg; thi den franske Resident vilde have Passagerer med til Tamatave.

Tre Uger, førend Paul kom til Farafangane, var der paa dette Sted strandet en fransk Damper, Ville de Resonta af Havre. Besætningen, ialt 33 Mand, var kommen i Land i den nævnte By. Da det var i den usunde Tid, bleve de alle syge. Residenten forlangte af mig, at jeg skulde tage dem ombord alle sammen, da de ellers vilde dø. Jeg nægtede at modtage dem før den Dag, vi vare sejlfærdige; men Residenten svarede, at saa vilde han tvinge mig til at tage dem ombord straks. De strandede Folk havde længe med Længsel ventet efter Pauls Ankomst. Vi kom til Farafangane Mandag Aften, og Onsdag Aften vare alle Franskmændene, der havde en Masse Tøj, ombord. Alle vare de syge af Feber. Den franske Kaptajn, Styrmændene og Maskinmestrene, ialt 6 Mand, bleve anbragte i Kahytten, medens Mandskabet, ialt 27 Personer, kom ned i Forlasten, hvor vi lavede Banje til dem.

Søndag Middag Kl. 1 vare de 2,000 Sække udlossede; Kl. 2 hev vi Ankeret ind og gik til Søs. Jeg var bange for, at ikke ret mange af vore Passagerer vilde naa levende til Tamatave.

En Time efter at vi havde Ankeret oppe, døde den første af dem, en ung Matros paa 25 Aar; han blev straks begravet i Søen. Mandag Eftermiddag Kl. 4 døde Nr. 2, ligeledes en Matros.

Heldigvis havde vi stiv Kuling og god Vind. Fra Farafangane til Tamatave er der 300 Kvartmil. Tirsdag

Formiddag Kl. 11 ankrede jeg i Tamatave efter 45 Timers Sejlads.

Det var en Lykke for os, at Rejsen gik saa hurtig; thi ellers var næppe en eneste af Passagererne kommen levende i Land. En halv Time, efter at Ankeret var faldet, døde Nr. 3, som straks blev begravet i Land. Det var tre Døde i 45 Timer. Resten, 30 Mand, kom straks paa Hospitalet i Tamatave, hvor de nu ere i god Bedring.

Jeg taler af og til med de franske Søfolk. De vide ikke alt det gode, de ville gøre mig, og sige, at jeg har reddet deres Liv.

Thyborøn-Kanalen.

Vi have modtaget følgende:

Vandstanden i Thyborøn Kanal er for Tiden 11 Fod paa Fjordgrunden og 13 Fod paa Havrevlen, hvilken Vanddybde har været temmelig stabil i længere Tid, og paa enkelte Undtagelser nær har Farvandet holdt sig sejlbart hele Vinteren under de fremherskende vestlige Storme.

Farten paa Kanalen har siden først i Marts Maaned været ret livlig, saavel med større Lastdragere som med Fiskekuttere.

Indsejlingen ved Thyborøn betragtes nu som den almindelige Vej for alle de Skibe, der komme Vest fra, bestemt til de vestlige Limfjordsbyer; som Eksempel kan anføres, at der i de sidste 2 Aar er bygget 4 Jærnskonnerter i Holland, der laste fra 260 til 350 Tons, og for Tiden er der 2 nye under Bygning, der skal laste 300 Tons, alle med et Dybgaaende af 9 Fod og bestemte til Fart paa Limfjorden gennem Thyborøn Kanal.

For Kutterfiskerne langs Vestkysten har Kanalen meget stor Betydning, hvilken yderligere vil forøges, naar Thyborøn-Banen bliver færdig, saa Fangsten kan forsendes straks ved Ankomsten.

Skønt forskellige Røster for nogle Aar tilbage søgte at gøre Indsejlingen ved Thyborøn til nogle farlige Sandbanker, hvor Død og Ødelæggelse lurede paa de Skibe, der med vestlig Kuling søgte Kanalen ind, er Regeringen dog gaaet med til store Forbedringer for at lette Besejlingen. Særlig skal fremhæves Bygningen af en fast Lodsstation, samt Anbringelse af Indsejlingsfyr, saa Farvandet nu kan besejles saavel Nat som Dag, hvad særlig har stor Betydning for Nordsøfiskerne.

Endvidere er Stationeringen af Dampbaaden Vestkysten et af de største Goder, der er opnaaet, ikke alene for Fiskerne, men ogsaa for den værdifulde Assistance, der ved alle Lejligheder beredvillig ydes Sejlskibene for en moderat Betaling.

Naar Telefonen kalder langs Kysten og melder, at der er Fiskere i Fare, da ser man straks efter Redningsdamperen under dens dygtige Fører, Kapt. Mortensens Ledelse gaa ud over Revlerne, for derefter langs Kysten at opsøge Baadene, og undertiden bjerges ikke alene Livet, men ogsaa Redskaber og Fangst.

Dampbaaden Vestkysten har fuldt ud godtgjort, at en kraftig Baad, bygget til Forholdene ved Kanalen, næsten til enhver Tid kan gaa ud over Havrevlen, særlig med den nuværende Vanddybde, selv om det blæser en paalands Storm.

n.

Dampskibet „Nordfarers" Bjærgning af et fransk Skibsmandskab.

Dampskibsselskabet Norden's Rederi har fra Kapt. Brünnich paa Selskabets Damper Nordfarer modtaget Beretning om det af det i Atlanterhavet bjærgede Mandskab fra den franske Fiskeskonnert Eugénie. Af Beretningen uddrages følgende:

Fredag Middag den 7. ds. fik vi et Skib i Sigte, der havde mistet Forrigning og Bugspryddet samt viste Nødflag; det viste sig senere at være fransk Fiskeskonnert „Eugénie" af Granville, Kaptajn J. Leprince, 26 Mands Besætning, under Vejs fra Granville til Newfoundlands Banker paa Fiskeri

Vi løb ned mod Vraget og fandt Dækket, der uafbrudt overskylledes af svære Styrtesøer, fuldt af Mennesker, som ved Tegn og Gebærder søgte at gøre os begribeligt, at de vilde bjærges hurtigst muligt. Dette var os ogsaa temmelig indlysende, men det var aldeles umuligt at sætte nogen Redningsbaad i Vandet, da det blæste en meget haard Storm fra Nordvest og der løb en voldsom Sø.

Vi forsøgte da ved Hjælp af Liner med Bøjer at faa Forbindelse med Trosser for at holde Skibet i Læ af os og derved dække det imod Søen, indtil Vejret stilnede saa meget af, at Redningsforsøg kunde foretages med lidt Haab om et heldigt Resultat. Det lykkedes ogsaa efter flere frugtesløse Forsøg, og efter at nogle Liner og Trosser var gaaede tabt, at faa en 5 Tommers Wiretrosse anbragt paa Vraget, men det varede dog kun kort Tid før ogsaa denne sprang og gik tabt.

Imidlertid var det blevet mørkt, og yderligere Forsøg maatte opgives for Natten. Vi drejede da bi og holdt stadig Vraget i Sigte.

Stormen, der var løjet lidt af om Natten, tiltog igen hen ad Morgenstunden, og det blev nu ogsaa Regntykning, saa at vi tabte Vraget af Sigte, men efter at have krydset rundt fra Kl. 4 til 7 lykkedes det at finde det i Søen, der stadig løb højt, men knap saa braadet som den foregaaende Dag, og vi besluttede da at gøre et Redningsforsøg med Baad. Jeg løb da saa klods til Luvart af Vraget, som Omstændighederne tillod, og satte Redningsbaad i Vandet, saa at den i Læ af „Nordfarer" kunde gaa ned til Vraget, lod derefter „Nordfarer" drive i Læ af Vraget, saa at Baaden atter i Læ af dette kunde drive ned til os. Forsøget lykkedes, og 6 Mand blev bjærgede første Tur.

Hos de ombordværende paa Vraget vaagnede nu Selvopholdelsesdriften, og de begyndte at sætte nogle af deres egne Fiskerbaade i Vandet. Tre Baade med 3 à 4 Mand i hver lykkedes det at komme ned paa Siden af os, og vi stak saa Liner paa dem og halede dem ombord.

Den 4de og 5te Baad sank straks ved Udsætningen, og de tilbageblevne turde nu ikke vove flere Forsøg, og vi maatte derfor atter sende vor Redningsbaad til Vraget. Imidlertid var vi drevne saa langt i Læ, at Baaden ikke kunde ro op, og vi maatte derfor først tage den ombord, derefter atter dampe op til Luvart af Vraget og lade Ekspeditionen udgaa fra den Side, og nu lykkedes det. Klokken 12 Middag havde vi hele Besætningen ombord, uden at et eneste Liv var gaaet tabt, og jeg satte nu Kursen efter Plymouth for at landsætte dem.

Samtlige Styrmænd, der skiftevis var i Baaden, samt ligeledes Dæksmandskabet fortjener den største Ros for deres Konduite ved denne Lejlighed, thi de udviste stor Iver og Koldblodighed, hvilket vi kunne takke for, at Bjærgningen lykkedes saa fuldkomment under disse farefulde Omstændigheder.

Redningsbaaden blev slemt medtagen, den ene Side blev knust og Stævnen brækket, men det lykkedes dog at faa den ombord.

Fragtmarkedet.

Vi læser, at efter en kejserlig russisk Befaling skal den store, kraftige Isbryder Jermak paa en bestemt Dag aabne Sejladsen paa Petersborg. Hermed ere vi rykkede Naturkræfterne et alvorligt Skridt ind paa Livet, thi længe vil det næppe vare, førend den samme Metode ogsaa anvendes paa andre isbundne Pladser, og vi ere da selv blevne Herrer over Vintersøvnens Længde; man vedtager blandt Autoriteterne, at paa den bestemte Dag skal det være Foraar, og de vældige Maskiner sættes da i Bevægelse og bryder den aabne Rende op til Staden, medens de betydningsfulde Bogstaver f. o. w. telegraferes Verden over. I Amerika laver man jo efter Sigende kunstig Regn; naar vi nu her hjemme antagelig i en nær Fremtid ved kemiske Processer kan faa Vandet til at fryse paa Kommando, maa man dog indrømme, at vi ere rykkede et godt Skridt fremad mod Selvstyre for vor Klode efter meget demokratiske Regler, selv om ogsaa Begyndelsen stammer fra en kejserlig Ukas. Der er imidlertid en Ting, som det vil være interessant nu at faa konstateret, og det er: „bliver den, om vi saa maa sige, kunstige Genaabning af Petersborg at erklære som den officielle Genaabning eller indrømmer man endnu Forsynet den Myndighed at sætte Datoen for Genaabningen, naar Isgangen paa Nevaen er i fuld Fart". Dette Spørgsmaal har nemlig sin store Betydning for den Række Kontrakter, der ere afsluttede med Aftagelse af Varer indenfor en vis Frist efter officiel Aabning. I Fald den kunstige Genaabning bliver den officielle, er her skabt et Præcedens, der vil kunne faa vidt rækkende Følger i alle Brancher og ikke mindst for Rederierne. Vi skulle senere vende tilbage til denne Sag.

Fragterne have i den sidste Uge holdt sig omtrent uforandrede; dog spores en Bedring i det amerikanske Marked for Maj-Afskibningen; der begynder at komme Liv paa de store Søer, og dette vil utvivlsomt bringe en betydelig Mængde Korn frem til Eksportpladserne; vi vil da forhaabentlig gaa en god Periode i Møde. Vi noterer Baltimore Danmark 2/7½ à 2/9, Stettin 3/, Galveston eller New Orleans 12/6 nett Charter til C. f. o. Fosfat fra Fernandina giver 16/ à 16/6 til Stettin. Tampa Memel giver 17/6, Stettin 17/6, Pensacola Genua 18/6. Bomuld fra Savannah eller Wilmington til Genua giver 32/6, Brunswick Liverpool eller Bremen 27/6. Træfragterne fra Pensacola ere: Geestemünde 112/6, Liverpool Cardiff eller Hull 107/6, Antwerpen eller Rotterdam 110/, Hamburg 112/6. Mobile Sunderland giver 107/6. Af udgaaende Fragter kan nævnes Alexandria U. S. 8/ for Sukker.

Kulmarkedet er ligeledes saa godt som uforandret, i hvert Fald for Østersøens Vedkommende. Man vil i Kulkredse gerne give det Udseende af, at Raterne til Danmark ere dalede, men vi tro ikke rigtigt derpaa; der er mange Ordrer i Markedet, og det er Hovedsagen. Middelhavet er noget svagere, hvilket skulde have den Indflydslse, at Sortehavet blev fastere Retur, og man sporer virkeligt ogsaa allerede en fastere Tone fra det sorte Hav.

Vi noterer følgende Kulfragter: Tyne Genua 7/4½, Savona 7/6, Civita Vecchia 8/, Venedig 9/3 à 9/6, Barcelona 8/6, Valencia 8/, endelig Alexandria 8/3. Fragterne ned efter fra Vestkysten staa i omtrent vanligt Forhold hermed. Til Østersøen noteres Kronstadt 5/, Helsingfors 5/9, Reval 6/, Windau 6/, dansk Havn 5/3 à 5/6, Kjøbenhavn 4/9. Fra Firth of Forth til Kronstadt noteres 5/6, Reval 5/6, Kjøbenhavn 5/.

Sortehavet etc. er som berørt en Smule livligere. Vi noterer Azoff 15,000 quarters prompt 10/3 N. C. Odessa Marseilles 2,500 Tons prompt 9 Frcs. Donau U. K. Cont. 2,200 Tons prompt 10/9 any direct, 11/3 Elben. Azoff 13,000 quarters 10/6 N. C. 6 pence ekstra Hamburg, 12/ Bergen Kjøbenhavn eller 2 danske Pladser.

Østersøen er omtrent som sidst; nu venter man altsaa som omtalt Petersborgs Genaabning hver Dag; Raterne derfra ere London 1/, Rotterdam eller Amsterdam 1/0¾, Hamburg, Brake eller Bremen 1/1½, Dunkirk Ghent eller Antwerpen 1/1½, alt pr. 496 lbs. Hvede. Hør til Montrose, Dundee eller Leith giver 15/ pr. Ton; til Dunkirk eller Ghent 23 Frcs. Endelig giver Træ fra Kronstadt følgende: London eller Hull 21/, Rotterdam, Amsterdam eller Dordrecht 13 Hfl.

D'Hrr. Hänschell & Co., Barbados, skriver i deres Fragtberetning af 1. April bl. a. følgende: Vi kan konstatere et fast Fragtmarked med god Efterspørgsel baade for Evropa og De forenede Stater. Derpaa omtales Sukkerhøsten som god, ligesom det synes, at Skibe, ankomne fragtsøgende til Barbados, have gjort bedre Forretning end de, der allerede vare sluttede forinden Ankomsten.

Generalforsamlinger og Aarsberetninger.

Det forenede Dampskibsselskab.

I Tilslutning til Referatet af Selskabets Generalforsamling i vort sidste Nummer meddele vi, at Bestyrelsens Formand, Kontreadmiral Garde yderligere udtalte:

Fra samtlige i Selskabet fast ansatte Funktionærers Side er udtalt et levende Ønske om Oprettelse af en selvstændig Pensionskasse, der tænkes opretholdt ved Tilskud saavel fra Funktionærernes som fra Selskabets Side. Bestyrelsen har stor Sympati for en saadan Ordning, men Spørgsmaalet kræver indgaaende Beregninger og Overvejelser, der endnu ikke ere afsluttede, saaledes at Forslag herom først vil kunne fremsættes senere.

Havarier pro 1898 andrage kun Kr. 164,975, der i Forhold til Selskabets Flaade er et saa lille Beløb, at det fortjener at erindres med Taknemmelighed, ligesom der skyldes Skibenes Besætninger en Tak for al udvist Paapasselighed og Dygtighed.

Literatur.

Tidsskrift for Søvæsen. I April Hæftet findes blandt andre Artikler i Særdeleshed to, som det kan være hensigtsmæssigt at henlede de Søfarendes Opmærksomhed paa. Den ene Artikel omhandler Opmaalings- og Fiskeriundersøgelser ved Island og har særlig Interesse for Islandsfarere; den anden Artikel, der er skrevet af Kaptajn C. Clausen, omhandler Kompas- og Lanterneundersøgelser

Indenrigsministeriet bekendtgjorde i 1897 og 1898, at Skibslanterner og Kompasser mod bestemte Afgifter kunde blive undersøgte paa Orlogsværftet og der faa Certifikat for at være tilfredsstillende.

Herom bemærker Kapt. Clausen, at denne i sig selv udmærkede Foranstaltning dog ikke kan siges at have bødet paa en nautisk Kontrolanstalt, som var bekvemt beliggende for Skibsfarten, og som ikke alene kunde prøve Lanterner og nautiske Instrumenter, men ogsaa kunde paatage sig at opstille og kompensere Kompasser, yde Vejledning ved Anskaffelse af nautiske Instrumenter, samt eventuelt besørge Søkort rettede til Dato.

For at vise, at Orlogsværftets Prøveanstalt allerede har været til Nytte for Skibsfarten, anføres, at der ved Lanterneundersøgelser er prøvet 330 Lanterner, hvoraf 270 fik Certifikat, og at Anbringelsen af Sidelanterne

ombord i 1/4 af alle Tilfælde var utilfredsstillende. Forfatteren antager derfor, at en stor Mængde danske Skibe sejle med Lanterner, som ikke opfylde de bestemte Fordringer, og han udtaler, at vore Søretter burde lade Lanternerne undersøge i de Skibe, hvis Kollisionssager ligge for.

Resten af Artiklen, der omhandler Kompasundersøgelser ved Orlogsværftet og nautiske Kontrolkontorer i Norge, indeholder adskilligt af Interesse.

Personalia.

Søndagen den 23. April fejrer Hovedkasserer Ernst Nölcke hos Firmaet Hecksher & Søn sit 25-aarige Jubilæum i Forretningen. Mange af vore Læsere vil sikkert fra de mange Aar, Hr. Nölcke har funktioneret i den travle Bedrift, mindes ham som en paalidelig og dygtig Mand paa sin Post. Vi fremhæve, at denne Mand i de 25 Aar daglig har røgtet sit Kald med usvækket Iver; dette turde være tilstrækkelig Grund til en velment Lykønskning, som „Dansk Søfartstidende" herved bringer ham paa egne og mange Læseres Vegne.

Dødsfald. Pensioneret Fastlods Chr. Nicolaisen er afgaaet ved Døden i Helsingør.

— Havnefoged W. Eskildsen i Nysted, Agent for D. F. D. S., er afgaaet ved Døden.

Kapt. Mecklenborg af Esbjerg er ansat som Fører af Muddermaskinen Sandormen under Vandbygningsvæsenet, med Station ved Helsingør.

Anerkendelsesbeviser til en dansk Skibsfører. Føreren af D. F. D. S.' Damper Kentucky, Kaptajn H. Caroc, har under Skibets Ophold i Galveston i afvigte Februar Maaned modtaget meget smigrende Anerkendelser fra de Firmaers Side, med hvilke han paa Skibets Vegne var traadt i Forbindelse i Philadelphia og Louisville. The Franklin Sugar Refining Co. i først nævnte By lykønskede saaledes i en Skrivelse Kapt. Caroc for den hurtige Rejse, „Kentucky" havde foretaget fra Danzig til Philadelphia med en Ladning Sukker, til Trods for det haarde Vejr, Skibet havde havt, og udtalte sin store Tilfredshed med den fortrinlige Tilstand, i hvilken Ladningen var afskibet. Og den danske Vicekonsul i Louisville, Hr. Ch. Currie, en af Byens største Forretningsmænd, har ligeledes i en Skrivelse til Kapt. Caroc ydet ham overordentlig Anerkendelse.

Kapt. A. Christensen har efter sin Sygdom atter overtaget Dampskibet Ørnen, hvorefter Styrm. Hagensen, som midlertidig førte Skibet, atter er traadt tilbage i sin tidligere Stilling.

Kapt. E. Brabrand sen. har overtaget Førelsen af Dampskibet Louise, hvorefter den hidtidige Fører, T. Müller, er traadt tilbage i sin Stilling som 1ste Styrmand.

Kapt. H. Olsen har kvitteret Dampskibet Anglo Dane, som midlertidig er overtaget af 1ste Styrmand Jon Jonsen.

Dampskibet Pregel er overtaget af Kapt. H. Olsen, medens Pregels hidtidige Fører B. Ørsted har overtaget Pladsen som 1ste Styrmand i Louisiana.

Styrm. A. Kjølner fra Niels Brock har indtil videre overtaget Førelsen af Dampskibet, hvis hidtidige Fører, Styrm. Kragh, har overtaget Pladsen som 1ste Styrmand i Dpsk. H. P. Prior.

Kapt. C. Hoffmeyer har efter sin Sygdom atter overtaget Førelsen af Dpsk. Horsens, hvorefter Styrmand Frandsen, der midlertidig har ført Skibet, har tiltraadt Stillingen som 1ste Styrmand i Dpsk. Christiania.

Fra Sø og Land.

Hr. Hans Smith i Kronstadt tilskriver os d. 12. ds.:

Regeringens vældige Isbryder Jermak er i Gaar returneret fra Reval og beretter, at den mellem Reval og Hogland kun har fundet drivende Is, som dog paa sine Steder var skruet sammen indtil en Tykkelse af 27 Fod.

Fra Hogland og op til Tolbuchin Fyr ligger der endnu et fast Isdække af c. 2 Fods Tykkelse; derfra og hertil er Isen derimod yderst svag.

Under sædvanlige Omstændigheder vilde der, som Forholdene ovenfor ere skildrede, næppe kunne være Tale om, at Skibe kunne komme herop førend efter 3 til 4 Ugers Forløb, men da Jermak, som der bekendtgøres, efter c. 1 Uges Forløb igen vil gaa til Søs og omkring d. 22. April ligge færdig til at assistere Dampskibe gennem Isen hertil og til Petersborg, er det jo muligt, at jeg allerede efter 14 Dage kan melde Dem Skibsfartens Aabning.

Meget behageligt er det mig at kunne meddele Dem, at alle vore Marinedokke, efter at Krigsskibene omkring Midten af Maj ere stukne til Søs, ville blive aabnede for Handelstrafiken, saa at der for i Sommer forhaabentlig ikke vil blive nogen Tale om at maatte ligge paa Reden og afvente Tørn.

Ugens Havarier.

Annes Minde, Skonnert af Marstal, er d. 12. ds. paa Rejsen fra Grenaa til Halmstad i Ballast strandet ved Engelholms Hamn. Mandskabet kunde vade i Land.

Emanuel, Barkskib af Frederikstad, kom d. 13. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Kiel med en Ladning Is paa Grund paa Saltholmen. Flot efter at have kastet overbord af Lasten. Skibet har ingen Skade taget og fortsatte Rejsen.

Anna, tysk Galease, indkom d. 12. ds. til Rødvig, meget læk efter Grundstødning paa Kalkgrunden ud for Stevns. Skibet var paa Rejsen fra Hamburg til Kjøge med en Ladning Majs.

Kirstine, Jagt af Marstal, der, som meddelt, d. 9. ds. kom paa Grund ved Nysted, kom hurtig flot og ankom til Nykjøbing med sin Last

Kathrine, Galease af Randers, er paa Rejsen fra Hjemstedet til Lysekil i Ballast under en Snestorm kommet paa Grund ved Stangehufvud.

Anna, Evert af Fehmern, er d. 14. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Svendborg med en Ladning Hvede kommet paa Grund paa Dødmanden i Svendborgsund.

Skjold, Galease af Stavanger, har paa Rejsen fra Hjemstedet til Stockholm med Sild været paa Grund paa Anholt. Skibet kom flot ved egen Hjælp og indkom til Helsingør for at blive undersøgt.

Jyden, Dpsk. af Randers, har paa Rejsen fra Aarhus til Hamburg med Kvæg maattet søge Holtenau Red paa Grund af Maskinskade. Skibet er slæbt til Hamburg for at udlosses og repareres.

Nordhvalen, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 14. ds. under Forhaling ud af Edwards Dok i North Shields i Kollision med Fiskedamperé, der erholdt en Del Skade.

Clara, Skonnert af Carlshamn, der d. 15. ds. paa Rejsen fra Carlshamn til Hull med Trælast grundstødte ved Saltholmen, er bragt flot med Assistance af Svitzers, efter at en Del af Lasten var losset i Lægtere. Skibet er her paa Reden bleven undersøgt af Dykkere og er befunden ubeskadiget, hvorfor Rejsen fortsættes saa snart Lasten er genindtaget.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra New York 6. April, bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Holm, afgik fra Smyrna 16. April, best. til Malta. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 8. April, bestemt til Boston. — Arno, Strubberg, afgik fra Messina 17. April, bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Newcastle 8. April, bestemt til Marseille.— Dagmar, Brabrand jun., ankom til Bordeaux 17. April, bestemt til Kbhvn. — Douro, Ørum, afgik fra La Rochelle 17. April, bestemt til Kbhvn. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 28. Marts, bestemt til Aarhus. — Georgios I, Blom, afgik fra Riga 15. April, bestemt til Dünkirk. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 7. April, bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Kbhvn. 17. April, best. til St. Petersborg. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 19. April, bestemt til New York. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 17. April, bestemt til Hangø. — Kiew, Erichsen, afgik fra Danzig 15. April, bestemt til Frederiksstad. — Kursk, Christensen, ankom til Kbhvn. 12. April, bestemt til Stettin. — Leopold II, Kruse, ankom til Kbhvn. 14. April, bestemt til Reval. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 6. April, bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Hansen, ankom til Kbhvn. 16. April, bestemt til Stettin. — Nicolai II., Michelsen, ankom til New York 15. April, bestemt til Boston. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 15. April, bestemt til Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, ankom til Reval 10. April, bestemt til Dünkirk. — Tejo, Gade, ankom til Newcastle 16 April, best. til Oporto. — Thingvalla, Laub, afgik fra Dunnet Head 17. April, bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, afgik fra Messina 8. April, bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 15. April, bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, ankom til Madeira 14. April, bestemt til Kbhvn. — Xenia, Thidemann, afgik fra New York 30. Marts, bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Jonsen, ankom til Stettin 17. April, best. til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 14. April, best. til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Petersen, ank. til London 16. April, bestemt til Antwerpen. — Christian IX. Mollerup, pass. Brunsbüttel 16. April, bestemt til London. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Kbhvn. 16. April, best. til Stettin. — Constantin, Nieder-øe, ankom til Libau 17. April, bestemt til London. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 13. April, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Kbhvn. 13. April, bestemt til Riga. — Kasan, Thomsen, ank. til London 9. April, bestemt til Aarhus. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 15 April, bestemt til Leith. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 17. April, bestemt til Kbhvn. — Morsø. Møller, pass. Holtenau 18. April, bestemt til London. — Moskov, Petersen, ankom til Kbhvn. 6. April, bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Libau 16. April, bestemt til Riga. — Nordjylland, Kromann, afg. fra Kbhvn. 17. April, best. til Pillau. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 16. April, best. til London. — Pregel, Olsen, ank. til Kbhvn. 16. April, bestemt til Antwerpen. — Thyra, Ryder, ankom paa Ønundafjord 23. Marts, best. til Kbhvn. — Valdemar, Koefod, ankom til Hull 12. April, bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Liverpool 15. April, best. til Kbhvn. — Ella, Lunge, ankom til Kbhvn. 15. April, bestemt til Hamburg. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra London 16. April, bestemt til Hamburg. — Maja, Petersen, ankom til Hamburg 15. April, bestemt til Kbhvn.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 20. April, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 18. April, bestemt til Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 19 April, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 18. April, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, Wiberg, afgik fra Odense 20. April, bestemt til Newcastle via Frederikshavn.. — Lolland, Ankersen, afg. fra Odense 19. April, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 18. April, bestemt til Nakskov. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 18. April, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 7. April, ankom til Riga 13. April. — Frode, Wrisberg, afgik fra Libau 16. April, ankom til Riga 17. April. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Fernandina 12. April. bestemt til Antwerpen. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Stratoni 19. Marts, ankom til Baltimore 18. April. — Kuud, Mancke, reparerer her. — Svend. Petersen, afgik fra Burntisland 13. April, bestemt til Kiel. — Erik, Tofte, afgik fra Blyth 12. April, ankom til Riga 18. April. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 11. April, ankom til Ghent 17. April. — Danmark, Kraemer, afgik fra Blyth 14. April, ankom til Kbhvn. 17. April. — Ragnar, Risøe, afgik fra Sunderland 15. April, bestemt til Stettin. — Volmer, Riber, reparerer her. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 12. April, ankom til Riga 17. April. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Rouen 11. April, ankom til Blyth 13. April. — Harald, Holst, afgik fra Boston 15. April, best. til Baltimore. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Sulina 12. April, bestemt til Gibraltar.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Blyth 17. April. — Kamma, Risøe, afgik fra Newcastle 13. April. — Helga, Lagesen, ank. til Amsterdam 16. April. — Martha, Jørgensen, afgik fra Barcelona 14. April. — Elna, Møller, afgik fra Sunderland 17. April.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ankom til Kbhvn. 17. April. — Ekliptika, Klaaborg, ankom til Kbhvn. 14. April. — Venus, Lund, afgik fra Bordeaux 22. Marts, bestemt til Montevideo. — Sirius, Bay-Schmidt, ankom til Buenos Ayres 23. Marts. — Urania, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 15. April, bestemt til Shields. — Saturn, Koch, afgik fra Rufisque 4. April, bestemt til Dakar. — Pallas, Degn, afg. fra Kbhvn. 17. April, bestemt til Antwerpen. — Mars, Clausen, ankom til Mandal 13. April.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra Kbhvn. 17. April, bestemt til New York. — Nordland, Pii, ankom til Antwerpen 13. April. — Finland, Schmidt, ankom til Nyborg 16. April. — England, Andresen, afgik fra Windau 16. April, betemt til Stettin. — Holland, Jørgensen, ank. til Kbhvn. 16. April. — Rusland, Møller, ank. til Kbhvn. 17. April. — Tyskland, Høgstedt, ank. til Libau 15. April. — Skotland, Brauth, ank. til Rotterdam 16. April.

Vesterhavet. Nancy, Mathisen, afg. fra Riga 17. April, bestemt til Arbroath. — Nautik, Meinertz, afg. fra Grimsby 17. April, bestemt til Kbhvn. — Nora, Degn. ankom til Hull 18. April. — Nerma, Jessen, afg. fra Methil 16. April, bestemt til Kallundborg. — Neptun, Jørgensen, ankom til Messina 18. April.

Østersøen. Yrsa, Hansen, ankom til Kbhvn. 14. April. — Rita, Larsen, afgik fra Kbhvn. 13. April, ankom til Hull 16. April.

Union. Frisia, Skov, ankom til Blyth 16. April. — Britannia, Nielsen, ankom til Blyth 17. April.

Kjøbenhavn. Hafnia, Lund, ankom til Sunderland 16. April. — Russia, Rasmussen, ankom til Blyth 16. April. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Newcastle 15. April. — Dania. Horn, afgik fra Rotterdam 16. April, ankom til South Shields 17. April.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra New Orleans 15. April, best. til Kbhvn. — Brattingsborg, Andersen, ankom til Saint John 16. April. — Søborg, Fischer, ankom til Sevilla 5. April. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Rotterdam 15. April, bestemt til Bilbao. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Cardiff 12. April, bestemt til Savona. — Uranienborg, Dømel, afgik fra Kbhvn.s Red 18. April, bestemt til Pillau. — Rosenborg, Schultz, ankom til Lübeck 15. April. — Fredensborg, Petersen, ank. til Aarhus 17. April. — Amalienborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 14. April. — Frederiksborg, Jørgensen, afg. fra Oxeløsund 13. April, bestemt til Rotterdam. — Christiansborg, Petersen, ankom til Helsingør 17. April.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, ankom til Buenos Ayres 17. April. — Skodsborg, Lund, afgik fra Las Palmas 8. April, bestemt til Manchester. — Klampenborg, Ewaldsen, ank. til Rotterdam 17. April. — Jægersborg, Jensen, ank. til Kbhvn. 17. April. — Guldborg, Jensen, afgik fra San Lucar 11. April, bestemt til Glasgow. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Cardiff 30. Marts.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Amsterdam 16. April. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Kiel 15. April. — Absalon, Predbjørn, ankom til London 11. April. — Ansgar, Larsen, afgik fra Libau 13. April. bestemt til Rotterdam. — J. N. Madvig, Pii, ankom til Northshields 15. April. — Hamlet, Sommer, ankom til Blyth 16. April. — Helge, Matthiessen. afgik fra Blyth 15. April, best. til Swinemünde.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, pass. Gibraltar 14. April, best. til Port Said. — Malaya, Berentzen, afgik fra Koh-Si-Chang 11. April, ankom til Singapore 15. April. — Cathay, Schiønning, afgik fra Hongkong 14. April, bestemt til Bangkok. — Maha Vajiravudh, Petersen, afgik fra Port Said 14. Marts, bestemt til Colombo. — Befragtet Dpsk. Nordhavet, Olsen, afgik fra Port Said 4. April, bestemt til Singapore. — Befragtet Dpsk. Livadia, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 14. April, pass. Skagen 15. April.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afgik fra La Plata 6. April. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra La Plata 2. April. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Kbhvn. 15. April, bestemt til Windau.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til La Plata 28. Marts.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Riga 18. April, bestemt til Dundee. — Clara, Petersen, afg. fra Newcastle 16. April, bestemt til Kbhvn.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 11. April til Odense. — Energi, Hansen, ankom 16. April til Flensborg.

Islandsfarten. Fra Kapt Jansen, Dpsk. Hjalmar, er indgaaet Telegram til Rederiet, hvori meldes fra Øfjord (Nordlandet): „Nordlandet atter isfrit. Hjalmar udlosset i Øfjord 6. April. Alt vel."

Som bekendt mødte Dpsk. Viking 27. Marts svære Ismasser Vest for Kap Langenæs og maatte returnere til Faskrudsfjord, hvor 2—300 Tons Nordlandsgods omladedes i Hjalmar. Denne har altsaa heldigvis ingen Is mødt, idet S. O. Storm har drevet denne bort igen.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Nor' Wester, Nielsen, sejlet fra Dunedin i Slutningen af Marts til London. — Mary José, Ankersen, ankom 14. April til Helsingborg fra Tocapilla. — Lenita, Clausen, gik til Søs fra Elben 13. April til Callao. — Elisabetha, Fischer, prajet 23. Marts paa 1° N. Br. 27° W. Lgd. fra Liverpool til Rio Grande. — Verdande, Nielsen, sejlet fra Ymuiden 13. April til Barbados. — Mærdor, Christensen, ankom til Hamburg 16. April fra Rio Hasche. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, ankom (ifølge Telegram fra Port Louis) til Reunion 17. April fra Marseille. — Havila, Thøgersen, pass Anjer 14. Marts fra Kiautschau til Newcastle N. S. W.

Fanø. Sønderho. Hans, Brinck, afgik 3. April fra Bissao til Hamburg. — Mary, Lydom, ankom til Charlestown 12. April fra Halmstad. — Merida, Pedersen, afgik fra Rio Grande 15. Marts til Falmouth f. O. — Elisabetha, Fischer, prajet 23. Marts paa 1° N. Br. 27° V. Lgd. paa Rejse fra Liverpool til Rio Grande.

Svendborg. Fremad, Brandt, ankom til South Alloa 10. April. — Haabet, Andreasen, ankom til Malmø 10. April. — Jens, Eriksen, ankom til Stettin 10. April. — Lilly, Rasmussen, ankom til Kirkaldy 10. April. — Athene, Hansen, ankom til Ipswich 11. April. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Neuhausoste 11. April. — Saga, Clausen, ank. til Charlestown 11. April. — Bellona, Petersen, ankom til Gøteborg 12. April. — Ruth, Nielsen, ankom til London 12. April. — Concordia, Henriksen, ankom til London 12. April. — Hertha, Hansen, ankom til Littlehampton 13. April. — Christine, Rasmussen, ankom til Leith 14. April.

— Erik, Hoffmann, ankom til Charlestown 13. April. — Confidentse, Mauritsen, ankom til Kragerø 17. April. — Frejr, Christensen, ankom til St. Davis 13. April. — Fortuna, Christiansen, ankom til Ilfracombe 13. April. — Pomona, Nielsen, ankom til Charlestown 13. April. — Peter, Jørgensen, ankom til Libau 15. April.

Ærø. Maren, Christensen, ankom 11. April til Warkworth. — Uffo, Grube, ankom 11. April til Malmø. — Marie, Boye, ankom 11. April til Grangemouth. — H. A. Friis, Friis, ankom 12. April til Rotterdam. — Søstrene, Clausen, ankom 11. April til Berbice. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 13. April til Jersey. — Hebe, Clausen, ankom 13. April til Granton fra Baltasound (Shetlandsøerne). — Lorenz, Levinsen, ankom 13. April til Frederiksstad. — Gerda, Petersen, ankom 14. April til Leith. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 14. April til Bogense. — Amor, Rasmussen, ankom 14. April til St. Ybes. — Hildur, Schmidt, ankom 14. April til Leith. — Argus, Jensen, ankom 13. April paa Kbhvns. Red paa Rejse fra St. Davids til Kønigsberg. — Sylfid, Kromann, var 30. Marts sejltærdig i St. Pierre (Martinique) bestemt til Nantes. — Skjold, Mygind, var 25. Marts sejlfærdig i St. Anne (Guadeloupe), bestemt til Nantes. — Abba, Schmidt, ankom 10. April til Kønigsberg fra St. Davis. — Sylphe, Christensen, ankom 16. April til Brewik (Norge). — Thea, Friis, ankom 16. April til Brewik (Norge.) — Hosanna, Hay, ankom 17. April til Stubbekjøbing. — Apollo, Albertsen, ankom 15. April i Kbhvns. Frihavn. — Kvik. Olsen, ankom 15. April til Gestemünde. — Fuglen, Hansen, ankom 17. April til St. Sebastian. — Vega, Rasmussen, ank. 17. April til Rouen. — Alf, Rasmussen, ankom 17. April til Nykjøbing F.

Rønne. John Hintze, Andersen, ankom til Malmø 11. April. — Prøven, Bidstrup, ankom til Karlskrona 11. April. — Freja, Beck, ankom til Kolding 12. April. — Zephyr, Henriksen, ankom til Kiel 12. April. — Valdemar, Jensen, ankom til Vestergam 12. April. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Flensborg 12. April. — Ella, Folkmann, ank. til England 15. April. — Hans Andreas, Marker, ankom til England 15. April. — Dan, Kruse, ankom til Stavanger 15. April. — Castor, Clausen, ankom til Rendsburg. 15. April. — Gudmund, Borbye, ankom til Rendsburg 17. April.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Nordsøen. Horns-Rev S. Et Fiskefartøj ligger sunket i $6^3/_4$ Fv. Vand, mellem *Vyl* og *Cancer*, 8 Kml. S. 38° V. fra *Blaavands-Huk* Fyr. Mastetoppene ere over Vandet. En grøn Spidstønde er udlagt tæt SV. for Vraget.

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

Paa *Havrevlen* 13 Fod.
I Kanalen 11 Fod.
Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Den 8de April 1899 er Fyrskibet „*Kopparstenarne*" afgaaet fra *Stockholm* for at indtage sin Station N. for *Gotska Sandön*.

Tyskland. Frisches-Haff. I *Frisches-Haff* ere nu alle Fyr tændte og Afmærkningen i Orden.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Onega. Pynt Pichnemski. Baaken paa Pynt *Pichnemski* er ombyttet med en ny, der er 31 Fod høj og har Form af en firkantet, afkortet Pyramide. 63° 56' N. Br. 38° 1' Ø. Lgd.

Tyskland. Elben. I *Elben* er Sommerafmærkningen nu foretagen i Løbet V. for *Juelsteert*, ved *Pinnau, Krückau* og *Stör* samt i Farvandet ved *Glückstadt* og omkring *Buxtehude*.

Elben. Bönhasensand. Paa Grund af Uddybningsarbejder ved *Bönhasensand* er den sorte Spidstønde Nr. 13 midlertidig inddragen.

Weser. I *Weser* er Sommerafmærkningen foretagen fra Søen til *Nordenham*.

Jade. I *Jade* er Lystønden atter udlagt paa Station Z. Den viser rødt Fyr med Formærkelser.

Holland. Zeegat van Texel. I *Texelstroom* er til Brug ved Skydeøvelser udlagt en Flaade i Mærkerne *Hoorn* Kirke overet med V.-Baaken for den maalte Mil, og *Kijkduin* Fyrtaarn overet med S.-Taarnet paa det meteorologiske Observatorium. Naar Vejret tillader det, vises om Natten en hvid Lanterne fra Flaaden. 52° 59' 34" N. Br. 4° 48' 51" Ø. Lgd.

IJmuiden. I *IJmuiden* og Kanalen til den nye Sluse er Dybden nu $27_{,4}$ Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne. I Kanalen til den gamle Sluse er Dybden $24_{,8}$ Fod.

Dybden paa Tærskelen i den nye Sluse er $29_{,3}$ Fod. Slusen er 80 Fod bred.

Dybden paa Tærskelen i den gamle Sluse er $22_{,3}$ Fod. Slusen er $57^1/_2$ Fod bred.

Middel-Forskellen mellem Højvande og Lavvande er $5_{,1}$ Fod.

Dybderne ere ved Lavvande.

Det tillades Skibe med $25^1/_2$ Fods Dybgaaende at gaa op ad *Nordsø-Kanalen*, naar Dybden i Kanalen efter Vandstands-Maaleren er $1_{,6}$ Fod under Middel-Vandstand.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Oyestreham. Uden for *Oyestreham* har Grunden forandret sig. Den røde Spidstønde Nr. 2 med Kegle er flyttet c. $1^1/_4$ Kbl. S. 26° Ø. hen. Den røde Spidstønde Nr. 4 er flyttet c. $1^1/_2$ Kbl. S. 3° Ø. hen. Begge Tønder afmærke Grundene paa samme Maade som tidligere.

Ile Pelée. Signal-Stationen paa *Ile Pelée* skal flyttes. Fra 1ste April til 1ste Oktober 1899 gives Signaler kun fra Hjælpe-Signalmasten.

Nordlige Atlanterhav.

Spanien. Cadiz S. Taarnet *Gorda* findes ikke mere. Batteriet, hvori det stod, ses fra Søen og fra *Cadiz* Red. 36° 27' 25" N. Br. 6° 15' 15" V. Lgd.

Gibraltar Stræde. Taarnet *Bolonia* paa Pynt *Paloma* findes ikke. 36° 3' 30" N. Br. 7° 43' 25" V. Lgd.

Canariske Øer. Lanzarote. Naos. Grunden, der laa i Ledelinien i Indløbet til det S.-lige Løb til *Naos* Havn, er borttagen.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Long Island. Gardiners Bay. Long Beach. Taagesignalet med Klokke SV. for *Long Beach Point* gives midlertidig ikke.

New York Bay. The Narrows. Uden for Indløbet til Fort *Lafayette* Dok er udlagt to røde Spirtønder. Den N.-lige ligger i 13 Fod Vand, Lavvande, 120 Alen N. 20° V. fra Fort *Lafayette* Klokketaarn, og i N. 57° Ø. fra Fort *Tompkins* Fyr. Den S.-lige Tønde ligger i 14 Fod Vand, fra Fort *Lafayette* Klokketaarn i S. 53° Ø., og fra Fort *Tompkins* Fyr i N. 65° Ø.

Delaware. Cape Henlopen. En sort. 37 Fod høj, trekantet Baake med Trekant paa Toppen er opført i Linien mellem *Cape Henlopen* Fyrtaarn og det gamle Dagmærke, men c. 825 Alen nærmere ved Fyrtaarnet. Den gamle Baake forbliver foreløbig staaende.

Maryland. Chesapeake Bay. Rock Hall Creek. *Rock Hall Creek* Baakefyr Nr. 1 og 3 ere ødelagte af Is. De skulle snarest mulig tændes igen.

Virginia. Cape Charles City Harbor. Det hvide, faste Fyr paa S.-Siden af den gravede Rende til *Cape Charles City* er ødelagt af Is. Det vil snarest mulig blive tændt igen.

Hampton Roads. En Damper med 12 Fods Dybgaaende har stødt paa noget Vraggods SV. for *Thimble Shoal*, fra *Thimble Shoal* Fyr i S. 63° V., $^3/_4$ Kml., og fra *Old Point Comfort* Fyr i N. 80° Ø., $2^1/_2$ Kml.

En rød og sort vandret stribet Stumptønde er udlagt ved Jærnvognene, der ere sunkne i det gravede Løb til *Norfolk*, fra den røde Tønde Nr. 14 i N. 39° Ø. og fra rød Tønde Nr. 12 i S. 11° Ø.

Florida. *Amelia Island* og *Tiger Island* Ledefyr ere igen tændte.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. George Sound. Carabelle River. Omtrent den 6te April 1899 forandres Fyrene ved Indløbet til *Carabelle River* saaledes:

Carabelle River Barre Ledefyr. Forfyret er et rødt, fast Fyr, der vises fra en sort, trekantet Baake, der staar i Vandet ud for Ø.-Pynten af *Timber Island*, 7 Kbl. N. 40° V. for det nuværende Forfyr og i Midtlinien af den gravede Rende. Flammens Højde: 18 Fod.

Bagfyret er et hvidt, fast Fyr 1,100 Alen N. 37° V. fra Forfyret. Det vises fra en sort, trekantet Baake, der staar i Midtlinien af den gravede Rende paa V.-Kysten af Floden inden for dens Munding. Flammens Højde: 31 Fod.

Holdte overet lede Fyrene fra c. 1,800 Alen til c. 50 Alen fra Forfyret midt i den gravede Rende.

De gamle Fyr slukkes samtidig.

Timber Island hvide, faste Fyr paa Øens NØ.-Side slukkes samtidig.

Kjøbenhavns Børskurs d. 19. April 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			101	101¼
Danmark			80	80½
Norden	110	¼	110¼	110½
Kjøbenhavn	92	¼	92	92¼
Carl			52½	52¾
Dannebrog	92	½	92¼	92½
Skjold			70	70¾
Helsingørs Dampsk.			60½	64
Østersøen	90	89½	89	90
Nordsøen			77	82
Torm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Urania	88½	87¾	87½	87¾
Union			—	—
Hejmdal	97		96½	97
Dampsk. af 1896		92¾	92½	93
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			101	102
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			93	95
3½% uopsig Stats			97	99
3½% Husejer Kreditk.			84½	88
3½% Kbhvns Kreditf.			84½	86½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			89	89½
4% — — 6 —	88¾		88½	89
3½% Landkreditk. 3 —			87¼	88¼
Aktier.				
Nationalbank			140½	141½
Privatbank	121½		121¼	121¾
Landmandsbank	120½		120	121
Handelsbank	117		117	117¼
Burm. & Wain			87½	88¾
Helsingørs Jernsk.			91	93
Sukkerfabr.	95		94¾	95
Bryggeri Aktier	86¾		86½	87

Vekselkurser d. 18 April 1899.

	Ävista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.20	89.00
London	18.22	18.19
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 18. April 1899.

Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.70
5% Rumænske Stats	101.90
4% — — 1890	92.20

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

„Det Foren. Dampskibs." 70,000, „Danmark" 12,000, Norden" 44,000, „Kjøbenhavn" 58,000, „Carl" 10,000, „Dannebrog" 78,000, „Skjold" 36,000, „Urania" 42,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 16,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

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

bør proviantere i
Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon Nr. 6.
Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.
Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Carl Rasmussen,
Tapetserer & Dekoratør.
● Alt Møbelskibsarbejde ●
udføres
Holmens Canal 24.
Telefon Nr. 5941.

A. Rustads Efterfølger,
Østervoldgade 16 A.
Skibssmedie og Maskinværksted.
Udfører godt og billigt Arbejde.

3 Kabinetsbilleder
♦ gratis ♦
ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr. Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus. NB. *Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.*

Monty.
St. Kongensgade 21.

L. Chr. Hagen,
Auktionsholder.
Kontor for juridiske Forretninger.
Træffes fra Kl. 10—1 og 4—7.
Hyskenstræde 5, 2. Sal.

Patentfarve for Skibsbrug
P. Møller, Immervad 1, Aarhus.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. I Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.
Ærb. **J. K. Jensen.**

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa
Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Hotel „Victoria",
Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads, Kjøbenhavn K.,
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

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.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12, 6-9. Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa 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.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

T. A. Ebeling & Co.

Skibsmæglere i Ekensund.

offererer

Mursten til Kjøbenhavn, Præstø, Kjøge, Vejle-Fjord, Holbæk, Nyborg, Allinge, Svaneke, Göteborg, Libau, Reval, Kalmar.

H. RASMUSSEN.

70, Viborggade 70.

Skibs- & Klejnsmedearbejde

udføres.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **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.: **FELDBLUME.** Børsplads: **COMPTOIR 38.** Telephon: **AMT I. 1966.**

Telefon 2018. * Telefon 2018.

J. P. NIELSEN,

Skibs- & Ankersmedie.

Strandboulevard 45.

Kjøbenhavn Ø.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, 1. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

Anvendes af **Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften** samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og Barometere.
Regulering og Reparation af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

Glarmester
Wald. Stallknecht
udfører
alt Skibs- og Bygningsarbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

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

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

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.

Paa **Søkort-Arkivet** er udkommet:

Kort Nr. 181. **Sundet, nordlige Blad.** Maalestok: 1: 60,000. Pris: Kr. 3,60.

Kort Nr. 182. **Sundet, sydlige Blad.** Maalestok: 1: 60,000. Pris: Kr. 3,60.

Børs-Caféen
ved Havnen, Aarhus, anbefales af CHR. BUCH'S Enke.

Gæstgiveriet **Skipperhuset.**
Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

Søfodtøj.
Præmieret i Stockholm og Bergen.
Wald. Lassen.
St. Strandstæde 17.
* *Grundlagt 1844.* *

◇◇◇◇◇◇◇◇◇ ◇◇◇◇◇◇◇◇◇

L. KLAUSEN,
Skibsinventariehandel.
Telefon 5833.
Strandboulevarden 29.
Kjøbenhavn.

◇◇◇◇◇◇◇◇◇ ◇◇◇◇◇◇◇◇◇

Marius Hoffgaard
(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6, 3.
Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* **Telefon 5598.** *

Har De Tandpine,
brug altid Chr. V. Mendes **berømte Dentin à 45 Øre,**
som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.
9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

„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. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

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

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

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

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 17. Kjøbenhavn, Torsdag den 27. April 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Danmarks Handelsflaade. — Missisippi-Floden og New-Orleans Farten. — Lodsforholdene i Issefjorden. — Om Søforklaringer og Søforhør. — Dampskibet „Omsk"s Bjærgning af norsk Brig „Spind". — Fransk Overretsdom. — Erstatning for Skade under Bugseringsforsøg. — Generalforsamlinger og Aarsberetninger. — Spørgsmaal og Svar. — Fragtmarkedet. — Advarsel for Søfolk i Stettin. — Fra Island. — Seaham Harbour. Personalia. — Nybygninger, Køb og Salg. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibssom til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Flag — Signalflag
i alle Størrelser og alle Nationer syes hurtig og efter Bestilling.
International Flagfabrik.
13, Bredgade 13.

NORDISK SKIBSREDERFORENING,
stiftet 1889.
Bureau: **Kongensgade Nr. 2, Christiania,**
optager skandinaviske Damp- og Sejlskibsredere som Medlemmer, besørger gennem sine ansete Forbindelser Ordningen af Tvistigheder i Skibenes Anliggender af enhver Art uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton om Aaret. (H. O.)

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Murstens Fragter
til: **Kjøbenhavn, Præstø, Vejle Fjord, Göteborg** og flere andre skandinaviske Byer faas altid hos
De forenede Teglværker, Ekensund.
NB. Havneudgifter meget moderate og Ekspeditionen hurtigst.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe. Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

V. Nielsen,
Sejlmager.
31, Nyhavn 31,
anbefaler sig med
Sejl, Presenninger, Flag.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over **hele Danmark.**

Hotel „Victoria“,
Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads,
Kjøbenhavn K.,
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

L. Chr. Hagen,
Auktionsholder.
Kontor for juridiske Forretninger.
Træffes fra Kl. 10—1 og 4—7.
Hyskenstræde 5, 2. Sal.

C. W. Obel's
Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.
Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:
Frederiksberggade Nr. 1.
Telefon 3669.

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

W. B. Dick & Co. Ld.
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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.
Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

Bitumastic Præparater
fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer for alle Jærndele i Skibe.
Giver en smuk, sort Farve. kan ikke skalle af, revner ikke, da det udvider sig med Metallet.
Anvendes af Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.
Eneforhandler for Danmark:
AXEL PRIOR,
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus.
1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.
Ærb. **J. K. Jensen.**

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9. Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.
Telegram-Adr.: KNØHRHARD. HAMBURG. Telephon 287.
DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.
KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.
SPECIEL AFDELING
FOR
ASSURANCE & HAVARISAGER.

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.

Brøndberg & Tandrup,
Metalvarefabrik.
Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.
St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

Carl Rasmussen,
Tapetserer & Dekoratør.
• Alt Møbelskibsarbejde •
udføres
Holmens Canal 24.
Telefon Nr. 5941.

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.

T. A. Ebeling & Co.
Skibsmæglere i Ekensund.
offererer
Mursten til Kjøbenhavn, Præstø, Kjøge, Vejle-Fjord, Holbæk, Nyborg, Allinge, Svaneke, Göteborg, Libau, Reval, Kalmar.

Danmarks Handelsflaade.

Paa Søkort-Arkivets Forlag er udkommet 14de Udgave af Officiel Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe, udgiven paa Foranstaltning af Indenrigsministeriet og Marineministeriet ved A. Schneider, Chef for Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet.

Denne Bog, der udgaar hver andet Aar, er saa vel kendt i danske Søfartskredse, at der næppe er Grund til nærmere at gøre Rede for dens Indhold. Det er ordnet paa sædvanlig Maade, og Bogen er som hidtil en fortrinlig Haandbog for alle, der ønske Oplysninger om danske Skibe, deres Redere og Førere, hvorhos den indeholder en Række for Søfarende meget nyttige Oplysninger. Vi tro, at de mange, der i Praksis benytte denne Haandbog, erkende, at den tilfredsstiller alle rimelige Krav, og vi for vort Vedkommende er ikke i Stand til at fremsætte nogensomhelst begrundet Kritik af dens Indhold og dettes Ordning.

Det fremgaar af Bogen, at Danmarks Handelsflaade (inkl. Færøerne, Island og dansk Vestindien) d. 1. Marts i Aar bestod af 3,170 Sejlskibe med 186,000 Tons Brutto og 505 Dampskibe med 387,200 Tons Brutto, ialt 3,675 Skibe med 573,200 Tons Br. Herunder medregnes ikke Fartøjer af under 5 Tons Brutto. — De øvrige statistiske Oplysninger, der ville fremgaa af en Sammenligning mellem nærværende Udgave af Skibslisten og dens to Aar ældre Forgænger, skulle vi ikke fremsætte, men henvise til de udførlige Uddrag af Statistisk Bureaus aarlige Oversigter over Landets Handelsflaade og Skibsfart, som vi gengive her i Bladet (sidst i Nr. 47 for d. 24. Novb. f. A.)

Idet vi altsaa byde den nye Udgave af den officielle Skibsliste Velkommen, skulle vi gentage, hvad vi tidligere have gjort opmærksom paa, nemlig at den vilde vinde betydeligt i praktisk Brugbarhed, om den udkom hvert Aar. Var det for stort et Offer for Staten at udrede de forøgede Omkostninger, dette vilde medføre?

Missisippi-Floden og New-Orleans Farten.

Vi have modtaget følgende:

Efter New York er New Orleans vistnok den Plads, der har størst Betydning for den danske transatlantiske Dampskibsfart, og da den tilmed er den næst vigtigste Handelsplads paa Østkysten af Amerika, saa kan det muligvis interessere „Dansk Søfartstidende"s Læsere at høre lidt om Vandvejen op til den.

Som bekendt ligger New Orleans ved Missisippifloden og ca. 115 Mil (engl.) fra dens Munding. Paa selve Floden er der ingen Vanskelighed for Sejladsen, thi der er rigeligt Vand for Verdens største Skibe saavel under Kølen som paa Siderne, men uagtet Vandstanden overalt er tilfredsstillende, saa kan den for Tiden ikke kaldes helt fri for Forhindringer, og det værste er, at ingen véd, hvor de kan findes.

Under Krigen mellem Staterne og Spanien blev omtrent $^5/_6$ af Floden spærret med Torpedoer mellem Fort Jackson og Fort St. Philip, medens $^1/_6$ holdtes aaben for Trafiken.

Da Krigen var forbi og Torpedoerne overflødige, blev der sat en Damper til at bjærge dem, og det lykkedes at bringe 16 i Sikkerhed, men under Arbejdet med den syttende skete der af en eller anden Aarsag et Uheld: den gik af eller eksploderede, splintrede det meste af Damperen og dræbte eller saarede de fleste af Besætningen. Den Gang var der endnu 11 af disse (Tallene efter Hukommelse) Uhyrer tilbage, og der skal ikke siden være gjort Forsøg paa at finde dem. Aarsagen dertil er ukendt; nogle Lodser fortælle, at disse Torpedoer ere ufarlige, fordi Ledningen til dem blev afbrudt ved den, der eksploderede, medens andre mene, at ingen har Lyst til at risikere Livet ved at lede efter dem; og derfor ligge de endnu enten paa det Sted, hvor de sænkedes ned, eller hvor den stærke Strøm i Vinter har ført dem hen; og dersom de ikke ere uskadelige, er saavel Skibe som Krokodiller udsatte for at stifte Bekendtskab med dem, og Lykken maa raade for, hvem der gaar fri. I Marts Maaned fortaltes, at Fiskere havde fundet en af Torpedoerne paa Flodbredden, og at det var den sidste, der savnedes, men Revierlodserne tror desuagtet, at den først nævnte Forklaring er den rette.

Missisippi-Floden løber ud i Meksiko-Bugten gennem tre Arme, der igen dele sig; men kun den ene — South Pass — er sejlbar. Dette Løb er 13 Mil langt fra Floden til Bugten, ca. 550′ bredt med et Sejlløb, der skulde være 200′ bredt og 27′ dybt; men Bredden og Dybden kan der ikke stoles paa. Vandstanden er i de sidste Aar taget lidt af, og i Vinter ser det ud til at være daarligere end forhen. Der kommer dog endnu Skibe igennem med over 26′; men de, der slippe godt fra det, er mest ældre, skarpe Fartøjer med Køl og kraftige Maskiner, der kan trække dem over Lerklumperne.

I South Pass bestaar Bunden og Siderne af blødt Ler — nogle byggede Høfder til Strømmens Regulering fraregnet; der danner sig undertiden Lerklumper i Farvandet, men de fjernes igen af Strømmen, der om Foraaret kan være af over 4 Miles Fart. For moderne Dampere med henved 400′ Længde var det i Marts Maaned risikabelt at komme ned med mere end 24′ m. D., endskønt det ikke betragtes som farligt at løbe fast i Renden eller tørne mod Siden af den; men kommer Skibet ikke til at staa strømret, kan Situationen alligevel blive meget kritisk; thi det kan da af Strømmen skubbes tværs i Farvandet eller saa nær det kan komme dertil med en Ende fast paa hver Side af Løbet. Paa den Maade var en stor Damper nær ved at kæntre; den kom til at staa næsten tværs og altsaa udsat for hele Vandmassens Tryk mod Bredsiden, indtil Strømmen malede Grunden bort fra den ene Ende.

I Slutningen af Februar kom en engelsk Damper fast i South Pass med ca. 10,000 Tons d. w. og et Dybgaaende af 23′ 9″ for, 26′ agter (Styrlastighed forlanges af Lodserne af Hensyn til Passet); den førtes af Strømmen ind mod Grunden med en saadan Kraft, at blandt andet Ror og Agterstævn knækkede af under Hækken, Skruen beskadigedes og Akslen blev bøjet. Nogen Tid efter kom en dansk Damper med ca. 7,000 Tons d. w. og et Dybgaaende af 24′ for og 25′ agter til Skade paa samme Maade og maatte assisteres tilbage til New Orleans, hvor det er kostbart og vanskeligt at faa den Slags Reparationer udførte; thi der findes kun Tørdokke for Dampere op til ca. 1,000 Tons d. w.

I Vintertiden kommer Verdens største Fragtdampere

til New Orleans, (de fleste af dem sejler til Montreal om Sommeren), og til de regelmæssige Ruteskibe i den Tid hører blandt flere lignende det her i Bladet omtalte Mount Ryal med 483′ × 56′ × 42′ 10″ og 27′ Dybgaaende med fuld Last, og ligesom alle andre Dampere skal disse Kæmpeskibe helst indtage saa meget Vægt som muligt, og hidtil er det i Almindelighed gaaet godt med at faa dem ud, men sker der et alvorligt Uheld — et Skib kan f. Eks. brække over eller paa anden Maade blive læk og synke tværs over Farvandet —, da vil South Pass muligvis være helt spærret og Skibsfarten til New Orleans standset for lang Tid.

Et saadant Uheld vil næppe overraske Autoriteterne i New Orleans, thi de har længe været vidende om, at Farvandet langt fra tilfredsstiller de Fordringer, den moderne Dampskibsfart stiller til det. Der foretages vistnok, hvad der er muligt, for at afhjælpe Ulemperne; men Floden er lunefuld: den afsætter Forhindringer, hvor de mindst ventes, og Løbet er for langt, til at den ene Muddermaskine, der er til Disposition, kan overkomme Arbejdet.

Der har været talt en Del om en grundig Forbedring af South Pass, men Udgifterne derved skal være takseret til ca. 8 Millioner Dollars, og dette Projekt er vist opgivet; thi det antages, at S. V. Pass (der er for Tiden 6′ à 9′ Vand) kan uddybes for en mindre Pengesum; der vil kun være ca. 4 Kml. at uddybe, og da det tilmed lettere kan gøres saavel bredere som dybere, saa er der for Tiden kun Tale om denne Udvej (man er bange for, at det uddybede hurtig vil fylde til igen), og man haaber, at Arbejdet derpaa i en nær Fremtid vil blive paabegyndt; men Udsigterne er ikke de bedste, thi saa længe den nuværende Regering, d. e. Republikanerne, staar for Pengekassen, er der kun lidt Sandsynlighed for, at de sydlige Staters demokratiske Befolkning vil komme til at nyde godt af Onkel Sams Millioner. I Amerika sørger Enhver for sig, og som en Følge deraf maa Befolkningen i New Orleans vist foreløbig nøjes med at se paa, at nogle Embedsmænd tjener en Dagløn ved Opmaalinger og Beregninger (ved Siden af deres specielle Erhverv), og saa leve i Haabet om, at det maa lykkes dem at sætte en demokratisk Præsident ind ved næste Valg.

Der er Lodstvang gennem South Pass, men Assistancen ydes ikke frit. Taksten er $4^1/_2$ Dollars pr. Fod — for en lille Damper med 20′ Dybgaaende bliver det ca. 340 Kr. for $1^1/_2$ Times Arbejde.

For den indgaaende Trafik er South Pass i enhver Retning „up to date"; thi den Vej er dybt lastede Skibe helt ukendt. Af transatlantiske Dampere kan der kun være Tale om Hamburg-Amerika-Linien, der bringer Last; alle andre maa gøre Turen i Ballast, thi takket være Amerikanernes Omsorg for den hjemlige Industri, saa er deres Toldsatser saa høje, at de ere Forbud mod al Indførsel.

Sidste Vinter var det en kort Tid ualmindelig koldt i New Orleans; man siger, at Frosten har gjort Skade for ca. 5 Millioner Dollars i Staten Louisiana alene. Ved Floden er store Strækninger beplantet med Appelsintræer, og hver eneste af dem er frossen ihjel; og ikke bedre er det gaaet med Villahavernes Pryd, de store Palmetræer med et Par Fod tykke Stammer og de dejligste Kroner en halv Snes Alen fra Jorden. Paa Floden har der været saa meget Drivis, at store Dampere har havt Besvær med at klare sig, særlig til og fra Kajerne. Bare denne Isdrift vilde gentage sig til Sommer, naar Termometret lister op til 105° F. i Skyggen.

Man siger, at det er en daarlig Vind, der ikke er god for nogen — denne strænge Frost vil forhaabentlig ogsaa blive til Nytte, maaske endog for Evropæerne; thi der er Mulighed for, at Sukkerrørs Planterne ogsaa ere ødelagte deraf; i Begyndelsen sf Marts var der delte Meninger derom, men de fleste Sagkyndige holdt paa, at Planterne vare døde; og er det Tilfældet, da vil der blive Beskæftigelse for en Del Fragtdampere med at transportere Sukker til Staterne, og Yankerne vil derved meget mod deres Villie blive nødsaget til at støtte den gamle Verdens Landbrug og Skibsfart. Paa Grund af den høje Sukkertold vil den amerikanske Statskasse dog uden Tvivl komme til at tjene mest.

Missisippi-Floden udspringer ca. 3,160 Kvml. og ca. 1,680′ over Mexico-Bugten; om Foraaret. naar Sne og Is smelter, er Floden ved New Orleans 10 à 12′ højere end om Efteraaret, Vandet er da kun 5 à 10° C. I Foraarsmaanederne er der Taage over Strømmen og det nærmest liggende Land omtrent hver Morgen indtil Kl. 8 à 10 Fm., og ved Deltaet, hvor det kolde Flodvand blandes med det varme (ca. 26° C.) Vand i Bugten, er det som oftest tæt Taage det meste af Døgnet. Saa længe Floden er høj, er Drivtømmer — store og smaa Træstammer — en slem Forhindring for ballastede Dampere, der har meget af Skruen over Vandet.

I Sommermaanederne ere Moskitoer en Landeplage og den vigtigste Aarsag til de almindelige Malariatilfælde.

e.

Lodsforholdene i Issefjorden.

Vi have modtaget følgende:

I en Artikel i „Dansk Søfartstidende" af 16. Marts d. A., indrykket af Hr. Skibsfører Micael Nielsen, førende Skonn. „Marie" af Aarhus, har Hr. Nielsen for Offentligheden og til Underretning for sine Kolleger, paa en for mit personlige Vedkommende mindre fordelagtig Maade, inddraget mig i en Søretssag, han i Maj f. A. havde med Rørvig Lodseri.

Jeg skal i den Anledning tillade mig at supplere Hr. Nielsens Belysning af Sagen med følgende:

Hvis Hr. Nielsen mener, at jeg har klaget til Lodseriet, da er han lige saa vildfarende, som han var, da han ankrede op mellem Slettenebbe-Flak og Ringholmshage; jeg skal særlig tilstaa, at jeg til Lods Christiansen, der ankom i Havnen med den af Hr. Nielsen nævnte svenske Skonnert, meddelte, hvad jeg havde været Vidne til, dog først da Hr. Christiansen gjorde mig Spørgsmaalet, hvorledes Skonnert „Marie" var kommen i Havn, idet han ved sin Fremkomst omkring Nakke-Land mente at have set „Marie" til Ankers paa ovennævnte Plads med Flag paa Fortoppen, og kort derefter stryge Flaget ned, gaa under Sejl, styre Vest ud, indtil Skibet var i det almindelige Farvand, og derefter styre ret ind efter Havnen og ind i denne, hvor Nielsen med sit Skib laa fastgjort ved Bolværket, da Lodsen kom ind i Havnen. At Lodsen derefter har gjort Anmeldelse til sin Overordnede, og denne igen forlangt Sagen undersøgt, bliver jo Lodseriets Sag.

Hvad Hr. Nielsen dernæst mener med min hele Optræden og Bebrejdelsen er mig lige saa uforklarligt, og trænger i høj Grad til nærmere Oplysning. Jeg er mig fuldt bevidst, at jeg i min Stilling som Havnefoged har tildelt Hr. Nielsen allermindst de samme Rettigheder som enhver anden Skibsfører, der kommer her i Havnen; „det manglede jo ogsaa kun", at jeg ikke havde gjort min Pligt overfor Hr. Nielsen.

At jeg i Henhold til nævnte Skibs Position fra den Tid, jeg fik det i Sigte med Lodssignalet oppe, og indtil det ankom her i Havnen, i Forbindelse med det Samkvem, dets Fører efter sin egen Forklaring havde med Lodseriet for den Tid, har en anden Opfattelse af Lodsloven, end den Hr. Nielsen har, troede jeg dog, han vilde tillade mig, uden at betragte det som en Bebrej-

delse og som uforstaaelig Optræden i Særdeleshed da Hr. Nielsen og jeg kun i al Almindelighed har talt om det lovlige og ulovlige i under nævnte Omstændigheder at benytte anden Assistance til Vejledning i Farvandet, end de af Staten ansatte Lodser.

Da Hr. Nielsen endvidere fremkommer med den Formodning, at min Optræden antagelig maa bero paa „andre og mulig mere personlige Grunde", vilde det være ønskeligt, om Hr. Nielsen mere udførligt vilde begrunde denne Formodning.

I Artiklen tilføjer Hr. Nielsen følgende: Jeg afsejlede da ad Nykjøbing til, „ud for hvilken Plads jeg gik til Ankers og satte mit Lodsflag", endvidere:

„og den i Dommen omtalte Rørvig-Lods, L. Christiansen, som i et mig passerende Skib" o. s. v.

Efter denne Fremstilling af Navigering vil vist mange, som ikke var Øjenvidne og ikke ere nøjere kendte med de stedlige Forhold, faa Indtryk af, at Hr. Nielsen under hele sin Sejlads her til har befundet sig i det rigtige, almindelige Farvand, har ankret op i umiddelbar Nærhed af Havnen, derefter sat sit Lodsflag efter Havnelods, og medens han laa med dette, skulde her nævnte Lods med sit Skib være passeret Hr. Nielsens Fartøj. Under Henvisning til min foranstaaende Belysning af Sagen, henstiller jeg til Hr. Nielsens Overvejelse, om det ikke vilde være retfærdigt overfor Lodsen at oplyse, at Hr. Nielsen kun var til Ankers paa det foran omtalte Sted, samt at han med Fiskerne ombord, der efter Hr. Nielsens egen Forklaring assisterede ham ved Letningen, var i Havnen uden Lodsflag til, omtrent paa samme Tid som Lodsen med sit Skib var det Sted nærmest, hvor Hr. Nielsens Skib havde ligget for Anker; altsaa var det af flere Grunde umuligt for Lodsen at passere det.

J. P. Jensen,
Havnefoged,
Nykjøbing, Sjælland.

Om Søforklaringer og Søforhør.

Vi have modtaget følgende:

Idet jeg herved bringer den ærede Redaktion min forbindtlige Tak for den velvillige Omtale og Anbefaling af min lille Bog om Søforklaringer og Søforhør, som findes i „Dansk Søfartstidende" for den 13. d. M., tillader jeg mig at benytte Lejligheden til at udtale, at den ærede Redaktions Opfattelse af Skipperens Anmeldelsespligt med Hensyn til indtrufne Ulykkestilfælde vistnok i Virkeligheden er den samme som min, idet den paapegede formentlige Uoverensstemmelse, saa vidt jeg kan skønne, falder bort, naar det erindres, at Søloven indeholder 2 Forskrifter om Anmeldelsespligten, nemlig den vejledende Forskrift i § 40 og Straffebestemmelsen i § 288.

Det er kun Straffebestemmelsen i § 288, som jeg paastaar uanvendelig, naar Anmeldelse er sket det første Sted, hvor Skibet efter Ulykkestilfældet forbliver til den i Loven satte Frists Udløb.

Derimod fremhæver ogsaa jeg pag. 90, at der ikke ved Sølovens § 40 er gjort nogen Indskrænkning i den af Forholdets Natur følgende Regel, at Skipperen i alle Tilfælde skal afgive den fornødne Søforklaring (altsaa ogsaa Anmeldelsen) snarest muligt.

Naar jeg derfor pag. 74 udtaler, at „det Sted, hvor Skipperen for at undgaa Straffeansvaret efter § 288 i det seneste skal anmelde Ulykken, altsaa er det første Sted her i Riget, hvor Skibet eller de Skibbrudne opholder sig til Fristens Udløb", er det kun Meningen dermed at fastslaa den ved Loven dragne Grænse for Anvendeligheden af Bødestraffen efter § 288, medens det af min Udtalelse pag. 65 om, at Skipperens Undladelse af at afgive Søforklaring efter Omstændighederne kan blive at tilregne ham som Fejl eller Forsømmelse i Tjenesten, fremgaar, at jeg er enig med den ærede Redaktion i, at der ikke gives noget Tilfælde, hvor det kan siges, at Skipperen ikke behøver at foretage Anmeldelsen saa snart det uden Tilsidesættelse af vigtigere Pligter kan ske, og det er netop af Hensyn til Vigtigheden af Anmeldelsens hurtigst mulige Afgivelse, at jeg paa forskellige Steder har givet Anvisning paa efter Omstændighederne at benytte Lodsbaad, andet Skib, Posten eller Bud til Overbringelse af Anmeldelsen.

Kjøbenhavn, den 20. April 1899.

C. A. Olsen.

Forskellen imellem Hr. Overretssagfører Olsens og vor Anskuelse er, som det ses, ikke stor. Der er Enighed om, at Skipperen har en Pligt til at foretage Anmeldelse saa snart ske kan, men medens Hr. Overretssagfører Olsen mener, at Anvendelsen af Straffebestemmelsen i § 288 er afhængig af, at Skibet opholdes ud over den i Sølovens § 40 nævnte Frist, er vi for vort Vedkommende dog stadig noget i Tvivl om, hvorvidt Straffebestemmelsen ikke maa kunne anvendes i ethvert Tilfælde, hvor Skipperen har undladt en Anmeldelse, skønt en saadan uden forlænget Ophold og Risiko for Skibet kunde være gjort. Red.

Dampskibet „Omsk" Bjærgning af norsk Brig „Spind".

Fra Føreren af Briggen „Spind", Kapt. Aslaksen, har Norg. Sjøft. modtaget en Beretning om Skibets sidste, ulykkelige Rejse. Det fremgaar af denne, at „Spind" afgik fra Drøbak en Søndag Formiddag med en Ladning Is, bestemt til Odense. Kursen sattes først langs den svenske Kyst, men kunde ikke fortsættes paa Grund af Søens Voldsomhed, hvorved Skibet led forskelligt Havari. Da Sø og Vind aftog, sattes Kursen S. S. O. for at klare Skagen. Det forsøgtes at sejle forover Revet, men det maatte opgives, da Vinden sprang til O. N. O. og friskede til Storm med Snebyger. Skibet lagdes da for Styrbord Halse nordover. Dækket begav sig, og Skibet trak meget Vand. Dørene til Rummene paa Dækket blev slaaet ud, saa Vandet stod højt i Kahyt og Ruf. Det var vanskeligt at arbejde ved Pumperne. Mandag Eftm. Kl. 6 var der 6 Fod Vand i Rummet. Det besluttedes at hejse Nødflag, men flere forbisejlende Skibe bemærkede ikke dette. Kl. 6 Eftm. observeredes Signalet fra D. F. D. S'. Damper Omsk, Kapt. Rasmussen, som foretog Bjærgning ved sin Redningsbaad. Redningen var, slutter Beretningen, forbunden med store Vanskeligheder formedelst den høje Søgang; alle bjærgedes dog efter c. 1 Times Forløb. Skibet var til den Tid sunket ned med Dolbordet i Vandet, saa det havde været umuligt længere at opholde sig ombord i „Spind", da det tegnede til fortsat Storm. Intet Tøj blev bjærget.

Kommet ombord i Dampskib „Omsk" blev vi imødekommet af den kække Besætning, og Kaptajnen samt alle ombord kan ej nok roses for deres Iver og Arbejde. Tirsdag Aften blev vi landsatte i Kjøbenhavn.

Af Hirtshalsfiskerne, som foretog Bjærgning af Skibet, har jeg erfaret, at om Natten saas en Damper (antages at være engelsk) paa Siden af Vraget og Folk der ombord, og

er det da at antage, at disse har taget Tøjet m. m., eftersom alt var borte, da Skibet blev funden af Fiskerne.

Ifølge Telegram fra Hirtshals er Skibet blevet indbjærget tilsyneladende sødygtigt, hvilket maa være en Fejltagelse af de gode Hirtshalsfiskere eller Forfatteren af nævnte Telegram. Enhver Sømand vil forstaa, at et islastet Skib med nedbrukket Dæk maa benævnes med et andet Navn end sødygtigt. Det oplyses videre, at Dækket var en Fod under Vandet, da Skibet blev indbragt til Hirtshals. Af Vraget er lidet eller intet bjærget, da Skibet sank ved de første Stød. Af Lasten er intet tilbage.

Fransk Overretsdom.

Den i dette Blads Nr. 6 for 9. Febr. efter „Sh. Gaz." refererede Dom, afsagt af Marseilles Handelstribunal, hvorved Føreren af den græske Damper Artemisia fandtes at have gjort sig skyldig i en grov Fejl og Forsømmelse ved, efter at Skibet paa Floden Bug var blevet beskadiget af Isstykker, at vende om til Nicolajeff i Stedet for at gaa til Odessa, og ved hvilken Dom Rederiets Krav paa Ladningen for Havarigrosse Bidrag blev afvist, ses nu at være blevet appelleret til Appelretten i Aix, hvor Sagen har faaet det modsatte Udfald, idet Retten har udtalt, at det netop var det rigtigste og fornuftigste at vende om til Nicolajeff, og at al Skade og Tab, opstaaet ved denne Tilbagevenden, maatte betragtes som Opofrelser for fælles Frelse og derfor behandles som Havarigrosse.

Denne Dom viser, hvor forskellige Opfattelserne kunne være, naar Forsvarligheden af en Skibsførers Handlinger paa et vist givet Tidspunkt skulle bedømmes, men giver derved ogsaa Anledning til den Betragtning, at de, der bagefter skulle bedømme Betimeligheden af en i Nød foretagen Handling, bør være meget omhyggelige og forsigtige i deres Dom, dels fordi Situationen dog ikke altid kan foreligge helt klart oplyst for dem, dels fordi der altid maa tages et berettiget Hensyn til at Føreren hurtigt skal bedømme Faren og dens Følger og hurtigt skal handle efter sin Bedømmelse.

Erstatning for Skade under Bugseringsforsøg.

Handelsdomstolen i Brest har, if. „Norg. Sjøft.", afsagt Dom i en Sag mellem et fransk Rederi og Føreren af et norsk Dampskib.

Det norske Fartøj, der var lastet med Jærnmalm, og hvis Kedler paa Grund af Vandets Indtrængen under Storm var blevet ubrugbare, havde maattet kaste Anker ved Kysten af Bretagne. En forbisejlende Damper, der bemærkede Fartøjets Signaler, tilbød at bugsere det til Reden ved Brest; men Bugseringsforsøgene mislykkedes. Imidlertid kom der fra Brest et den franske Stat tilhørende Dampskib til Stedet, og med dettes Bistand førtes det norske Fartøj i Sikkerhed.

Det først nævnte, franske Dampskib, der under Bugseringsforsøgene havde lidt nogen Skade, nedlagde for Handelsdomstolen Paastand paa en Godtgørelse af 20,000 Francs (mulig dog en Fejlskrift) for den ydede Assistance, medens det norske Fartøj paa sin Side gjorde Fordring paa en Skadeserstatning af 5,000 Frcs for det ved Rettergangen foraarsagede Ophold.

Domstolen bifaldt det franske Dampskibs Paastand og dømte det norske Fartøj til at betale 3,000 Francs. I Præmisserne til denne Dom anføres fornemmelig, at Fartøjer kunde komme til at betænke sig paa i Fare at yde Bistand af Frygt for ikke at være berettiget til Erstatning i Tilfælde af Forsøgets uheldige Udfald, der visselig kan bero paa andet end paa de Foranstaltninger, som det assisterende Skib kan træffe, samt at det tilkommer Domstolen ved Fastsættelsen af Erstatningen at nedsætte den Fartøjer i Havsnød ydede Assistance i Forhold til den udviste Tjeneste.

Det ejendommelige ved denne Sag er imidlertid, at den Erstatning, som er tilkendt det franske Dampskib, er større end det Beløb, som Marinemyndighederne i Brest begærede for at bringe det norske Fartøj i Sikkerhed, hvilket Beløb kun androg 2,800 Frcs.

Generalforsamlinger og Aarsberetninger.

Foreningen til Søfarteus Fremme

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Kassereren, Grosserer M. Melchior: Foreningens Formue udgjorde ved Regnskabsaarets Sluning 213,850 Kr. 21 Øre mod 210,469 Kr. 27 Øre i Fjor. Indtægten havde ligesom foregaaende Aar for en væsentlig Del bestaaet i faste Bidrag. Kontingentet udgjorde 1,225 Kr., lidt mere end Aaret forud.

Der gaves enstemmig Decharge.

Formanden, Kommandør Jespersen meddelte Beretning om Virksomheden. Der var ydet Bidrag til Kaptajn P. Jensen til Udgivelsen af en Bog: „Vink til unge Førere og Styrmænd"; endvidere var der ydet Understøttelse til en af Skolens tidligere Elever til fortsat Uddannelse. Skolens Indtægter havde været mindre end i Fjor; dette hidrørte fra, at baade Marineministeriets Tilskud og Frekvensen havde været mindre. Legaterne, der ialt udgjorde 5, vare uddelte til 10 Elever til Hjælp til Undervisning.

De fratrædende Bestyrelsesmedlemmer, Grosserer M. Melchior og Kaptajn Harboe, genvalgtes; ligeledes genvalgtes Revisorerne.

Sydfyenske Dampskibsselskab

har afholdt aarlig Generalforsamling i Svendborg. Direktør Ipsen aflagde Beretning:

Selskabet har overtaget Postruten Korsør—Langeland og hertil anskaffet et nyt Dampskib „Tranekjær", der har vist sig særdeles godt. Ved at der er naaet Forbindelse med Iltoget fra Nakskov er der fremkaldt en forøget Trafik, som antagelig vil vokse, naar Selskabets ny og hurtig sejlende Skib „Sif" træder i Fart. „Thor" har havt to Havarier, der har foranlediget større Udgifter. Aaret har i det hele bragt særlig store Udgifter, da alle Skibene har maattet repareres; de ere nu i god og betryggende Stand. Der kan intet Udbytte gives, og Skibsførernes og Funktionærernes sædvanlige Gratiale har maattet nedsættes. Aaret har dog været godt, naar henses til, at Statsbanernes nye Takster har tvunget vore Fragttakster stærkt ned, og at Kullene have været meget dyre.

Enkekassen i Sønderho

har i disse Dage udsendt Uddrag af sit Regnskab for sidste Regnskabsaar.

Indtægten er ialt 12,174 Kr. 15 Øre, deraf Kontingent af 103 Medlemmer 1,838 Kr., Gaver fra Knøhr & Burchardts Nfl. samt N. Johansen & Dahl 50 Kr. af hver, Resten er Afdrag og Renter af Foreningens Kapitaler. I Understøttelser til 36 Enker er betalt 3,615 Kr.

Foreningen ejede i Februar 1899 33,754 Kr., hvoraf 4,572 Kr. indestod i Vestjyllands Landmandsbank (Sønderho Afdeling), og den øvrige Del er anbragt ved Ejendoms- og Kavtionslaan.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Et Dampskib ankom i Dok med Ladning ombord. Det beordredes af Dokmesteren til at fortsætte til en anden Dok, for at indtage sin Plads for Losning. Dette blev gjort under Kommando af en autoriseret Lods og betjent af en Baadsmand. Før Ankomsten til Bestemmelsesstedet og endnu i den første Dok slog Drivskruen imod noget haardt, og kort efter dette Slag skød der et firkantet Stykke Tømmer op fra under Dampskibets Bund, bærende Mærker af at have været slaaet af Skruen. Ved Undersøgelse fandtes Drivskruen at være betydelig havareret.

Bliver Dokselskabet ansvarlig for dette Havari?

Dokmesteren opgav, at der ved den Tid, Dampskibet passerede, var rigelig Vand for det.

Sv.: Dokselskabet vil ikke uundgaaelig, men kan mulig være ansvarlig. Et Dokselskab har ingen absolut Pligt til at holde Dokken fri for Hindringer, men er bunden til at drage fornuftig Omsorg for, at den kan benyttes med Sikkerhed. Hvis et Dokselskab har Kendskab til en Hindring, eller kunde have opdaget og fjernet denne, da bliver Selskabet ansvarlig for Havari, foraarsaget derved. (Sh. Gaz.)

Fragtmarkedet.

Som vi bebudede er en fastere Tone indtraadt overalt i Fragtmarkedet; der hørte forøvrigt ikke megen Spaadomsævne til at forudsige dette; desto mere karakteristisk bliver den Haardnakkethed, hvormed et stort Parti stadig prædiker om Fragtmarkedets Forfald og søger at vinde Proselyter for en saadan Trosbekendelse; vi ville blot afsløre Kunsten at bebude (!) det, der nødvendigt vil indtræffe, og man vil finde Kunsten meget let og lidet indviklet. At de store Søers Venden tilbage til Livet i Amerika, med den kolossale Korntrafik, der hersker derovre, nødvendig maa bringe en uhyre Mængde Korn og andre Produkter til Afskibningspladserne er givet; at dette Korn maa føres videre hurtigst muligt er nødvendigt, og at Trafiken paa disse Ruter vil vokse er en Følge deraf. Og de amerikanske Fragter vil derfor strammes, samtidig med at de trækker Golfhavnene med sig, men en lille Opgang i de amerikanske Fragter vil bringe en uhyre Mængde Afskibere i stor Nervøsitet. Man véd, at der er solgt vældige Mængder med Afskibning i Maj Juni og samtidig at saa godt som alle Eksportører have holdt igen med Befragtningerne, ret naturligt stolende paa at kunne trykke Markedet, der jo var svagt, yderligere til Jorden. Nu staar man overfor et Vendepunkt, og ligesom Baissespekulanterne paa Pengemarkedet i Virkeligheden er dem, der under lignende Forhold driver et Papir i Vejret (vi indrømme: sikkert meget mod deres Villie), saaledes bliver det ogsaa Afskiberne, der her lader Fragten stige, alt eftersom Afskibsningsterminens sidste Dag nærmer sig. Saaledes have vi for længere Tid siden ræsonneret, saaledes begynder det nu at gaa i Opfyldelse, vi mene selvfølgelig ikke som Tryllekunstneren „ein, zwei, drei", men efter længere Tids Kampe; det er det, man kalder at bebude! Naar dertil kommer, at Donau Saisonen staar for Døren i fuld Flor, at Østersøen lukker op, hvilket, om saa vor kære, gamle Østersø har et nok saa tarveligt Program at byde paa til Aabningsforestillingen, dog betyder mere Liv, større Brug for Tonnagen etc., samt at Kulstrejken i Belgien vil holde Kulpriserne oppe, i hvert Fald ikke svække den Branche, saa har man egentlig alle de Typer fat, der samlede paa rette Maade kan danne Ordene: Fragtmarkedet er fastere. Dette til vore Pessimister.

Vi notere af Ugens Befragtninger følgende: Galveston U. K. Cont. 15. Maj Annullering 13/ imod 12/ sidste Uge, Northern range Danmark 2/4½ én Plads, 2/6 to Havne. Pensacola Cardiff 1,553 Tons N. R. Maj Lastning 90/ nyt charter. Fra Sydamerika noteres fra San Lorenzo til Antwerpen eller Rotterdam any size 17/, mindre Dampere opnaa dog 17/6 à 18/. Befragtningen har været meget livlig og Udsigterne tegne godt for prompt Tonnage. I det hele taget synes Maj at faa Betydning for hele det amerikanske Marked ved stor Eksport.

Sortehavet etc. er fastere og Tendensen synes fortsat stigende. Befragtningen har været livlig og Efterspørgslen efter Tonnage god. Vi notere: Odessa 4,000 Tons 20. Maj 10. Juni 9/ L. H. A. R., 9/6 Hamburg, Odessa 2,200 Tons 9/6 any direct, 10 Hamburg, Azoff U. K. Cont. 11/ any direct, 11/6 Hamburg — med Chance for 6 pence højere Rate for mindre Dampere. Donau Antwerpen eller Rotterdam giver 11/6, Hamburg 12/.

Kulmarkedet er fastere, specielt ned til Middelhavet. Vi notere Cardiff Barcelona 10/, Swansea Civita Vecchia 9/3, Venedig 10/, til River Plate betales fra Cardiff 13/ og til Colombo 13/. Fra Østkysten ere Noteringerne: Methil Genua 8/, Venedig eller Triest 9/9. Leith til Genua giver 7/9, Venedig 9/3, Alexandria 7/9, endelig betales til Buenos Aires 13/6. Til Østersøen ere Raterne: Dansk Havn med 14 Fod 5/9, Aarhus 5/, Kjøbenhavn 5/, Kiel 5/1½, Wismar 5/6, Rostock 5/9, Stralsund 5/9, Stettin 5/7½, Pillau 5/7½, Libau 5/6, Riga 5/6, Stockholm 5/4½ à 5/6, endelig Kronstadt 5/6 à 5/7½. Der søges ivrigt Baade for konsekutive Rejser over Saisonen saa vel til Kronstadt som til danske Havne; heri ligger en vis Garanti for at Kulmarkedet vil holde sig fast Sommeren over; dette er i hvert Fald vor bestemte Opfattelse.

Østersøen er noget livligere; i Træmarkedet er det yderst vanskeligt at finde Tonnage, specielt Sejlere for Lasterne pr. f. o. w., og Købmændene spekulere paa Grundene dertil; vi tro, at en væsentlig Grund er den, at med hvert Aar udtyndes den gamle Garde af Træslæbere mere og mere. Udviklingen gaar nu i andre Retninger.

Advarsel for Søfolk i Stettin.

Fra det kgl. danske Konsulat i Stettin have vi modtaget følgende:

„Da der i Stettin for Søfolk i Løbet af de sidste Aar og op til den seneste Tid gentagne Gange er opstaaet ubehagelige Konflikter med Stettiner Klæde- eller Ekviperingshandlere, beder Konsulatet dette tjene som en Advarsel for danske Søfolk, saavel Kaptajner som Mandskab, specielt de mindre Sejlskibe, mod at indlade sig for meget med ovennævnte Slags Forretningsfolk, selv om disse holde danske Folk i deres Tjeneste.

Konsulatet raader derfor indstændigt de danske Skibsførere til at paase, at deres Mandskab ikke stifter

Gæld hos Stettiner Ekviperingshandlere eller modtager Kontanter hos samme; men naar de køber Varer, da at betale disse kontant for ikke at udsætte Skibet for unødigt Ophold eller Mandskabet for Ubehageligheder.

Bevæggrunden til ovenstaaende Advarsel er nærmest den, at et dansk Skibsmandskab i disse Dage er bleven arresteret her paa Foranledning af en herværende Klædehandler.

Kongelig dansk Konsulat for Pommern, Stettin, den 24. April 1899.

Hellmuth Schrøder,
kongelig dansk Konsul.

Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Fra Seydisfjord skriver vor Korrespondent:

Den 8. April ankom Postdampskibet Egil, Kaptajn Endresen, til Seydisfjord efter at have anløbet alle Fjorde paa Nord- og Østlandet fartplanmæssigt og uden Ishindringer. Der er saaledes Haab om, at Island forskaanes i 1899 for en Isblokade. Fiskeriet er endnu uden nævneværdig Betydning, ligeledes har Vejret i den sidste Maaned umuliggjort det for Baadene at komme ud til Fiskepladserne. De franske Fiskere ere begyndte paa Fiskeriet paa Sydlandet, og Trawlerne, baade tyske og engelske, ere i travl Virksomhed flere Steder paa Østkysten, indtil en skøn Dag Heimdal dukker op imellem dem og tvinger dem til større Forsigtighed og Aarvaagenhed.

Den norske Damper Vaagen, Kapt. Houeland, ankom hertil den 8. April med en Kulladning.

Den danske Fiskedamper Erik den røde, der ankom hertil i Gaar, beretter, at den ved Portland paa Islands Sydkyst har observeret en strandet 3-mastet Skonnert, der var hvidmalet. Inde paa Kysten, der her er ubeboet, saas Folk trille med Tønder og lignende Sager, hvorfor man antog, at Besætningen havde reddet sig i Land. Det franske Hospitalsskib St. Paul, der netop ventedes her til Island paa denne Tid, og som hvad Bygning, Størrelse og Farve angaar svarer til Beskrivelsen af det strandede Skib, synes saaledes at være det første Offer i Aar af de franske Skibe, hvoraf der hvert Aar forlise nogle paa Island. St. Paul strandede 1897 ved Reykjavik, fik en midlertidig Reparation og blev slæbt til Dunkerque for at repareres; denne Gang kommer den rimeligvis til at blive paa Island.

Fiskedamperen Leif siges at være gaaet ned til Strandingsstedet.

Med Postdampskibet Thyra, Kaptajn Ryder, der ankom til Seydisfjord 15. April paa Rejse til Kjøbenhavn, erfaredes, at der ingen Ishindringer er Landet rundt. Fiskeriet er overalt daarligt. Stationsskibet Heimdal, Kaptajn Bræstrup, der ankom til Reykjavik den 27. Marts, gjorde samme Dag en Fangst paa to Trawlere: Jolanthe fra Hull og St. Vincent fra Grimsby. Den ene af Trawlerne skulde lige til at gaa hjem aldeles fuldlastet, da Heimdal nappede den og førte den til Reykjavik, hvor Trawleren fik en Mulkt paa 1.000 Kroner samt Fangst og alle Redskaber konfiskeret. Trawlerskipperen regnede hele Tabet til over 20,000 Kroner, hvad der er meget troligt; thi Driftstabet paa de 14 Dage, der medgaar fra Trawlerens Afrejse til dens Ankomst til England, er ikke saa ringe og synes at ramme Trawlerne haardest. Den anden af Heimdal anholdte Trawler indgik Kompromis paa samme Vilkaar som den første. Trawlerne toges ved Midnessjø i Nærheden af Reykjavik.

Den ved Portland paa Island strandede tremastede, hvide Skonnert har ifølge Meddelelse i Bladet Isafold nu vist sig at være det franske Hospitalsskib St. Paul.

St. Paul er, efter Meddelelser, modtagne med norsk Dampskib Moss, der var paa Vik ved Portland d. 9. April, strandet d. 3. April paa Myrdalssand Øst for Portland. Mandskabet reddedes og rejste over Vik til Reykjavik. En Del Proviant etc., der bjærgedes, solgtes ved Auktion d. 12. April tilligemed Skibet, der var totalt Vrag.

Seaham Harbour.

En Artikel i „Sh. Gaz." beskæftiger sig med den stærke Udvikling, der for Tiden finder Sted i Havnene paa den engelske Nordøstkyst, og hvis Aarsager ere Kuleksportens stadige og enorme Vækst og Skibenes tiltagende Størrelse. Naar man erindrer, at Kulhandelen paa Tyne er naaet op til over 14 Mill. Tons Kul aarlig, Sunderland til ca. $4^1/_2$ Mill. og Blyth til ca. $3^1/_2$ Mill., er det klart, at Skibsfarten paa disse Havne er tiltaget kolossalt i de sidste Aar, og at de bestaaende Indretninger til Lastning m. v. af Dampskibe for hvert Aar, der gaar, svare mindre til Tidens Fordringer. Og Skibenes stedse større Dimensioner gør, at de gamle Dokker og Kul-Lastepladser ikke kunne tilfredsstille de moderne Oceandamperes Krav. Havneautoriteterne paa Nordøstkysten have derfor indset Nødvendigheden af større Udvidelser, og det er sikkert, at man her staar overfor en hidtil ukendt Udvikling.

Af Enkeltheder skal nævnes, at langs Tynen er der anlagt nye Kulpladser op til Derwenthaugh; ved Dunston er „North Eastern Railway Co.s" store Kulpladser blevne fordoblede; den gamle Northumberland Dock uddybes og forbedres. Ved Sunderland er planlagt en betydelig Udvidelse af Hudson Dock, der skal forsynes med alle moderne Indretninger. Ved Blyth, Middlesbrough og West Hartlepool forestaar meget omfattende Udvidelser.

Men intet af disse Arbejder har dog Krav paa den Opmærksomhed som den forestaaende Udvidelse af Seaham Harbour, der under en ny Ledelse skal helt omdannes. Seaham Harbour er privat Ejendom. Den blev anlagt i 1831 af Markien af Londonderry og strækker sig over ca. 12 acres; den var med Datidens Fordringer for Øje en god Havn, men er senere bleven overfløjet af sine større og driftigere Konkurrenter, i Sammenligning med hvilke dens Trafik er ubetydelig. Men som et Afskibningscentrum for East Durham Kuldistrikt har denne Havn anselige Fortrin for sine Konkurrenter. Dens nuværende Ejer, Lord Londonderry, har derfor ladet Havnen gaa over til et Aktieselskab, og dette har nu fastslaaet Planerne for dens Udvidelse. Disse gaa ud paa Opførelsen af to Beskyttelsesmoler, Indløbets Uddybning, Anlæg af en ny Dok og forbedrede Indretninger til Kullastning. Havnens Vandareal vil herved blive forøget til 41 acres. Den ny Doks Vandareal vil blive 10 acres, dens Dybde $27^1/_2$ Fod. Den vil kunne optage Skibe af Størrelse op til 5,000 Tons. Havnen vil i alle Henseender blive forsynet med de ypperligste Indretninger for Lastning og Losning. Omkostningerne ved disse kolossale Arbejder vil andrage ca. 378,000 Lst.; de skulle fuldendes i Løbet af fire Aar.

Denne Omdannelse af Seaham Harbour er i sig selv et Foretagende af stor Betydning for Havnens Fremtid, thi denne Havn er den nærmeste for en stor Mængde Kulværker, der hidtil have benyttet Sunderland. fordi den nærmere Havn ikke kunde betjene dem. Men Havnens Udvidelse er kun et Led i en større Plan, i hvilken ogsaa Lord Londonderry er den ledende Aand. Der er nemlig endnu store, ubearbejdede Kullejer i umiddelbar Nærhed af ovennævnte Kulværker, og det er nu Hensigten at udnytte disse og afskibe Kullene over

Seaham Harbour. Omtrent en Mil fra Havnen vil nye Gruber blive udgravede, og det antages, at de ville forøge den aarlige Udførsel til $1^1/_2$ Mill. Tons. Omtrent 3 Mil Syd for Havnen skal ligeledes nye Gruber etableres, der ville producere ca. 1 Mill. Tons aarlig. Disse nye Foretagender vil i Løbet af 2—3 Aar betydeligt forøge East Durham Kuldistrikts Produktionsævne, og man er sikker paa, at dette Distrikt ikke hermed har naaet sin største Udvikling, og man maa antage, at Seaham Harbour vil faa en Eksport, halv saa stor som sin driftige Nabos, Sunderlands. Men Sunderland vil næppe lide under Konkurrencen, lige saa lidt som Tyne har gjort det ved Blyths Udvikling eller Cardiff ved Barrys. Kort sagt, de her fremstillede Planer betyde snarere Udvikling end Konkurrence, og Udvikling er den moderne Industris Livsbetingelse.

Nybygninger, Køb og Salg.

Paa Flensborg Skibbygnings-Selskabs Værft er Damperen Saxonia løbet af Stablen. Den bygges til Hamburg-Amerika-Linien og har følgende Dimensioner: 414' 6" × 46' 5" × 31' $2^1/_2$".

Dpskb. Mølle af Viken, der laster 100 Tons, er købt af Grosserer H. Meier her i Byen. Det skal benyttes til Fart med Skærver mellem Kjøbenhavn. og svenske Byer.

Personalia.

Dødsfald. Redaktøren af det bekendte hamburgske Søfartsblad Hansa, Kapt. R. Landerer, er afgaaet ved Døden, kun 46 Aar gammel. Han har ledet Bladet siden det i 1891 oprettedes i sin nuværende Skikkelse.

I Sydfynske Dampskibsselskab er sket følgende Forflyttelser m. v.: Kapt. W. Petersen fra „Svendborgsund" har overtaget „Mjølner". Styrm. Mathiesen fra „Rut" er midlertidig ansat som Fører af „Svendborgsund". Kapt. H. Marcussen fra „Thorseng" har overtaget „Rolf". Styrm. Julius Hansen har overtaget „Thorseng".

Dødsfald. Kapt. P. Brinck i Esbjerg er afgaaet ved Døden, 82 Aar gammel. Han var født i Sønderho, gik til Søs som ganske ung og førte senere Skib i 35 Aar. Kapt. Brinck nød i Sønderho almindelig Tillid og beklædte i mange Aar med Dygtighed Formandsposten i Sogneraadet. I de sidste 20 Aar boede han i Esbjerg og omfattede særlig Havnen og Skibsfarten med varm Interesse. (Fanø Avis.)

Kapt. I. Ingerslev har nu overtaget Stillingen som det Dansk-Russiske Dampskibsselskabs korresponderende Reder. Selskabets Kontor er henflyttet til Frederikshaldsgade 21, Ø.

Dansk Sømand Georg Rubin, 22 Aar gl., som d. 27. Juli 1898 udmønstredes med det engelske Skib Lena af Faversham, der gik i Kystfart mellem Leith og Whitstable, antages omkommen ved Skibets formodede Forlis. Udenrigsministeriet anmoder Enhver, der kan give Oplysning om den Afdødes Slægt og Hjemstavn, om at henvende sig til det.

Kaptajnerne I. Rabe og H. Borries ere afrejste via Newcastle henholdsvis til Hebburn og Renfrew for at overtage Tilsyn med Nybygninger.

Kapt. E. Lorentzen har under Kapt. Bentzens Sygdom overtaget Førelsen af Dpsk. Esbjerg, hvorefter den midlertidige Fører, C. Simonsen, er traadt tilbage i sin Stilling som 1ste Styrmand.

Kapt. C. I. Thulin har under en Kapt. Riise tilstaaet Permission overtaget Førelsen af Dpsk. Hebe.

Dampskibet H. P. Prior, der har overtaget Ruten Aalborg-Kjøbenhavn under Dpsk. Cimbrias Eftersyn, er overtaget af Kapt. H. F. Ishøj fra Dpsk. Niels Brock; dette Skib er atter overtaget af Kapt. A. Kjølner, der midlertidig førte Falster, og sidst nævnte Skib er midlertidig overtaget af Styrmand Jørgensen fra Dpsk. Kjøbenhavn.

Dampskibet Frederik er under Kapt Harboes Upasselighed indtil videre overtaget af 1ste Styrmand A. P. Sørensen.

I Tilslutning til Notitsen om Kapt. H. Caroc, Fører af Dpsk. Kentucky, i nærværende Blads sidste Nummer, kan yderligere tilføjes, at han som Anerkendelse fra Konsul Currie modtog et pragtfuldt Sølvbæger i Rokokkostil med Indskrift „Til Kapt. H. Caroc, S. S. Kentucky, fra Konsul Currie i Kentucky".

Fra Sø og Land.

Matroserne i de kjøbenhavnske Dampskibsrederiers Skibe have stillet forskellige Krav om Forbedringer i deres Forhold, navnlig med Hensyn til Arbejdstiden og Lønningerne; de forlange saaledes at fritages for Vagttjeneste, naar Skibene ligge ved Land. De forlange deres Fordringer gennem førte fra 1. Maj. Dampskibsrederi-Foreningen har behandlet Sagen, men det lader sig ikke i Øjeblikket med Bestemthed sige, om en Overenskomst opnaas eller om en Stejke udbryder.

I Henhold til de for Lodserne i Kronstadt fastsatte nye Instrukser, der ville træde i Kraft ved Navigationens nær forestaaende Aabning, vil Afgiften for Lodsning af Skibe fra Søen til Reden ved Kronstadt og herfra til Søs blive 6 Kopek pr. Læst eller 3 Kopek pr. Netto Reg.-Ton hver Vej; denne Afgift skal betales, enten man benytter Lods eller ej. Disse nye Bestemmelser ville mere end fordoble de Afgifter, der hidtil ere betalte for denne Lodsning. (Sh. Gaz.)

For Sejlskibe. I „Norg. Sjøft." skrives: Det har stadig vist sig af den største Vigtighed for Skibe, især for de, der gaa i Langfart og altsaa komme i varme Farvande, at paase, at der stadig kommer frisk Luft til Rummet, for at der ikke skal komme Brand og Raad i Tømmeret.

Naar man afsejler fra en Havn i de varme Farvande, enten med Ladning eller i Ballast, er man jo som oftest nødt til at holde Lugerne skalkede for Søgang og Storm, hvorved den varme Luft altsaa bliver staaende i Rummet og koge og foraarsager da, at Tømmeret tager Brand. — I modsat Tilfælde, hvis man kommer fra en af de kolde Havne, bestemt for de varme Farvande, vil den kolde Luft, naar Skibet kommer i Varmen, blive fugtig og derved ogsaa foraarsage Raad i Tømmeret.

Det har stadig vist sig, at de Skibe, der har været godt forsynede med Luftningsapparater, hvorved der kan strømme ny, ren Luft til Rummet, tillige har holdt sig tørre og friske for Raad i meget lang Tid og derved har sparet deres Redere kostbare Reparationer og deraf forvoldt Tidsspilde.

Det engelske Orlogsskib Penguin, der er hjemkommen fra et Opmaalingstogt i det stille Hav, har fundet en Dybde af 4,762 Favne mellem Auckland og Tonga Arkipelaget. Dette er det største Lodskud, man hidtil har taget. I Nær-

heden af Tonga undersøgte „Penguin" det nylig forsvundne Falcon Island og fandt, at Øen nu laa c. 3 Favne under Overfladen. Øen dannedes under et vulkansk Udbrud i 1885 og forsvandt atter fuldstændig i September i Fjor.

Atter er et Petroleumsskib gaaet op i Flammer, idet Skonnerten Heinrich den 5. Januar brændte i Mundingen af Themsen. Heinrich havde en Last af 500 Tønder Nafta, der havde givet meget stærk Lugt fra sig i nogle Dage, uden at Kaptejnen troede, at man behøvede at tage Notits deraf. Da Skonnerten paa Vejen til Newcastle befandt sig ud for Themsen, saa man pludselig en stærk Røg vælte op af Kahytten, hvor man véd der hverken fandtes Lys eller Ild, og kort efter skete en voldsom Eksplosion, hvorefter Flammerne slog op højt over Toppene, og det var kun med Nød og Næppe, at Besætningen kom i Baadene og fik Tid til at redde deres beskadigede Kammerater. Skibet brændte ned til Vandgangen.

Hurtige Sejlskibsrejser. Sejlskibet Montgomeryshire gjorde Rejsen fra Antwerpen til Yokohama, rundt Australien, paa 126 Dage. Sutherlandshire sejlede mellem East London og Ny Caledonia paa 36 Dage, hvilket er 7,400 Kvartmile, altsaa gennemsnitlig 205 Kvartmile pr. Dag; den hurtigste Dagssejlads var 318 Kvm., medens den 15 Dage i Træk naaede 250 Kvm. En stor Firemaster har nylig tilbagelagt Vejen mellem New York og Butt of Lewis i 15 Dage, hvilket jo er godt gjort, men det kommer næppe op mod James Baines, der brugte 12 Dage, og Lightning, der brugte 14 Dage til Liverpool, eller Dreadnought med 9 Dage og 17 Timer til Queenstown. Annie Thomas har nylig gjort Rejsen fra Santos til Taltal i 32 Dage. (Naut. Mag.)

Ugens Havarier.

Frey, 3m. Skonnert af Gefle, kom d. 19. ds. paa Rejsen fra Almeria til Hjemstedet med Salt paa Grund paa Middelgrunden. Flot med Assistance af Svitzers, og efter at en Del af Lasten var losset. Ingen Skade, fortsat Rejsen.

Svea, Galease af Hobro, er d. 17. ds. drevet i Land og sunket i Brofjorden ved Lysekil. Besætningen reddet.

Avis, Dpsk. af Tønsberg, har paa Rejsen fra Riga til Grimsby d. 21. ds. været i Kollision i Nærheden af Svinebodernes Fyrskib med Skonnerten Amor af Slite. Begge Skibe ere beskadigede ankomne til Helsingør for Reparation

Ruby, Fiskedpsk. af Hull, er, efter Stranding paa Horns Rev, indbragt til Esbjerg d. 21. ds. af Svitzers, der har erholdt £ 900 i Bjærgeløn.

Juno, Skonnert, har været paa Grund ved Brejning, men er atter kommet flot og er indbragt til Vejle for Reparation af Slæbedpsk. Munkebjerg.

Dania, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Forhaling i Tyne Dok d. 21. ds. mistet samtlige Skrueblade. Skibet er gaaet i Tørdok for at reparere.

Dorthea, Galease af Aarhus, kom d. 20. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Svendborg med Majs paa Grund paa Holmen udfor Svendborg. Flot ved Højvande uden Assistance.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling.***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Christiania 25. April, best. til Kbhvn. — Antwerpen, Holm, afgik fra Messina 24. April, best. til Algier. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 8. April, bestemt til Boston. — Arno, Strubberg, afgik fra Messina 17. April, bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Marseille 21. April. — Dagmar, Brabrand jun., afgik fra Bordeaux 21. April, bestemt til Kbhvn. — Douro, Ørum, ankom til Kbhvn. 24. April. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 28. Marts, bestemt til Aarhus. — Georgios I, Blom, ankom til Dünkirk 22. April, bestemt til Antwerven. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 7. April, best. til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Kbhvn. 25 April, best. til St. Petersborg. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 21. April, best. til New York. — Kiew, Erichsen ankom til Frederikstad 18. April, bestemt til St. Nazaire. — Kursk, Christensen, ankom til Danzig 23. April, bestemt til Riga. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 22. April, bestemt til Reval. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 6. April, best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Hansen, afgik fra Stettin 23. April, bestemt til Antwerpen. — Nicolai II., Michelsen, ankom til New York 15. April, bestemt til Boston. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 15. April, bestemt til Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, afg. fra Reval 22. April, bestemt til Dünkirk. — Seine, Staal, ankom til Bordeaux 24. April, bestemt til La Rochelle. Tejo, Gade, afgik fra Newcastle 19 April, best. til Oporto. — Texas, Kihl, afgik fra Glasgow 24. April, bestemt til New York, — Thingvalla, Laub, ank. til Kbhvn. 23. April. — Tiber, Bech, ankom til Kbhvn. 24. April, bestemt til St. Petersborg. — Tomsk, Andersen, afgik fra Antwerpen 22. April, bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, ankom til Madeira 14. April, best. til Lissabon. — Xenia, Thidemann, ank. til Kbhvn. 18. April, bestemt til St. Petersborg.

Anglo Dane, Jonssen, afgik fra Kbhvn. 24. April, bestemt til Manchester. — Axelhuus, Nielsen, afg. fra Kbhvn. 24. April, best. til Stettin. — Baron Stjernblad, Petersen, ank. til Antwerpen 19. April, bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Mollerup, afgik fra London 23. April, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Kbhvn. 23. April, best. til Vestnorge. — Constantin, Niedersøe, afgik fra Kbhvn. 23. April, bestemt til London. — Frederik, Harboe, ankom til Kbhvn. 23. April, bestemt til Pillau. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Riga 21. April, bestemt til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, ank. til Libau 24. April, bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 19 April, bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 23. April, best. til Hull. — Morsø, Møller, ankom til Havre 24. April, bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 21. April, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Riga 22. April, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, ank. til Kbhvn. 24. April, best. til London. — Perm, Christensen, ankom til London 24. April, best. til Hull. — Pregel, Olsen, ank. til Antwerpen 23. April, bestemt til Kbhvn. — Thyra, Ryder, afg. fra Leith 24. April, best. til Kbhvn. — Valdemar, Koefod, afgik fra Kbhvn. 24. April, bestemt til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Liverpool 20. April, best. til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Kbhvn. 25. April, bestemt til Island. — Maja, Petersen, afgik fra Christiania 25. April, best. til Hamburg. — Ella, Lunge, ankom til Kbhvn. 24. April, bestemt til Danzig. — Esbjerg, Lorentzen, ankom til Libau 24. April, bestemt til Kbhvn.

Ficaria, Fenger, i Newcastle for aarligt Eftersyn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 27. April, best. til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afg. fra Kbhvn. 27. April, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 25. April, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, Wiberg, afgik fra Newcastle 26. April, bestemt til Kbhvn. — Lolland, Ankersen, afg. fra Leith 25. April, bestemt til Odense. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 26. April, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 26. April, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Riga 23. April, best. til London. — Frode, Wrisberg, afgik fra Riga 24. April, best. til Antwerpen. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Fernandina 12. April. best. til Antwerpen. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Baltimore 24. April, best. til Fernandina. — Knud, Mancke, reparerer her. — Svend, Petersen, afgik fra Kiel 24. April, best. til Blyth. — Erik, Tofte, afg. fra Blyth 12. April, ankom til Riga 18. April. — Skjold, Schmidt, afgik fra Sunderland 24. April, best. til Swinemünde — Danmark, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 21. April, ankom til Blyth 24. April. — Ragnar, Risøe, afgik fra Stettin. 22. April, best. til Swansea. — Volmer, Riber, reparerer her. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 12. April, ankom til Riga 17. April. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 19. April, ankom til Libau 24. April. — Harald, Holst, afgik fra Baltimore 25. April, best. til Kbhvn. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Gibraltar 24. April, best. til Dunkirk.

Heimdal. Anine, Løffler, ank. til Lübeck 21. April. — Kamma, Risøe, ankom til Riga 21. April. — Helga, Lagesen, afgik fra Blyth 23. April. — Martha, Jørgensen, afgik

fra Huelva 24. April. — Therese, Knudsen, afgik fra Huelva 20. April.

Vesterhavet. Niobe, Schmidt, afg. fra Newcastle 24. April, bestemt til Reval. — Nancy, Mathisen, ankom til Arbroath 22. April. — Nautik, Meinertz, ankom til Kbhvn. 20. April. — Nora, Degn, afgik fra Hull 23. April, bestemt til Kbhvn. — Neptun, Jørgensen, afg. fra Messina 25. April, best. til Valencia. — Nerma, Jessen, afg. fra Kallundborg 22. April, bestemt til Riga.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kbhvn. 19. April, ankom til Libau 21. April. — Rita, Larsen, afgik fra Hull 23. April, bestemt til Kbhvn.

Union. Frisia, Skov, afgik fra Blyth 20. April, bestemt til Pillau.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, ankom til Ghent 25. April. — Hafnia, Lund, afgik fra Sunderland 18. April, ank. til Kbhvn. 21. April. — Russia, Rasmussen, afgik fra Blyth 18. April, ank. til Lübeck 22. April. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Newcastle 22. April, ank. til Kbhvn. 25. April.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra New Orleans 15. April, best. til Kbhvn. — Brattingsborg, Andersen, afgik fra Saint John 24. April, bestemt til Manchester. — Søborg, Fischer, afgik fra Lissabon 24. April, bestemt til Glasgow. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Bilbao 19. April. — Jomsborg, Kühl, ankom til Savona 22. April. — Uranienborg, Dømel, afgik fra Pillau 25. April, bestemt til Riga. — Rosenborg, Schultz, ankom til Neufahrvasser 21. April. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Aarhus 25. April, bestemt til Grimsby. — Amalienborg, Clausen, ankom til Newcastle 24 April. — Frederiksborg, Jørgensen, afg. fra Rotterdam 24. April, bestemt til Newastle. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Helsingør 24. April, bestemt til Burntisland.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, ankom til Buenos Ayres 17. April. — Skodsborg, Lund, ankom til Manchester 19. April. — Klampenborg, Ewaldsen, ank. til Newcastle 24. April. — Jægersborg, Jensen, ank. til Burntisland 24. April. — Guldborg, Jensen, ank. til Glasgow 20. April. — Tuborg, Hveissel, ankom til Grindstone Island 16 April.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Kiel 20. April, ank. til Blyth 22. April. — Agnete, Jensen, afgik fra Grangemouth 21. April, ankom til Kbhvn 24. April. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 25. April, bestemt til Grangemouth. — Alice, Hansen, afgik fra Riga 21. April, bestemt til Rotterdam. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Newcastle 21. April, ank. til Kiel 24. April. — Bornholm, Petersen, ankom til Oporto 16. April. — Ajax, Brorsen, afgik fra Kbhvn. 22. April, bestemt til Riga. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Stavanger 23. April. — Nauta, Madsen, ank. til Kiel 9. April. — Rønne, Hintze, afgik fra Kbhvn. 25. April, bestemt til Strømstad. — Kjøbenhavn, Thomsen, ank. til Malmø 18. April.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Boness 21. April. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Grangemouth 24. April. — Absalon, Predbjørn, ankom til Kbhvn. 25. April. — Ansgar, Larsen, ankom til Grangemouth 24. April. — J. N. Madvig, Pii, ankom til Swinemünde 23. April. — Hamlet, Sommer, ankom til Kbhvn. 22. April. — Helge, Matthiessen, ankom til Helsingør 21. April.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afgik fra Port Said 23. April, best. til Singapore. — Malaya, Berentzen, afgik fra Singapore 18. April, best. til Colombo. — Cathay, Schiønning, afgik fra Hongkong 14. April, ankom til Koh-Pai 21. April (Karantæne-Station for Bangkok). — Maha Vajiravudh, Petersen, afgik fra Port Said 15. April, passeret Perim 23. April, bestemt til Colombo.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afgik fra La Plata 6. April. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra La Plata 2. April. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Windau 25. April, bestemt til Aberdeen.

Vendila. N. G. Petersen, Jensen Ellekilde, afgik fra La Plata 22. April.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Dundee 25. April. — Clara, Petersen, ankom til Oxeløsund 24. April.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afg. fra Malmø 19. April, ankom til Riga 22. April.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 23. April til Horsens. — Energi, Hansen, ankom 24. April til Grangemouth.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Laura, Kallesen, sejlet fra Carupana 24. Marts til Carthagena. — Paul, Svane, ankom til Tamatava 18. April fra Kysten. — Verdande, Nielsen, passeret Dover 16. April fra Amsterdam til Barbados. — Wilhelmine, Oldefar, sejlet fra Delagoa Bay 20. April til Newcastle N. S. W. — Puck, Clausen, sejlet fra Liverpool 19. April til Rosario. — Lenita, Clausen, passeret Dungeness 18. April fra Hamburg til Callao. — H. Grohmann, Nielsen, sejlet fra Stettin 17. April til Plymouth. — Elisabeth, Harrebye, ankom til Pernambuco 20. April fra Cardiff. — Serapis, Winther, ankom til Swansea 21. April fra Taltal via Plymouth. — Ines Røhl, Nørby, ankom til Rio Grande 21. April fra Cardiff. — Alexandra, Pedersen, prajet 16. April paa 46° N. Br. 33° W. Lgd. fra Rangoon til Trêport. — Prins Valdemar, Winther, prajet 28. Febr. paa 1° N. Br. 24° W. Lgd. fra New York til Brisbane.

Fanø. Sønderho. Killena, Hansen, er 2. April prajet paa 11° N. Br. 24° W. Lgd. paa Rejse fra Marseille til Buenos Aires. — Anna, Mortensen, afgik 21. April fra Kristianssand til London.

Svendborg. Jørgen Ring Fisker, ankom til Kragerø 15. April. — Niels, Hansen, ankom til Swinemünde 16. April. — Frits Emil, Rasmussen, ankom til Charlestown 16. April. — Hans Emil, Hansen, ankom til Gøteborg 15. April. — I. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Boness 17. April. — Sophie, Jensen, ankom til Høganæs 17. April. — Tritton, Nielsen, ankom til Newcastle on Tyne 16. April. — Skjold, Larsen, ankom til Boulogne 17. April. — Helge, Hansen, ankom til Burntisland 17. April. — Casper, Hansen, ankom til Halmstad 17. April. — Rasmus, Jensen, ankom til Kønigsberg 17. April. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Stettin 18 April. — Agnes, Andreasen, ankom til Trelleborg 18. April. — Estrup, Madsen, ankom til London 18. April. — Embla, Mikkelsen, ankom til Newcastle 18. April. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Swinemünde 19. April. — Valdemar, Andreasen, ankom til Trelleborg 19. April. — Hansine, Hansen, ankom til Kings Lynn 19. April. — Heimdal, Rasmussen, ankom til Strømstad 20. April. — Roska, Møller, ankom til Portmadoc 20. April. — Skirner, Nielsen, ankom til Allinge 20. April. — Solon, Hansen, ank. til Nexø 20. April. — Johanne, Jensen, ankom til Leith 20. April. — Svafva, Nielsen ankom til Newcastle 20. April. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Kragerø 20. April. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Stettin 21. April. — Samson, Hansen, ankom til Riga 21. April. — Ane, Jørgensen, ankom til Faaborg 23. April. — Thurø, Huusfeldt, ankom til Libau 23. April. — Odin, Andersen, ankom til Danzig 24. April. — Psyche, Hansen, ankom til Blyth 23. April. — Niord, Svennevig, ankom til Antwerpen 23. April.

Ærø. Elise, Simonsen, ankom 15. April til Stolpemünde. — M. Hay, Petersen, ankom 19. April til Sunderland. — Anne, Johansen, ankom 20. April til Vånevik. — Thekla, Fabricius, ankom 19. April til Bogense. — Berthel, Eschen, ankom 20. April til Newcastle. — Lucinde, Christensen, ankom 21. April til Odense fra Goole. — Concordia, Madsen, ankom 20. April til Laurvig. — Anne, Jensen, ankom 22. April til Pillau. — Astræa, Svane, ankom 21. April til Leith. — Luna, Philipsen, ankom 21. April til Halmstad. — Apollo, Albertsen, ankom 21. April til Vejle. — Hansigne, Clausen, ankom 22 April til Rønne. — Alf, Albertsen, ankom 21. April til Vejle. — Albert, Andersen, ankom 22. April til Leith. — Karen, Hansen, ankom 23. April til Kragerø. — Caroline, Knudsen, ankom 22. April til Pillau. — Dronning Louise, Petersen, ankom 24. April til Leith. — Johanne, Hansen, ankom 22. April til Brest.

Rønne. Coureer, Holm, ankom til Vindau 18. April. — Kristiane Marie, Hansen, ankom til West Hartlepool 19. April. — Prøven, Bidstrup, ankom til Stockholm 19. April. — Emanuel, Mortensen, ankom til Kbhvn. 21. April. — Næstved, Larsen, ankom til Rügenwalde 22. April. — John Hintze, Andersen, ankom til Kbhvn. 22. April. — Bornholm, Jensen, ankom til Stettin 22. April. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Aarhus 24. April. — Rolf, Jacobsen, ankom til Karrebæksminde 24. April. — Odin, Møller, ankom til Karrebæksminde 24. April.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Nordsøen. Horns-Rev S. Masterne i det S Kml. S. 38° V. fra *Blaavands-Huk* Fyr sunkne Fiskefartøj ere udtagne. Mindste Dybde over Vraget ved dagligt Lavvande er 4½ Fv. Vragtønden forbliver foreløbig liggende.

Kattegat. Horsens-Fjord. Borre-Knob. Ved N.-Siden af *Borre-Knob* er i 21 Fod Vand udsat en Halmprik og ved V.-Siden af samme Grund i 21 Fod Vand en Halmprik

Østersøen. Faxe-Bugt. Præstø. I Indløbet til *Præstø-Fjord* er i den V.-lige Del af Løbet S. om *Hesteskoen* gravet en Rende med 12 Fods Dybde. Løbet og Renden ere nu afmærkede saaledes:

Ved Ø.-Enden af *Hesteskoen* i 13 Fod Vand en Risprik med 2 Koste.

Ved S.-Siden af *Hesteskoen* i 12 à 14 Fod Vand fire Risprikker.

Ved S.-Siden af *Hesteskoen*, N.-Siden af den gravede Rende, i 12 Fod Vand fire Risprikker, hvoraf den Ø.-ligste og den V.-ligste hver har 2 Koste.

Ved N.-Siden af *Maderne*, S.-Siden af den gravede Rende, i 12 Fod Vand to Halmprikker, der staa lige over for de to Risprikker med 2 Koste.

Paa *Fedet* SØ.-Side to sorte Baaker med Trekant paa Toppen, som holdte overet lede gennem den gravede Rende.

Afmærkningen af Løbet N. om *Hesteskoen* er inddragen.

NV. for *Maderne*, S.-Siden af Løbet, i 11 Fod Vand en Halmprik.

Smaalands-Farvandet. Indløbet til Stege. Naar det for Postsejladsen mellem *Kallehave* og *Stege* gøres fornødent, brænde følgende hvide, faste Fyr:

Lindholm-Hale, tæt inden for Halmprikken S. for *Lindholm-Flak*, og

Kulø, tæt inden for Stagen med 2 Koste paa N.-Siden af *Gralen*.

Begge Fyr vises fra sorte, trebenede Jærnpæle, der ere 6 Fod over Vandet. Flammens Højde: 6½ Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Hanöbugten. Ronneby. Det nye Farvand, der fra Søen gaar Ø. om *Skaftö*, *Klåfven*, *Dunsö* og *Elfveskär* til *Ronneby*, skal afmærkes og belyses.

Nærmere Meddelelse senere.

Sandhamn. Ifølge Telegram af 24de April 1899 fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* er Fyrskibet *„Alma"* atter udlagt paa sin Station uden for Sandhamn.

Lystønden i *Sandhamnssundet*, uden for *Sandhamn*, er atter udlagt.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Slesvig. Ved *Slesvigs* V.-Kyst er Sommerafmærkningen nu foretagen.

Elben. Brunsbüttel. Paa *Brunsbüttel* Red er uden for Mundingen af *Kaiser Wilhelm Kanal* udlagt tre Lystønder, der angive den Del af Reden, som kun maa benyttes af Skibe til eller fra Kanalen.

Lystønde A er graa og viser hvidt Fyr med Formørkelser. 53° 53′ 6″ N. Br. 9° 7′ 6″ Ø. Lgd.

Lystønde B er graa og viser hvidt Fyr med Formørkelser. 53° 53′ 3″ N. Br. 9° 8′ 24″ Ø. Lgd.

Lystønde C er sort og viser rødt Fyr med Formørkelser. 53° 53′ 18″ N. Br. 9° 11′ 45″ Ø. Lgd.

Bönhasensand. Paa Grund af Uddybningsarbejder ved *Bönhasensand* er sort Spidstønde Nr. 14 midlertidig inddragen.

Finkenwerder. Den røde Stumptønde, der tidligere er angiven at ligge tæt ved *Finkenwerder* Fyrbaake *(Königsbake)*, c. 50 Alen N. for en Høfde, ligger i 19 Fod Vand c. 50 Alen N. for Høfden paa *Pogesand*, V. for *Köhlfleth* Fyrbaake.

Weser. I *Weser* er Sommerafmærkningen foretagen.

Holland. Friesche Zeegat. I *Friesche Zeegat* er Sommerafmærkningen foretagen. Spidstønde Nr. 6 a, der ligger paa 53° 28′ 15″ N. Br. 6° 3′ 39″ Ø. Lgd., har nu Nr. 7, og de derpaa følgende Styrbords Tønder til Spidstønde Nr. 15 have nu et Nummer højere end tidligere.

Groninger- og *Uithuizer-Wadden* samt *Friesche-Wadden* Ø. for *Ameland* Dæmning ere atter afmærkede.

England. Souter Point. Vraget af den 6 Kbl. S. 43° Ø. fra *Souter Point* Fyr sunkne Bugserbaad *„Friends"* findes ikke mere.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Saint-Valery-en-Caux. Ved *Saint-Valery-en-Caux* gives Vandstand-Signalerne, naar Vandstanden er ½ Meter over Udgangspunktet, som er 4,50 Meter over Kortets Nulpunkt.

Fécamp. Vandstand-Signalerne ved *Fécamp* gives kun, naar der er 3 Meter eller mere over Kortets Nulpunkt. Signalet for 3 Meter gives ved en Ballon hejst paa Masten i Højde med Raaen.

Port-en-Bessin. Havnefyret ved *Port-en-Bessin* viser rødt, fast Lys, naar Vandstanden er under, hvidt, fast Lys, naar Vandstanden er over 4,3 Meter over Kortets Nulpunkt.

Paimpol. Paa Grunden, der i *Chenal de la Jument* ligger N. for Taarnet *Jument* i Linjen *Le Coniat* Slot overet med Pynt *Birvidic*, er der kun 5 Fod Vand, Lavvande.

England. Fyrskibet „Nab" N.V. Vraget af den 3 Kbl. N. 40° V. fra Fyrskibet *„Nab"* sunkne Damper *„Arno"* findes ikke mere. 50° 42′30″ N. Br. 0° 59′ 39″ V. Lgd.

Isle of Wight. Fra 10de Maj til 14de September 1899 kunne elektriske Lys blive viste fra Forterne paa *Isle of Wight* V.-Side.

Dartmouth. Fyret ved Kystvagt-Stationen ved *Dartmouth* tændes atter om kort Tid. Det viser hvidt Lys over Farvandet N. for *Castle Point*, rødt Lys over Grundene N. for Farvandet og grønt Lys over Grundene S. for Farvandet, og tillige N. for *One Gun Point*. 50° 20′ 45″ N. Br. 3° 34′ 30″ V. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Bristol Channel. Et Vrag ligger sunket 3 Kml. S. 20° Ø. fra *Lundy Island* Fyr. En Mast er over Vandet. 51° 7′ N. Br. 4° 39′ V. Lgd.

Barry S. Vraget af Damperen *„Aberdare"*, der var sunket S. for *Barry*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chenal du Four. Et Vrag ligger sunket i *Chenal du Four*, c. 3 Kbl. NØ. for Tønden ved *Valbelle*.

Penfret. I *Penfret* Lynfyr er Farven nu kraftigere rød. Lysævnen: 22½ Kml.

Loire. Couronné. Den røde Spirtønde med Kegle V. for den V.-ligste af Klipperne *Couronné* er flyttet nærmere til Grunden og ligger S. 20° V. fra *Kerlédé* Fyr, tæt ved Fyrets Lysgrænse. 47° 7′ 23″ N. Br. 2° 19′ 10″ V. Lgd.

Spaniens N.-Kyst. Aviles. En Lods- og Signal-Station er oprettet tæt ved Fyrtaarnet ved Indløbet til *Aviles*. Signaler udveksles efter det internationale Signalsystem. Følgende Signaler vises:

Flag B betyder: Det er forbudt at staa ind i eller ud af Havnen.

Flag N betyder: Adgang til Havnen er forbudt.

Flag V betyder: Søg Havnen med Forsigtighed, Lods ligger ved Indløbet og gør Signaler fra Fartøjet.

Flag P betyder: Forsøg ikke at staa ind.

Flag S betyder: Forsøg ikke at staa ud.

Flag T betyder: Tag Forholdsregler mod haardt Vejr.

Lods-Signal bør vises, saa snart Fyrtaarnet faas i Sigte.

Følgende Signaler gøres til Underretning for Lodserne:

En sort Ballon eller en rød Lanterne hejst paa Raaen V. eller Ø. for Masten betyder, at et Skib nærmer sig Havnen V. eller Ø. fra. 43° 38′ N. Br. 5° 56′ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Fyrskibet *„Boston"* Nr. 54 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 58, der viser samme Fyr og giver samme Taagesignal som Nr. 54.

Virginia. Fyrskibet *„Cape Charles"* Nr. 49 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 16, der viser samme Fyr og giver samme Taagesignal som Nr. 49.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Golfo di Salerno. Kap Orso. Paa Grund af Havari er Kap *Orso* hvide Fyr med Blus midlertidig forandret til et hvidt, fast Fyr.

Rusland. Dnieper Liman. Otchakov Kanal. *Otchakov* Kanal skal uddybes til 24 Fod. Arbejdsstedet er afmærket med hvide Vagere. Skibe, der stikke mindre end 14 Fod, skulle holde sig uden for og N. for den gravede Rende, medens Skibe, der stikke over 14 Fod, skulle gaa langsomt og give tre Stød i Dampfløjten. Uddybningsmaskinen vil da flytte sig til en af Siderne, medens Skibet passerer.

Sebastopol. Et Telegraf-Kabel er udlagt ca. 2 Kbl. Ø. for det, der ligger mellem Fort *Constantin* og Batteri Nr. 7, nemlig mellem Batteriet *Nakimova* og Batteri Nr. 8. Kablets Retning er angiven ved Baaker paa Land. Det er forbudt at ankre i og mellem Kablerne.

Algier. Kap Bengut VSV. To Klippegrunde med 6 og 9 Fod Vand ligge i 5½ Fv. Vand tæt ved hinanden, c. 800 Alen uden for Mundingen af *Ued Sebau*, N. 56° V. fra *Uamri* og N. 12° Ø. fra *Djebel Bubrac*. 36° 55′ 15″ N. Br. 3° 50′ 45″ Ø. Lgd.

En 12 Fods Klippe ligger c. 1 Kbl. NØ. for de foregaaende.

Kap Matifu ØSØ. En 9 Fods Klippegrund ligger i 7 Fv. Vand, c. 550 Alen N. t. V. for den N.-ligste Klippe, der ligger i Vandskorpen paa Grunden *Hadjer Makluf*, 12 Kml. ØSØ. for Kap *Matifu* Fyr.

Paa Grunden, der ligger ca. 500 Alen SSØ. for S.-Pynten af Øen *Aguellis*, 5 Kml. ØSØ. for Kap *Matifu* Fyr, er der kun 1 Fod Vand. Tæt N. for den ligger en Klippe, der er lige i Vandskorpen.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Cuba N.-Kyst. Sagua la Grande. De to Fyr, som paa nogle Kort ere angivne ved Mundingen af Floden *Sagua la Grande*, findes ikke.

Fra *La Isabela* fører ingen Vej til det Indre, der er kun Forbindelse ad Jærnbane-Dæmningen. Lægtere kunne med 3 à 5 Fods Dybgaaende gaa op ad Floden til *Sagua la Grande*, der ligger c. 12 Kml. ovenfor *La Isabela*. Der findes ingen Afmærkning.

Cuba S.-Kyst. Port Xagua eller Cienfuegos. Et hvidt, fast Havnefyr er tændt paa Ø.-Siden af Indløbet til *Port Xagua* paa *Punta do los Colorados*, 60 Alen Ø. for Ruinerne af Fyrtaarnet. Flammens Højde: 41 Fod. Synsvidden: 9 Kml. Fyret vises fra en c. 30 Fod høj Pæl.

Guantanamo Bay. I *Guantanamo Bay* ligge følgende firkantede Bøjer med Fletværk og Stage med hvidt Flag, mærket med Numret:

Sort Bøje Nr. 1 i 18 Fod Vand, c. 1/2 Kbl fra Kysten, SØ. for *Leeward Point*. Tæt udenfor Bøjen er der 27 Fod. Den sorte Bøje ved Grunden lige over for *Guantanamo River*, der ogsaa har Nr. 1, og den røde Bøje ud for *Fishermanns Point* ere uforandrede.

Sort Bøje Nr. 7 ligger i 19 Fod Vand, c. 1/2 Kbl. Ø. for *Hicacal Point*.

Sort Bøje Nr. 9 ligger i 16 Fod Vand ved Ø.-Enden af en Grund midt i Farvandet V. for *Cayo del Medio* N.-Ende.

Sort Bøje Nr. 11 og rød Bøje Nr. 12 ligge i 16 Fod Vand ved Løbet ind i den indre Bugt lige over for *Cayola Medid.*

Disse Bøjer ligge fra Søen til *Caymanera.* Desuden findes følgende Bøjer:

Sort Bøje Nr. 5 i 17 Fod Vand, c. 1 1/4 Kbl. fra Kysten, 3/4 Kml. S. 69° V. for *Hicacal Point.*

Rød Bøje Nr. 10 i 16 Fod Vand, ved V.-Siden af en Grund i den NØ.-lige Del af den nedre Bugt 3/4 Kml. S. 85° Ø. for S.-Enden af *Cayo del Hospital.*

Sort Bøje Nr. 8 c. 1/2 Kbl, fra Pynten paa Ø.-Siden af den nedre Bugt ØNØ. for *Fishermans Point.*

Sort Bøje Nr. 3 og rød Bøje Nr. 2 afmærke Indløbet til Vigen 1/2 Kml. Ø. for *Fishermans Point.* I Vigen ligge en rød Bøje Nr. 4 og en sort Bøje Nr. 6. Disse fire Bøjer afmærke Løbet til Landingsstedet.

Det er vanskeligt at skelne Bøjernes Farve, og man maa ikke stole paa Afmærkningen.

Haiti. Santo Domingo Harbour. Dybden paa Barren i *Ozama* Floden er nu aftagen saa meget, at der kun er 4 Fod Vand. Uddybning skal foretages. 18° 27′ N. Br. 69° 53′ V. Lgd.

Puerto Rico. San Juan. Ved *San Juan Harbor* er den sorte Tønde Nr. 1 paa Ø.-Siden af Indløbet flyttet 50 Alen SØ. hen. Tønderne Nr. 8 og 12, som vare Fortøjtønder, ere ombyttede med røde Spidstønder. En rød Spidstønde Nr. 4 r udlagt ved Vraget af *„Manuela"* lige over for Tønde Nr. 1.

Morro. Den 22. Marts er Fyret paa *Morro* ved *San Juan* tændt. Fyrtaarnet er graat med hvidt og sort stribet Tag.

St. Lucia. Castries. Baakerne til Ledefyrene ved *Castries* ere nu røde og hvide, trekantede, med rød Diamant paa Toppen.

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.

Kjøbenhavns Børskurs d. 26. April 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	102 1/4	1/2	102 1/4	102 1/2
Danmark			82	83
Norden	111 1/2	3/4	111 1/2	111 3/4
Kjøbenhavn	94	1/4	94	94 1/4
Carl	54		54	54 1/4
Dannebrog	94 1/3		94 1/4	94 1/2
Skjold	74 1/4		72	72 1/2
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen	92 1/2	91 1/2	91	91 1/2
Nordsøen			78 1/2	85
Torm			94	100
Foren. Bugser-Selsk.			85	87 1/2
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Urania			88 1/4	89
Union			—	—
Hejmdal			96 1/2	97 1/2
Dampsk. af 1896			94 1/2	96
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			103	105 1/2
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden				
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			93	95
3 1/2% uopsig. Stats			97 1/4	98 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.			85 3/4	87 1/2
3 1/2% Kbhvns Kreditf.			85 8/4	86
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.	89	1/4	89	89 1/4
4% — — 6 —			89 1/2	91
3 1/2% Landkreditk. 3 —			88	90
Aktier.				
Nationalbank			142	143
Privatbank	121 1/2		121 1/2	121 3/4
Landmandsbank			120 3/4	122
Handelsbank			117	117 1/2
Burm. & Wain	90 1/2	3/4, 91	90 1/2	91
Helsingørs Jernsk.			91	93
Sukkerfabr.	95 1/2		95 1/4	95 1/2
Bryggeri Aktier	91 1/2	92 1/4	91 3/4	92

Vekselkurser d. 25. April 1899.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.15	88.95
London	18.22	18.19
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 25. April 1899.

Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	—
4 1/2% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	101.00
5% Rumænske Stats	101.90
4% — — 1890	92.00

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

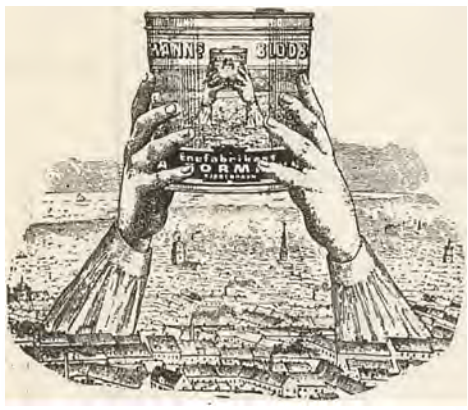
„Det Foren. Dampskibs." 74,000, „Danmark" 82,000, Norden" 20,000, „Kjøbenhavn" 22,000, „Carl" 20,000, „Dannebrog" 2,000, „Skjold" 12,000, „Urania" 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

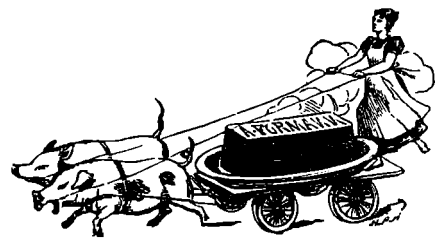
!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

☞ Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over ☞ 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar. ☜

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Teaktræ Teaktræ

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

BANGKOK—KØBENHAVN

have altid paa Lager i **Frihavnen**

TEAKTRÆ

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

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.

Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.

TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,

St. Annæ Plads 30, over Gaarden.

(D. F. D. S. Ejendom)

anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.

Skibsarbejde.

Paa **Søkort-Arkivet** sælges:

Officiel Fortegnelse over Danske Krigs- og Handels-Skibe, der ere tildelte Kendings-Signaler samt alfabetisk Register over Handels-Skibene. 14de Udgave. Marts 1899.

Udgivet efter Foranstaltning af Indenrigs-Ministeriet og Marine-Ministeriet ved A. Schneider. **Pris Kr. 1,20.**

Telefon 2018. * Telefon 2018.

J. P. NIELSEN,

Skibs- & Ankersmedie.

Strandboulevard 45.

Kjøbenhavn Ø.

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. I" og **„Nore"** i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

H. RASMUSSEN.

70, Viborggade 70.

Skibs- & Klejnsmedearbejde

udføres.

Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 37. Kjøbenhavn. **Telefon 538.**

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.

Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsgias. 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.**

Wilson Sons & Co., Limited, London E. C.

7, Draper's Garden's.

Købmænd og Ejere af

Stenkuls-Oplag

i

St. Vincent C. V., Pernambuco, Bahia.

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, La Plata.

Filial-Etablissement i Cardiff og Buenos Ayres.

Stadig Forraad af udelukkende de allerbedste Syd Wales Dampkul. Dampslæbere ved alle Depoter og enhver Lettelse for Dampskibenes hurtige Ekspedition.
Charterers i Cardiff til de ovennævnte Havne.
Wilson Sons & Co., Limited, ere Ene-Indehavere af de ovennævnte Depoter og Filialer. Alle Forespørgsler ang. Priser etc. paa Central-Bureauet:
7, Draper's Gardens. London E. C.

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.

EGEN FABRIK.

36, Lille Torvegade 36.

Kjøbenhavn C.

Filial: Amagerbrogade 22.

Telefon 1639.

Amager 51.

Havnefyr & Lanterner.

Metalspejlapparater.

Skibslanterner med Certifikat Gl. Lanterner prøves og forandres.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

* **Telefon 5598.** *

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

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.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

L. KLAUSEN,

Skibsinventariehandel.

Telefon 5833.

Strandboulevarden 29.

Kjøbenhavn.

Glarmester

Wald. Stallknecht

udfører

alt Skibs- og Bygningsarbejde.

Indfatning af Billeder.

Lager af Koøjeglas.

10, St. Strandstræde 10.

Telf. 3862. * Telf. 3862.

Café van Zandt,

Telefon **494.**

St. Annæ Plads 6.

Joakim Jensen,

Skibsbygger.

Anbefaler sig til D'Hrr. Dampskibs- og Sejlskibsredere.

Ophalingsbedding ved Frederiksholms Teglværk.

(Daglig Vandstand 7 Fod).

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes **berømte Dentin à 45 Øre,** som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.

9 Kronprinsensgades 9

Ny Materialhandel.

„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. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

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

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

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

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 18. Kjøbenhavn, Torsdag den 4. Maj 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Sø- og Handelsretsdom. — Hvad bør der gøres for at afhjælpe Manglen paa Styrmænd til Sejlskibene? — Sømandsstrejke. — Fragtmarkedet. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over **hele Danmark.**

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.

Wards Antifouling Composition.
Ubetinget bedste Bundfarve for Skibe.
Fabrikeres af Milburn & Surtees, Sunderland.
Agent: C. A. JØRGENSEN,
Amaliegade 22.
Telefon 5746.

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.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe. Varer** og **Fragt** til billige, faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

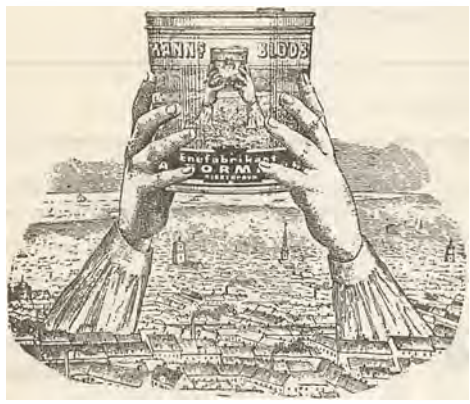
V. Nielsen,
Sejlmager.
31, Nyhavn 31,
anbefaler sig med
Sejl, Presenninger, Flag.

Søfodtøj.
Præmieret i Stockholm og Bergen.
Wald. Lassen.
St. Strandstæde 17.
* *Grundlagt 1844.* *

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. $^{30}/_{1899}$, afsagt d. 27. April.

Den i Bergen hjemmehørende Damper Rauma, Kaptajn Laading, 1954 Netto Reg. Tons, befandt sig paa Rejsen fra Luleå til Rotterdam med en Ladning Jærnerts og kvitterede d. 20 Oktbr. Kl. 4 Morgen Lodsen ved Helsingør. Kursen sattes efter Lappegrundens Fyrskib, dog at dette holdtes noget om Bagbord. Da der imidlertid saas en Mængde Lanterner om Styrbord, hvoriblandt navnlig en Sejlers grønne Lanterne 1 Streg paa Styrbords Boug, besluttedes det at gaa mellem Fyrskibet og Lappegrunden, hvorfor Roret lagdes lidt Styrbord, saa at Fyrskibet kom c. $^1/_4$ Streg paa Styrbords Boug, og den modgaaende Sejlers grønne Lanterne endnu mere til Styrbord. Rauma skal derefter have holdt sin Kurs i c. 5 Minutter, men den modgaaende Sejler, der da var c. 2 Streger til Styrbord og kun nogle faa Kabellængder borte, skal da pludselig have vist sin røde Lanterne, hvorved et Sammenstød blev uundgaaeligt.

Rauma lagde sit Ror haardt Styrbord, men ramtes af Sejleren, hvis Navn var Ansgar, saaledes at dennes Boug traf Rauma omtrent under en ret Vinkel om Styrbord foran for Kommandobroen. Ansgar brækkede sin Klyverbom og drev agter over klar af Rauma.

Ombord i Rauma, der havde faaet Styrbords Skansekklædning, Forrig og Bro beskadiget, blev der straks efter Sammenstødet beordret Stop til Maskinen og halv Kraft bak for ikke at komme ned paa Lappegrunden, og Roret blev lagt noget Bagbord; efter at der var bakket i c. 3 Minutter, blev der stoppet og gjort Anstalter til at kaste Anker og til at hejse 3 røde Lanterner. Ved at se ud over Skibssiden skal Kaptajnen samtidig have forvisset sig om, at der ingen Fart var i Skibet. 1ste og 2den Styrmand gik forud for at paase, at Ankeret kastedes og at Lanternerne hejstes, men inden disse endnu vare komne op over Rælingen, opdagede 1ste Styrmand pludselig en Damper og dens grønne Lanterne paa Styrbords Side af Rauma omtrent tværs af denne og varskoede straks Kaptajnen. Først da bemærkede Kaptajnen og de øvrige paa Dækket værende Folk den omtalte Damper, der viste sig at være en engelsk Damper Penelope.

Kort efter skal Kaptajnen paa Rauma have givet et langt Stød i Dampfløjten, men Penelope kom stedse nærmere og tørnede med sin Styrbords Agterlaaring mod Raumas Styrbords Gilling og sprængte dennes Rorkætting, som den havde faaet fat i, samt foraarsagede nogen ovenbords Skade. Skibene kom straks klar af hinanden. Efter de af de fleste Personer ombord i Rauma afgivne Forklaringer skal der være forløbet c. 5 Minutter fra det Øjeblik, Maskinen 2den Gang blev stoppet, indtil Kollisionen fandt Sted.

Umiddelbart efter Kollisionen blev Raumas Anker kastet og de 3 røde Lanterner hejste, dog kun for en 10 Minutters Tid. Kaptajnen forklarede, at han vilde have hejst dem efter Kollisionen med Ansgar, idet han, der dog ikke havde sat sig ind i de i 1897 i Kraft traadte internationale Søvejsregler, vilde have tilkendegivet, at Rauma skulde lades ude af Betragtning, uagtet den fremdeles var manøvredygtig.

Damperen Penelope, Kaptajn Campbell, 756 Register-Tons, der var paa Rejsen fra Grangemouth til Riga med en Ladning Kul, befandt sig d. 20. Oktbr. Kl. 3,40 Morgen i c. 1 Kvartmils Afstand fra Svinbodernes Fyrskib, styrede S.S.O. med 8 Knobs Fart. Lappegrundens Fyrskib havdes forude c. $^1/_4$ Streg paa Styrbords Boug. Da man var i c. 2 Kvartmils Afstand fra Fyrskibet, fik man Øje paa en Dampers Toplanterne et Par Streger paa Styrbords Boug. Da Skibet var kommen i c. 1 Kvartmils Afstand fra Fyrskibet og Farvandet Øst for dette var fuldt af Sejlere og Ankerliggere, besluttedes det at gaa Vest om Fyrskibet, hvor der kun saas et Par medgaaende Sejlere og den omtalte Damper (Rauma). Kl. 4,25 passerede man Vest om Fyrskibet i c. 1 Kabellængdes Afstand.

Imidlertid skal Raumas Toplanterne og grønne Lanterne have trukket sig flere Streger paa Penelopes Styrbords Boug, og kort efter at Penelope havde passeret Fyrskibet, viste Rauma en Agterlanterne. Kaptajn Campbell vil da have ladet give lidt Styrbords Ror og derefter støttet igen, saa at der efter hans Mening var Plads nok til at passere agten om Rauma, samtidig blev Farten stoppet noget for ikke at indhente Sejlskibene før Rauma var passeret. Først nu vil man paa Penelope have faaet Øje paa selve Raumas Skrog, der syntes at sakke, idet Agterlanternen nærmede sig hurtigt. Da Sammenstødet syntes uundgaaeligt, blev, for at formindske Skaden derved, Roret lagt haardt Bagbord, og der blev beordret Stop til Maskinen, men forinden Maskinen stoppede, ramte Rauma med sin Styrbords Laaring Penelopes Laaring under en Vinkel af c. 6 Streger. Rorgængeren paa Penelope forklarede, at da de havde passeret Lappegrundens Fyrskib med en Kurs af S. $^3/_4$ O, fik han Ordre til at lægge Roret Styrbord, at det derpaa blev støttet, men derefter atter lagt haardt Styrbord, saa at Penelope var drejet c. $^5/_4$ Streger bagbord over; først kort forinden Sammenstødet fik han Ordre til haardt Bagbord, men Roret var ikke helt iborde, da Sammenstødet skete.

De to vagthavende Matroser paa Fyrskibet skal have set en Syd fra kommende Damper Kl. 4,20 pludselig dreje Vest over og Kl. 4,25 bakke Øst over, ligesom de have set en Nord fra kommende Damper passere Fyrskibet i 1 Kabellængdes Afstand; selve Sammenstødet havde de ikke set paa Grund af mellemkommende Skibe.

Penelope maatte paa Grund af de ved Sammenstødet lidte Skader landsættes Syd for Helsingør, hvor den senere af Svitzers Bjærgningsentreprise blev taget af og bragt ind til Kjøbenhavn.

Firmaet Jansen & Co. som Befuldmægtigede for Kaptajn Laaring, Fører af Rauma, anlagde ved Sø- og Handelsretten som vedtaget Værnething Sag imod Firmaet C. K. Hansen som Befuldmægtiget for Kaptajn Campbell, Fører af Penelope, medens sidst nævnte anlagde Kontrasag. Fordringen gik fra begge Sider ud paa at Modparten skulde betale den ved Sammenstødet lidte Skade og Tabet, subsidiært at en Fordeling af den samlede Skade og Tab skulde ske efter Rettens Skøn.

Raumas Fordring opgjordes til 18,994 Kr. 69 Øre, medens Penelopes Fordring var 45,654 Kr. 13 Øre.

I Rettens Dom udtaltes, at lige saa lidt som Sammenstødet kan siges at være hændeligt, lige saa lidt kan Skylden for Sammenstødet lægges udelukkende paa den ene eller den anden af de to Skibe. Det findes ikke at være godtgjort, at Rauma, da Sammenstødet fandt Sted, ikke bevægede sig agter over og end mindre, at det laa stille og havde ligget stille i flere Minutter, men selv om dette maatte have været Tilfælde, var Rauma dog ikke fri for al Delagtighed i Skylden for Sammenstødet. Det kan paa den anden Side dog ingenlunde siges at være godtgjort, at Rauma endnu havde en bakkende eller sakkende Bevægelse, og selv om dette maatte have været Tilfældet, kunde det dog ikke frigøre Penelope for at have en væsentlig Del af Skylden for Sammenstødet. Det maa bebrejdes Rauma, at det ikke holdt tilstrækkelig Udkig efter andre Skibe og derfor alt for sent gav sit Dampfløjtesignal for at advare Penelope, samt at det ikke slog nogle Slag frem og lagde Roret Bagbord, da der var Fare for Sammenstød.

Penelope maa det derimod lægges til Last, at det, uagtet det forlængst havde opdaget Rauma, dog ikke gav noget somhelst Dampfløjtesignal, og at det, skønt det allerede noget før Sammenstødet maatte være paa det rene med, at Rauma laa nær ved Grunden, vilde passere saa tæt agten om Rauma i Stedet for at holde godt klar.

Idet Sølovens § 220, 2. Stykke, findes at maatte komme til Anvendelse, og Penelopes Skade er saa meget større end Raumas (45,654 Kr. 13 Øre overfor 18,994 Kr. 69 Øre) skønnes det efter samtlige Omstændigheder, at Rauma, foruden at bære sin egen Skade, bør udrede til Penelope 6,464 Kr. 88 Øre, o: $^1/_{10}$ af begge Skibes samlede Tab med Renter fra Stævningens Dato, medens Sagens Omkostninger vil være at ophæve.

Dissentierende Votum. Viceadmiral F. Uldall kunde vel med de øvrige Dommere være enig i, at § 220, 2. Stk., burde bringes til Anvendelse, men fandt, at Fordelingen af Tabet, henset til, hvad der foreligger for de paagældende to Skibes Vedkommende, burde foregaa ikke ubetydelig mere i Favør af Penelope, end som sket er. *V. M.*

Hvad bør der gøres for at afhjælpe Manglen paa Styrmænd til Sejlskibene?

Vi have modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende" Nr. 12 for 23. Marts er fra Hr. *Simon* fremkommen et Gensvar paa min Artikel i Bladets Nr. 9. Da Hr. S. og jeg ere enige om det, som for mig er Hovedsagen i ovenstaaende Spørgsmaal, saa skulde jeg gerne have ladet ham beholde sidste Ord, thi de Ting, hvorom vi ere uenige, ere for mig kun Biting, hvorom jeg ikke føler Lyst til at vedblive at føre Bladpolemik, tilmed da jeg nu er paa Rejser og derfor i de fleste Tilfælde er forhindret i at svare før efter længere Tids Forløb. Nu har imidlertid en anden Forfatter blandet sig i Sagen; dette foranlediger mig til at tage Ordet endnu en Gang, og jeg vil derfor med det samme ogsaa fremkomme med nogle Bemærkninger til Hr. S.

Naar Hr. S. udtaler følgende: „men den unge Styrmand har Haab om at blive Fører og faar i Reglen Erfaring for, at han kun opnaar at blive Dampermatros", da véd jeg ikke, om jeg skal opfatte dette som en Spøg, eller om Hr. S. ikke véd bedre Besked, eller om han taler imod bedre Vidende. Det kan dog langt fra siges at være Regel, at unge Styrmænd kun opnaa at blive Dampermatroser, thi i saa Fald maa det jo kaldes for Undtagelser, at unge Styrmænd blive Skibsførere. At det i Virkeligheden forholder sig omvendt, er vel unødvendigt at paavise nærmere.

Hvis Hr. S. ikke indser, at det er umuligt i Sejlskibene at skaffe samme Vilkaar for Styrmændene som i Damperne, baade med Hensyn til Hyre, Kost, Levemaade, Bekvemmeligheder og Avancement, da opgiver jeg at diskutere Sagen videre med ham. Det er let at skrive: „betal eller skaf bedre Vilkaar for Styrmændene, saa er der nok, der ville have Hyre"; men jeg tør forsikre Hr. S., at om han selv vil forsøge at føre sine Teorier ud i Praksis, da vil der derved møde ham de samme Vanskeligheder, som der møder andre. Det Raad, som Hr. S. gentager til Sejlskibene, saavel som flere andre af hans Udtalelser, giver mig ikke Grund til at antage, at han har videre indgaaende Kendskab til Sejlskibsforholdene.

I Bladets Nr. 13 for 30. Marts er fra en Indsender, der undertegner sig En uhildet Sejlskibsreder, fremkommen endnu en Artikel om Styrmandssagen. Jeg havde mindst af alt ventet, at denne Sag vilde blive modarbejdet af en Sejlskibsreder, og jeg betvivler meget, at det er korrekt, at Indsenderen — eller i al Fald den, af hvem nævnte Artikel kan være inspireret — kalder sig en uhildet Sejlskibsreder. Jeg skulde tage meget fejl, om Vedkommende ikke har andre Interesser, der træde i Forgrunden for hans Interesser som Skibsreder, og af hvilken Grund han netop ikke ser uhildet paa Sagen, thi uden det vilde han vel næppe modarbejde denne. Selv om der i Marstal maaske endnu ikke har været saa stor Mangel paa Styrmænd til Skibene som andet Steds, saa véd E. u. S. dog sikkert, at denne Bevægelse ikke er rejst, uden at der har været gyldig Grund dertil, og det er jo ej heller givet, at Marstal i Fremtiden vil undgaa at blive berørt af den stedse stigende Mangel paa Styrmænd, som der findes andre Steder. Det forundrer mig for Resten at høre, at det forholder sig saaledes i Marstal, eftersom der for nylig fra Ærø saa vidt mig bekendt (det var i hvert Fald paatænkt) er indsendt et Andragende til Rigsdagen om at faa Sønæringsloven ændret i lignende Retning, som er foreslaaet af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Fyen; men maaske det var fra Ærøskjøbing.

E. u. S. mener ikke, at Aarsagen til, at der er Mangel paa Styrmænd, skyldes Sønæringsloven, men derimod „Tidens Udvikling". Nuvel, lad os da sige, at Tidens Udvikling er Skyld deri. Men hvis Tidens Udvikling har ført med sig, at der er Mangel paa Styrmænd til Sejlskibene, hvorfor da ikke søge at raade Bod derpaa, da dette let kan lade sig gøre ved en Ændring i Sønæringsloven, uden at der derved tabes det ringeste i Sikkerhed paa Søen? Jeg mener virkelig, at Lovgivningen bør ændres efter Tidens Udvikling, thi det staar vist ikke i Menneskers Magt at ændre Tidens Udvikling efter Lovgivningen. De andre Erhverv — Agrarerne f. Eks. — de glemme sandelig ikke at lukke Munden op overfor Lovgivningsmagten, naar de føle, at Skoen trykker et eller andet Sted, og jeg indser ikke, af hvilken Grund Skibsfarten ikke skulde gøre ligesaa.

E. u. S. indser ikke, at der vilde fremstaa flere Styrmænd til Sejlskibene, om en saadan Forandring i Sønæringsloven, som er foreslaaet af D. S. R. F. Kredsafdeling for Fyen, blev gennemført. Mig forekommer det nu at være saa selvfølgeligt, at en saadan Forandring vilde medføre, at den nu for Haanden værende Mangel paa Styrmænd snart vilde være ophævet. Om det blev vedtaget ved Lov, at Styrmændene først skulde fare 2 Aar med Sejlskibe, før de kunde udmønstres som Styrmænd med Dampere, da vilde jo nemlig de mange, der nu fare som Matroser med Dampere for ved indtrædende Vakance at blive forfremmede til Styrmænd, søge Styrmandshyre med Sejlskibe, og om Loven gav dem, der have taget Fiskeskippereksamen, en mere udvidet Ret til at fare som Styrmænd med Sejlskibe, da vilde sikkert mange flere tage denne Eksamen, fordi der da vilde blive en større Efterspørgsel efter saadanne Styrmænd. Naar E. u. S. er af den Mening, at om Loven gav Sejlskibene Ret til at sejle med Fiskeskipperstyrmænd overalt i Evropa, saa var man endda lige nær, thi saa var det galt for dem, der befare Marokko-Kysten, da tager han storlig Fejl deri; thi naar der er ét dansk Skib, der farer paa Marokko, saa er der Snesevis, ja jeg kan gerne sige Hundredevis af danske Skibe, der befare Englands Østkyst og Kanalen.

Nu er Sagen jo den, at en stor Mængde Fragter — saaledes de fleste Korn- og Tjærefragter — kun kunne sluttes efter en vis Basis — saa meget i Fragt til Østkyst, saa meget til London, saa meget til Kanalen eller lignende — og et Skib maa derfor uden Hensyn til dets Størrelse have en Styrmand ombord med den almindelige Styrmandseksamen, for at kunne antage alle saadanne Fragter, thi uden det har det ikke Lov at gaa til Kanalen, og af samme Grund er et Skib med

Fiskeskipperstyrmand ligeledes uheldigt stillet, om der indtræder Ishindring i danske Farvande, medens det befinder sig i England. Jeg antager, at det er af disse Grunde, at kun saa faa af de Skibe, der have Ret dertil, sejle med Fiskeskipperstyrmand, og af det her anførte forekommer det mig at være saa indlysende, at om disses Ret til at fare som Styrmand med Sejlskibe blev udvidet saaledes, som det er foreslaaet, da vilde dette have stor Betydning for Sejlskibsfarten, hvorimod det næsten altid vil blive ligegyldigt, enten de maa gaa til Marokko eller ej. Grænser maa der jo sættes derfor, men at fastsætte Grænser, der aldrig i et enkelt Tilfælde vil kunne falde en eller anden ubelejlig, vil jo altid være umuligt.

Med Hensyn til, om Maskineksamen bør vær obligatorisk eller fri, da vil jeg bemærke, at mine Anskuelser derom langt mere end Hr. S 's og E. u. S.'s ere i Overensstemmelse med Lovgivningens Bestemmelser derom i alle de Lande udenfor Danmark, hvor jeg kender noget dertil. Kunne d'Hrr. nævne noget andet Land — jeg kender intet — hvor Lovgivningen fordrer, at Styrmænd og Førere af Sejlskibe skulle være eksaminerede i Maskinlære? Jeg har selv taget Maskineksamen, før den endnu var obligatorisk ved Styrmandseksamen, men ikke desto mindre er jeg af den Mening, at det for manges Vedkommende vilde være heldigere, om det stod dem frit for, enten de vilde tage den eller ej, og det er min Overbevisning, at om det var saa, da vilde mangen i praktisk Henseende dygtig Sømand naa at blive baade Styrmand og Fører af Sejlskib, hvorimod han nu nøjes med at tage Sætte- eller Fiskeskippereksamen, hvilken med de nu gældende Bestemmelser i Sønæringsloven er temmelig betydningsløs saavel for ham selv som for Skibsfarten.

Det er meget rigtigt, at mange Styrmænd i den senere Tid selv have anskaffet sig mindre Fartøjer, og at dette er medvirkende Aarsag til, at der er Mangel paa Styrmænd. Jeg har ikke tidligere berørt dette, fordi jeg anser det for at være noget, som der hverken kan eller bør gribes ind i paa nogensomhelst Maade, og som derfor er Spørgsmaalet uvedkommende. Men at saa mange Styrmænd gaa den Vej, det synes mig dog heller ikke at tale for, at det er rigtigt at bebyrde enhver, der tager Styrmandseksamen, med at lære Maskinlære. „Den Smule Maskinlære" — som Hr. S. udtrykker sig — har dog sikkert været Aarsag til, at adskillige have maattet gaa 2 à 3 Maaneder længere paa Navigationsskolen, og da det endnu kun er Mindsteparten af Navigatører, der fare med Dampere, saa kunde det uden Skade for nogen overlades til enhver selv at bestemme, om han vil tage Maskineksamen eller ej.

Baade Hr. S. og E. u. S. forarges over mine Udtalelser i Slutningen af min Artikel i Nr. 9. Det er meget rigtigt, at der findes hæderlige og ædruelige ældre Styrmænd, der ikke ere naaede til at blive Skibsførere, uden at det dog kan siges, at det skyldes deres mindre gode Egenskaber; men jeg har ej heller uden videre skaaren dem alle over en Kam, hvilket d'Hrr. ville finde, naar de ville læse rigtigt. Jeg skrev nemlig: „men tror Hr. S. ikke, at Skylden derfor for en Del nærmest bør søges hos Vedkommende selv" og ligeledes: „Der kan jo være hæderlige Undtagelser herfra"; dette burde ikke overses. Jeg indser virkelig ikke, at den hæderlige og ædruelige Styrmand behøver at føle sig fornærmet, fordi man omtaler de braadne Kar blandt Styrmændene.

Men findes der nu ogsaa blandt Dampermatroserne i Virkeligheden saa mange gamle Sejlskibsstyrmænd, som Hr. S. vil give det Udseende af, eller eksisterer en Del af dem maaske kun i Hr. S.'s Fantasi?

At den, der selv har Penge nok, kan komme frem i Verden uden videre Hensyn til Dyder eller Laster, det forstaar jeg nok; men at hverken Dyder eller Laster har havt noget at sige hos mange Styrmænd, der ikke i Sejlskibsfarten ere naaede frem til at blive Førere, deri er jeg fremdeles uenig med Hr. S. Men kan nogen komme frem i Damperne uden Hensyn til Dyder eller Laster? Jeg tror virkelig, at for en stor Del af de ældre Styrmænd, der ikke ere naaede til at faa Sejlskibe at føre, vilde det have været lige saa vanskeligt at naa at blive Dampskibsførere. Hvis Hr. S ikke kender saadanne Styrmænd, der ere umulige som Førere af et hvilketsomhelst Skib, da antager jeg, at Grunden dertil er den, at Styrmænd med mindre gode Egenskaber i Dampskibene stanses i deres Avancement paa et tidligere Tidspunkt. Men hvor blive saa saadanne Styrmænd af? ja jeg antager, at de derefter søge Hyre i Sejlskibsfarten, og hvis de saa ej heller naa at faa Seilskib at føre, saa ende de som gamle Sejlskibsstyrmænd. De braadne Kar vil paa den Maade altid blive gamle Sejlskibsstyrmænd, hvorimod der kun sjældent eller aldrig vil kunne blive Tale om gamle Damperstyrmænd; men Forholdene i Sejlskibene bære efter Hr. S.'s Forklaring alligevel hele Skylden derfor.

E. u. S. omtaler, at der ogsaa findes braadne Kar blandt Skibsførerne. Det har han fuldkommen Ret i, saaledes har det været altid. Men mener E. u. S. da, at der nu for Tiden blandt Skibsførerne findes flere braadne Kar end tidligere, eftersom han anser disse for at være medvirkende Aarsag til de nuværende høje Styrmandshyrer?

A.

Sømandsstrejke.

Den i vort sidste Nummer omtalte Bevægelse blandt Søfolkene har virkelig ført til, at en Strejke er udbrudt i Mandags, d. 1. Maj. De af Sømændenes Fagforening opstillede Fordringer gaa ud paa en Forhøjelse af Matroserne Lønninger til 60 Kr. maanedlig i al Fart; den er nu 55 Kr. i evropæisk Fart, 57½ Kr. i oversøisk Fart. For Letmatroser forlanges 45 Kr. mdl. og at de faa samme Betaling for Overarbejde, 45 Øre i Timen, som Matroserne. Naar Paamønstring ikke har fundet Sted, forlanges en Minimums-Dagløn af 3 Kr. 75 Øre uden Kost; den er nu 3 Kr. Desuden forlanges alt Søndagsarbejde betalt som Overarbejde, Fritagelse for Vagttjeneste, naar Skibet ligger i Havn, samt at Forhaling af Skibet for Ladningens Skyld udenfor Arbejdstiden skal betales som Overarbejde. Dampskibsrederi-Foreningen har enstemmig besluttet ikke at gaa ind paa disse Fordringer; i sit Svar til Fagforeningen har den navnlig henvist til, at Rederierne for et Aar siden uopfordret forhøjede Matrosernes Lønninger fra 50 Kr. til 55 à 57½ Kr. maanedlig, og til, at det, Matroserne nu forlange, er mere end vore Nabolandes Rederier betale. Sømændenes Fagforening har derefter i Mandags erklæret Strejke.

Om den saaledes etablerede Strejkes Virkninger og dens sandsynlige Varighed vilde det være forhastet allerede nu at udtale sig. Strejken har hurtigt naaet et saadant Omfang, at den maa kaldes mere end partiel, og med Nutidens Fagforeningers gode Organisation for Øje, er der ikke Grund til at tro, at den ikke skulde blive gennemført i større Omfang. Det Rederi, den i Øjeblikket rammer haardest, er Det forenede Dampskibsselskab; Folkene i dette vort største Rederi, med et saa stort Antal Ruter udgaaende her fra Havnen, have da ogsaa i betydeligt Antal opsagt deres gode Stillinger, hvor adskillige af dem med Overarbejds- og Kreaturpenge have tjent op til 80 Kr. om Maaneden. Selskabets Skibe ere dog hidtil blevne ekspederede uden væsentlig Forsinkelse, idet adskillige, til Dels søvante

Folk melde sig til Tjeneste; dette gælder ogsaa andre Selskaber. I D. F. D. S. har alle de yngre Mennesker af Kontorpersonalet stillet sig til Disposition ved Bemanding af Skibene og manges Tilbud ere modtagne.

Medens der om selve den iværksatte Strejke saaledes foreløbig ikke er stort at sige ud over at referere dens Fakta, saa turde der dog være Grund til at omtale den lidt nærmere som et hidtil temmelig sjældent Fænomen i Sømandsstanden. At Strejker og Lock-outer i Almindelighed ere berettigede Vaaben i henholdsvis Arbejdernes og Arbejdsgivernes Haand, turde nu være anerkendt af alle og er det i hvert Fald i det praktiske Liv. Men dette Vaaben bør saa lidt som andre Vaaben anvendes i Blinde, uden Kritik. Selve den Omstændighed, at en Gruppe af Arbejdere ønske højere Løn, bedre Levevilkaar, er ikke tilstrækkeligt til at begrunde en Strejke, til at kalde den retfærdig. Hertil kræves yderligere, dels at deres Fordringer ikke overstige, hvad man under de foreliggende Forhold med Rette kan forlange af Arbejdsgiverne, dels at disse systematisk modsætte sig at forbedre deres Undergivnes Kaar. Men disse Betingelser ere unægtelig ikke til Stede her. For det første Punkts Vedkommende er de Lønninger, Rederierne betale, større end de, der betales i Østersøhavnene og svenske Havne, hvad Rederi-Foreningen med Føje har henvist til, og hvad det andet Punkt angaar, saa viser den Omstændighed, at Rederierne i Fjor uden Opfordring gennemførte en Forhøjelse af Matrosernes Lønninger, dog uimodsigeligt, at de ingenlunde ere uvillig stemte overfor deres Undergivne og disses Ønsker om forbedrede Kaar. Vi se derfor ikke bedre, end at Sømændenes Fagforening her har anvendt Strejken uden fornøden Berettigelse, og man kan kun med stor Betænkelighed se ogsaa Skibsfarten blive berørt af en Udvikling, der medfører, at Krigen bliver den Afgørelsesmaade, man principmæssig paakalder, endog uden først at have godtgjort, at Løsningen ikke kan findes ad anden Vej.

Fragtmarkedet.

Vi kan ikke nægte, at det er os en Tilfredsstillelse at konstatere det glædelige Faktum, at selv de argeste Pessimister nu begynder at lægge Ansigtet i andre Folder og at indrømme, at Fragtmarkedet er fast og i rask Fremrykning overalt; nu smiler man, da endelig de større Autoriteter i Publicisternes Verden har maattet give efter for Sandhedens uafviselige Krav og stryge al den Elendighed og Sygdom, hvori de har svælget de sidste Maaneder hver Gang Talen var om Fragter; Sygestuens kvalme Luft er nu forvandlet til den lette, friske Foraarsvind, der stryger Guld ned i Rederiernes Lommer, der er Penge at tjene, der er store og gode Udsigter for Fremtiden, — og der er megen Humbug til i Verden! Fragtmarkedet har saamænd ikke forandret sig saa meget, roligt og jævnt har det arbejdet i den forløbne Tid af Aaret, intet Sted har det givet den fornuftige Reder Tab, som Regel har der været Gevinst ved hver Rejse, og støt og roligt vil Fragtmarkedet fortsætte sit Løb; Aaret vil gaa til Ende, og alle de store Svingninger, de munge Bølgetoppe og de mange Bølgedale, de store Gevinster og de uhyre Tab vil sikkert, i hvert Fald for os Danske, kun figurere paa Papiret.

I Grosserer-Societetets Handelsberetning for 1898 udtales under Rubrikken Skibsfart bl. a. følgende: „Stigningen kom, fordi den maatte og skulde komme, fordi Bølgen havde naaet Bunden og atter maatte gaa op efter." Det tilkommer ikke os at øve nogen Kritik over den forøvrigt i alle Maader interessant skrevne og instruktive Anmeldelse af sidste Aars Fragter, men vi kan nu en Gang ikke modstaa den Fristelse at anholde „Bølgen, der gik til Bunds". Vi vare med andre Ord naaede Bunden, da vi tog fat paa den sidste Omgang, 1898, hvilket vil sige, at det foregaaende Aar var slet. I et andet Afsnit af Bogen noteres de forskellige Dampskibsselskabers Udbytte for de sidste Aar; der er i 1897 6, 7, 8, 9, 10 Procent Udbytte ligelig fordelte; dette kan ikke kaldes Bunden; det lille Billede, der skulde illustrere Naturnødvendigheden af en Stigning efter et dybt Fald, viser bedst, at man befinder sig paa gyngende Grund, naar Æmnet Fragtmarkedet skal danne Kærnepunktet i en virkelig skrevet Artikel. De store Bevægelser indtræffer sjældnere i hvert Fald i de sidste Aar; vi tager ikke i Betænkning selv at indrømme, at vi ogsaa uvilkaarligt i vore ugentlige Beretninger maaske laver for megen Søgang af og til; det ligger i Pennen, men vi føler samtidig Trang til at fastslaa, at vi efter to gode Aar nu er godt inde i det tredie, hvorefter vi lader Bølgerne lægge sig og antager Udtrykket „en blank Havflade med enkelte Krusninger hist og her, og saa for Resten Udsigt til Magsvejr i en lang Fremtid". Vi er ikke oppe paa Toppen og vi kommer heller ikke ned, vi sejler nu støt videre og vi ser ingen Frygt for Omvæltninger, fordi vor Klode er bleven større med Aarene. Der er simpelthen flere Mennesker, der er nye Lande at arbejde med, nye Ruter og større Spild af Kræfter; man lever hurtigere, og man bruger for Balancens Skyld den tilmaalte Ration i den halve Tid.

Den sidste Uge har bl. a. følgende Befragtninger: Amerika Baltimore C. f. O. 2/9, New Orleans Danmark 14/ paa nett Charter. San Lorenzo U. K. Cont. 19/, San Lorenzo L. H. A. R. 3,800 Tons Majs Lastning 20/.

Sortehavet Donau etc. have været meget faste og Stemningen synes animeret. Vi notere Donau Hamburg 13/9, Azoff Danmark 13/6, Taganrog 12/3 N. C. Der er stærk Efterspørgsel efter Tonnage, specielt for prompte Baade, og hver Dag viser en stor Befragtning.

Kulmarkedet er fast baade til Østersøen og Middelhavet. Vi noterer Cardiff Genua 8/6, Civita Vecchia 8/9 à 9/, Messina 8/9, Venedig 10/3, Alexandria 8/6 à 8/7½, til Kronstadt er Raten 6/3, til Danmark 6/6, til Kjøbenhavn 6/ à 6/3. Fra Østkysten noteres til Kjøbenhavn 5/3 fra Firth of Forth for Baade paa c. 1,500 Tons, større Dampere faar 5/ à 5/1½, til Provinsen er Fragten 5/6 à 5/9. Til Stettin betales 5/9, Libau 5/9, Riga 5/6 og til Kronstadt endelig 6/ — som man ser en Fremgang fra sidste Notering.

Østen er livlig baade ud og hjem og flere Laster noteres, bl. a. fra Sortehavet til Wladivostock med Korn. Østen vil tiltvinge sig Opmærksomhed i de kommende Tider.

Personalia.

Styrmand A. Jespersen fra Dampskibet Brage er udnævnt til Fører af Aurora, hvorefter Kapt. H. P. Sørensen har overtaget Thyra og Kapt. Ryder er til Disposition for Ceres paa dets forestaaende Rejse til Island.

Kapt. O. v. Clausson Kaas har efter sin Sygdom atter overtaget Baron Stjernblad, hvorefter Kapt. V. Petersen er til Disposition for Dampskibet Omsk.

Kapt. Frisenette har efter sin Sygdom atter overtaget Morsø, hvorefter Kapt. C F. Møller er til Disposition for Dampskibet Viking.

Dampbaaden Læsø føres under Kapt. Andresens Sygdom af Styrm. P. Gommesen.

Kaptajn C. Andersen, tidligere Fører af Dampskibet Patria, har nu overtaget Dampskibsselskabet Kjøbenhavns Damper Dania.

Kaptajn Horn er midlertidig ansat som Fører af Dampskibet Patria.

Fra Sø og Land.

Fra Kronstadt telegrafere d'Hrr. Hans Smith og Radau & Co. d. 28. April til os, at Sejladsen er aabnet.

Vi have modtaget følgende:

Foranlediget af Deres Notits om det af det engelske Orlogsskib Penguin foretagne Opmaalingstogt i det stille Hav, hvorved den største Dybde, der hidtil er funden, angives til 4,762 Favne, skal jeg tillade mig at citere Don Lemons „Everybodys Pocket Cyclopædia", sidste Udgave, angaaende Havets Dybde: Den største Dybde findes mellem Tristan d'Acunha-Øerne og Rio de la Platas Munding. Havbunden naaede her en Dybde af 46 236 Fod (engl) eller 8¾ miles, altsaa over 17,000 Fod mere end Verdens højeste Bjerg, Mt. Everest's Højde. I Nord-Atlanterhavet, Syd for New Foundland, er der bleven loddet til en Dybde af 4.580 engl. Favne, er 27.480 Fod; Syd for Bermuda-Øerne er der rapporteret indtil 34,000 Fod eller 6½ miles. Middel-Dybden af det stille Hav, mellem Japan og Californien, er lidt over 2,000 Favne, mellem Chili og Sandwich Øerne 2.500 Favne og mellem Chili og Ny Zeeland 4,500 Favne. Gennemsnits-Dybden af alle Have er fra 2,000—3,000 Favne.

Dette kan muligvis have Interesse for Deres Læsekreds, hvorfor jeg ikke vilde undlade at meddele Dem disse Oplysninger.

Deres ærb.
S.

Ugens Havarier.

Taygeta, Dpsk. af Flensborg, er paa Rejen fra Hjemstedet til Blyth i Ballast d. 26. April indbragt til Frederikshavn af svensk Dpsk. Nordkap. Taygeta blev truffet c. 20 Kvartmil Vest for Hanstholmene med knækket Skrueakse. Reparerer i Frederikshavn.

Anna Marie, Skonnert af Brantevik, ankom hertil d. 26. April fra Oscarshamn med Trælast. Skibet har havt en meget haard Rejse og mistet c. 100 Tylter af Dækslasten.

Roger. Dpsk. af Bordeaux, er d. 25. April paa Rejsen fra Cardiff til Stockholm med Stenkul i Taage grundstødt Syd for Hasle. Switzers assisterer med at bringe Skibet flot. En Del af Ladningen er kastet over Bord.

Regulator, Skonnert af Sandefjord, er d. 29. April paa Rejsen fra Fowey til Gustavsberg med en Ladning Pibeler grundstødt ved Marienlyst. Flot med Assistance af Bien.

Arelda, Dpsk. af Drammen, er d. 1. ds. paa Rejsen fra Faxe til Christiania Fjord med Kalksten grundstødt paa Sydspidsen af Amager. Switzers assisterer.

Rilda, Dpsk. af Drammen, kom d. 30. f. M. paa Rejsen fra Faxe til Christiania med en Ladning Kalksten paa Grund paa Sydspidsen af Amager. Skibet er sunket paa 16 Fod Vand. Switzers Bjærgningsdpsk. Hertha forsøger paa at pumpe Skibet læns.

Pauline, Dpsk., der, som bekendt, strandede udfor Allinge i December f. A, er d. 27. f. M. indbragt til Allinge. Da Centrifugalpumpen nægtede at virke, sank Agterskibet, dog haaber man snart at faa det hævet igen.

Sygt Mandskab.

Thora, Barkskib af Fanø, er indkommet til St. Michael d. 28. April med Mandskabet lidende af Skørhug.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra. Rohde, ankom til Kbhvn. 27. April, best. til Stettin. — Antwerpen, Holm, afgik fra Malaga 2. Maj, bestemt til Gibraltar. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 27. April, bestemt til Boston. — Arno, Strubberg, afgik fra Messina 17. April, bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg. Harder, afgik fra Tarragona 1. Maj, bestemt til Alicante. — Dagmar. Brabrand jun., ankom til Kbhvn. 28. April, best. til St. Petersborg. — Douro. Ørum, ankom til Pernau 30. April, bestemt til Stettin. — Florida, Koch, ankom til Aarhus 30. Marts, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Blom, ankom til Antwerpen 27. April, bestemt til St. Petersborg. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 29. April, best. til Christianssand. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til St. Petersborg 29. April, bestemt til Harnæs. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 21. April, bestemt til New York. — Kentucky, Caroc, ankom til Riga 28. April, bestemt til Antwerpen. — Kiew, Erichsen, ankom til St. Nazaire 1. Maj, bestemt til Bordeaux. — Kursk, Christensen, ankom til Riga 27. April, bestemt til Nantes. — Leopold II, Kruse, ankom til Reval 25. April, bestemt til Rotterdam. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 6. April, best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Hansen, ankom til Antwerpen 26. April, bestemt til St. Petersborg — Nicolai II., Michelsen, afgik fra New York 27. April, bestemt til Aarhus. — Norge, Knudsen, afgik fra Christiania 2. Maj, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Newcastle 30. April, bestemt til Leghorn. — Seine, Staal, ankom til Bordeaux 24. April, bestemt til La Rochelle. — Tejo, Gade, ankom til Oporto 25 April, best. til Lissabon. — Texas, Kihl, ankom til Glasgow 24. April, bestemt til New York. — Thingvalla, Laub, afgik fra Kbhvn. 3. Maj, bestemt til New York. — Tiber, Bech, ankom til Kbhvn. 28. April, bestemt til St. Petersborg. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 30. April, bestemt til Reval. — Viking, Jørgensen, afgik fra Lissabon 30. April, best. til Kbhvn. — Xenia, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 27. April, bestemt til St. Petersborg.

Anglo Dane, Jonsson, ankom til Manchester 30. April, bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 29. April, bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Petersen, ankom til Kbhvn. 29. April, bestemt til Riga. — Christian IX. Mollerup, ankom til Pillau 1. Maj, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Trondhjem 1. Maj, best. til Kbhvn. — Constantin, Nieder øe, afgik fra London 30. April, bestemt til Hamburg. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 29. April, bestemt til Hull. — Jolantha, Ingvartsen, pass. Holtenau 1. Maj, bestemt til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 29. April, bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 19 April, bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 26. April, best. til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 29. April, bestemt til Libau. — Moskov, Petersen, afgik fra Riga 30. April, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 28. April, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ank. til London 1. Maj, best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Hull 29. April, bestemt til Kbhvn. — Pregel, Olsen, afgik fra Antwerpen 1. Maj, bestemt til Kbhvn. — Thyra, Ryder, ank. til Kbhvn 28. April, best. til Riga. — Valdemar, Koefod, ankom til Libau 26. April, bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Stettin 1. Maj, best. til Libau. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Leith 29. April, bestemt til Island. — Ella, Lunge, ankom til Danzig 29. April, bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 1. Maj, bestemt til Danzig. — Esbjerg, Lorentzen, ankom til Kbhvn. 29. April, bestemt til London.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 4. Maj, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 2. Maj, best. til Frederikshavn. — Primula, Thomsen, paa Bedding i Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 3 Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, Wiberg, afgik fra Odense 4. Maj, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 3. Maj, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 3. Maj, bestemt til Kbhvn. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 3. Maj, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Riga 23. April, ankom til London 28. April. — Frode, Wrisberg, afgik fra Riga24. April, ankom til Antwerpen 29. April. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Fernandina 12. April, best. til Antwerpen. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Baltimore 24. April, ankom til Fernandina 28. April. — Knud, Mancke, reparerer her. — Svend, Petersen, afgik fra Blyth 29. April, ankom til Kbhvn. 3. Maj. — Erik, Tofte, afg. fra Riga 28. April, best. til London. — Skjold. Schmidt, afg. fra Swinemünde 29. April, best. til Riga. — Danmark, Kraemer, afgik fra Blyth 26. April, ank. til Kbhvn. 29. April. — Ragnar, Risøe, afgik fra Swansea 29. April, best. til Stettin. — Volmer, Riber, afgik fra Kbhvn. 30. April, best. til Blyth. — Dan, Hansen, afgik fra Riga 27. April, bestemt til Dunkirk. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 19. April, ankom til Libau 24. April. — Harald, Holst, afgik fra Baltimore 25. April, best. til Kbhvn. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Sulina 12. April, ankom til Dunkirk 1. Maj.

Heimdal. Anine. Løffler, ank. til Blyth 29. April. — Helga, Lagesen, ankom til Stockholm 29. April. — Elna, Møller, ank. til Barcelona 27. April. — Therese, Knudsen, ankom til Newcastle 30. April.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kbhvn. 29. April, bestemt til Antwerpen. — Rita, Larsen. afgik fra Kbhvn. 29. April, ankom til Libau 1. Maj. — Patria, Horn, ankom til Riga 1. Maj.

Union. Frisia, Skov, ankom til Riga 1. Maj.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afg. fra Ghent 29. April, ankom til Tynen 1. Maj. — Hafnia, Lund, afgik fra Kbhvn. 27. April, ank. til Riga 30. April. — Russia, Rasmussen, afgik fra Lübeck 26. April, ank. til Riga 29. April.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra New Orleans 15. April, best. til Kbhvn. — Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Saint John 24. April, bestemt til Manchester. — Søborg, Fischer, ankom til Glasgow 1. Maj. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Bilbao 28. April, best. til Rotterdam. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Savona 29. April, best.

til Sevilla. — Uranienborg, Dømel, ankom til Riga 27. April. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Neufahrvasser 26. April, bestemt til London. — Fredensborg, Andersen, ankom til Grimsby 28. April. — Amalienborg, Clausen, afgik fra Swinemünde 2. Maj, bestemt til West Hartlepool. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Newcastle 24 April. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Burntisland 29. April, bestemt til Sundhavn.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, ankom til Buenos Ayres 17. April. — Skodsborg, Lund, ankom til Barrow 27. April. — Klampenborg, Ewaldsen, afg. fra Newcastle 27. April, bestemt til Riga. — Jægersborg, Jensen, ankom til Kbhvn 29. April. — Guldborg, Jensen, afgik fra Glasgow 2. Maj, bestemt til Kronstadt. — Tuborg, Hveissel, ankom til Grindstone Island 16 April.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Blyth 27. April, ank. til Swinemünde 1. Maj. — Agnete, Jensen, afgik fra Kbhvn. 27. April, ankom til Grangemouth 1. Maj. — Hermia, Sørensen, ankom til Grangemouth 29. April. — Alice, Hansen, ankom til Rotterdam 27. April. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Kiel 24. April. — Bornholm, Petersen, afgik fra Oporto 26. April., bestemt til Kbhvn. — Ajax, Brorsen, ankom til Riga 24. April. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 2. Maj. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 1. Maj, bestemt til Kiel. — Rønne, Hintze, afgik fra Strømstad 29. April, bestemt til London. — Kjøbenhavn, Thomsen, ank. til Malmø 18. April.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Neufahrwasser 2. Maj. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Kiel 30. April. — Absalon, Predbjørn, ankom til Kbhvn. 25. April. — Ansgar, Larsen, ankom til Aarhus 30. April. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kiel 26. April. — Hamlet, Sommer, ankom til Riga 31. April. — Helge, Matthiessen, afgik fra Helsingør 31. April, bestemt til Newcastle.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afgik fra Port Said 23. April, pass. Perim 31. April, best. til Singapore. — Malaya, Berentzen, afgik fra Colombo 27. April, best. til Port Said. — Cathay, Schiøning, afgik fra Bangkok 29. April, bestemt til Singapore. — Maha Vajiravudh, Petersen, passeret Perim 23. April, bestemt til Colombo. — Befragtet Damper Nordhavet, Olsen, ankom til Singapore 30. April. — 3-mastet Skonnert Ragnhild, Bønnelycke, ankommet til Puntadelgada (Azorerne).

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afgik fra Buenos Aires 6. April. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til St. Vincent 29. April, bestemt til Antwerpen. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Windau 25. April, bestemt til Aberdeen og Boness.

Vendila. N. G. Petersen, Jensen Ellekilde, afgik fra Buenos Aires 23. April.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Methil 30. April. — Clara, Petersen, afgik fra Oxeløsund 28. April, bestemt til Tyne.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 29. April til Kbhvn.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Thor, Meinertz, prajet 11. April paa 14° N. Br. 26° W. Lgd. fra Marseille til Madagascar. — Havila, Thøgersen, ankom til Newcastle N. S. W. 26. April fra Kiautschau. — Elisabetha, Fischer, ankom til Rio Grande 25. April fra Cardiff. — Thora, Thomsen, ankom til Punta Delgade 28. April fra Corinto, beordret til Havre. Styrmanden og 3 af Mandskabet syge af Berri Berri. — Laura, Callesen, ankom til Carthagena 31. Marts fra Carupano. — Puck, Clausen, prajet 22. April paa 51° N. Br. 7° W. Lgd. fra Liverpool til Rosario. — Prins Valdemar, Winther, ankom til Freemantle 1. Maj fra New York.

Fanø. Sønderho. Eliza, Thomsen, ankom 29. April til Methil fra Fredericia. — Venner, Aarre, afgik 29. Marts fra San Pedro til Villakonstitutione. — Elisabetha, Fischer, ankom 29. Marts til Rio Grande fra Liverpool.

Svendborg. Fædres Minde, Nielsen, ankom til Hull 24. April. — Roma, Jensen, ankom til Boulogne 24. April. — Dannebrog, Clausen, ankom til Utø 25. April. — Marie, Nielsen, ankom til Norrkjøping 24. April. — Phønix, Hansen, ankom til Arendal 24. April. — Urda, Nielsen, ankom til Sarpsborg 25. April. — Hertha, Hansen, ankom til Newcastle 27. April. — Confidentse, Mouritzen, ankom til Stettin 29. April. — Elise, Andreasen, ankom til Reval 27. April. — Kirstine, Dam, ankom til Rønne 27. April. — Martin, Mortensen, ankom til Neuhaus 28. April. — Sophie, Jensen, ankom til Libau 30. April. — Mine, Møller, ankom til Kings Lynn 30. April. — Emanuel ankom til Montrose 1. Maj.

Ærø. Kodan, Hansen, ankom 25. April til Bayonne. — Arken, Christensen, ankom 25. April til Rio Grande. — Anne Mathias, Eriksen, er ankommen, til Rio Grande. — Baltic, Christensen, ankom 24. April til Kbhvn. — Agent Petersen, Frederiksen, var 19. April sejlfærdig i St. Francois (Guadeloupe) bestemt til Nantes. — Kiana, Christensen, ankom 24. April paa Kbhvns. Red paa Rejse fra St. Davis til Pillau. — Webers Minde, Madsen, ankom 26. April til Pillau. — Familien, Frederiksen, ankom 26. April til Blyth. — Kvik, Bøye, ankom 20. April til Pillau fra Stettin. — Argus, Svane, ankom 20. April til Pillau. — Mathæus Rickert, Lauritsen, ankom 20. April til Pillau fra Stettin. — Freya, Østermann, ankom 27 April til Boness. — Cathrine, Rasmussen, ankom 28. April til Foyness (Irland). — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 28. April til Gøteborg fra Bogense. — Marie, Christensen, var 26. April til Ankers ved Sletten paa Rejse fra Kønigsberg til Rochester. — Niels Juel, Rasmussen, ankom 28. April til Wlaardingen fra Lissabon. — Hans. Folmer, ankom 28. April til Leith. — Skjold, Mygind, ankom 29. April til Nantes fra St. Anne (Guadeloupe). — Hebe, Clausen, ankom 30. April til Dyrsnæs (Isefjorden). — Aurora, Raahauge, ankom 30. April til Audierne (Frankrig.) — Sylfid, Kromann, ankom 1. Maj til Nantes fra St. Pierre (Martinique). — Alf, Rasmussen, ankom 1. Maj til Frederiksstad. — H. C. Christensen, Bøye, ankom 1. Maj til Bordeaux. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 1. Maj til Lordon.

Kjøbenhavn. Alexandra, M. A. Pedersen, er 30. April ankommen til Trêport (Frankrig).

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Limfjorden. Gjøl S. Paa S.-Siden af *Gjøl*, ud for *Gjøl* Kro, anlægges en c. 175 Alen lang Bro.

Store-Bæit. Lundeborg Havn. I *Lundeborg* Havn er Dybden kun 7 à 8 Fod.

I Løbet af 1899 foretages Uddybning til 9 à 10 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Kalmarsund. Skansgrundet. Ved *Skansgrundet*, Ø. for *Grimskärs* Fyr, er Lystønden atter udlagt.

Dalarö. Ved Grunden *Saltsäcken* i *Dalaröström* er Lystønden, der viser hvidt, fast Lys, atter udlagt.

Ifølge Telegram fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* er Fyrskibet *„Svenska Björn"* den 25de April 1899 atter udlagt paa Station.

Tyskland. Seegat von Memel. I *Seegat von Memel* er Sommerafmærkningen foretagen, saaledes: En sort og rød stribet Baaketønde med Ballon, mærket *„Memel"*, som Anduvningstønde.

For Indgaaende om Styrbord fire røde Spirtønder med rødt Flag og mærkede A, B, C og D.

For Indgaaende om Bagbord tre sorte Spidstønder, mærkede 1, 2 og 3.

Swinemünde. Ved *Swinemünde* er Sommerafmærkningen foretagen.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Nidingen. Klockfotsrefvet. Klokketønden ved *Klockfotsrefvet* er atter udlagt og den røde Vager med Ballon inddragen.

Norge. Jomfruland. Taagesignalet ved *Jomfruland* Fyr gives med Et-Stød af 5 Sekunders Varighed hver 20 Sekunder. 58° 52′ N. Br. 9° 36 Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Slesvig. Røde Klif Fyr NV. Tysk Evert *„Hosianna"* er sunken i 7 Fv. Vand. c. 8 Kml. NV. t. V. fra *Røde Klif* Fyr og fra *Lister-Dyb* Anduvningstønde i SV. t. S. En Mast er 20 Fod over Vandet.

Elben. Gross Vogelsand. Paa *Gross Vogelsand* er til Brug ved Opmaaling opført en pyramideformet Baake med Firkant paa Toppen. 53° 58′ 57″ N. Br. 8° 34′ 31″ Ø. Lgd.

Norderney. Riff Gat. Paa *Norderney* Red, S. for Fiskehavnen, ligge følgende Tønder:

Rød Spirtønde E.	53° 41′ 39″	N. Br.	7° 9′ 3″	Ø.	Lgd.
— — F.	53° 41′ 56″	—	7° 10′ 52″	—	
Sort Spidstønde.	53° 42′ 1″	—	7° 11′ 11″	—	

Ems. I *Ems* er samtidig med Sommerafmærkningen følgende Forandringer foretagne:

I *Oster Ems* har Spidstønde O 7 Ballon paa Toppen.

Spirtønde O Q er ombyttet med en Stumptønde, mærket O Q, med Ballon.

Duke Gat. I *Duke Gat* er Dybden ved Tønderne D C og D 4 aftagen betydeligt. Tæt ved Tønde D C har der for Indgaaende om Styrbord dannet sig en Plade med 10 Fod Vand, Lavvande, saa at der kun er et smalt Løb med 22 Fod Vand langs Tønde D 4. Større Skibe advares mod at staa gennem *Duke Gat*.

Holland. Ems. *Emshorn* N.-Ende tiltager N. efter, hvorfor man ud for Grunden maa undgaa den Styrbords Tøndekant. *Huibertsplaat* tiltager N. efter, hvorfor man i *Wester Ems* ud for de røde Vagere ved *Buiten Huibert* og *Midden Huibert* maa undgaa den Styrbords Tøndekant.

„Terschellingerbank" ØNØ. Et Vrag ligger sunket c. 6 Kml. N. 65° Ø. for Fyrskibet *„Terschellingerbank"*. To Master ere et Par Fod over Vandet. 53° 29′ 30″ N. Br. 5° 0′ 30″ Ø. Lgd.

Zuiderzee. Zwin. I *Zwin* er Afmærkningen atter udlagt og følgende Forandringer foretagne:

Spidstønde Nr. 2 er flyttet og ligger nu i 11 Fod Vand. 52° 57′ 1″ N. Br. 5° 2′ 25″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 5 er flyttet og ligger nu i 13 Fod Vand. 52° 56′ 34″ N. Br. 5° 5′ 6″ Ø. Lgd.

En Spidstønde Nr. 6 er udlagt i 9 Fod Vand. 52° 56′ 18″ N. Br. 5° 5′ 36″ Ø. Lgd.

En Stumptønde Nr. 1 er udlagt i 15 Fod Vand. 52° 57′ 2″ N. Br. 5° 4′ 37″ Ø. Lgd.

Den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 1 med Kegle har nu Nr. 2 og ligger i 9 Fod Vand. 52° 56′ 21″ N. Br. 5° 5′ 41″ Ø. Lgd.

I Udløbet af *Zwin* i *Nauw*, paa den S.-lige Del af *Vlieter*, er der nu 9 Fod Vand.

Spidstønde Nr. 6 paa *Vlieter* ligger i 18 Fod Vand. 52° 56′ 41″ N. Br. 5° 5′ 42″ Ø. Lgd.

Harderwijk V. En Lægter *„Rudolf"* er sunken i 6 Fod Vand V. for *Harderwijk*. Om Natten vises de sædvanlige Lanterner ved Vraget. 52° 20′ 5″ N. Br. 5° 32′ 34″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Southampton Water. Fyrskibet *„Calshot Spit"* er nu ombyttet. Det er en c. 40 Fod lang Flaade med en 28 Fod høj Fyrpæl, hvorpaa ogsaa den automatiske Klokke til Taagesignal er anbragt.

Milford Haven. Pwllcrochan Flats. Paa NØ.-Kanten af *Pwllcrochan Flats* er i 4 Fv. Vand, Springtids Lavvande, udlagt en sort Spidstønde Nr. 7, fra *Cliff Cottage* i S. 8° Ø. 3 Kbl. og fra *Weare* Baake i S. 59° V. 51° 41′ 45″ N. Br. 4° 59′ 30″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Fyrskibet *„Cross Rip"* Nr. 5 er paasejlet og stærkt beskadiget. Det er derfor ombyttet med Reservefyrskib Nr. 9. Dette viser ligesom Nr. 5 et rødt, fast Fyr. Taagesignal gives med Klokke eller Taagehorn. Skibet har to Master og er skonnertrigget, men Skroget er rødt, mærket Nr. 9, og det har en rød Ballon paa hver Mast.

New York. New York Upper Bay. I *New York Upper Bay* ere følgende Udvidelser foretagne:

Bay Ridge Channel er nu i hele Længden c. 400 Alen bred og 25 Fod dyb.

Red Hook Channel er nu i hele Længden c. 200 Alen bred og 25 Fod dyb.

Det trekantede Vandareal Ø. for Sammenløbet mellem *Bay Ridge Channel* og *Red Hook Channel* og *Gowanus Bay* er ogsaa uddybet til 25 Fod.

Buttermilk Channel er nu i hele Længden c. 400 Alen bred med 25 Fods Dybde med Undtagelse af et Par Plader, der inden 1ste Juni ville være borttagne. Det er ved Uddybning langs Dokkerne ved *Red Hook* og *Atlantic Bassin* at Udvidelsen er opnaaet.

North Carolina. Fyrskibet *„Frying Pan Shoal"* Nr. 1 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 29. Det viser, ligesom Nr. 1, to hvide, faste Fyr, et paa hver Mast, men Skroget er hvidt, mærket Nr. 29 paa begge Sider. Taagesignalet gives med Klokke eller Taagehorn.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Almeria. Ved *Almeria* er Fundamentet til Ø.-Molen fuldført. Indløbet til Havnen er c. 500 Alen bredt. Paa V.-Molens Yderende er tændt et rødt Fyr og paa Ø.-Molens Yderende et grønt Fyr. Havnen er godt beskyttet, og paa V.-Molen findes Fortøjpæle til Skibenes Agterfortøjninger.

Korsika V.-Kyst. Roccapina. I *Roccapina* Vig ere følgende Grunde fundne:

En Plade med 9 Fod, c. 100 Alen N. 77° V. fra N.-Enden af de sydlige Klipper, fra *Roccapina* Taarn i S. 2° V., og en 9 Fods Grund 60 Alen NV. for Pladen. 41° 29′ 27″ N. Br. 8° 55′ 55″ Ø. Lgd.

En 11 Fods Klippegrund 220 Alen N. 47° Ø. fra N.-Enden af de S.-lige Klipper, fra *Roccapina* Taarn i S. 14° Ø.

En 9 Fods Klippegrund c. ⅞ Kbl. S. 70° V. fra den lille Ø i Vigens NØ.-Hjørne og en 6 Fods Klippe 50 Alen Ø. for den sidst nævnte. 41° 29′ 32″ N. Br. 8° 56′ 7″ Ø. Lgd.

Conca. I *Conca* Vig er funden en 6 Fods Klippegrund c. 1 Kbl. S. 55° V. fra Huset i Bunden af Vigen og N. 14° Ø. fra Taarnet *Senetose*. 41° 34′ 21″ N. Br. 8° 48′ 11″ Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Key West. Northwest Channel. Paa V.-Siden af *Northwest Channel* Indløb fra Søen anlægges en Mole. Den udgaar fra et Punkt ½ Kml. N. 2° Ø. fra *Northwest Passage* Fyr og gaar i N 48° V. 4 Kbl. og derfra i N. 14° V. 6 Kbl.

Big Marco Pass. Løbet, der fører ind i *Big Marco Pass*, forandrer sig bestandig. Løbet er afmærket, og Afmærkningen flyttes efter Løbet, men angives ikke paa Kortet.

Mississippi. Mississippi Sound. Biloxi. Den røde Spidstønde C, der laa ved Indløbet af den gravede Rende til *Biloxi*, c. ¼ Kml. Ø. for Telegraf-Kablet mellem *Ship Island* og *Biloxi*, er ombyttet med en sort Stumptønde, mærket *„Cable"*. Den ligger 2¾ Kml. S. 3° Ø. fra *Biloxi* Fyr, S. 28° V. fra *Deer Island* V.-Ende og S. 89° V. fra *Deer Island* Ø.-Ende.

H. RASMUSSEN.

70, Viborggade 70.

Skibs- & Klejnsmedearbejde

udføres.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner proves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

Havnefyr, Lanterner, Metalspejlapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

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.

Kjøbenhavns Børskurs d. 3. Maj 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	102¼		102¼	102½
Danmark			83¼	84¼
Norden	112¾	113¾	113¼	113½
Kjøbenhavn			96	97
Carl	56¼		56½	56¾
Dannebrog	97	96¾	96¾	97
Skjold	73¼	72¾	72¾	73
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen	92		92	92½
Nordsøen	79-78-	79½	79	81
Torm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Urania	89¾		89½	90
Union			96	98
Hejmdal			—	—
Dampsk. af 1896			96½	97¼
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			93	95
3½% uopsig. Stats			97	97¾
3½% Husejer Kreditk.			85½	87
3½% Kbhvns Kreditf.	85½		85¼	86
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.	89		89	89¼
4% — — 6 —	89¼		89¼	89½
3½% Landkreditk. 3 —			87¾	89¾
Aktier.				
Nationalbank			141¾	142¾
Privatbank	121½	¼	121¼	121½
Landmandsbank			121¼	123
Handelsbank			117	117½
Burm. & Wain			92	92½
Helsingørs Jernsk.			—	—
Sukkerfabr.	96	¼	95¾	96
Bryggeri Aktier	91	90¾	90¾	91

Vekselkurser d. 2. Maj 1899.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.15	88.95
London	18.21	18.18
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.35	—

Notering paa Berlins Børs d. 2. Maj 1899.

Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	101.20
5% Rumænske Stats	102.20
4% — — 1890	91.90

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

„Det Foren. Dampskibs." 100,000, „Danmark" 4,000, Norden" 46,000, „Kjøbenhavn" 44,000, „Carl" 46,000, „Dannebrog" 26,000, „Skjold" 42,000, „Urania" 4,000, Dpskbs. af „1896" 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.
Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.
DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.
KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.
SPECIEL AFDELING
FOR
ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co. Ld.
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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.
Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

Telefon 2018. * Telefon 2018.
J. P. NIELSEN,
Skibs- & Ankersmedie.
Strandboulevard 45.
Kjøbenhavn Ø.

Manometre, Vacummetre og Tællere.
P. Otzen & Thorstenson.
Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

Anvendes af **Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften** samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

Forretning i Bygningsartikler.

Kjøbenhavn.

L. Chr. Hagen,

Auktionsholder.

Kontor for juridiske Forretninger.

Træffes fra Kl. 10—1 og 4—7.

Hyskenstræde 5, 2. Sal.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

* **Telefon 5598.** *

---

3 Kabinetsbilleder

gratis

ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr. Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus. NB. *Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.*

Monty.

St. Kongensgade 21.

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.

Cykler haves paa Lager fra **135 Kr.**

Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.

Mindre Skibsarbejde udføres.

18, Lille Strandstræde 18.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 3.

Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay. Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.

Telefon Nr. 5941.

Paa **Søkort-Arkivet** sælges:

Officiel Fortegnelse over Danske Krigs- og Handels-Skibe, der ere tildelte Kendings-Signaler samt alfabetisk Register over Handels-Skibene. 14de Udgave. Marts 1899.

Udgivet efter Foranstaltning af Indenrigs-Ministeriet og Marine-Ministeriet ved A. Schneider. **Pris Kr. 1,20.**

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

Glarmester
Wald. Stallknecht
udfører
alt Skibs- og Bygningsarbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og Barometere.
Regulering og Reparation af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

Joakim Jensen,
Skibsbygger.
Anbefaler sig til D'Hrr. Dampskibs- og Sejlskibsredere.
Ophalingsbedding ved Frederiksholms Teglværk.
(Daglig Vandstand 7 Fod).

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9. Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

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

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

Stufvaruföreningen „GARANTI".
Hernösands district,
bestående af hederliga, under en lång följd af år välkända stufvare, af fackföreningar oberoende, rekommenderade af alla sågverkskontor inom districtet, samt Hernösands skeppsmäklarefirmor, utför stufning af lastångare, hurtigt, omsorgsfullt och till billigaste priser.
Postadress: **Sprängsviken.**
Telegrams: **„Garanti", Kramfors.**

T. A. Ebeling & Co.
Skibsmæglere i Ekensund.
offererer
Mursten til Kjøbenhavn, Præstø, Kjøge, Vejle-Fjord, Holbæk, Nyborg, Allinge, Svaneke, Göteborg, Libau, Reval, Kalmar.

J. C. TEILMANN & Co.
Eneste Vinforretning paa Frihavnen.
● Eneste Lager ●
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Hotel „Victoria",
Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads, Kjøbenhavn K.,
anbefaler sig til et æret Publikum. Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

Gæstgiveriet **Skipperhuset.**
Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

Børs-Caféen
ved Havnen, Aarhus, anbefales af CHR. BUCH'S Enke.

L. KLAUSEN,
Skibsinventariehandel.
Telefon 5833.
Strandboulevarden 29.
Kjøbenhavn.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus.
1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.
Ærb. **J. K. Jensen.**

Har De Tandpine,
brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre,
som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.
9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Café van Zandt,
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

„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. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

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

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

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

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 19. Kjøbenhavn, Torsdag den 11. Maj 1899. **6. Aarg.**

INDHOLD: Sømandsstrejken. — To svenske Domme. — Dampskibet „Annam". — Dampskibes Manøvrering. — Skibsbygning i England. — Skibets Ansvar, naar det har Tvangslods ombord. — Engelsk Dom i en Sammenstødssag. — Fragtmarkedet. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fra Port Natal. — Navigationsundervisningen i Tyskland. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Foreningsmeddelelser. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibssom til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over **hele Danmark.**

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

M. Christiansen
M. Christiansen,
Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.
John Hintzes Enke

Flag — Signalflag
i alle Størrelser og alle Nationer syes hurtig og efter Bestilling.
International Flagfabrik.
13, Bredgade 13.

J. H. Fechtenburg & Co.,
St. Thomas,
anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering henhørende.

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Murstens Fragter
til: **Kjøbenhavn, Præstø, Vejle Fjord, Göteborg** og flere andre skandinaviske Byer faas altid hos
De forenede Teglværker, Ekensund.
NB. Havneudgifter meget moderate og Ekspeditionen hurtigst.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe. Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

V. Nielsen,
Sejlmager.
31, Nyhavn 31,
anbefaler sig med
Sejl, Presenninger, Flag.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

TRADE E R C MARK 1750 LEITH

Edinburgh.

TRADE E R C MARK 1750 LEITH

Sejldug.

ADVARSEL!

Det gode Renommé, som vor STORM Sejldug nyder i Kraft af mangeaarige Erfaringer, ogsaa i de danske Skibsfartskredse, har sandsynligvis givet Anledning til, at en anden Fabrik eller dens Repræsentant ligeledes stempler sin Vare med **STORM.**

Ærede Konsumenter bedes derfor om stedse at forlange

Edinburgh STORM Sejldug

og lægge Mærke til, at enhver Rulle, foruden vort fuldstændige Firma, ligeledes er forsynet med vore retslig beskyttede, indregistrerede Varemærker

STORM

TRADE E R C MARK 1750 LEITH

og gøre vi endnu specielt opmærksom paa, at Mærket TRADE E R C MARK 1750 LEITH gentager sig i korte Mellemrum paa vor Dug, foruden det fuldstændige Stykkemærke paa selve Rullen.

Edinburgh Roperie & Sailcloth Co. Ltd.
Leith. Grundlagt 1750.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

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. I" og **„Nore"** i Farten
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

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.

H. RASMUSSEN.

70, Viborggade 70.

Skibs- & Klejnsmedearbejde

udføres.

NEXØ TØRDOK,

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

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

Sømandsstrejken.

Det viste sig hurtigt, som vi bebudede i vort sidste Nummer, at alle Illusioner om, at den udbrudte Strejke blandt Søfolkene skulde blive partiel eller dø hen af sig selv, faldt til Jorden. Arbejdernes Fagforeninger har paany konstateret, at de i Stridsspørgsmaal med Arbejdsgiverne staa som en Enhed, og denne Strejke er som alle andre fra deres Side ledet med overlegen Fasthed og Dygtighed. Dette traadte navnlig frem derved, at Søfyrbøderne og Havnearbejderne i den forløbne Uge gjorde Matrosernes Sag til sin og overfor Rederne erklærede at ville slutte sig til Strejken, hvis Matrosernes Fordringer ikke bleve imødekomne. Under denne Situation besluttede Rederne at indlede en Forhandling; denne optoges dog saa sent, at Arbejdet her i Havnen i Lørdags faktisk var stanset i nogle Timer, efter at Havnearbejderne havde gjort Alvor af at nedlægge Arbejdet. Enhver, der i disse Timer passerede langs Havnen, vil have faaet et levende Indtryk af Arbejdernes Magtstilling; de mange Dampere, der ventede paa Lasten, de lange Rækker af Vogne, fra hvilke den skulde læsses ombord, og saa den fuldstændige Stilstand, der med ét Slag og paa et Kommandoord havde afløst al Virksomhed — det vidnede alt om den uhyre Magt, Arbejdernes Fagforeninger i et Øjeblik kan udfolde. De indledte Forhandlinger fremkaldte imidlertid snart Arbejdets foreløbige Genoptagelse, og i Søndags naaede de stridende Parter til et endeligt Resultat, og Sømandsstrejken var dermed endt. Rederierne gik ind paa Sømændenes Fordring om en maanedlig Løn for Matroser af 60 Kr., for Letmatroser af 45 Kr.; Spørgsmaalet om den Frist for Opsigelse af Hyren, der skal fastsættes — Rederne forlangte 14 Dage, Matroserne holdt paa 48 Timer — henvistes til en Voldgiftskendelse. En Matros, der har havt Vagt, naar Skibet ligger ved Land, skal have fri Dagen efter. Overenskomsten er uopsigelig i et Aar og kan opsiges med 3 Maaneders Varsel.

Der vil næppe kunne tvistes om, hvem der blev den sejrende i den nu afsluttede Strid. Selv om en Voldgiftskendelse skulde give Rederne Medhold i Spørgsmaalet om Opsigelsesfristen, saa have de dog faktisk lidt et Nederlag, idet Søfolkene uden særlig Vanskelighed og i Løbet af faa Dage have gennemført deres Fordring om højere Løn — netop det Spørgsmaal, Striden rejstes om. Om Lønningerne i danske Dampskibe herved ere skruede højere op, end rimeligt er, naar henses til alle foreliggende Forhold, herunder ogsaa til Lønningsforholdene i fremmede Skibe, det ere vi ikke i Stand til at afgøre. Men denne Strejkes Udfald synes hos Rederne unægtelig at maatte fremkalde Betænkeligheder af den alvorligste Art. Det er rigtigt, hvad der gøres gældende fra Fagforeningernes Side, at Arbejderne bør være medbestemmende ved Fastsættelsen af Betingelserne for Arbejdets Udførelse. Men vi spørge: Skaber den Maade, hvorpaa Strejken mere og mere benyttes som Vaaben, ikke efterhaanden en Tilstand, der gør Arbejderne ene bestemmende ved Fastsættelsen af disse Betingelser. Her fordre Matroserne en Lønningsforhøjelse af det og det Omfang; faa de den ikke, stanses Arbejdet i alle danske Dampskibe og i alle danske Havne. Rederne gøre gældende, at de ikke kunne gaa ind paa de stillede Fordringer, men de tilbyde Forhandling. Matroserne afvise bestemt al Forhandling om dette Sagens Kærnespørgsmaal; de fordre alt eller intet, og de faa alt. Og dette kan gentage sig, naar det skal være, og andre af Redernes Folk, der have samme eller lignende Magt, kunne følge Matrosernes Eksempel. Men dette bærer da hen mod Tilstande, hvor Rederne faktisk udelukkes fra Medbestemmelsesret ved Fastsættelse af Arbejdsbetingelserne, hvor de blive ganske afhængige af, hvad deres Undergivnes Fagforeninger bestemme. Man kan være den oprigtigste Ven af Arbejdernes, i dette Tilfælde Søfolkenes, Bestræbelser for at opnaa bedre Kaar, man kan anerkende deres Ret til at bruge de Vaaben, de nu en Gang har, men man maa dog fastholde, at den Anvendelse, der nu gøres af disse Vaaben, synes at maatte fremkalde Tilstande, der blive utaalelige for Rederierne, og som kunne blive skadelige for Landets Skibsfart. Og som disse Lønkampe nu udvikle sig, er der det i høj Grad beklagelige ved dem, at det er her som i Krigen: det er den Stærkeres Ret, der bliver ubetinget afgørende, og den, der ikke har Magt til at sætte sin Vilie igennem, opnaar intet eller lidet. Hvor urimeligt er det saaledes ikke, at Styrmændene, der af alle ombord mest tiltrænge en Forbedring af deres Forhold, endnu intet have opnaaet, fordi de ikke have de Magtmidler, der ellers anvendes.

Det synes os, at disse Tilstande maa vise Rederierne Nødvendigheden af at træffe Foranstaltninger, der kunne sikkre dem mod helt at skubbes til Side. De maa, selv om det skal ske med betydelige Offre, sætte noget ind paa at hævde den Medbestemmelsesret, der nu stærkt trues. Uden at gaa ind paa en Omtale af de Midler, der her kan være Tale om at anvende, skulle vi anføre, at en Samvirken med Landets øvrige Arbejdsgivere som den, der allerede finder Sted mellem disse indbyrdes, synes at burde tilstræbes. Men i hvert Fald er det en Nødvendighed for Rederne at skaffe sig en Organisation, der gør dem nogenledes jævnbyrdige med Søfolkene. Den nu afsluttede Strejke har vist, hvor langt de ere fra at være dette.

To svenske Domme.

Havneafgifter i Gøteborg. — Danske Skibe i svensk Kystfart.

Den danske Generalkonsul i Gøteborg omtaler i sin Aarsberetning for 1898 (gengiven i „Handelsberetning" for 1898) to svenske Domme, der have Interesse for dansk Skibsfart.

Ved Højesteretsdom af 24. Maj 1898 afgjordes et tvivlsomt, ogsaa for danske Skibe vigtigt Spørgsmaal om Forpligtelse til at erlægge Havneafgift i Gøteborgs Havn. Denne Afgift beregnes forskelligt, eftersom Skibet ankommer fra, resp. afgaar til udenlandsk eller indenlandsk Havn; i første Tilfælde er den 11 Øre pr. Ton, i sidste for Dampskibe paa mindst 15 Tons kun 8 Øre pr. Ton. Et hallandsk Dampskibsselskab, hvis Skibe paa Vejen fra og til Gøteborg anløbe andre svenske Havne, havde i en Aarrække desuagtet maattet betale Havneafgift i Gøteborg efter den højere, udenrigske Takst; det stævnede nu Staden Gøteborg til Tilbagebetaling af det fra 1. Juli 1883 til 31. Decbr, 1892 formentlig for højt debiterede Beløb, c. 23,000 Kr.,

idet det hævdede, at den udenrigske Takst kun kunde beregnes for Skibe, der umiddelbart afgik til eller indgik fra udenlandsk Havn.

Selskabet tabte imidlertid Sagen i alle Instanser, og Dommens Motivering giver Grund til at formode, at de paagældende Bestemmelser efter Retternes Opfattelse overhovedet ikke tillade at forstaa Udtrykket udenlandsk Fart som umiddelbar Fart paa Udlandet. Den højere Havneafgift vil altsaa blive afkrævet Skibe, der komme fra eller gaa til udenlandsk Havn, selv om de paa Vejen anløbe anden svensk Havn.

Generalkonsulatet erindrer fremdeles danske Skibsførere om de Regler i den svenske Toldlovgivning, der forbyde en Skibsfører at anløbe udenlandsk Havn, naar han fra en svensk Havn er udklareret til en anden svensk Havn. Kun i paatrængende Nødstilfælde maa i saa Fald udenlandsk Havn anløbes, og er det sket, skal ved Ankomsten til Sverige Skibet straks søge til en Toldplads og Anmeldelse gøres om det forefaldne. Kan det ikke ved Hjælp af Journalen eller ved en af Mandskabet beediget Søforklaring godtgøres, at det for at redde Skib eller Ladning har været fornødent at søge ind til udenlandsk Havn, ifalder Skibsføreren en Bødestraf fra 50 til 500 Kr. I Juli 1898 blev i Henhold til disse Bestemmelser Føreren af en dansk Galease dømt til 50 Kr. Bøde af Gøteborg Raadhusret, fordi han paa Rejse fra Vestervik til Gøteborg havde søgt ind til Kjøbenhavn for at afmønstre en syg Matros og anskaffe en Smule Proviant. Det var nemlig ikke lykkedes ham at godtgøre, at dette havde været nødvendigt for at redde Skib eller Ladning. For at tilvejebringe Bevis herfor havde Skibsføreren efter sin Mæglers Raad forlangt Søforklaring optaget; men da intet af de i Søloven omtalte Tilfælde af Søforklaring forelaa, nægtede Retten at modtage den. Journal førtes ikke ombord.

Dampskibet Annam.

Danmarks største Skib.

I Lørdags løb Det østasiatiske Kompagnis nye Damper af Stablen paa Burmeister & Wains Værft paa Refshaleøen. Afløbningen foregik i enhver Henseende heldig, og de mange Mennesker, der overværede den, havde sikkert Indtrykket af, at den betegnede en Begivenhed i dansk Skibsfarts Historie. Thi det nye Skib, der fik Navnet Annam, er det største, der er sat i Vandet fra noget dansk Værft eller som er bygget for dansk Regning, og da det tilmed skal besejle de fjerne Farvande, i hvilke der nu med saa stor Energi arbejdes for at erobre Plads for vor Skibsfart, er det naturligt, at dets Daab vakte levende Interesse ikke alene blandt dem, der ere knyttede til Skibsfarten, men ogsaa i langt videre Kredse.

Det nye Dampskib, der er bygget af Staal til Lloyds højeste Klasse, har følgende Hoveddimensioner: Længde 428′, Bredde 49′ 6″, Dybde 30′ 6″. Kubikindholdet af Lastrummene er 420,000 Kbf. Skibets Bæreævne er 7,300 Tons d. V.; dets Gross Tonnage er c. 5,300 Tons. Skibet har to komplette Dæk samt en Overbygning (lang Poop og Bak), udgørende tilsammen mere end $^3/_4$ af Skibets Længde; ovenover er bygget et Promenadedæk. Skibets hele Indretning viser, at det baade er beregnet til Fragtfart og til Passagerfart. Arrangementerne for Passagerer ere betydelig bedre og fuldkomnere, end det sædvanlig er Tilfældet i Handelsdampere, og Skibet udstyres med en Luksus og Komfort, der stiller det ved Siden af Nutidens elegantere Passagerdampere; elektrisk Belysning er saaledes indlagt overalt i Skibet; det er forsynet med elektriske Ringeapparater, med Varmeapparat og med et fortrinligt Ventilationssystem. I et stort Dækshus midtskibs paa Poopdækket installeres en rummelig og smagfuld Spisesalon med Pladser ved Bordene til 30 à 40 Mennesker; endvidere findes her 5 store Separatkahytter med Plads til 3 Personer i hver, fremdeles Badeværelser, Toiletrum etc. Snedkerarbejdet og Monteringen af Kahytterne udføres af danske Haandværkere og er særdeles smagfuld. Ovenover dette Hus er paa Promenadedækket bygget et Hus, hvori er installeret 8 Passagerkahytter, Kaptajnens Lukafer og Bestikhus. I et andet Dækshus agten for Salonen findes Officerslukafer og Rygesalon.

Medens Annam saaledes har alle Betingelser for at blive et bekvemt og komfortabelt Passagerskib, er der selvfølgelig lagt lige saa megen Vægt paa dets Indretning som Fragtdamper. Af Dæksmaskiner forsynes det med 8 Dampspil og 4 kraftige Dampkraner, og Arrangementerne for Losning og Ladning ere i det hele udførte med de nyeste Principer for Øje; Skibet er saaledes forsynet med dobbelte Bomme etc. Styreapparatet er af en særlig Konstruktion; man har her undgaaet de sædvanlige Forbindelsesled af Kæder og Stænger langs Dækket, idet Dampen føres direkte til selve Styreapparatet, som er placeret i umiddelbar Forbindelse med Rorpinden. Skibet forsynes med 9 Redningsbaade, hvorimellem findes flere Staalbaade; i alle Baadene installeres Jul. Christensens Universal-Baadslippere, som vi tidligere have beskrevet her i Bladet; de tjene til hurtig at frigøre Baadene. Skibet har 6 vandtætte Skodder. Det er forsynet med Pladekøl og Slingrekøle. Dets Spanter ere udvalsede i **Z** Form. Vandballasttankenes Antal er 8, tilsammen indeholdende 1,190 Tons, inkl. For- og Agterpeak.

Maskineriet kan paa nærværende Tidspunkt ikke beskrives detailleret. Vi anføre, at Maskinen bliver en vertikal Tregangs Maskine med Cylindre af Dimensioner: 29″ × 48″ × 78″, 51″ Slag. Den indicerede Hestekraft bliver c. 3,000. Propellernes Diameter er 17½′. Kedlernes Antal bliver 4 med en samlet Hedeflade af 8,000 □′, Arbejdstrykket 170 Pd. Skibets Maksimums Fart bliver 14 Knob. Kulkasserne rumme 985 Tons.

Annam ventes at være fuldt færdig i Løbet af c. 2 Maaneder. Det er da Nybygning Nr. 200, der afleveres fra Burmeister & Wains Værft. Der er da Grund til at lykønske Værftet til den store og smukke Nybygning, der her fuldendes, og til at lykønske Det østasiatiske Kompagni til den værdifulde Forøgelse af dets Flaade, det faar i Annam.

Paa samme Værft er for Kompagniets Regning Kølen lagt til et Søsterskib til Annam.

Dampskibes Manøvrering.

Dampskibet Quemmore af Johnstone-Linien var et af de Skibe, som vare udsatte for de stærke Januar- og Februar-Storme i Atlanterhavet. Alle de fastgjorte Sejl blæstes bort, selv et, som var mærlet fast, og der kunde paa Grund af Stormens Hæftighed og den høje Sø intet gøres for at bjærge dem.

Da man fandt det umuligt at holde Stævnen mod Vind og Sø, stoppedes Maskinen, og man lod Skibet falde af med Vinden Bagbord ind, medens Roret lagdes omtrent 10° Bagbord. Kaptajn Trenery siger, at Skibet paa denne Maade laa udmærket. Det tog ingen Vand over og arbejdede let i Søerne. Under den første Storm laa det saaledes i 17 Timer og under en senere i 24 Timer. Der er intet nyt i denne Maade at dreje et Dampskib under paa. Kaptajn Lecky, Forfatteren

af „Wrinkles“, henledte først Opmærksomheden herpaa, og fandt Støtte hos Kaptajn Kiddle, en anden vel kendt Atlanterhavs-Navigatør, samt hos mange andre, der med Held have prøvet denne Fremgangsmaade. Kaptajn Whall anbefaler den ligeledes i „Practical Seamanship“, og under et Foredrag, der holdtes i London Skibsfører-Forening om Dampskibes Manøvrering, var den almindelige Mening blandt de til Stede værende Medlemmer ligeleges gunstig stemt derfor.

Enhver af de følgende tre Fremgangsmaader er aabenbart at foretrække frem for at stampe imod en svær Næsesø med en Damper. Skibet ligger mageligere og bedre med Maskinen stoppet og Vinden agterind eller paa Laaringen, eller naar det gaar saa langsomt som muligt for Vejret, eller naar det ligger underdrejet med Bougen mod Vind og Sø for et Drivanker. I alle tre Tilfælde gaar det langsomt ad Læ til. Drivankere føres imidlertid sjældent ombord i Skibene, men begge de to andre Fremgangsmaader kunne benyttes med Fordel.

Kaptajn S. Brooks, der nu er nautisk Assessor, meddelte i 1896 i et Brev til „Journal of Commerce“ sine Erfaringer fra den Tid, han førte „City of Brussels“. Omtrent 800 Kml. Vesten for Fastnet blev Skibets Ror gjort ubrugeligt af en svær Sø. Han blev da forbauset ved at se hvor udmærket Skibet laa, efter at det havde faaet Agterenden mod Søen. Det var kun lette Søstænk, der naaede Dækket i de Dage, Skibet i denne Stilling var udsat for haardt Vejr. Han haabede, at unge Skibsførere ville erindre, „at der er ingen Fare ved at stoppe en Damper i haardt Vejr, forudsat at der er Driverum“.

Under Stormene i Januar og Februar brugte mange Skibe med stor Nytte Olie som Bølgedæmper.

(Nautical Magazine).

Det vilde være af stor Interesse, om danske Skibsførere, der have Erfaringer med Hensyn til ovenstaaende, vilde udtale sig derom, særlig naar de samtidig vilde anføre, hvorvidt Skibet var let eller dybt lastet.

Red.

Skibsbygning i England.

Korrespondance til „Dansk Søfartstidende“.

Der hersker i England stadig den samme Travlhed mellem Skibsbyggere. I Tidsrummet 1. Januar til 31. Marts udgjorde Antallet af de under Bygning værende Skibe ikke mindre end 597, ialt 1,385,715 Tons, og heri dog ikke medregnet Krigsskibe. Endskønt disse Tal er 15,000 Tons eller omtrent 1 Procent mindre end det foregaaende Kvartals, er dette dog intet Tegn paa Nedgang. Sammenligner man nemlig Januar Kvartal i 1898 og 1899 viser det sidste en Stigning paa 200,594 Tons.

Af større Skibe, for Øjeblikket under Bygning, finder man 15 paa over 10,000 Tons og 6 mellem 9 og 10,000 Tons.. I Løbet af disse tre Maaneder er 162 Dampere løbne af Stablen, medens Bygningen af 175 er paabegyndt. Det synes som om den Størrelse, der mest yndes, vedblivende er mellem 3 og 4,000 Tons; i ethvert Tilfælde er af denne Størrelse bygget og under Bygning for Tiden 101 Skibe. Paa den anden Side er der i Belfast 20 Skibe under Bygning til et samlet Antal Tons af 182,430; denne Sum er overordentlig stor, særlig i Sammenligning med Glasgows 130 Dampere paa 298,138 Tons eller Tynens 87 paa 257,739 Tons. Alt i alt er Nord-Østkystens Sum mere end 100,000 Tons højere end Clydes, de respektive Tal ere henholdsvis 606,643 og 505,530 Tons, Nord-Østkystens Antal Tons pr. Skib er 3,100, medens Clydes kun er 2,570 Tons.

I Statens Dokker er der for Tiden 17 Krigsskibe under Bygning, andragende 152,870 Tons, medens der i private Dokker bygges yderligere 69 paa i alt 281,195 Tons. Tilsammen er der under Bygning i engelske Dokker 15 første Klasses Krigsskibe = 209,700 Tons samt 6 første, 3 anden og 4 tredie Klasses Krydsere, alt for den britiske Flaade. Med Kanonbaade, Torpedoer etc. bliver det 54 Krigsskibe paa 319,990 Tons, og foruden disse 54 kommer yderligere den kongelige Yacht paa 4,700 Tons. Dersom alt medtages, hvad der i Øjeblikket bygges til den britiske Krigsflaade, faar man den anselige Sum af 434,065 Tons, og føjer man hertil Tonsantal af de under Bygning værende Skibe bliver Resultatet 1,819,780 Tons.

Tyskland er de engelske Skibsbyggeres bedste Kunde: 11 Skibe paa ialt 56,716 Tons i Løbet af 3 Maaneder. Danmark er Nr. to i Rækken med 10, men betydelig mindre Skibe, ialt 25,918 Tons. Derefter kommer Norge: 12 Skibe paa 20,839 Tons, Spanien med 8 Skibe paa 19,007 Tons og endelig de engelske Kolonier med 10 paa 18,356 Tons.

Ejerne af de 597 Handelsskibe, byggede i sidste Kvartal, er selvfølgelig for Størstedelen Englændere. Ikke mindre end 470 Skibe paa ialt 1,140,361 Tons ere byggede for England. Storbrittanien og Kolonier ejer nu henved 11,250 Handelsskibe, af hvilke mere end to Trediedele ere Dampere, og denne enorme Flaade har et Tonsantal af næsten 13½ Million. Endskønt Antallet af Skibe er mindre end det var i 1837, er Tons-Antallet alligevel fem Gange større. Mere end Halvdelen af hele Verdens Flaade fører det engelske Flag, og mere end Halvdelen af Verdens Skibsladninger optages i Englands Handelsflaade.

Baade Eksport- og Import-Handelen i England har været i jævn Stigning i en Aarrække. Det største Omfang naaedes dog i Aaret 1890, da Omsætningen naaede den kolossale Sum af næsten 749 Millioner Pund; under fredelige Forhold er der næppe nogen Tvivl om, at Aaret 1899 vil erobre sig en Plads over eller i umiddelbar Nærhed af 1890.

V. G.

Skibets Ansvar, naar det har Tvangslods ombord.

Under en Retssag om Sammenstød mellem den engelske Damper „Gotha“ og den hollandske Post- og Passagerdamper „Prins Hendrik“, hvilket Sammenstød fandt Sted paa Schelde tæt udenfor Vliessingen, blev det blandt andet af Prins Hendriks Rederi fremhævet, at Skibet var under Kommando af en Tvangslods, saa at Rederiet maatte være fri for Ansvar for Sammenstødet.

Dommeren i den engelske Admiralitetsret, hvor Sagen førtes, udtalte om dette Spørgsmaal, at han efter nøje at have undersøgt den hollandske Handelslovbog og Reglerne for Lodsning, samt konfereret med en hollandsk Retslærd om Spørgsmaalet, var kommet til det Resultat, at Lodsen ikke havde været Tvangslods i den Forstand, som det efter engelsk Ret kræves, at han skal være, for at Ansvaret kan tages bort fra Rederiet.

Forholdet var i Holland som mange andre Steder det, at Lodsen skal tages og betales, men Kommandoen over Skibet overdrages ham ikke. Efter engelsk Ret var det imidlertid nødvendigt, at Lodsen alene har Kommandoen for at Rede-

riet kan fritages for Ansvar for Lodsens Fejl. Rederiet kunde derfor ikke i dette Tilfælde fritages for Ansvar, fordi der havde været Tvangslods ombord. (Sh. Gaz)

Engelsk Dom i en Sammenstødssag.

(High court of justice — Admiralty Division.)

Efter Dampskibet Gracie's Forklaring styrede det d. 1. Marts op ad Themsen, bestemt til London, og bemærkede omtrent ved Tripcock Point en Damper forude, der gik samme Vej op ad Floden. Gracie halede ind paa denne Damper, der var Rosarian, fra Buenos Aires til London, men da Gracies Stævn kun var lidt agten for Rosarian, gik denne pludselig agter over og bakkede ind i Gracie, der forgæves gjorde, hvad den kunde, for at undgaa Sammenstødet ved at give Bagbords Ror og søge at komme af Vejen. Efter Rosarians Forklaring var dette Skib, kort før Sammenstødet skete, kommet paa Grund og stod fast, hvorfor de gav 4 Stød i Dampfløjten, medens Maskinen arbejdede frem og tilbage. Medens dette stod paa, bemærkede de Gracie komme op imod dem, hvorfor Maskinen stoppedes. Men skønt Signalerne gentoges, og skønt de, da de bleve prajede fra Gracie om at slaa frem i Maskinen, ogsaa gjorde dette, holdt Gracie dog ikke af Vejen for dem, men løb ind i dem.

Dommeren bemærkede i Motiveringen til Dommen, at ét var givet, nemlig at Rosarian havde været paa Grund, og det maatte antages, at den stod paa Grund lige indtil Sammenstødet; efter Sammenstødet var den nemlig flot, men det kunde jo ogsaa godt antages, at Stødet havde hjulpet den til at komme af. Sagen stod nu aldrig godt for en Damper, der agter fra løb op i et Skib, der stod paa Grund, men det var til Undskyldning for Gracie blevet fremhævet, at Rosarian bakkede den Gang Sammenstødet skete. Foruden at Dommeren nu var mere tilbøjelig til at nære Tiltro til de Vidneudtalelser, der gik ud paa, at Rosarians Maskine gik fremover, end til de modsatte, havde Trinity Masters undersøgt Gracies beskadigede Plader og Dele af Rosarians Skrue og udtalt, at mest talte for, at Maskinen havde gaaet frem paa det omtalte Tidspunkt. Naar det endelig var blevet fremhævet, at der ikke ombord i Rosarian var blevet holdt Udkig, da syntes det modsatte snarere at fremgaa af Vidneudsagnene, idet der var blevet givet Signaler, og der var blevet slaaet frem i Maskinen den Gang Gracie prajede. Hvad Gracie angik, da var, som omtalt, allerede det, at den var løbet op i et grundstødt Skib uheldigt for dens Sag, men dernæst syntes det af alt at fremgaa, at der ikke var udvist Opmærksomhed ombord i Gracie, og naar de havde hørt Signalerne og maattet se, at Rosarian stod paa Grund, burde de have holdt godt klar af den og ikke gaaet saa tæt som de gjorde. Gracie maatte saaledes erkendes at have hele Skylden for Sammenstødet. (Sh. Gaz.)

Fragtmarkedet.

I alle Brancher har Fastheden holdt sig og Befragtningsforretningen har i den forløbne Uge været ualmindelig god; herfra maa dog undtages Østersøen, hvor alt Liv synes at være udslukt og hvor man i hvert Fald endnu ikke mærker meget til Foraarets Komme. Det kan være, at Østersøen har store Overraskelser paa Haanden og endnu ikke finder Øjeblikket belejligt til at imponere Verden; imidlertid frygter vi for, at man vil blive skuffet. Østersøen har vist kun saa megen Livskraft, at den kan holde Aandedrættet oppe saa nogenlunde normalt, men herud over kommer man næppe og det bliver ikke i Østersøen, at den store Gevinst falder i Aar. I den sidste Uge har specielt Sortehavet, Azoff og Donau været livlig, og en betydelig Befragtning har fundet Sted, samtidig er Kulbefragtningen ned efter i fuldt Flor, saa mange Baade have fundet lønnende Beskæftigelse paa denne Rundtur. Østen og Amerika have været omtrent uforandrede, dog synes Amerika noget fastere i de sidste Dage, og da en betydelig Eksport ventes, kan man sikkert her trygt stole paa Avancement ret hurtigt. I sin Helhed er Fragtmarkedet sundt og godt og Udsigterne synes lysere for hver Uge, vi krydser af paa Almanakken. Der har været talt og skrevet saa meget om den skadelige Indflydelse, al den nye Tonnage vilde udøve paa Fragtmarkedet, naar alle disse Nybygninger kom i Vandet; netop nu plasker den ene store Tramp af efter den anden paa sin første Tur fra Værftet, og netop nu bliver Fragtmarkedet fastere. Saalunde smiler det store Verdensmarked af det enkelte Menneskes Ængstelser og Bekymringer for det daglige Brød. Af Ugens Noteringer fremsætte vi følgende:

Amerika. San Lorenzo U. K. Cont. 2,800 Tons 25/5—25/6. Fragt 21/6. San Lorenzo L. H. A. R. 4,000 Tons Maj Juni 21/, San Lorenzo P. P. 1,973 Tons N. R. 21/6. Fra Fernandina til Rendsburg søges store Baade til 17/, Stettin 17/ for Fosfat. Fra Northern range betales 3/ à $3/1^1/_2$ til U. K. Cont.

Sortehavet har som sagt været ualmindelig livlig; af Befragtningerne hidsætte vi: Azoff Amsterdam eller Rotterdam 3,800 Tons 10/25 Maj 12/, Azoff L. H. A. R. Amsterdam 3,500 Tons 25/31 Maj 12/, Bremen 12/3 Hamburg 12/6, Taganrog Dunkirk 3,100 Tons, Maj Lastning, $12/1^1/_2$. Novorossisk 13,000 qrs. 1/12 Juni 10/9 N. C., Lasten Byg. Donau Antwerpen eller Rotterdam 3,000 Tons 12/6, Sulina 3,300 Tons Hamburg 11/. Begæret specielt efter prompt Tonnage er stadig meget stort og Udsigterne derfor gode for dette Marked.

Kulmarkedet er fast i alle Retninger og Befragtningen har været god, men Ekspeditionerne paa Kulpladserne yderst slette og Bunkerkullene forbistret dyre. Kulpriserne stiger stadig; vi venter med Længsel paa den Mand, der kan opfinde et billigere Stof til at fyre under Kedlerne med; han kunde gøre Regning paa Rederiernes Bevaagenhed. Af Rater noterer vi Cardiff Kronstadt 6/6 à 7/, Riga 6/6, Stockholm 6/6, Kjøbenhavn 6/, dansk Provinshavn 6/6, Kiel 6/3, — ned efter giver Genua 8/6, Spezzia 8/6, Civita Vecchia 9/, Alexandria 8/9, Neapel 8/9, Odessa 8/9, og endelig La Plata 12/6, Rio Janeiro 14/ og Colombo 13/6. Fra Østkysten er Raterne: Dansk Provinshavn fra Firth of Forth 5/6 à 5/9, Kjøbenhavn 5/3, Kiel 5/3, Kønigsberg 7/3, Libau 5/9, Kronstadt 6/. Til Middelhavet noteres: Genua 8/, Venedig 9/, Triest 9/, Alexandria 8/, endelig Leith Buenos Aires 12/6, Rio Janeiro 13/6; de fleste Eksportpladser ere blokerede af Dampere, saa Ekspeditionen vil sikkert blive endnu mere langsom end i sidste Uge, men Fragterne holde sig.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. $^2/_{1899}$, afsagt i Januar. Formanden for Søfyrbødernes Forbund havde, medens Dampskibet Christiansborg laa i Malmø, her i Byen antaget og bragt over til Malmø to Fyrbødere, der paamønstredes

Skibet i Stedet for to kort forinden paamønstrede, der ikke vare Medlemmer af Søfyrbødernes Forbund.

For denne Virksomhed, der fandtes i Strid med Lov af 12. April 1892 om Forhyringsagenter m. m., blev nævnte Formand anset med en Bøde af 200 Kr. og Sagsomkostninger, idet det ikke fandtes at kunne fritage ham for Straf, at Virksomheden kun var udført i dette enkelte Tilfælde og ikke var nogen stadig Virksomhed, ej heller at Virksomheden var ydet gratis, eller at den formentlig ikke skulde være udøvet her i Riget.

Dom i S. S. $^{4}/_{1899}$, afsagt d. 1. Febr. En Fyrbøder paa Dampskibet Baldur, der gaar i regelmæssig Fart paa Norge, havde gentagne Gange indsmuglet Brændevin i Norge, og blev en Gang, da Skibet laa i Christiania, fundet i Besiddelse af en Del Brændevin, som skulde indsmugles, hvorfor han blev arresteret. Han slap imidlertid i Land og rømte, men blev senere paagreben og ved Sø- og Handelsrettens Dom af 7. Novbr. 1898 dømt for Rømning til 14 Dages simpelt Fængsel, medens Spørgsmaalet om Straf for hans øvrige Forhold blev opsat til nærværende Sag. Der forelaa nu fra Norge Oplysninger om, at hvis Manden ikke var rømt, vilde han for Smugleriet være blevet dømt til en Bøde saa stor som det 6 dobbelte af den besvegne Told, medens det ikke kunde antages, at Skib eller Ladning ved hans Smugleri kunde udsættes for Fare og Risiko, bortset fra muligt Ophold. Retten fandt derfor ikke at kunne drage ham til Ansvar efter Sølovens § 307, men fandt, at han for det af ham udviste Forhold efter Sølovens § 308 og under Hensyn til samtlige Omstændigheder, derunder ogsaa den for Rømning lidte Straf, burde anses med en Bøde af 30 Kr. samt udrede Salær til den beskikkede Aktor og Defensor, 20 Kr. til hver.

Dom i S. S. $^{9}/_{1899}$, afsagt d. 8. Febr. En Matros, forhyret med Skonnert Caroline af Holbæk, rømte i Methil, efter Sigende fordi han ikke kunde komme ud af det med de andre Matroser. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til 14 Dages simpelt Fængsel og Sagsomkostninger.

Dom i S. S. $^{13}/_{1899}$, afsagt d. 1. Marts. En Matros, forhyret med Sejlskibet Gladstone, rømt i Sydaustralien uden særlig Grund. Dømt i Lighed med den foregaaende.

Dom i S. S. $^{15}/_{1899}$, afsagt d. 22. Marts. En med Dampskibet Hekla forhyret Fyrbøder uden særlig Grund rømt i New York. Samme Straf som de foregaaende.

Dom i S. S. $^{17}/_{1899}$, afsagt d. 12. April. En med Dampskibet Arkansas forhyret Fyrbøder rømt i New Orleans, fordi han med andre Skibe kunde faa højere Hyre. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til 4 Ugers simpelt Fængsel og Sagsomkostninger.

Dom i S. S. $^{19}/_{1899}$, afsagt d. 19. April. En med Dampskibet Hekla forhyret Fyrbøder udebleven efter Landlov i New York. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og Sagsomkostninger. *V. M.*

Fra Port Natal.

Af en Korrespondance i „Norg. Sjøft." uddrage vi følgende:

Vi have i Aar havt meget faa Skibe med Trælast fra Østersøen; dette kommer for en Del af, at saa meget Trælast ligger usolgt fra sidste Aar, dels af, at Natal og Kap-Kolonien fra sidste Nytaar af er traadt ind i en Toldforening, hvorved Tolden paa Trælast er forhøjet saaledes, at en stor Del af den Trælast, som før importeredes gennem Port Natal for Transvaal, i al Fald for det første vil komme til at sendes via Delagoa Bay; derfor er det aldeles nødvendigt for de Kaptajner, som har at anløbe et af Stederne paa Kysten „for Ordre" og har Delagoa Bay eller Beira i sit Certeparti og ikke er forsynet med portugisisk Sundhedspas fra Lastepladsen, at forsyne sig med et Sundhedspas fra den portugisiske Konsul paa Ordrestedet, ifald Skibet faar Ordre til at afgaa til en af ovennævnte portugisiske Havne, for at spare sig for Ubehageligheder ved Ankomsten. Et saadant Sundhedspas koster hos den portugisiske Konsul her i Durban £ 0.13.4.

Skibsredere hjemme spendere mangen unyttig Skilling paa Telegrafadressen til Skibe her. Alt, hvad der behøves, er Skibets Navn eller den Del af samme, som Rederen er kommet overens med sin Fører om at benytte, samt „Port Natal", f. Eks. „Favorit, Port Natal"; dette beregnes kun som 2 Ord og er den sikreste og billigste Telegrafadresse, en Reder kan benytte hertil.

Navigationsundervisning i Tyskland.

Vi have modtaget følgende:

I en Beretning om Søfartsforhold i Tyskland har „Hansa" ved Aarets Begyndelse blandt andet henledt Opmærksomheden paa, at de mange store, tekniske Forbedringer, der ere indførte i den nyere Tids Skibsfartsforhold, har medført et saadant Omslag i de Fordringer, der bør stilles til Skibsfører og Styrmænds almene Dannelsesstandpunkt, at det er paa høje Tid, at der bliver taget praktiske Forholdsregler imod at lade Standens Uddannelse blive staaende paa det Standpunkt, der passede under andre Forhold og til længst forsvundne Tider, men som langtfra svarer til de Krav, der i Nutiden maa stilles til Koffardiflaadens Officersstand. Der henvises til, at der længe har været klaget over, at den Uddannelse, der blev Befalingsmændene til Del paa Navigationsskolerne, ikke tilnærmelsesvis fulgte Trit med Udviklingen i Almindelighed, men da disse Klager stadig væk have lydt for døve Ører, saa er Trangen nu efterhaanden bleven saa stor, at det er bleven en Nødvendighed at foretage noget, der kan bidrage til at bringe Navigatørernes Uddannelse paa et højere Standpunkt saa hurtig som muligt. Samtidig indrømmes det, at denne Trang ikke kan begrundes i, at det i Praksis er godtgjort, at Nutidens Styrmænd og Skibsførere ikke kunne magte de Opgaver, der stilles dem i videnskabelig nautisk Retning eller under andre almindelige Forhold; men da dette intet Bevis er for, at de ikke kunne blive i Stand til at hævde deres Autoritet paa en mere hensigtsmæssig og tidssvarende Maade ved at blive bedre forberedt til deres Gerning og de Stillinger, de kunne vente at opnaa, saa hævdes det, at der nu ingen anden Udvej er, end at reformere hele Navigationsskolevæsenet.

Desuden gøres opmærksom paa, at der for Offentligheden foreligger mange og højst forskellige Forslag til Reformer paa dette Omraade, og at det derfor vil være nødvendigt at være meget varsom ved Valget af de Midler, der skal bidrage til at højne Niveauet, for ikke at overbebyrde Skolerne med unyttige Ting. Tilsidst meddeler Bladet, at det ikke undervurderer Betydningen af den tekniske og faglige Uddannelse for Dampskibsofficerer; men det haaber, at disse gode Egenskaber ikke behøve at reduceres, fordi de faa Lejlighed til at tilegne sig flere teoretiske Kundskaber.

Den tyske Lov om Navigationsundervisningen er af 30. Maj 1870, altsaa en Del ældre end den danske, men desuagtet er Fordringerne i Navigation ikke videre forskellige,

og man kan vist ogsaa roligt sige, at der ingen Ængstelse er for, at Skibsførerne ikke kunne finde den nærmeste Vej, hvor de skulle hen; det, der ønskes, er uden Tvivl kun, at Navigatørerne maa faa Lejlighed til at erhverve en saadan Almendannelse, at de i den Retning kunne komme til at staa paa samme Standpunkt som den Del af Befolkningen, der kan betragtes som deres Ligestillede. Dette Spørgsmaal har ogsaa Betydning for os. *i.*

Nybygninger, Køb og Salg.

Prøvefart er foretaget med Dpsk. Secunda, bygget paa Flensborg Skibsværft til Flensborg Dampskibsselskab af 1869. Skibet har følgende Dimensioner: 281' 6" × 39' 0" × 18' 11½". Prøveturen var særdeles vellykket.

Agent N. Petersen i Marstal har solgt Sk. Elise Marie, 77,27 Tons, til Kapt. M. H. Stærke af Ommel for 4,500 Kr.

En nybygget Skonnert, der fik Navnet Titus, er løbet af Stablen fra I. Rasmussens Værft i Marstal. Den maaler 47,85 Br. Tons. Dens Reder og Fører er Kapt. Carl Fisker af Troense.

I engelske Søfartskredse har Reparationen af Dampskibet Milwaukee vakt megen Opsigt. Den foregik paa den Maade, at en ny Forende blev klinket sammen med den gamle Agterende. De engelske Søfartsblade betegne dette Arbejde som uden Sidestykke i Skibsbygningens Historie, og det følges med den største Interesse.

Den 28. April løb i Scotstoun Dampskibet Alabama, bygget til Det forenede Dampskibsselskab, af Stablen. Dets Dimensioner ere: 375' × 50' × 28'6". Bæreævne: c. 7,000 Tons d. w. Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse; det forsynes med Triple Ekspansions Maskine.

Personalia.

Dødsfald. Fhv. Havnefoged i Nyborg F. C. Pantmann er afgaaet ved Døden i Nykjøbing F.

Kapt. P. Petersen har foreløbig overtaget Dampskibet Dagmar, som midlertidig, under Kapt. Gades Fraværelse, førtes af Kapt E. Brabrand jun. Sidst nævnte afrejser Torsdag til Renfrew via Nevcastle for at overtage Førelsen af Dampskibet Beira.

Kapt. P. Mollerup paa Christian den 9ende er foreløbig sygemeldt, hvorefter Skibet overtages af Kapt. C. F. Møller.

Fra Sø og Land.

Meldinger fra Oxø Signalstation. I Artikler saavel i „Norges Sjøfartstidende" som her i Bladet er forlængst taget til Orde for, at der fra Oxø Signalstation udsendes Meldinger om forbipasserende Skibe, en Foranstaltning, som Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart i en Skrivelse til Ministeriet ligeledes varmt har anbefalet. Af den nylig udkomne Handelsberetning for 1898 se vi nu, at ogsaa Grosserer-Societetets Komite i en Skrivelse til Telegrafdirektøren af 5. Marts 1898 har dtalt Ønsket om en saadan Ordning mellem det danske og norske Telegrafvæsen, at Meldinger om forbisejlede Skibe fra Signalstationen paa Oxø kunde blive udvekslet med tilsvarende Meldinger fra de danske Signalstationer. Det maa da haabes, at denne Sag, som man fra Skibsfartens Side meget ønsker gennemført, snart maa blive det.

Udenrigsministeriet henleder de Søfarendes Opmærksomhed paa, at ifølge Indberetning fra det kgl. Generalkonsulat i Rio de Janeiro har Dødeligheden dersteds i afvigte Marts Maaned været i stærk Tiltagende (1,906 Dødsfald imod 1,451 i Februar). Blandt Dødsaarsagerne anføres 202 Tilfælde af Gulfeber, 293 af andre Febere, 24 af Beri-Beri etc.

Den forhøjede Fyrafgift i England forvolder Skibene betydelige Merudgifter. En Dampskibsfører, hvis Skib maaler 713 R. T., har saaledes meddelt Norg. Sjøft., at Fyrafgifter, der før for indgaaende var £ 2.1.4, nu udgør £ 8.2.7 med Tillæg for eventuel Dækslast.

Styrmandseksamen. Til Styrmandseksamen i Aarets 1ste Termin bestod ialt følgende Antal Elever: 1ste Afdeling 51 (afvist 8), Tillægsprøve i Maskinlære 4; 2den Afdeling i Navigation 58 (afvist 2), Geografi og Vejlære 57 (afvist 2), Engelsk 40 (afvist 7), Søret og Handelsvidenskab 50 (afvist 5).

Det er ganske interessant at se, hvor hurtigt Tankdampere have vundet Indpas hos de forskellige Nationer. Den første Tankdamper, Glückauf, hørte hjemme i Geestemünde og blev bygget i Juli 1886, men nu er Antallet løbet op til 180 Stk., fordelt mellem følgende Lande:

	Antal af Skibe	Gross. Reg.-Tons
England	70	210,586
Tyskland	22	65,112
Holland	18	37,714
Rusland	36	30,673
Amerika	10	16,987
Belgien	5	11,916
Frankrig	6	11,858
Spanien	6	6,553
Danmark	3	4,819
Østrig	1	2,370
Norge	1	1,780
Ægypten	1	449
Sverrig	1	207

Den tyske Paket Kaiser Friedrich paa 17,000 Tons Deplacement er 183 Meter lang, 19.6 Meter bred og har et Dybgaaende af 8.5 M. Der findes ombord 180 Lukafer til 350 1. Klasses Passagerer, 112 Lukafer til 230 2. Klasses Passagerer, og desuden haves Plads til et stort Antal, 400 à 500, Dækspassagerer. Mandskabet bestaar af 400 Mand, hvoraf de 180 ere Maskinister og Fyrfolk. Paketten har to quadruple Ekspansions Maskiner paa tilsammen 25 à 26,000 Hestekraft og 2 Skruer paa 7.4 M. Diameter, medens hver Skruevinge vejer 4 Tons. For saa vidt muligt at undgaa Rystelserne, er Maskinen anbragt midt i Skibet med Fyrpladser foran og agtenfor. Hver Maskine har 5 Cylindre, Damptrykket er 15 Atm., der findes 9 Kedler paa 5 M. Diameter og 6½ M. Længde og med ialt 75 Fyrsteder. Kedlerne ere ordnede i Grupper paa 3, til hver Gruppe hører en Skorsten, 5 M. i Diameter, og hvis Overkant er 28½ M. over Fyrstedets Risteflade. Til Fremdrivning alene bruges 400 Tons Kul daglig, medens Smaamaskinerne, saasom Dampdynamoer, Pumper og andre samt Kabyssen, forbruger ca. 30 Tons Kul om Dagen.

Kaiser Friedrich, der tilhører Germanischer Lloyd, og som er traadt i Virksomhed i 1898, løber mellem 21 og 22 Knob. Den er bygget hos Schichau.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 2. Trækning begynder Onsdag den 17. Maj. I Henhold til Lotteriets Plan vil der, paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder, blive fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faa Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en stedse stigende Skala erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom, for 2. Trænings Vedkommende, henvises til omstaaende Bekendtgørelse. Gevinsterne kunne eventuelt ombyttes efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Spodsbjerg, Dpsk., der farer mellem Korsør og Rudkjøbing, har d. 4. ds. ved Lohals mistet Skruen. Dokker og reparerer.

Rilda, Dpsk. af Drammen, der, som meddelt, grundstødte og sank paa Sydspidsen af Amager, er bragt flot af Svitzers og ind hertil for at losse og reparere.

Roger, Dpsk. af Bordeaux, der, som meddelt, grundstødte ved Hasle d. 25. f. M. er bragt flot af Svitzers og ind hertil. Skibet losser og reparerer her.

Therese, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Rotterdam været i Kollision med Rhinskibet Elise, der tog en Del Skade.

Marie, Jagt af Marstal, Kromann, kom d. 8. ds. paa Rejsen herfra til Landskrona paa Grund ved Udsejlingen af Kalkbrænderihavnen. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt i Frihavnen med Tab af Roret.

August, 3m. Skonnert af Marstal, kom d. 8. ds. paa Rejsen til Heiligenhafen med Kul paa Grund paa Albuen. Flot med Assistance af Switzers.

„Egil", Dampskib af Stavanger, der afgik fra Kbhvn. 28. April til Island, medhavende nogle Passagerer samt Post, indkom til Bergen 3. Maj med Maskinskade, idet Cirkulations- og Fødepumpestænger var brækkede. Efter at have faaet Skaden repareret, hvortil medgik 4 Dage, fortsattes Rejsen til Island.

Board of Trade har beordret Undersøgelse foretagen i Anledning af Damperen Rubys Stranding paa Horns Rev i forrige Maaned.

Rettelse. I sidste Nummer skal de S. 163 under denne Rubrik indførte tre Linier om Dpsk. Arelda udgaa.

Ifølge Bur. Veritas Opgørelse ere følgende Skibe forliste i Marts: Sejlskibe: 38 amerikanske, 2 brasilianske, 21 britiske, 1 chilensisk, 3 hollandske, 5 franske, 7 tyske, 6 italienske, 11 norske, 1 portugisisk, 2 russiske, 2 spanske, 2 svenske, ialt 101; Dampskibe: 1 amerikansk, 1 østerrigsk, 27 britiske, 2 franske, 3 tyske, 1 italiensk, 2 norske, 1 russisk, ialt 38. Herunder er indbefattet 10 Sejlskibe og 10 Dampskibe, der savnes. — Aarsagerne til Forlisene vare: Sejlskibe: strandede 56, kolliderede 6, sunkne 3, forladte 7, kondemnerede 19, savnede 10, ialt 101: Dampskibe: strandede 12, kolliderede 6, sunkne 3, forladte 1, kondemnerede 6, savnede 10, ialt 38.

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....	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.*

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling.***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Stettin 8. Maj. — Antwerpen, Holm, afgik fra Cadiz 5. Maj, bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 27. April, bestemt til Boston. — Arno, Strubberg, afgik fra Kbhvn. 8. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Denia 4. Maj, bestemt til Malaga. — Dagmar, Petersen, afgik fra Kbhvn. 9. Maj, best. til St. Petersborg. — Douro, Ørum, afgik fra Pernau 6. Maj, bestemt til Stettin. — Florida, Koch, ankom til Aarhus 5. Maj, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Blom, ankom til Antwerpen 27. April, bestemt til St. Petersborg. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 29. April, best. til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til St. Petersborg 30 April, bestemt til Harnæs. — Island, Skjødt, ankom til New York 5. Maj. — Kentucky, Caroc, afgik fra Riga 10. Maj, bestemt til Antwerpen. — Kiew, Erichsen, afgik fra St. Nazaire 5. Maj, bestemt til Bordeaux. — Kursk, Christensen, afgik fra Pernau 6. Maj, bestemt til Stettin. — Leopold II, Kruse, afgik fra Reval 10. Maj, bestemt til Rotterdam. — Louisiana, Jensen, afgik fra Newcastle 6. Maj, best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Hansen, afgik fra Antwerpen 3. Maj, bestemt til St. Petersborg — Nicolai II., Michelsen, afgik fra New York 27. April, bestemt til Aarhus. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 9. Maj, bestemt til Stettin. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Newcastle 5. Maj, bestemt til Livorno. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 5. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Seine, Staal, afgik fra La Rochelle 6. Maj, bestemt til Kbhvn. — Tejo, Gade, afgik fra Lissabon 5. Maj, best. til Kbhvn. — Texas, Kihl, afgik fra Glasgow 24. April, best. til New York. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christianssand 5. Maj, bestemt til New York. — Tiber, Bech, ankom til St. Petersborg 9. Maj. — Tomsk, Andersen, ankom til Reval 4. Maj, bestemt til Dunkirk. — Viking, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 7. Maj, best. til St. Petersborg. — Xenia, Thidemann, ankom til St. Petersborg 5. Maj, bestemt til Riga.

Anglo Dane, Jonsson, ankom til Liverpool 4. Maj, bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Trondhjem 8. Maj, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til Riga 7. Maj, bestemt til Kbhvn. — Christian IX. Mollerup, ankom til Kbhvn. 8. Maj, bestemt til London. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Stettin 7. Maj, best. til Kbhvn. — Constantin, Niedersøe, ankom til Kbhvn. 5. Maj, bestemt til Libau. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 8. Maj, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Antwerpen 3. Maj, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, afgik fra London 5. Maj, bestemt til Havre. — Laura, Christiansen, ankom til Leith 7. Maj, bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 5 Maj, best. til Kønigsberg. — Morsø, Frisenette,

afgik fra Kbhvn. 8. Maj, bestemt til Danzig. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 8. Maj, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 7. Maj, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 7. Maj, bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til Libau 8. Maj, bestemt til Kbhvn. — Prægel, Olsen, ankom til Kbhvn. 4. Maj, bestemt til Riga — Thyra, Sørensen, ankom til Riga 7. Maj, bestemt til Antwerpen. — Valdemar, Koefod, ankom til Hull 9. Maj, bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Holtenau 7. Maj, best. til London. — Vesta, Corfitzon, afg. fra Leith 29. April, bestemt til Island.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 10. Maj, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 11. Maj, best. til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn 11. Maj, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 9 Maj, best. til Nykjøbing F. — Kronen, Wiberg, afgik fra Newcastle 9. Maj, bestemt til Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 9. Maj, bestemt til Odense. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 10. Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 10. Maj, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra London 5. Maj, ankom til Blyth 6. Maj. — Frode, Wrisberg, afgik fra Riga 24. April, ankom til Antwerpen 29. April. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Fernandina 12. April, ankom til Antwerpen 3. Maj. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Fernandina 4. Maj, bestemt til Kastrup. — Knud, Mancke, reparerer her. — Svend, Petersen, afgik fra Kbhvn. 6. Maj, bestemt til Riga. — Erik, Tofte, afg. fra Riga 28. April, ankom til London 5. Maj. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 7. Maj, best. til Dunkirk. — Danmark, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 4. Maj, ank. til W. Hartlepool 7. Maj. — Ragnar, Risøe, afgik fra Swinemünde 7. Maj, bestemt til Wearmouth. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 6. Maj, bestemt til Riga. — Dan, Hansen, afgik fra Dunkirk 9. Maj, bestemt til Blyth. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 5. Maj, bestemt til London. — Harald, Holst, afgik fra Baltimore 25. April, best. til Kbhvn. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Dunkirk 5. Maj, ankom til Blyth 7. Maj.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Berg, Thorsøe, afgik fra Amsterdam 2. Maj, best. til Kronstadt. — A. Schukoff, Stoltenberg, afgik fra Middlesbro 6. Maj, ankom til Rotterdam 8. Maj. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Kronstadt 9. Maj.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Lübeck 8. Maj. — Kamma, Risøe, afgik fra Riga 5. Maj. — Helga, Lagesen, ankom til Gefle 8. Maj. — Martha, Jørgensen, ankom til Goole 7. Maj. — Elna, Møller, ankom til Huelva 6. Maj. — Therese, Knudsen, ankom til Swinemünde 7. Maj.

Urania. Orion, Callesen, afgik fra Newcastle 2. Maj, bestemt til New York. — Polarstjernen, Nielsen, ankom til Sunderland 30. April. — Ekliptika, Klaaborg, ankom til Antwerpen 8. Maj — Venus, Lund, ankom til Rosario 30. April. — Sirius, Bay-Schmidt, afgik fra Rio Janeiro 1. Maj. — Urania, Jørgensen, ankom til Riga 27. April. — Saturn, Lund, ankom til Grangemouth 8. Maj. — Pallas, Degn, ankom til Kbhvn. 7. Maj.

Nordsøen. Wineland, Petersen, ankom til New York 5. Maj. — Nordland, Pii, afgik fra Bordeaux 30. April, bestemt til Monte Video. — Finland, Schmidt, ankom til Kbhvn. 2. Maj. — Holland, Jørgensen, afgik fra Windau 7. Maj, betemt til Boness. — England, Andresen, ankom til Antwerpen 8. Maj. — Rusland, Møller, afgik fra Kbhvn. 8. Maj, bestemt til Rotterdam. — Tyskland, Høgstedt, afgik fra Bremen 5. Maj, best. til Kbhvn. — Skotland, Branth, ank. til Libau 5. Maj.

Vesterhavet. Niobe, Schmidt, afg. fra Reval 6. Maj, ank. til Rafsøe 8. Maj. — Nautik, Meinertz, afgik fra Riga 6. Maj, best. til Dundee. — Nora, Degn, afgik fra Kbhvn. 7. Maj, bestemt til Methil — Nancy, Mathisen, afgik fra Esbjerg 6. Maj, ankom til Bremen 7. Maj. — Nerma, Jessen, afg. fra Riga 1. Maj, ankom til Bridport 8. Maj. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Valencia 3. Maj, bestemt til Manchester.

Østersøen. Yrsa, Hansen, ankom til Antwerpen 2. Maj.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Tynen 6. Maj, bestemt til Libau. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 6. Maj, bestemt til Amsterdam. — Carl Hecksher, Stark, afgik fra Kbhvn. 3. Maj, ank. til Riga 6. Maj.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra New Orleans 15. April, best. til Kbhvn. — Brattingsborg, Andersen, afgik fra Saint John 24. April, bestemt til Manchester. — Søborg, Fischer, ankom til Glasgow 1. Maj. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Rotterdam 7. Maj, best. til Hull. — Jomsborg, Kühl, ankom til Sevilla 6. Maj. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Riga 6. Maj, bestemt til Calais. — Rosenborg, Schultz, ankom til London 4. Maj. — Fredensborg, Petersen, ankom til Cronstadt 10. Maj. — Amalienborg, Clausen, afgik fra Methil 6. Maj, bestemt til Cronstadt. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Helsingborg 9. Maj, bestemt til Newcastle.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, ankom til Buenos Ayres 17. April. — Skodsborg, Lund, afgik fra Barrow 3. Maj, best. til Stockholm. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Riga 4. Maj. — Guldborg, Jensen, afgik fra Glasgow 2. Maj, bestemt til Kronstadt. — Tuborg, Hveissel, ankom til Grindstone Island 16. April. — Jægersborg, Jensen, ankom til Blyth 6. Maj.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Methil 7. Maj, bestemt til Kronstadt. — Agnete, Jensen, afgik fra Grangemouth 4. Maj, best, til Riga — Hermia, Sørensen, ankom til Kbhvn. 6. Maj. — Alice, Hansen, afgik fra Rotterdam 6. Maj, bestemt til Riga. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Methil 6. Maj. — Bornholm, Petersen, ankom til Kbhvn. 4. Maj. — Ajax, Brorsen, afgik fra Riga 4. Maj, bestemt til Antwerpen. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Stettin 7. Maj, ankom til Kbhvn. 8. Maj. — Nauta, Madsen, ank. til Kiel 4. Maj. — Rønne, Hintze, afgik fra London 6. Maj, bestemt til Fraserborgh. — Kjøbenhavn, Thomsen, ank. til Peterhead 7. Maj.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Libau 7. Maj. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Burntisland 8. Maj. — Absalon, Predbjørn, ankom til Newcastle 6. Maj. — Ansgar, Larsen, afgik fra Aarhus 7. Maj, bestemt til Riga. — Hamlet, Sommer, afgik fra Riga 7. Maj, best. til London. — Helge, Matthiessen, ankom til Newcastle 3. Maj.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, pass. Perim 30. April, best. til Singapore. — Malaya, Berentzen, pass. Perim 7. Maj, best. til Port Said. — Cathay, Schiøning, afgik fra Singapore 4. Maj, bestemt til Rangoon. — Maha Vajiravudh, Petersen, afgik fra Colombo 4. Maj, bestemt til Singapore. — Befragtet Damper Livadia, Jørgensen, afgik fra Suez 4. Maj, bestemt til Singapore. — Befragtet Damper Nordhavet, Olsen, afgik fra Singapore 4. Maj.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afgik fra Las Palmas 5. Maj, bestemt til London. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra St. Vincent 30. April, bestemt til Antwerpen. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Boness 4. Maj, bestemt til Kbhvn.

Vendila. N. G. Petersen, Jensen Ellekilde, afgik fra La Plata 23. April, bestemt til St. Vincent f. O.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Kbhvn. 7. Maj. — Clara, Petersen, ankom til Newcastle 4. Maj.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 8. Maj til Boness.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Gladstone, Christiansen, ankom til Delagoa Bay 1. Maj fra Antwerpen. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Stettin 1. Maj fra Plymouth. — Bertha, Nørholm, ankom til Porto Gallegos 10. Marts fra Hamburg. — Hans, Beck, ankom til New York 3. Maj fra St. Croix. — Anna Agnete, Sigurdsen, prajet 10. Febr. paa 32° S. Br. 38° Ø. Lgd. fra Geraldton til Ponta Delgade. — Thora, Thomsen, afgaaet fra Ponta Delgade 3. Maj til Havre. — Mærdor, Brinck, til Søs fra Elben 6. Maj til Cardiff. — Medor, Svarrer, prajet 15. April paa 3° N. Br. 30° W. Lgd. fra Montevideo til St. Petersborg.

Fanø. Sønderho. Anna, Mortensen, ankom 1. Maj til London fra Kristiansand. — Mary, Lydom, ankom 3. Maj til Nykjøbing F. fra Charlestown. — Eliza, Thomsen, afgik 5. Maj fra Methil til Esbjerg. — Else, Thomsen, afgik 6. Maj fra San Juan del Sur til Kanalen f. O.

Svendborg. Freir, Christensen, ankom til Pillau 1. Maj. — Fylla, Hansen, ankom til Fowey 1. Maj. — Skjold, Larsen, ankom til Kings Lynn 2. Maj. — Lyø, Jensen, ank. til Antwerpen 3. Maj. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Swinemünde 3. Maj. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Rønne 3. Maj. — Rota, Jørgensen, ankom til Rønne 3. Maj. — Fulvia, Nielsen, ankom til Nykjøbing 3. Maj. — Bellona, Petersen, ankom til Middlesbro 3. Maj. — Newsky, Nielsen, ankom til Fowey 4. Maj. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Boulogne 4 Maj. — Lea, Petersen, ankom til Stettin 4. Maj. — Skirner, Nielsen, ank. til Riga 4. Maj. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Fowey 5. Maj. — Venus, Jensen, ankom til Norrkøping 5. Maj. — Ceres, Jensen, ankom til Plymouth 6. Maj. — Phønix, Hansen, ankom til Stettin 7. Maj. — Jens, Eriksen, ankom til Reval 7. Maj. — Concordia, Henriksen, ankom til Leith 8. Maj. — Neptunus, Jensen, ankom til Nyborg 6. Maj.

Ærø. Abba, Petersen, ankom 29. April paa Kbhvns. Red paa Rejse fra Kønigsberg til Ipswich. — Eline, Hansen, ankrede 1. Maj i Femernsund. — Marie, Bøye, ankom 1. Maj til Stege. — Maren, Christensen, ankom 1. Maj til

Stubbekjøbing. — Ellen, Lauritsen ankom 2 Maj til Ymuiden. — Ærø, Christensen, ankom 1. Maj paa Kbhns. Red paa Rejse fra Fowey til Kotka. — Thyra, Rasmussen, ank. 3. Maj til Masnedsund paa Rejse fra South Alloa til Stege. — Elna, Carlsen, ankom 1. Maj til Rudkjøbing. — Salvador, Fabricius, ligger f. T. i Svendborgsund, afventende aabent Vande i Bottenhavet. — Mathilde, Hansen, ankom 5. Maj til Rochester. — Sylphe, Christensen, ankom 3. Maj til Neuport. — Kirstine, Rasmussen, ankom 4. Maj til Rudkjøbing fra Middlesbro. — Agnes, Rasmussen, ankom 4. Maj til Thurø. — Skirner, Jepsen, ankom 5. til L'lanelly. — Marie, Christensen, ankom 4. Maj til Rochester. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 7. Maj til St. Davis. — Fuglen, Hansen, ankom 7. Maj til Fowey — Fædrenes Minde, Nymann, ankom 5. Maj til Æreskjøbing. — Hosanna, Hay, ankom 8. Maj til Kingstonn Wharf. — Abba, Petersen, ankom 7. Maj til Ipswich. — Norden, Rasmussen, ankom 6 Maj til Nyborg.

Rønne. M. Christiansen, Bager, ankom til Barro 2. Maj. — Veset, Ølsted, ankom til Aberdeen 4. Maj — John Hintze, Andersen, ankom til Kbhvn. 4. Maj. — Hermann Olsen, Jensen, ankom til Kbhvn. 4. Maj. — Nestved, Larsen, ankom til Kiel 4. Maj. — Hans Peter, Vest, ankom til Kbhvn. 4. Maj. — Ane Kathrine, Hermansen, ankom til Warnemünde 4. Maj. — Odin, Møller, ank. til Kbhvn. 5. Maj. — Tordenskjold, Larsen, ank. til Belfast 6. Maj. — Camtoos, Petersen, ankom til Brest 5. Maj.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Nordsøen og Skagerrak. Jyllands V.-Kyst. I 1899 ville *Kjærgaarde, Havrvig, Aargab, Klegod, Vedersø* og *Svinkløv* Baaker paa *Jyllands* V.-Kyst blive fornyede uden Forandring af deres Topbetegnelse.

Der vil for hver Baake udgaa Bekendtgørelse, naar Ombygningen begyndes, og naar den afsluttes.

I Sommeren 1899 males de i 1898 fornyede Baaker, *Husby-Klit, Bjergehuse, Blokhus, Kjettrup* og *Kandesteder* røde.

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

Paa *Havrevlen* 12 Fod.

I Kanalen 11 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 10 Fod.

Kattegat. Hesselø. I Sommeren 1899 males *Hesselø* Fyrtaarn hvidt.

Bolsax. Masterne af den paa *Bolsax* sunkne Skonnert ere udtagne. Dybden over Vraget er ikke under 6 Fv.

Sundet. Kjøbenhavn. Den 12te Maj 1899 afmærkes Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran *Mellemfort* og *Prøvesten.*

Samtidig tændes Varselfyrene, der brænde fra 1/4 Time efter Solnedgang til 1/4 Time før Solopgang.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Fyrskibet *„Grundkallen"* er den 28de April 1899 afgaaet fra *Stockholm* for at indtage sin Station, saa snart Isen tillader det.

Gefle. I Sommeren 1899 skal Løbet over den indre Fjord til *Gefle* Havn uddybes paa to Steder.

Den S.-lige Halvdel af Løbet paa disse to Steder afspærres for al Sejlads.

Den N.-lige Halvdel af Løbet paa disse to Steder afmærkes paa N.-Siden med røde Prikker og paa S.-Siden med sorte Prikker. Ved Yderenden og ved Inderenden af det sejlbare Løb paa hvert Sted vises paa N.-Siden et rødt Fyr og paa S.-Siden et hvidt Fyr, ialt altsaa fire røde og fire hvide Fyr.

Tyskland. Pillau. Udenrigsministeriet meddeler:

Ved *Pillau* skulle Skibe, naar de passere den ved den S.-lige Mole liggende Pram, gaa langsomt.

Frisches Haff. Königsberg. Et kullastet Fartøj er i 13 Fod Vand sunket c. 2 Kml. V. for Lystønden uden for Renden til *Königsberg,* fra *Balgaer* Slotsruin i NØ. og fra *Pillau* Fyr i Ø. 1/2 S. Om Natten vises en hvid Lanterne fra et Fartøj ved Vraget.

Kieler Fjord—Ekernførde Fjord. Farvandet mellem *Kieler Fjord* og *Ekernførde Fjord* er nu afmærket saaledes:

En rød Spirtønde *„Bülk A"* med hvid Fløj. 54° 28′ 30″ N. Br. 10° 14′ 18″ Ø. Lgd.

En rød Spirtønde *„Bülk B"* med hvid Ballon. 54° 29′ 56″ N. Br. 10° 11′ 31″ Ø. Lgd.

En rød Spirtønde *„Bülk C"* med to hvide Fløje. 54° 29′ 57″. N. Br. 10° 8′ 18″ Ø. Lgd.

En sort Spidstønde *„Stollergrund 1".* 54° 30′ 23″ N. Br. 10° 13′ 44″ Ø. Lgd.

En sort Spidstønde *„Stollergrund 2".* 54° 30′ 16″ N. Br. 10° 11′ 4″ Ø. Lgd.

Stollergrund Ø.-lige Tønde er flyttet c. 4 Kbl. S. hen. 54° 30′ 18″ N. Br. 10° 15′ 21″ Ø. Lgd.

Stollergrund S.-lige Tønde er flyttet til Grundens S.-Spids. 54° 30′ 4″ N. Br. 10° 9′ 27″ Ø. Lgd.

Tønden i *Stollergrund* Rende er inddragen.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Helgoland. Baaketønden S. for *Hogstean* ligger nu i 8 Fv. Vand. 54° 9′ 46″ N. Br. 7° 54′ 7″ Ø. Lgd.

Spirtønde A ligger i 25 Fod Vand. 54° 10′ 2″ N. Br. 7° 54′ 31″ Ø. Lgd.

Elben. Brunsbüttel. De tre Lystønder paa *Brunsbüttel* Red ere ikke mærkede A, B og C, men I, II og III. De vise Fyr med Formærkelser hver 10 Sekunder, Lys 7 1/2 S., Mørke 2 1/2 S.

Lystønde	I ligger paa	53° 53′	2″ N. Br.	9° 7′ 14″ Ø. Lgd.
—	II —	- 53° 53′	3″ —	9° 8′ 28″ —
—	III —	- 53° 53′	19″ —	9° 10′ 9″ —

Jade. I *Minsener* Farvand er den røde Spirtønde J flyttet og ligger nu i 5 1/8 Fv. Vand. 53° 46′ 28″ N. Br. 8° 3′ 18″ Ø. Lgd.

Alten Jade. I *Alten Jade* er c. 1/2 Kbl. NØ. for Fyrskibet *„Aussenjade"* udlagt en rød Spirtønde og en Spidstønde. De ere Skibsfarten uvedkommende.

Wilhelmshaven. De to Tønder, der til Forsøg vare udlagte paa *Wilhelmshaven* Rhed, ere inddragne.

Norderneyer Seegat. I Indløbet til det gamle Ø.-lige *Norderneyer Seegat* er der nu kun 3 Fod Vand, Lavvande, og i det V.-lige Indløb, *Dovetief* eller *Mastgat,* er der kun 6 Fod Vand, Lavvande.

Holland. Ameland N. Et Vrag ligger sunket i 9 Fv. Vand N. for *Ameland.* En Raa er over Vandet. 53° 30′ N. Br. 5° 45′ Ø. Lgd.

Zuiderzee. Harderwijk V. Vraget af Lægteren *„Rudolf"*, der laa sunket V. for *Harderwijk,* er borttaget.

't Spijk. Stumptønde Nr. 14, *'t Spijk,* V. for *Elburg,* har nu afkortet Kegle paa Toppen. 52° 27′ 26″ N. Br. 5° 45′ 36″ Ø. Lgd.

Zeegat van Goere. Kwaden Hoek. Ved *Kwaden Hoek* er den rødmalede Lystønde Nr. 2, mærket „KH", flyttet og ligger nu i 21 Fod Vand. 51° 50′ 42″ N. Br. 4° 0′ 24″ Ø. Lgd.

En Spidstønde Nr. 2 er udlagt i 13 Fod Vand. 51° 50′ 25″ N. Br. 4° 0′ 51″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 er flyttet og ligger nu i 13 Fod Vand. 51° 50′ 0″ N. Br. 4° 1′ 10″ Ø. Lgd.

Frankrig. Fyrskibet *„Ruytingen"* er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib. Skroget er rød og sort stribet. Paa Toppen har det en rød Ballon. Det viser et rødt, langt Et-Blink hver 1/2 Minut. Flammens Højde: 32 Fod. Taagesignal gives med en Klokke, hvorpaa hver 1/2 Minut kimes afvekslende en og to Gange.

Dunkerque. Ved *Dunkerque* gives følgende Signaler:

Naar Vandstand-Signalerne ikke vises, er det forbudt at staa ind i eller ud af Havnen. Samtidig hejses et rødt Flag paa Masten til Vandstand-Signaler paa V.-Molens Yderende eller et rødt Fyr paa Yderenden af begge Moler.

Et rødt Flag med blaa Kant, hejst paa Taarnet *Leugenaer* og paa Masten til Vandstand-Signaler under Flagene, der angive Vandstanden, eller et grønt Fyr paa V.-Molens Yderende og paa Taarnet *Leugenaer* under Fyret betyder, at intet Skib maa forandre Plads, da et Skib staar ind i Havnen.

Udeladelse af Vandstand-Signaler og et hvidt Flag med rød, rund Skive paa Taarnet *Leugenaer* eller et hvidt Fyr paa Taarnet *Leugenaer* under Fyret samt Udeladelse af Fyrene til Vandstand-Signaler, saa at der af dem kun vises et hvidt, fast Fyr, betyder, at intet Skib maa forandre Plads, da et Skib staar ud af Havnen.

Walde. *Walde* nye Fyr brænder nu permanent. Det er et hvidt Lynfyr, der viser Tre-Lyn hver 5 Sekunder.

Uagtet Fyret har brændt tilfredsstillende, maa man, da der ikke er stadig Vagt ved Fyret, ikke stole ubetinget paa det.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Bancs de Somme. Et Vrag ligger sunket uden for Farvandet paa *Bancs de Somme.* Det er afmærket med en grøn Spidstønde. 50° 12′ 56″ N. Br. 1° 28′ 28″ Ø. Lgd.

Tréport. Ved *Tréport* benyttes følgende Signaler:

Skibe, der søge Havnen, skulle hejse et Flag eller en

hvid Lanterne paa Stortoppen. Skibe, der have et andet paa Slæb, skulle hejse et Flag paa Fortoppen eller en hvid Lanterne foruden de, der viser, at det slæber.

Et rødt Flag eller et grønt Fyr, hejst paa Masten paa Ø.-Molen, betyder, Havnen er spærret.

Et hvidt Flag med blaa Kant, hejst paa Masten paa Ø.-Molen, eller et rødt Fyr, hejst ved Slusen til Bassinet, betyder, at dette er aabent.

Et hvidt Flag med blaa Kant over et rødt Flag eller et hvidt Fyr over et grønt Fyr, hejst paa Masten paa Ø.-Molen, betyder, at en Damper eller et Skib paa Slæb staar ind i Havnen.

Et rødt Flag over et hvidt Flag med blaa Kant eller et grønt Fyr over et hvidt, hejst paa Masten paa Ø.-Molen, betyder, at en Damper eller et Skib paa Slæb staar ud af Havnen.

Dieppe. Ved *Dieppe* vises Vandstand-Signalerne om Dagen fra Masten paa den V.-lige Bølgebryder og gentages fra Højden ved *Pollet*. Udgangspunktet er Kortets Nulpunkt, og Signal vises kun, naar Vandstanden er 4½ Meter og derover. Signalerne gives kun for hel Meter undtagen henimod Højvande, da de gives for hver ¼ Meter.

Carentan. Det N.-lige Løb til *Carentan, La Madeleine*, er tilsandet. Afmærkningen, tre røde og tre sorte Tønder, er derfor flyttet til Kanten af det Ø.-lige Løb mellem *La Madeleine* og *Ravines*.

Man bør derfor indtil videre søge den rød- og sortstribede Klokketønde *Isigny* og ikke *Carentan* røde Klokketønde med Ballon.

Cherbourg. Den 14. Maj 1899 indsættes en rød Sektor i Lynfyret paa V.-Enden af Bølgebryderen ved *Cherbourg*. Den lyser fra S. 45° Ø. gennem S. og V. til N. 73° V., men i de 10° nærmest begge Grænser er Lyset baade hvidt og rødt. Lysævnen for det røde Lys: 17 Kml.

Roches-Douvres. Fyret *Roches-Douvre* viser nu Et-Blink hver 4 Sekunder, Blinkets Varighed ½ S. Lysævnen: 31 Kml. Foreløbig brænder Fyret til Forsøg.

Bréhat. La Horaine. Fyret paa *La Horaine* brænder nu permanent. Det er et hvidt Lynfyr, der viser Tre-Lyn hver 8 à 13 S.

Uagtet Fyret har brændt tilfredsstillende, maa man, da der ikke er stadig Vagt ved Fyret, ikke stole ubetinget paa det.

Irland Ø.-Kyst. Lough Larne. Sandy Point. Omtrent den 1. Juli 1899 tændes paa Baaken paa *Sandy Point*, der nu har Navnet *Chaine Memorial*, et fast Fyr med Formørkelser hver 5 S., Lys 3 S., Mørke 2 S. Det viser hvidt Lys fra N. 48° Ø. til N. 58° Ø. over Farvandet til *Lough Larne*, rødt Lys fra N. 58° Ø. gennem Ø. til Kysten. Flammens Højde: 72 Fod. 54° 51′ 15″ N. Br. 5° 47′ 50″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Mengam. Fyret paa *Mengam* brænder nu permanent. Det er et Fyr med Formørkelser hver 8 à 13 S.

Uagtet Fyret har brændt tilfredsstillende, maa man, da der ikke er stadig Vagt ved Fyret, ikke stole ubetinget paa det.

Loire. Ville-ès-Martin. Fyret *Ville-ès-Martin* brænder nu permanent. Det er et hvidt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 5 à 10 S.

Uagtet Fyret har brændt tilfredsstillende, maa man, da der ikke er stadig Vagt ved Fyret, ikke stole ubetinget paa det.

Portugal. Guadiana. Golada. Klokketønden ved Indløbet til *Golada*, paa den V.-lige Barre i *Guadiana*, er igen ombyttet med en sort Tønde.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maryland. Potomac River. Coan River. Omtrent den 1. Maj 1899 udlægges en sortmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, i c. 18 Fod Vand i *Potomac River* ud for Mundingen af *Coan River*. Den ligger fra *Point Lookout* Fyr i S. 80° V. 5⅛ Kml. og fra *Piney Point* Fyr i S. 37° Ø.

NORDISK SKIBSREDERFORENING,

stiftet 1889.

Bureau: **Kongensgade Nr. 2, Christiania,**

optager skandinaviske Damp- og Sejlskibsredere som Medlemmer, besørger gennem sine ansete Forbindelser Ordningen af Tvistigheder i Skibenes Anliggender af enhver Art uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton om Aaret. (H. O.)

Kjøbenhavns Børskurs d. 10. Maj 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			103¼	103½
Danmark			83½	84½
Norden	115	½	115	115¾
Kjøbenhavn	96¼	½	96	96½
Carl	56½		56¼	56½
Dannebrog	97		96¾	97
Skjold	73¼		73	73¼
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen			91½	93
Nordsøen			81	83
Torm			93	97
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			96	98
Urania	90¾	¼	90	90½
Union			99	100
Hejmdal			95	98
Dampsk. af 1896			96½	97½
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			93	95
3½% uopsig. Stats.			97	99
3½% Husejer Kreditk			85	87
3½% Kbhvns Kreditf.			85	86
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			88¾	89½
4% — — 6 —	89		88¾	89¼
3½% Landkreditk. 3 —			87⅝	89
Aktier.				
Nationalbank	142		141⅞	142¼
Privatbank	122½		122¼	122½
Landmandsbank			121½	123
Handelsbank			116½	118
Burm. & Wain			91½	92½
Helsingørs Jernsk.			—	—
Sukkerfabr.			96	96½
Bryggeri Aktier	93½	92¾	92⅝	93

Vekselkurser d. 9. Maj 1899.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	88.10	89.95
London	18.21	18.18
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.30	—

Notering paa Berlins Børs d. 9. Maj 1899.

Russiske Noter	216.50
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	101
5% Rumænske Stats	101.60
4% — — 1890	

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

„Det Foren. Dampskibs." 48,000, „Danmark" 6,000, Norden" 18,000, „Kjøbenhavn" 34,000, „Carl" 26,000, „Dannebrog" 48,000, „Skjold" 20,000, „Urania" 16,000, Dpskbs. af „1896" 10,000.

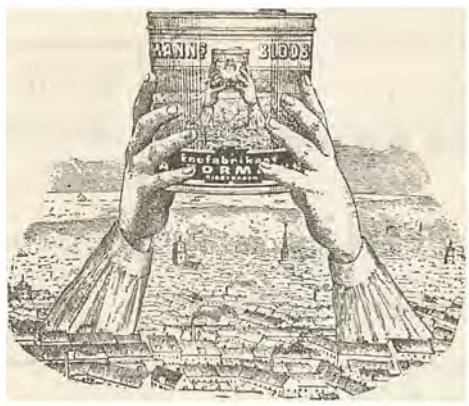
Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.

EGEN FABRIK.

36, Lille Torvegade 36.

Kjøbenhavn C.

Filial: Amagerbrogade 22.

Telefon 1639.

Amager 51.

J. CHR. PETERSENS
Papirhandel,
St. Kirkestræde 1.

Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50
Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreforhandlere Rabat.

Joakim Jensen,

Skibsbygger.

Anbefaler sig til D'Hrr. Dampskibs- og Sejlskibsredere.

Ophalingsbedding ved Frederiksholms Teglværk.

(Daglig Vandstand 7 Fod).

Hotel „Victoria",

Store Strandstræde 20.
Hjørnet af Sct. Annaplads,
Kjøbenhavn K.,
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.

Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.

Café — Restaurant.

Billige Frokostretter & à la Carte.

J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.

Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til **Jul. Christensen — Hjertenfrydsgade 12. — Kjøbenhavn. K.**

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det

særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: **Pileallé 5.**
Depôt: **Toldbodgade 14.**

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

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.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

L. Chr. Hagen,

Auktionsholder.

Kontor for juridiske Forretninger.

Træffes fra Kl. 10—1 og 4—7.

Hyskenstræde 5, 2. Sal.

Havnefyr & Lanterner.
Metalspejlapparater.

Skibslanterner med Certifikat Gl. Lanterner prøves og forandres.

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

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus.
1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 841 og 828.
Ærb. **J. K. Jensen.**

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9. Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa
Kirsejer og Skjortehay,
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Frederik Preisler.

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.
Telefon Nr. 5941.

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.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts 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".

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.

Paa **Søkort-Arkivet** sælges:

Officiel Fortegnelse over Danske Krigs- og Handels-Skibe, der ere tildelte Kendings-Signaler samt alfabetisk Register over Handels-Skibene. 14de Udgave. Marts 1899.

Udgivet efter Foranstaltning af Indenrigs-Ministeriet og Marine-Ministeriet ved A. Schneider. **Pris Kr. 1,20.**

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Teaktræ

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

BANGKOK—KØBENHAVN

Teaktræ

have altid paa Lager i **Frihavnen**

TEAKTRÆ

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

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.

Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.

TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

LANDMANDSBANKEN

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

Telefon 2018. * Telefon 2018.

J. P. NIELSEN,

Skibs- & Ankersmedie.

Strandboulevard 45.

Kjøbenhavn Ø.

T. A. Ebeling & Co.

Skibsmæglere i Ekensund.

offererer

Mursten til Kjøbenhavn, Præstø, Kjøge, Vejle-Fjord, Holbæk, Nyborg, Allinge, Svaneke, Göteborg, Libau, Reval, Kalmar.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

---

25. Series

2den Trækning begynder Onsdag den 17de Maj 1899.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinstrække.					Hovedgevinstrække.					2. Præmiegevinstrække.				
1	Gevinst	paa	600	Kr.	1	Gevinst	paa	1200	Kr.	1	Gevinst	paa	600	Kr.
1	—	»	450	-	1	—	»	900	-	1	—	»	450	-
1	—	»	300	-	1	—	»	600	-	1	—	»	300	-
3	—	à	150	-	3	—	à	300	-	3	—	à	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 fornys à 1 Kr. 50 Øre Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19,** hvor **Planen** paa Forlangende udleveres **gratis.**

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

Anvendes af **Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften** samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

Forretning i Bygningsartikler.

Kjøbenhavn.

Glarmester

Wald. Stallknecht

udfører

alt Skibs- og Bygningsarbejde.

Indfatning af Billeder.

Lager af Koøjeglas.

10, St. Strandstræde 10.

Telf. 3862. * Telf. 3862.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

* **Telefon 5598.** *

Wilson Sons & Co., Limited, **London E. C.**
7, Draper's Garden's.

Købmænd og Ejere af

Stenkuls-Oplag

i

St. Vincent C. V., Pernambuco, Bahia.

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, La Plata.

Filial-Etablissement i Cardiff og Buenos Ayres.

Stadig Forraad af udelukkende de allerbedste Syd Wales Dampkul. Dampslæbere ved alle Depoter og enhver Lettelse for Dampskibenes hurtige Ekspedition.
Charterers i Cardiff til de ovennævnte Havne.
Wilson Sons & Co., Limited, ere Ene-Indehavere af de ovennævnte Depoter og Filialer. Alle Forespørgsler ang. Priser etc. paa Central-Bureauet:
7, Draper's Gardens. London E. C.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

Stufvareföreningen „GARANTI".

Hernösands district,

bestående af hederliga, under en lång följd af år välkända stufvare, af fackföreningar oberoende, rekommenderade af alla sågverkskontor inom districtet, samt Hernösands skeppsmäklarefirmor, utför stufning af lastångare, hurtigt, omsorgsfullt och till billigaste priser.

Postadress: **Sprängsviken.**
Telegrams: **„Garanti", Kramfors.**

L. KLAUSEN,

Skibsinventariehandel.

Telefon 5833.

Strandboulevarden 29.

Kjøbenhavn.

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.

Cykler haves paa Lager fra 135 Kr.

Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.

Mindre Skibsarbejde udføres.

18, Lille Strandstræde 18.

Gafé van Zandt,

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, **som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.**

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

„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. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 20. Kjøbenhavn, Torsdag den 18. Maj 1899. **6. Aarg.**

INDHOLD: Nordisk Skibsreder-Forening. — En interessant Retsafgørelse om „Demurrage". — Fragt for Transport af Sprængstoffer. — Den franske Mæglerkurtage. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Personalia. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

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.

Wards Antifouling Composition.
Ubetinget bedste Bundfarve for Skibe.
Fabrikeres af Milburn & Surtees, Sunderland.
Agent: C. A. JØRGENSEN,
Amaliegade 22.
Telefon 5746.

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.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe. Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

V. Nielsen,
Sejlmager.
31, Nyhavn 31,
anbefaler sig med
Sejl, Presenninger, Flag.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele Danmark.

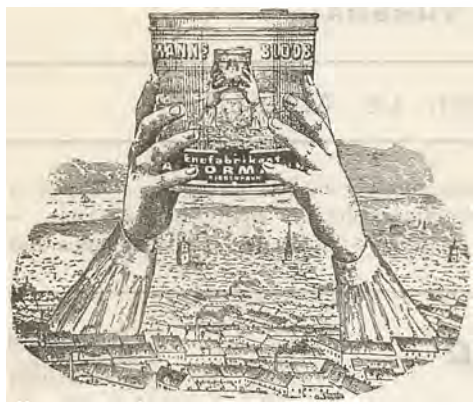
Flag — Signalflag
i alle Størrelser og alle Nationer syes hurtig og efter Bestilling.
International Flagfabrik.
13, Bredgade 13.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

☞ Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over ☞ 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar. ☜

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Nordisk Skibsreder-Forening

har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1898.

Den 31. Decbr. 1898 var i Foreningen indtegnet 768,875 Tons mod 748,703 Tons d. 31. Decb. 1897, saa at Fremgangen i 1898 har været ialt 20,172 Tons. Tonnagen fordelte sig paa de forskellige Lande saaledes: Norge 515.422, Danmark 134,311, Sverige 102,735, Finland 16,605. Antallet af „personlige" Medlemmer var ved Aarets Slutning 140.

Beretningen minder om den i Aarets Løb foretagne Sammenslutning mellem Foreningen og dens Procesafdeling, hvorved denne er ophørt at eksistere som særskilt Institution. Den aarlige Afgift til Foreningen er herefter 7 Øre pr. Ton. At denne ny Ordning er bleven opfattet som en Forbedring fremgaar bl. a. deraf, at der næsten ingen Udmeldelser har været, endskønt kun c. Halvdelen af den i Foreningen indtegnede Tonnage tillige var indmeldt i Procesafdelingen. Desuden anføres, at Tilgangen af ny Tonnage i 1899 har været saa betydelig, at Foreningen i April i Aar repræsenterede over 900,000 Tons, endskønt man, væsentlig paa Grund af Salg og Forlis, har maattet afskrive over 110,000 Tons pr. 1. Januar 1899.

Foreningen har ved Henvendelse til de nordiske Regeringer støttet Bevægelsen for at faa reformeret Mæglerforholdene i Frankrig, og det ses, at den norske og den svenske Regering har givet deres Gesandter i Paris fornødne Instruktioner i saa Henseende. Beretningen citerer de af Handelskammeret i Havre udtalte Ord: „Det er os og vort Lands offentlige Myndigheder, hvem det tilkommer at afgøre, i hvilken Grad og paa hvilke Maader Skibenes Afgifter i vor Havn kan lettes" og bemærker hertil: „Dette vil næppe nogen rejse Indvending imod; kunde Fremmede forandre de franske Regler, var det sikkert sket for længe siden. De maa imidlertid indskrænke sig til at paapege overfor Fransk-mændene, hvilke Ubilligheder den bestaaende Ordning medfører for fremmede Redere, som tvinges til at betale uhørt høje Afgifter under Form af Vederlag for Tjenester, der i andre Lande honoreres rigeligt med nogle faa Guineas".

I 1898 har der ialt været registreret 247 Henvendelser til Foreningen. I de fleste Tilfælde af Disputer, hvor Rederen maatte antages at have Retten paa sin Side, er Forlig opnaaet ved Foreningens Mellemkomst, saa at man kun i 17 Tilfælde blev tvunget til at anlægge Proces. Af disse 17 Sager ordnedes 6, uden at det blev nødvendigt at erhverve Dom, idet Modparten gav efter, naar Stævning udtoges, eller senere; i et Tilfælde frafaldt Rederen Sagens videre Forfølgning, efterat Proces var anlagt; 2 Processer førtes tilende og vandtes, og de resterende 8 Sager er endnu uafgjorte. Medio April d. A. verserede der for forskellige Retter ialt 22 Sager, som føres helt eller delvis for Foreningens Regning. Ifølge de nye Love falder Omkostningerne Foreningen til Last, hvad enten en Proces vindes eller tabes. Som Eksempler paa de Foreningen forelagte Sager anføres:

Et Skib skulde ifølge Certeparti i Maj Maaned indtage en Ladning Skifersten i Port Madoc og Lastningen skulde foregaa i regelmæssig Tur. Det blev først lastet d. 20. Juni, men Befragterne nægtede at betale Liggedagspenge, idet de mente, at det var tilstrækkeligt til at befri dem for Ansvar, at Skibet havde faaet Last, da dets Tørn kom; desuden paaberaabte de sig, at Kaptajnen havde undladt at føre sit Krav paa Konnossementet, og da de selv var Modtagere af Lasten, mente de sig fri for Ansvar i Henhold til Sølovens § 144. De gav dog sluttelig efter, og Sagen blev forligt.

En anden Sag drejede sig om Fragten for Dækslast af Mahogany og Ceder, som lossedes i Antwerpen. Certepartiet fastsatte samme Fragt for hele Lasten, men Modtageren vilde kun betale $^2/_3$ Fragt for Dækslasten, idet de paastod, at det er Kutyme. Efter at der var givet Ordre til at udtage Stævning, gav de efter og betalte hele Fragtresten.

Spørgsmaalet i en anden Sag angik Rederiets Ansvar for Skade paa en Ladning Pitchpine-Bjælker fra Pensacola, som lossedes i Calais. Skaden, som Vedkommende vilde holde Skibet ansvarlig for, var foraarsaget under Indlastningen, idet den Fremgangsmaade og de Redskaber, som sædvansmæssigt benyttes og maa benyttes til Haandtering af de svære Bjælker, med Nødvendighed maa tilføje Lasten nogen Skade, hvorom Modtageren ikke kan eller bør være uvidende. Bestyrelsen fandt, at Sagen havde principiel Interesse, og Proces blev derfor anlagt med et for Rederiet gunstigt Resultat. Forhaabentlig vil man da i Fremtiden undgaa at se fremsat den Slags Fordringer.

Et Skib lossede i en dansk Havn en Ladning vaad Træmasse fra Norge Konnossementet var undertegnet med Forbeholdet „Vægt og Kvalitet ubekendt, daarlig Emballage". Ved Fragtopgøret holdt Modtagerne et Beløb tilbage til Dækning af en Erstatningsfordring, som de mente at have for Skade paa Dækslasten. Da det ikke kunde antages, at Skaden skyldtes Besætningens Forsømmelse, og da fremdeles Modtagerne undlod at iagttage Sølovens § 148, besluttedes det at anlægge Proces, hvorpaa Modtagerne gav efter.

En Sag, som endnu verserer for Retten i London, har Interesse, fordi den angaar et Forhold, der ofte har givet Anledning til Klage, nemlig Trælastmodtagernes vilkaarlige Optræden overfor Skibene. De nægter at lade Lasten tælle ved Udleveringen, og naar Dokkompagniets Talopgaver fremkommer Uger efter Losningen og viser Manco, vil de gøre Rederne ansvarlige herfor og holder tilbage af Fragten, hvad de anser tilstrækkeligt til Dækning af deres Erstatningsfordringer. Efter Dommen i Dampskibet Britannia's Sag behøver Rederierne ikke at finde sig heri, naar de selv har foranstaltet Lasten talt ved Losningen, saaledes som Tilfældet var i denne Sag og i et Par lignenende Affærer, som Bestyrelsen ogsaa har havt under Behandling og besluttet overtaget af Foreningen. Anderledes forholder det sig, naar ingen Tælling foregaar ved Losningen. Man har da intet andet at gaa efter end Dokkompagniets Tal, og det nytter som Regel ikke Rederne at føre Bevis for, at alt, hvad der er taget ind, ogsaa er udleveret; ganske vist kan Rederiet ikke efter engelsk Ret ansvarliggøres, naar al den Last, som er kommet ombord, er udleveret, men Sagen er den, at det netop af Hensyn hertil er ganske almindeligt, at Befragterne udtrykkelig betinger sig i Certepartierne, at Kaptajnens Underskrift i alle Tilfælde skal anses som bindende for Rederiet, eller at Konnossementets Opgave skal være afgørende Bevis (conclusive evidence) overfor Rederiet med Hensyn til den indtagne Lasts Kvantitet.

Foreningen har til de nordiske Regeringer indgivet Andragende om at fremme Spørgsmaalet om Forandring i den nu brugelige Rorkommando og Indførelsen af en ensartet international Kommandometode og har ligeledes anmodet Chamber of Shipping om dets Bistand til denne Sags Fremme. Af Svaret fra dette fremgaar det imidlertid, at der fra engelsk Side ingen Bistand er at vente til Indførelse af en ensartet international Kommando til Roret, saa at Ordene komme til at sigte til den Retning, i hvilken Skibets Boug drejes ved Rorets Omlægning. Chamber of Shipping begrunder sit

Standpunkt ved Henvisning til det store Antal af alvorlige Kollisioner og andre Søulykker, der formentlig vilde blive Følgen af for Tiden at foretage en Reform som den ønskede.

Der er rettet en Henvendelse til den norske Regering om i Forening med den svenske og den danske Regering at træde i Forbindelse med den russiske og den tyske Regering for at faa udarbejdet Forslag til et fælles Signalsystem for Isbrydere og Skibe, der benytte eller behøve deres Hjælp. Den norske Regerings maritime Konsulent har i en Erklæring om denne Sag gjort opmærksom paa, at Board of Trade for Tiden udarbejder Forslag til en ny Udgave af den internationale Signalbog, i hvilken det vil være hensigtsmæssigst at optage et af den russiske Regering udarbejdet Forslag til Regler om Signaler for Fartøjer, der behøve Hjælp af Isbrydere. Det anbefales derfor at bevæge den russiske Regering til at sætte sig i Forbindelse med Boord of Trade for at faa en Tabel over Signaler til og fra Isbryder indtaget i den internationale Signalbogs ny Udgave.

Foreningens Regnskab for 1898 balancerer med Kr. 83,026.55, Procesafdelingens med Kr. 32,362.87.

Foreningen afholdt i Tirsdags sin aarlige Generalforsamling her i Byen.

Grosserer Carl Melchior bød paa den danske Afdelings Vegne Velkommen og udtalte en Beklagelse af, at Foreningens Formand, Konsul Oppen, Laurvig, ved Sygdom var forhindret i at være til Stede.

Højesteretssagfører Asmussen dirigerede.

Paa Forslag af Grosserer Carl Melchior vedtoges det at sende Formanden, Konsul Oppen, en telegrafisk Hilsen. Hr. Melchior mindedes derefter, at Foreningen i Aar har bestaaet i 10 Aar, og at det var Gehejmekonferensraad Tietgen, der i sin Tid havde givet Stødet til dens Oprettelse. Det vedtoges at sende Tietgen en telegrafisk Hilsen.

Dirigenten satte Beretningen og Regnskabet, som forelaa trykt, under Diskussion. Ingen ønskede Ordet, og Regnskabet godkendtes derefter enstemmigt.

Der foretoges derefter forskellige Valg. Til Bestyrelsen genvalgtes for Norge Konsul Morten Kallevig, Arendal, og valgtes Skibsreder Fr. Olsen, Hvidsten; for Sverrig genvalgtes Skibsreder S. Hedberg og Kapt. G. O. Wallenberg, for Danmark Skibsrederne Ad. Carl og D. Lauritzen. I Henhold til de nye Love genvalgtes yderligere til Bestyrelsen, dog kun for 1 Aar, de paa en ekstraordinær Generalforsamling valgte Medlemmer, nemlig d'Hrr. O. Bergh, S. Bergesen, Hj. Wicander, N. C. Corfitzon, D. Torm og L. v. d. Hude. De fratrædende Medlemmer af Lokalstyrelsen, Decisorerne og Revisor genvalgtes.

Generalforsamlingen bemyndigede paa Forslag af Hr. Carl Melchior Bestyrelsen til at indgaa til de nordiske Regeringer med Andragende om at anmode Landenes Delegerede ved Fredskonferencen i Haag om at søge at fremkalde en Udtalelse af Konferencen angaaende Beskyttelse af privat Ejendom paa Søen i Krigstid.

Efter at Generalkonsul Bersén havde bragt Dirigenten en Tak, hævedes Generalforsamlingen.

En interessant Retsafgørelse om „Demurrage".

Dampskibsselskabet Heimdals Damper Kamma blev i Februar 1898 fragtet af „The Iberian Ore Company" fra Sevilla til Antwerpen med en Ladning Erts. Ifølge Certepartiet havdes til Indladning og Losning „350 Tons pr. working day of 24 hours to be reversible and to be averaged to avoid demurrage".

Skibet ankom til Sevilla den 19. Februar og lossede en Ladning Kul, hvorefter det meldtes lasteklart den 3. Marts. Det afsejlede den 14. Marts efter til Indladning at have benyttet $10^1/_2$ Dag, og der var kun $^1/_2$ Dag tilbage til Losning i Antwerpen.

Kamma ankom til Antwerpen den 20. Marts og kom den følgende Dag paa Losseplads, men blev først udlosset efter $3^1/_2$ Dages Forløb, og Modtagerne gjorde nu den Opfattelse gældende, at 11 Dage paa 24 Timer var ensbetydende med 22 Dage paa 12 Timer, eller med andre Ord, at Befragterne havde Ret til at laste og losse ialt i 264 Arbejdstimer.

Rederiet sagsøgte da igennem d'Herrer G. de Keyser & Co. Firmaet „Societé Maritime & Commerciale" som Agenter for „The Iberian Ore Co." til Betaling af Frcs. 1,212 som Godtgørelse for 3 Overliggedage.

Et ganske analogt Tilfælde verserede netop den Gang for „The High Court of Justice" i London og blev afgjort i Rederiets Disfavør, idet Retten fastslog, at en „working day of 24 hours" var 24 Arbejdstimer, som det stod Befragterne frit for at fordele paa 2 Dage.

Det har derfor betydelig Interesse, at den belgiske Domstol kom til en ganske anden Afgørelse, og dømte Befragterne til at betale Godtgørelse som paastaaet af Rederiet, tilligemed alle Sagens Omkostninger.

Fragt for Transport af Sprængstoffer.

Vi have modtaget følgende:

Ved Afslutning af Certepartier paa Stykgods-Ladninger til fjerne Havne bliver man som oftest tilpligtet at medtage et vist Kvantum Sprængstof uden højere Fragt; hvor urigtigt dette er, viser følgende Eksempler. Mit Skib Wilhelmine ankom til Port Elisabeth d. 17. Febr. d. A. fra Hamburg og havde bl. a. ogsaa et Kvantum Dynamit ombord. Efter at Skibet var meldt klar til at losse, ankom Regeringseksperten Dagen efter og udtog Prøver af Sprængstoffet, der bestod af 3 Slags, nemlig Dynamit, Gelanit og Gelignit, hvorved det viste sig, at den sidst nævnte Slags var ødelagt paa Grund af daarlig Fabrikation, hvorfor Eksperten erklærede til Havnevæsenet, at dette Parti Gelignit skulde tilintetgøres.

Efter megen Forhandling med Modtageren og denne igen med Afladeren i Evropa blev det endelig, efter 10 Dages Forløb, bestemt at nævnte Gelignit skulde landes og brændes. Kaptajnen gjorde Fordring paa Erstatning for Tidsspilde, men Modtageren bød ham £ 50, hvilket han omsider foretrak fremfor at gaa til Domstolene.

Et andet Skib, som havde et Parti Krudt i Fustager fra Hamburg, hvoraf 1 Fustage var gaaet i Stykker paa Rejsen og Indholdet spildt blandt den øvrige Ladning, maatte tilvejebringe alt det spildte Krudt før Skibet kom ind i Havnen, hvilket foraarsagede en stor Bekostning og Tidsspilde. Man bør derfor have en betydelig Merfragt for at medtage saadanne Stoffer og tillige Garanti for Skadesløsholdelse i enhver Henseende for Tidsspilde, Tab eller Udgifter vedrørende saadanne Sprængstoffer.

Nordby, Fanø, d. 4. Maj 1899.

P. N. Winther,
korrespond. Reder for „Wilhelmine".

Den franske Mæglerkurtage.

Den engelske og den danske Regering arbejder for dens Reduktion.

Vore Læsere ville erindre den stærke Bevægelse, der i Fjor gjorde sig gældende blandt Skibsrederne i forskellige evropæiske Stater, for at faa reduceret de ublu Mæglerafgifter, der maa betales i adskillige franske Havne. Bevægelsens Udgangspunkt var England, men skønt de engelske Redere lagde sig stærkt i Selen for at opnaa et Resultat af den, syntes Haabet om et saadant ikke stort, navnlig fordi man i Frankrig stillede sig ganske afvisende overfor enhver Indblanding i disse Forhold. Her i Danmark anmodede Skibsrederne gennem deres Foreninger Regeringen om at støtte den i England rejste Bevægelse, og det ses nu, at disse Bestræbelser dog have ført til det foreløbige Resultat, at den engelske og den danske Regering have rettet en Henvendelse til den franske Regering om denne Sag, der for de to først nævnte Landes Rederier har ikke ringe Betydning. Dette fremgaar af en Meddelelse i „Fairplay", ifølge hvilken Handelskammeret i Havre fra Præfekten i Departementet „Seine Inférieure" har modtaget en Skrivelse, i hvilken det hedder:

Udenrigsministeren har henledt min Opmærksomhed paa Forestillinger, der ere gjorte af den britiske og den danske Gesandt i Paris paa Grundlag af Andragender, indsendte af et stort Antal britiske og danske Skibsredere om de Afgifter. der fordres af Skibsmæglere i franske Havne, særlig i Havre og Rouen, og navnlig med Hensyn til Skibe af svær Tonnage. Disse Redere gøre gældende, at den for de paagældende Havne fastsatte Mæglertarif traadte i Kraft paa en Tid, da Skibene vare mindre og Fragterne højere, end det nu er Tilfældet, men at de senere Aars Tendens er gaaet i Retning af meget store Skibe, paa hvilke Mæglertariffen hviler meget tungt. Baade, f. Eks., der laste fra 12—15,000 Tons, maa betale store Summer til Mæglerne i franske Havne, der slet ikke staa i noget Forhold til den Assistance, de yde, og til det Arbejde, de udføre, og det hævdes, at denne Assistance og dette Arbejde hverken er mere besværligt eller mere omfattende for store Skibe end for smaa. Den britiske og den danske Regering mene derfor, at de i Havre og Rouen gældende Mæglertariffer ikke passe for Skibsfartens nuværende Standpunkt, og de udtale derfor Ønsket om, at der i disse Mæglertariffer maa blive indført en ny Skala for Afgifterne, saa at disse aftage i Størrelse, naar Lasterne overskride en vis Størrelse (1,000 og 1,500 Kvintals henholdsvis i Havre og Rouen), og fremdeles saaledes at der fastsættes et Maksimumsbeløb for den Mæglerkurtage, et Skib skal svare.

Denne Skrivelse er nu af Handelskammeret i Havre henvist til Behandling i et Udvalg. Man bør vel ikke nære for store Forventninger om et godt Resultat, men under alle Omstændigheder bør det paaskønnes, at den danske Regering har været med til at tage Initiativet til en Løsning.

Fragtmarkedet.

Hvor ofte træffer man en Landmand, der fuldt ud er tilfreds. Saa trænger man til Regn, saa skulde man blot have nogle Dages Tørke, saa brænder Solen for stærkt og saa er det for koldt om Natten, den rigtige Landmand gaar bestandig rundt i idelige Bekymringer, dette er maaske denne Branches sande og uforforfalskede Varemærke; i hvert Fald kendes den daglige Bekymring som almindeligt Stempel for de Slægter, det nu en Gang er givet at opdyrke Jorden, og de, der klager højst, har vel som Regel det største Hartkorn. Men en fuldt ud tilfreds og glad Landmand er et Fænomen; man vilde kunne tjene Penge ved at rejse rundt og vise sligt et Vidunder frem, eller ogsaa vilde man blive stenet ud af Byen, fordi Publikum troede, at man holdt det for Nar, og ikke havde en rigtig. en glad Landmand at fremvise. Men naar Høsten er forbi, naar alle andre faar Beviser i Hænde for det smukke Resultat, Markerne have givet, da jamrer den sande Landmand videre og begynder et nyt Kapitel i Begrædelsernes Bog. Dette er Forretning! — og man kan lære en Del deraf. Vi ønsker ikke at se vore Redere plantede rundt om for Eks. Rigsdagen som Taarepile, men kunde man ikke slaa lidt mere til Lyd for mangt og meget, Sønæringen vedrørende, kunde man ikke søge Lettelser i mange Byrder ved at raabe noget højere op, kunde man ikke endelig blive fritagen overfor mange Baand, det fuldt bemandede Skib vedrørende — disse Tanker falder os netop ind, naar vi ser paa Rederne kontra Strejken og de kommende Strejker! Vi ere afskaarne fra nærmere Udvikling heraf under denne Rubrik, men saasom Fragterne i sig selv danner den egentlige Basis for al Sejlads og derfor ogsaa „Fragtmarkedet" med lidt liberal Fortolkning kan siges at indeslutte „alt til Søfaget henhørende", have vi ikke kunnet modstaa at røre en Smule ved det ømme Punkt: Redernes Fagforening og dens Betydning til Søs og navnlig til Lands; vort eneste Opraab er da dette: „Frem paa Arenaen", nu er Tiden kommen, hvor man bør vente den Parole, som kun kan lystres, eller ogsaa maa det falde i Redernes Lod at græde, ikke for Opnaaelsen af tilkomne Goder, men kun over forsømte Chancer. Træskoen har sat sit Mærke i den danske Rigsdag og andre Steder, lad Søstøvlen komme til at danne et værdigt Sidestykke.

Den sidste Uge har tilendebragt sit Liv uden stor Kamp. Amerika har havt en rig Forretning til faste Rater. Vi noterer Filadelfia C. f. O. eller Danmark 3/3. New York Moss eller Christiania 3/3. New Orleans eller Galveston U. K. Cont. 14/ pr. Juli, 15/ pr. August September. Af Fosfat noteres Fernandina Hamburg 17/, Stettin 18/, Tampa Stettin 19/, Memel 19/6, Cette 19/; Træ giver fra Montreal til P. P. U. K. 43/9, Quebec Hull 43/6, Pensacola Antwerpen 100/ new charter, Amsterdam eller Rotterdam 97/6, Alexandria 130/, Mobile Grangemouth 115/, Greenock 110/, Liverpool eller London 112/6. Bomuld giver endelig Savannah Genua 37/6.

Sortehavet etc. har været noget mattere i den sidste Uge og Tonnagen har udbudt sig for rigeligt til at Raterne have kunnet holde sig. Nedgangen synes dog ret forbigaaende. Vi noterer Azoff én dansk Havn og Sundhavn 3,500 Tons 12/, Odessa eller Theodosia Bergen Christiania 4,400 Tons 9/7½. Azoff U. K. Cont. 4,900 Tons 10/6, any 2/. mindre Komplettering i Novorossisk Kertch eller Theodosia. Poti Stettin 16/6, Eupatoria St. Petersborg 3,200 Tons 15/31 Maj 14/.

Kulmarkedet er vedblivende fast, specielt for Østersøens Vedkommende, og det falder vanskeligt at opdrive tilstrækkelig Tonnage. Saaledes er Raten nu allerede Methil Kronstadt 6/6, noget vi netop udtalte som givet allerede for længere Tid siden. De slette Udfragter fra Petersborg maatte bringe Kulfragterne op og Danmark, ja hele Østersøen, vilde følge med; heldigvis er en stor Del af den danske Tonnage fri i Aar og kan høste Gavn af det faste Marked.

Vi noterer Firth of Forth god dansk Havn 5/9, Kjøbenhavn 5/3 à 5/6. Fra Newcastle betales Stettin 5/6, Kønigsberg 6/6, Libau 5/6, Riga 5/4½, Petersborg 5/9, Kronstadt 5/3 à 5/6. Fra Swansea til Kronstadt er Raten 7/, Kønigsberg 7/6, Pillau 7/, Kjøbenhavn 6/6 à 6/9; til Middelhavet betales Trapani 9/3, Valencia 8/, Venedig 10/3, Volo 9/, Patras 9/3 og endelig Odessa

8/9. Udsigterne for et fast Kulmarked holder sig og snart vil man begynde paa, i hvert Fald for Østersøens Vedkommende, at sende Baadene ballastede Retur.

D'Hrr. Hänschell Co., Barbados, skriver i den regelmæssige Fragtberetning under 29. April: „Vi have havt god Efterspørgsel efter Tonnage baade for Evropa og for Staterne, og man kan kun meget beklage, at Tilførslen af Tonnage har været saa knap"; og fremdeles „Raterne ere faste og Fragtmarkedets Tilstand i al Almindelighed er god".

Spørgsmaal og Svar.

Som Medlemmer af D. S. R. F.'s Afdeling for mindre Skibe tillade vi undertegnede, flere Skibsførere, os at rette en Forespørgsel til Redaktionen, som bedes godhedsfuldt besvaret gennem vor Forenings Blad.

Vi ere sluttede for Cementfragter fra Fabrikken „Danmark". Ler-Certepartierne lyder, at Ladningen indtages i regulær Sejlskibstørn, men da vi nu ligge flere befragtede Skibe her, er der næppe Udsigt for Last for de sidste foreløbig. Nu spørges der: „Har Fabrikken ingen Forpligtelser at opfylde overfor disse befragtede Skibe? Hvormeget skal Fabrikken indlade pr. Dag, eller kan Fabrikken afskibe lidt eller meget efter eget Valg?" Vi formene, at Fabrikken har befragtet flere Skibe, end den kan ekspedere.

Ærbødigst
Flere Skibsførere.

Dette er et Spørgsmaal, der idelig giver Anledning til Tvistigheder, og som vil vedblive at gøre det, indtil der i Certepartierne fastsættes en Grænse for den Tid, Skipperen er forpligtet til at vente paa, at hans Tur skal komme. Det lader sig under de nuværende Forhold ikke i Almindelighed sige, til hvilket Tidspunkt Afladeren senest skal have ekspederet de Skibe, der ere før paa Tur, men er det, hvad vistnok er sædvanligt, i Certepartierne fastsat, at Lastningen skal foregaa uden Ophold, naar Vejret tillader det, er Fabrikken forpligtet til stadig at have Last ved Siden af Skibet undtagen i Regnvejr. Der kan altsaa ikke opgives et bestemt Kvantum, som Fabrikken skal indlade pr. Dag, men den maa være forpligtet til at fremme Lastningen i Overensstemmelse med ovennævnte Bestemmelse i Certepartiet. Findes denne ikke, maa Skipperen i hvert Fald kunne holde sig til Bestemmelserne i Sølovens §§ 119 og 120 om Liggedage og Overliggedage. Yderligere lader Spørgsmaalene sig ikke besvare uden nærmere Kendskab til de paagældende Certepartier.

Personalia.

Dødsfald. Baadebygger P. C. Hansen i Skovshoved er afgaaet ved Døden.

Kapt. E. Brabrand jun. afrejste Torsdag d. 11. til Renfrew for at overtage det der under Bygning for D. F. D. S. værende Dampskib Beira, bestemt til Fart paa Portugal.

Kapt. C. Ryder har den 12. ds. overtaget Dampskibet Ceres, som nu er under dansk Flag og indtraadt i Islandsfarten i Stedet for Thyra, og den tidligere Fører, Kapt. I. O. Svensson, er afgaaet og forbereder sig til at tage dansk Styrmands-Eksamen.

Kapt. E. Gade har fratraadt Pladsen som Fører af Dampskibet Tejo, hvorefter Styrmand H. Egense foreløbig har overtaget Førelsen af Skibet.

Ugens Havarier.

Wemyss Castle, Skonnert af Marstal, er Natten til 13. ds. sunket paa 4 Favne Vand 1 Mil Vest for Fjellerup. Mandskabet er reddet.

Eva, 3m. Skonnert af Rudkjøbing, der i Efteraaret strandede ved Vigsø, er bragt flot af Svitzers og ind til Frederikshavn.

Alexandra, Brig af Raumo, er paa Rejsen fra Lübeck til Hjemstedet med Stykgods grundstødt ved Rødsand.

Kentucky, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 13. ds ved Afsejlingen herfra paa Grund ved Lystbaadehavnen. Flot med Assistance af Vesuv og Havnevæsenets Grane og har fortsat Rejsen til Antwerpen.

Peter Berg, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Kronstadt d. 12. ds. med Vand i Forpeaken. Skaden er foraarsaget ved Is.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Antwerpen, Holm, ankom til Kbhvn. 14. Maj. bestemt til Reval. — Arkansas, Jespersen, ankom til Boston 13. Maj, bestemt til New-York. — Arno, Strubberg, ankom til St Petersborg 12. Maj, bestemt til Åbo. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Lissabon 12. Maj, bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Brabrand, ankom til St. Petersborg 12. Maj, bestemt til Åbo. — Douro, Ørum, afgik fra Stettin 12. Maj, bestemt til Oporto. — Florida, Koch, ankom til Kbhvn 12. Maj, bestemt til New Orleans. — Georgios I, Blom, afgik fra Antwerpen 9. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Hekla, Thomsen, ankom til Christiania 14. Maj, best. til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Harnæs 13. Maj, bestemt til Hudiksvall. — Island, Skjødt, afgik fra New York 13. Maj, bestemt til Christiania. — Kentucky, Caroc, afgik fra Riga 11. Maj, bestemt til Antwerpen. — Kiew, Erichsen, afgik fra Bordeaux 14. Maj, bestemt til La Rochelle. — Kursk, Christensen, afgik fra Riga 10 Maj, bestemt til Nantes. — Leopold II, Kruse, afgik fra Reval 13. Maj, bestemt til Rotterdam. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kjøbenhavn 2. Maj, bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Hansen, ankom til St. Petersborg 10. Maj, bestemt til Antwerpen — Nicolai II., Michelsen, ankom til Aarhus 16. Maj, bestemt til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 17. Maj, bestemt til New York. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 6. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Seine, Staal, ankom til Kbhvn. 13. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Tejo, Gade, ankom til Kbhvn. 14. Maj, best. til Stockholm. — Texas, Kihl, ankom til New York 12 Maj, best. til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christianssand 5. Maj, bestemt til New York. — Tiber, Bech, ankom til St. Petersborg 9. Maj, bestemt til Åbo. — Tomsk, Andersen, afgik fra Reval 15. Maj, bestemt til Dunkirk. — Viking, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 13. Maj, best. til Libau. — Xenia, Thidemann, ankom til Riga 14. Maj.

Anglo Dane, Jonsson, ankom til Kbhvn. 16. Maj, bestemt til Stettin. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 14. Maj, bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til Riga 7. Maj, bestemt til Kbhvn. — Ceres, Ryder, afgik fra Kbhvn. 14. Maj, bestemt til Leith. — Christian IX. Mollerup, passeret Hanstholm 12. Maj, bestemt til London. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Arendal 15. Maj. best. til Vestnorge. — Constantin, Niedersøe, passeret Holtenau 16. Maj, bestemt til London. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 8. Maj, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingvartsen, afgik fra Anvers 14. Maj, bestemttil Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 13. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 13. Maj. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 12. Maj, best. til Hull. — Morsø, Frisenette, ankom til Libau 14. Maj. bestemt til London. — Moskov, Petersen, ankom til Anvers 8. Maj, bestemt til Reval. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 11. Maj, bestemt til Riga. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Kbhvn. 15. Maj, bestemt til Pillau. — Perm, Christensen, afgik fra Libau 15. Maj, bestemt til Kbhvn. — Pregel, Olsen, ankom til Riga 13. Maj, bestemt til Anvers. — Thyra, Sørensen, ankom til Anvers 15. Maj, bestemt til Kbhvn. — Valdemar,

Koefod, ankom til Kbhvn. 16. Maj, bestemt til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Hamburg 16. Maj, best. til Kbhvn. — Vesta, Corfitzon, afg. fra Leith 29. April, best. til Island. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 15. Maj, bestemt til Danzig. — Ella, Lunge, ankom til Kjøbenhavn 14. Maj, bestemt til Hamburg. — Esbjerg, Lorentzen, pass. Holtenau 14. Maj, bestemt til Libau.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 18. Maj, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 16. Maj, best. til Aalborg — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 17. Maj, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 17. Maj, best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, Wiberg, afgik fra Odense 18. Maj, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, Ankersen, afg. fra Odense 17. Maj, best. til Leith via Aarhus, Aalborg. — Storebelt, Jørgensen, afg. fra Newcastle 16. Maj, bestemt til Nykjøbing F. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 16. Maj, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 10. Maj, bestemt til Kronstadt. — Frode, Wrisberg, afgik fra Grimsby 15. Maj, bestemt til Kronstadt — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Antwerpen 9. Maj, ankom til Blyth 11. Maj. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Fernandina 4. Maj, bestemt til Kastrup. — Knud, Mancke, reparerer her. — Svend, Petersen, afgik fra Riga 12. Maj, bestemt til Ghent. — Erik, Tofte, afgik fra Blyth 16. Maj, bestemt til Riga. — — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 7. Maj, ankom til Dunkirk 12. Maj. — Danmark, Kraemer, afg. fra W. Hartlepool 10. Maj, ankom til Kbhvn. 13. Maj. — Ragnar, Risøe, afgik fra Sunderland 12. Maj, ankom til Swinemünde 16. Maj. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 6. Maj, ankom til Riga 11. Maj — Dan, Hansen, afgik fra Dunkirk 9. Maj, ankom til Blyth 11. Maj. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 5. Maj, ankom til London 11. Maj. — Harald. Holst, afgik fra Baltimore 25. April, best. til Kbhvn. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Blyth 12. Maj, bestemt til Kronstadt.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alex. Schukoff, Stoltenberg, afgik fra Rotterdam 11. Maj, ankom til Kbhvns. Red 15. Maj, best. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Pomaron 25. April, ankom til Kronstadt 13. Maj, best. til St. Petersborg. — P. Berg, Thorsøe, ank. til Kronstadt 13. Maj.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Kramfors 15. Maj. — Kamma, Risøe, ankom til Rouen 13. Maj. — Martha, Jørgensen, afgik fra Blyth 13. Maj. — Elna, Møller, afgik fra Huelva 12. Maj. — Therese, Knudsen, ankom til Wäija 14. Maj.

Urania. Orion, Callesen, afgik fra Newcastle 2. Maj, bestemt til New York. — Polarstjernen, Nielsen, ankom til Swinemünde 15. Maj. — Ekliptika, Klaaborg, ankom til Antwerpen 8. Maj — Venus, Lund, ankom til Rosario 30. April. — Sirius, Bay-Schmidt, afgik fra Rio Janeiro 1. Maj, bestemt til Kbhvn. — Urania, Jørgensen, afgik fra Riga 11. Maj, bestemt til Dordrecht. — Saturn, Lund, ankom til Kbhvn. 14. Maj. — Pallas, Degn, ankom til Libau 11. Maj. — Mars, Clausen, afgik fra Mandal 15. April, bestemt til Island.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra New York 13. Maj, bestemt til Kbhvn. — Nordland, Pii, afgik fra Bordeaux 30. April, bestemt til Monte Video. — Finland, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 13. Maj, bestemt til Grangemouth. — Holland, Jørgensen, afgik fra Boness 13. Maj, bestemt til Kbhvn. — England, Andresen, ankom til Rotterdam 11. Maj. — Tyskland, Høgstedt, ank. til Riga 13. Maj. — Skotland, Branth, afgik fra Libau 11. Maj, bestemt til Rotterdam.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Newcastle 15. Maj, bestemt til Kronstadt. — Niobe, Schmidt, afg. fra Rafsøe 16. Maj, best. til Honfleur. — Nancy, Mathisen, afgik fra Bremen 10. Maj, ankom til Liverpool 15. Maj. — Nautik, Meinertz, ank. til Dundee 13. Maj. — Nora, Degn, afgik fra Methil 13. Maj, ankom til Esbjerg 15. Maj. Neptun, Jørgensen, ankom til Manchester 12. Maj — Nerma, Jessen, afg. fra Bridport 13. Maj, ankom til Sunderland 16. Maj.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kbhvn. 13. Maj, bestemt til Libau. — Rita, Larsen, afgik fra Kbhvn. 11. Maj, ankom til Hull 15. Maj.

Union. Frisia, Skov, ankom til Amsterdam 14. Maj.

Kjøbenhavn. Russia, Rasmussen, ank. til Amsterdam 12. Maj. — Hafnia, Lund, afgik fra Riga 12. Maj, bestemt til Rotterdam.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til Kjøbenhavn 13. Maj. — Brattingsborg, Andersen, ankom til Manchester 11. Maj. — Søborg, Fischer, afgik fra Glasgow 12. Maj, best. til Genua — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Hull 12. Maj, best. til Kronstadt. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Sevilla 14. Maj, best. til Glasgow. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Calais 12. Maj. — Rosenborg, Schultz, ankom til Grimsby 15. Maj. — Fredensborg, Petersen, ankom til Wiborg 15. Maj. — Amalienborg, Dømel, ankom til Kronstadt 14. Maj. — Christiansborg, Petersen, ankom til Newcastle 12. Maj.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, ankom til Buenos Ayres 17. April. — Skodsborg, Lund, ankom til Stockholm 13. Maj. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Riga 3. Maj. — Jægersborg, Jensen, ankom til Kbhvn. 14. Maj. — Guldborg, Jensen, ankom til Kronstadt 12. Maj — Tuborg, Hveissel, ankom til Preston 14. Maj.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kronstadt 13. Maj — Agnete, Jensen, ankom til Riga 10. Maj — Hermia, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 13. Maj, ankom til Riga 16. Maj. — Alice, Hanen, ankom til Riga 12. Maj. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Methil 10. Maj, bestemt til Kronstadt — Bornholm, Petersen, ankom til St. Petersborg 13. Maj — Ajax, Brorsen, ankom til Antwerpen 9. Maj. — St. Alban, Jørgensen, ank. til Arendal 11. Maj. — Nauta, Madsen, ankom til Grangemouth 13. Maj. — Rønne, Hintze, afgik fra Fraserborgh 15. Maj, best. til Stornoway — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Peterhead 16. Maj, bestemt til Stornoway.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Libau 11. Maj, best. til Gand. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Kiel 16. Maj. — Absalon, Predbjørn, ankom til Swinemünde 14. Maj. — Ansgar, Larsen, afgik fra Riga 14. Maj, bestemt til Dunkirk. — Hamlet, Sommer, ankom til London 12. Maj. — Helge, Matthiessen, ankom til Kronstadt 15. Maj.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, pass. Perim 30. April, best. til Singapore. — Malaya, Berentzen, afgik fra Port Said 12. Maj, best. til St. Nazaire. — Cathay, Schiøning, afgik fra Singapore 4. Maj, ankom til Rangoon 10. Maj. — Maha Vajiravudh, Petersen, afgik fra Colombo 4. Maj, ankom til Singapore 12. Maj. — Befragtet Damper Nordhavet, Olsen, afgik fra Singapore 4. Maj, bestemt til Port Arthur. — Befragtet Damper Livadia, Jørgensen, afgik fra Suez 4. Maj, bestemt til Singapore.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til London 14. Maj fra La Plata. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Antwerpen 14. Maj fra La Plata. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kbhvn. 14. Maj fra Boness.

Vendila. N. G. Petersen, Jensen Ellekilde, afgik fra La Plata 23. April, bestemt til St. Vincent f. O.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 13. Maj til Tuborg.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Maracaibo, Svarrer, sejlet fra Hamburg 4. Maj til Maracibo pass. Dungeness 7. Maj. — Esmeralda, Nielsen, sejlet fra Kbhvn. 6. Maj til Kronstadt. — Mary José, Ankersen, sejlet fra Helsingborg 6. Maj til Drammen, ankom til Drammen 8. Maj. — Mathilde, Strømberg, ankom til Westport 10. Maj fra Madagascar. — Røhl, Kallesen, pass. Montevideo 10. April fra Paysandu til England. — Dania, Nielsen, ankom til Pernambuco 10. Maj fra Cardiff via Queenstown. — Sophie, Svarrer, ankom til Rio Grande 11. Maj fra Cadix. — Anna Agnete, Sigurdsen, ankom til London 15. Maj fra Hautmann Abrolhos. — Embla, Jepsen, sejlet fra Cayenne 22. April, ankom til Barbados 26. April, afgik derfra 29. April til Guadeloupe. — Mærdør, Brinck, ankom til Cardiff 13. Maj fra Hamburg. — Copley, Struckmann, sejlet fra Antwerpen 12. Maj til Capetown. — Sixtus, Lassen, pass. Roches Point 12. Maj fra Astoria. — Amete, Nielsen, sejlet fra Liverpool 11. Maj til Rio Janeiro.

Fanø. Sønderho. Fides, Sørensen, afgik 10. Maj fra Drammen til Port Natal. — Anna, Mortensen, afgik 14. Maj. fra London til Søderhamn.

Svendborg. Ruth, Nielsen, ankom til Kbhvn. 7. Maj. — Solon, Hansen, ankom til Westerwik 7. Maj. — Ane, Jørgensen, ankom til Christianssand 8. Maj. — Gefion, Hansen, ankom til Porsgrund 8. Maj. — Adonis, Andersen, ankom til Emden 11. Maj. — Thetis ankom til Abo 12. Maj. — Ludvig, Larsen, ankom til Newcastle 11. Maj. — Emanuel, Bentzen, ankom til Newcastle 11. Maj. — Valdemar, Andreasen, ankom til Åbo 11. Maj. — Athene, Hansen, ankom til Thursø 8. Maj. — Elise Bay, Petersen, ankom til Charlestown 9. Maj. — Martin, Mortensen, ankom til Christiania 13. Maj. — Agnes, Andreasen, ankom til Åbo 14. Maj. — Hans Emil, Hansen, ankom til Wyborg 15. Maj. — Sofie, Jensen, ankom til Odense 15. Maj.

Ærø. August, Rosenbeck, ankom 10. Maj til Heiligenhafen. — Ceres, Bager, ankom 11. Maj til Burntisland. — Margrethe, Petersen, ankom 10. Maj til Kbhvn. fra Stettin. — Christian IX, Knudsen, ankom 11. Maj til Dakar. — Aurora, Raahauge, ankom 11. Maj til Fowey. — Norden,

Rasmussen, ankom 11. Maj til Aalborg. — Anne, Johansen, ankom 11. Maj til Aberdeen. — Karen, Hansen, ankom 11. Maj til Hartlepool. — Hebe, Clausen, ankom 13. Maj til Gøteborg. — Dannebrog, Bøye, ankom 9. Maj til Dundee — Livingstone, Christensen, ankom 14. Maj til Lissabon.

Rønne. Thor, Jensen, ankom til Lowestoft 8. Maj. — Erik, Sonne, ankom til Greatyarmouth 8. Maj. — Amarant, Kyhn, ankom til Rochester 8. Maj. — Coureer, Holm. ankom til Helsingør 8. Maj. — Veset, Ølsted, ankom til Middlesborg 9. Maj. — John Hintze, Andersen, ankom til Kbhvn. 13. Maj. — Georg, Jensen, ankom til Ekensund 13. Maj. — Laurentine Emilie, Johnsen, ankom til Odense 12. Maj.

Kjøbenhavn. Alexandra, Pedersen, afsejlede 10. Maj fra Tréport (Frankrig) til Cardiff.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Limfjorden. Agger-Sund V. Vragvageren ved den V. for *Agger-Sund* sunkne Jagt er inddragen.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sundet. Höganäs. Hebegrundet. Ved *Hebegrundet* er nu udlagt en sort og rød Spidstønde med Kryds.

Stockholms Skjærgaard. Trälhafvet. I 1899 foretages Skydeøvelser i *Trälhafvet* og *Vestra Saxarfjärden*. 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 hejste, er Pladsen spærret for al Sejlads. Anvisninger skulle ubetinget følges.

Tyskland. Frische Haff. Elbing. Den NØ.-lige Del af Renden til *Elbing* er forandret og Afmærkningen flyttet efter Løbet saaledes:

Anduvningstønden, mærket „*Elbing*", ligger c. 2 Kbl. NØ. t. Ø. for Indløbet. 54° 20′.4 N. Br. 19° 28′.3 Ø. Lgd. Den NØ.-lige Del af Renden gaar c. 3,500 Alen i SV. t. V., hvorfra Renden er c. 8,000 Alen lang til Hovedet af *Elbing* V.-Mole.

Renden er afmærket med Stager med Ballon og med Prikker.

Østersøen. Stolpe-Banke. Fiskere fra *Christiansø* meddele, at de gentagne Gange paa *Stolpe-Banke*, formentlig paa dens NV.-lige Del, have fundet en Dybde af kun $3^1/_2$ Fv. over Stenbund.

Kiel. Ved *Kiel* er Fortøjtønden „Kiel" 2 flyttet c. $^1/_2$ Kbl. SV. t. S. hen. 54° 19′ 30″ N. Br. 10° 9′ 13″ Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Kullen. *Kullen* Fyr skal forandres til et Lynfyr af 1ste Orden, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn, dog foretages Forandringen ikke i 1899.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Et Vrag ligger sunket c. 3 Kml. S. 2° V. for Fyrskibet „*Haaks*". En Mast er 2 Fod over Vandet. 52° 55′ N. Br. 4° 18′ Ø. Lgd.

Rusland. Det Hvide Hav. Gorodetski. Ved *Gorodetski* Fyr er oprettet et Taagesignal.

Nærmere Meddelelse senere.

Tyskland. Elben. I *Elben* ere Vragfyrskibene ved Vragene af Dampere *„Corso"* og *„Thelma"* ombyttede med Dykkerskibe, der *ligge* over eller tæt ved Vragene, og fra hvilke Signalerne for Vrag nu vises.

Stederne, hvor Vragene nu ligge, skulle passeres saa langsomt som muligt og i saa stor Afstand som muligt.

Naar der paa Dykkerskibene er hejst rødt Flag eller to røde Lanterner, skulle passerende Skibe vise den yderste Forsigtighed.

Holland. Zeegat van Terschelling. Schuitengat. I *Schuitengat* er Klokkebaakeskibet atter udlagt og Spidstønde Nr. 1 med Ballon inddragen. 53° 19′ 40″ N. Br. 5° 8′ 39″ Ø. Lgd.

Zuiderzee. Vollenhoven V. Et kullastet Fartøj er sunket i 7 Fod Vand V. for *Vollenhoven*. Ved Vraget, der tildels er over Vandet, vises om Natten de sædvanlige Signaler. 52° 40′ 4″ N. Br. 5° 5′ 13″ Ø. Lgd.

IJmuiden. I *IJmuiden* er Dybden nu ved daglig Lavvande 26 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. *Zuiden* kan nu passeres med et Dybgaaende af $21^2/_3$ Fod, *Hoorn* med $20^1/_3$ Fod og Farvandet S. for *Maassluis* med $20^2/_3$ Fod.

Zeegat van Goeree. Aardappelengat. I *Aardappelengat* er den mindste Dybde nu $16^1/_2$ Fod.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Fécamp. Ved *Fécamp* gives fra Masten til Vandstand-Signalerne paa S.-Molen følgende Signaler:

Et rødt og hvidt Dambrædt eller to røde Lanterner lodret for hinanden betyder, at intet Skib maa staa ind i Havnen, da der er Skib for udgaaende.

Et grønt Flag eller to grønne Lanterner lodret for hinanden betyder, at intet Skib maa staa ud af Havnen eller flytte i Forhavnen, da der er Skib for Indgaaende.

Honfleur. Den 5te Juni 1899 ombyttes Tidevandsfyret ved *Honfleur* midlertidig med et hvidt, fast Fyr, der kun brænder, naar Vandstanden er 3_{18} Meter og derover over Kortets Nulpunkt. Lysævnen: 12 Kml.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Quoddy Roads. West Quoddy Head. Den 15de Maj 1899 forandres Taagesignalet med Dampfløjten ved *West Quoddy Head* Fyr til hver 20 Sekunder at give Et-Stød af 5 Sekunders Varighed.

Machias Bay. Libby Islands. Den 15de Maj 1899 forandres Taagesignalet med Dampfløjte ved SV.-Enden af den SV.-lige af *Libby Islands* til hver 30 Sekunder at give Et-Stød af 5 Sekunders Varighed.

Petit Manan. Den 15de Maj 1899 forandres Taagesignalet med Dampfløjte paa Ø.-Pynten af *Petit Manan Islands* til at give afvekslende hver 20 og 40 Sekunder Et-Stød af 5 Sekunders Varighed.

Great Duck Island. Den 15de Maj 1899 forandres Taagesignalet med Dampfløjte paa S.-Enden af *Great Duck Island* til at give afvekslende hver 23 og 37 Sekunder Et-Stød af 5 Sekunders Varighed.

Penobscot Bay. Matinicus Rock. Den 15de Maj 1899 forandres Taagesignalet med Dampfløjte paa *Matinicus Rock* til at give hver 30 Sekunder Et-Stød af 5 Sekunders Varighed.

Portland Head. Den 15de Maj 1899 forandres Taagesignalet med Dabolls Taagehorn paa *Portland Head* ved Indløbet til *Portland Harbor* til hver 20 Sekunder at give Et-Stød af 5 Sekunders Varighed.

Cape Elizabeth. Den 15de Maj 1899 forandres Taagesignalet med Sirene eller Dampfløjte paa den NØ.-lige Del af *Cape Elizabeth* til afvekslende hver 25 og 35 Sekunder at give Et-Stød af 5 Sekunders Varighed.

Massachusetts. Merrimack River. Newburyport. Den røde Spidstønde, *Outer Bar*, Nr. 2, uden for Indløbet til *Newburyport*, er inddragen.

Boston Harbor. I Løbet S. for *Long Island* og *Spectacle Island* ere følgende Tønder udlagte:

South Spit of Spectacle Island røde Spirtønde Nr. 6 i 12 Fod Vand, fra *Long Island Head* Fyr i S. 64° V., og fra *Sunken Ledge* Baake i N. 41° V.

West end of Long Island Rock røde Spirtønde Nr. 4 i 12 Fod Vand, fra *Deer Island* Fyr i S. 31° V., og fra *Sunken Ledge* Baake i N. 45° V.

Southwest Part of Long Island Shoal røde Spirtønde Nr. 2 i 18 Fod Vand, fra den venstre Ende af *Long Island* i S. 49° Ø. og fra *Nix Mate* Baake i S. 43° V.

Hospital Shoal (NV.-lige Del) sorte Spirtønde Nr. 3 i 29 Fod Vand, fra *Long Island Head* Fyr i S. 25° Ø. og fra *Point Allerton* Baake i N. 85° V.

New York. Long Island. Shelter Island NV. En sort Spirtønde er i 9 Fv. Vand udlagt ved Vraget af en sunken Skonnert. der antages at være „*William Everett*", i Løbet NV. for *Shelter Island*, fra Yderenden af Jærnbane Værftet ved *Greenport Harbor* i S. og fra Yderenden af *Prospect Ferry* Værft i S. 56° V.

North Carolina. Cape Hatteras. *Cape Hatteras* Baakefyr er flyttet 70 Alen nærmere til Fyrtaarnet i samme Retning som tidligere.

South Carolina. Charleston Harbor. Det dybeste Vand til *Charleston Harbor* findes nu i Løbet mellem Dæmningerne, der fremtidig hedder *Main Channel*. Løbet langs *Morris Island* har forandret sig og Dybden er aftagen; det hedder fremtidig *Old Channel*.

Omtrent den 20 Maj 1899 slukkes *Morris Island South* forreste Ledefyr, *Morris Island North* forreste Ledefyr og *Sullivans Island West* og *East* bageste Ledefyr.

Moultrieville Baakefyr Nr. 2 forandres fra rødt, fast til hvidt, fast.

Mount Pleasant Baakefyr Nr. 6 forandres fra rødt, fast til hvidt, fast, det forstærkes og Højden forøges til 27 Fod. Holdt overet med *Moultrieville* Baakefyr Nr. 2 leder det fra Fyrlinien, Fort *Sumter* Fyr overet med *St. Philip's Church* Fyr, fri af Grunden ud for *Cummings Point*, til Fyrlinien, der dannes af de nuværende Forfyr i *Sullivans Island West* og *East* Ledefyrlinier.

Den ny Fyrlinie hedder *Mount Pleasant* Fyrlinie. Fyrlinien gennem *Swash Channel*, nemlig Fort *Sumter* Fyr overet med *St. Philip's Church* Fyr, hedder *Main Channel* Fyrlinie. Fyrlinien *Sullivans Island West* og *East* Fyr overet hedder *South Channel* Fyrlinie.

Afmærkningen i Løbene fra Søen til og i det gamle Løb langs *Morris Island*, indbefattet *South Jetty* Klokketønde, inddrages.

Junction rød og sort vandret stribede Spidstønde ombyttes med en sort Stumptønde Nr. 9½, der hedder *Seventh South Side* Tønde.

St. Helena Sound. Den sorte Fløjtetønde, mærket „*St. H.*", ud for *St. Helena Sound*, er permanent ind-dragen.

Georgia. Salepo Sound. Indløbet til *Salepo Sound* har trukket sig S. efter. Den sort og hvid lodret stribede Stumptønde, mærket „*S*", er flyttet ⅝ Kml. S. hen i 29 Fod Vand, fra *St. Catharine Island* S.-Ende i S. 75° Ø. og fra *Blackbeard Island* NØ.-Ende i S. 88° Ø.

Den sort og hvid lodret stribede Stumptønde ved Indløbet er flyttet ⅝ Kml. S. hen i 20 Fod Vand, fra *St. Catherine Island* S.-Ende i S. 75° Ø. og fra *Blackbeard Island* NØ.-Ende i N. 88° Ø.

Channel Tønden, en sort og hvid lodret stribet Stumptønde, er flyttet 1/16 Kml. S. 1° V. hen i 38 Fod Vand. *Experiment Shoal*, der ligger tværs af denne Tønde, er nu tør ved Lavvande i ⅛ Kml. Afstand fra Tønden.

Middle Shoal røde Spidstønde Nr. 0 er udlagt i 17 Fod Vand, c. 9/16 Kml. Ø. for *Breaker Shoal* sorte Tønde Nr. 1 ved Spidsen af Grunden, som skyder sig ud i Løbet N. fra.

Breaker Shoal Inner sorte Stumptønde Nr. 1½ er udlagt i 18 Fod Vand, c. 9/16 Kml. V. for *Breaker Shoal* Tønde Nr. 1 ved Spidsen af Grunden, som skyder sig ud i Løbet S. fra.

Florida. St. Johns River. Omtrent den 1. Maj 1899 ombyttes den sort og hvid lodret stribede Spidstønde ud for Indløbet til *St. Johns River* med en rød Klokketønde.

Løbet over Barren flytter sig bestandig, og Tønden flyttes deretter.

Fernandina. Amelia Sound. Den 15. Maj 1899 slukkes de to hvide faste Ledefyr paa den NØ.-lige Del af *Amelia Island*, ved S.-Siden af Indløbet til *Fernandina*.

Clearwater Harbor. Big Pass. En rød Spidstønde Nr. 2 er i 11 Fod Vand udlagt ud for *Big Pass*, det N.-lige Indløb til *Clearwater Harbor*, fra N.-Enden af Øen paa S.-Siden af Indløbet til *Big Pass* i N. 41° V. og fra V.-Pynten (tæt ved N.-Enden) af *Hog Island* i S. 7° V.

Big Pass forandrer sig stærkt, og Dybderne i Kortene ere unøjagtige.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Tyrkiet. Saloniki. Fyrskibet „*Vardar*", der viser to røde, faste Fyr, er flyttet og ligger nu i 7 Fv. Vand, fra Kap *Kara* Fyr i V. 2,2 Kml. og fra *Tuzla* Pynt i N. 51° V. 40° 29′ 35″ N. Br. 22° 47′ 50″ Ø. Lgd.

Ved Indløbet har Kysten skudt sig over 1 Kml. SØ. ud, og indtil 2 Kbl. NV. for Fyrskibet er der ikke over 1 Fv. Vand.

Dardanellerne. Yenishehr Bank. Fyrtaarnet paa Kap *Helles* holdt overet med Ruinerne af en kendelig, hvid Mur paa Toppen af en ca. 130 Fod høj Høj i N. 18° Ø. leder c. 6 Kbl. V. om Grundene, der strække sig ud mod S. fra Kap *Yenishehr*. I Mærket er der ikke under 13 Fv. Vand. 40° 3′ 5″ N. Br. 26° 11′ 15″ Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. Den halv sorte og halv hvide *Sand Island* Baake ved Indløbet til *Mobile Bay* er flyttet 50 Alen N. hen i Ledelinien.

Mobile Ship Channel. Baaken, hvorfra det røde, faste Fyr Nr. 7 i *Mobile Ship Channel* vises, c. 7/16 Kml. V. fra *Battery Gladden* Fyrhus, er nedtagen, og Fyret midlertidig anbragt paa Pælene omkring Baaken, 18 Fod over Vandet.

Louisiana. Lake Pontchartrain. En sort og hvid lodret stribet Spidstønde, *Channel* Tønde, er i 7 Fod Vand udlagt for at angive Løbet i *Lake Pontchartrain* fra *West Rigolets* Fyr til *Lake Pontchartrain* Tønde Nr. 2, fra *West Rigolets* Fyr i S. 45° V. og fra *Pointe aux Herbes* Fyr i S. 82° Ø.

Meksiko. Tampico Harbor. Beskadigelsen af Dæmningerne ved *Tampico Harbor* er ikke ved Yderenderne, men tæt ved Kysten, og vil snart være udbedret. Med 24 Fods Dybgaaende kan man staa ind i *Tampico Harbor*.

Kjøbenhavns Børskurs d. 17. Maj 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			102¾	103¼
Danmark	82½		82¼	83
Norden	113	¼	103¼	103½
Kjøbenhavn			94¾	95
Carl			55	55½
Dannebrog			95¼	95¾
Skjold			71¾	72
Helsingørs Dampsk.			59	63½
Østersøen			—	—
Nordsøen			81	83½
Torm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			96	98
Urania			89	91
Union			—	—
Hejmdal			95	98
Dampsk. af 1896			95¾	96¼
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			97	99
3½% Husejer Kreditk.			85	86½
3½% Kbhvns Kreditf.			85	86½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			88½	89
4% — — 6 —			88¾	89
3½% Landkreditk. 3 —			87½	89
Aktier.				
Nationalbank			141	142¾
Privatbank	125	130	129¼	129½
Landmandsbank			121½	123
Handelsbank			116¾	118
Burm. & Wain			91	92
Helsingørs Jernsk.			91	93
Sukkerfabr.	96		96	96¼
Bryggeri Aktier	92	¼	92	92¼

Vekselkurser d. 16 Maj 1899.

	Ävista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.21	18.18
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.35	—

Notering paa Berlins Børs d. 16. Maj 1899.

Russiske Noter	216.70
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	101.10
5% Rumænske Stats	101.90
4% — — 1890	92.30

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

„Det Foren. Dampskibs." 60,000, „Danmark" 10,000, Norden" 20,000, „Kjøbenhavn" 8,000, „Carl" 8,000, „Skjold" 6,000, „Urania" 14,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

Anvendes af **Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften** samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

Forretning i Bygningsartikler.

Kjøbenhavn.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa Kireejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Hotel „Victoria",

Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads, Kjøbenhavn K.,
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.

Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.

Café — Restaurant.

Billige Frokostretter & à la Carte.

J. C. Dinesen.
Telefon 1 976.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner proves 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.

Telegramadresse:

Telefon 297. Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir" i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø", „Lübeck", „Najaden", „Halland", „Halmstad", „J. P. Dillberg" og **„Westkusten"** i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus", „Transit Nr. I" og **„Nore"** i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

---

3 Kabinetsbilleder

◆ gratis ◆

ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr. Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus. NB. *Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.*

Monty.

St. Kongensgade 21.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 3.

Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

Gæstgiveriet Skipperhuset.

Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

Børs-Caféen

ved Havnen, Aarhus, anbefales af CHR. BUCH'S Enke.

Læge H. C. Lund,

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9. Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk

Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.

Ærb. **J. K. Jensen.**

Café van Zandt,

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

Søfodtøj.

Præmieret i Stockholm og Bergen.

Wald. Lassen.

St. Strandstæde 17.

* *Grundlagt 1844.* *

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

H. RASMUSSEN.

70, Viborggade 70.

Skibs- & Klejnsmedearbejde

udføres.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

T. A. Ebeling & Co.

Skibsmæglere i Ekensund.

offererer

Mursten til Kjøbenhavn, Præstø, Kjøge, Vejle-Fjord, Holbæk, Nyborg, Allinge, Svaneke, Göteborg, Libau, Reval, Kalmar.

Telefon 2018. * Telefon 2018.

J. P. NIELSEN,

Skibs- & Ankersmedie.

Strandboulevard 45.

Kjøbenhavn Ø.

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.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts 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 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 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.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Manometre, Vacummetre og Tællere.

P. Otzen & Thorstenson.

Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **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.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.

Telefon Nr. 5941.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Glarmester
Wald. Stallknecht
udfører
alt Skibs- og Bygningsarbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

L. KLAUSEN,
Skibsinventariehandel.
Telefon 5833.
Strandboulevarden 29.
Kjøbenhavn.

J. C. TEILMANN & Co.
Eneste Vinforretning paa Frihavnen.
● Eneste Lager ●
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

Joakim Jensen,
Skibsbygger.
Anbefaler sig til D'Hrr. Dampskibs- og Sejlskibsredere.
Ophalingsbedding ved Frederiksholms Teglværk.
(Daglig Vandstand 7 Fod).

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

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

Stufvaruföreningen „GARANTI".
Hernösands district,
bestående af hederliga, under en lång följd af år välkända stufvare, af fackföreningar oberoende, rekommenderade af alla sågverkskontor inom districtet, samt Hernösands skeppsmäklarefirmor, utför stufning af lastångare, hurtigt, omsorgsfullt och till billigaste priser.
Postadress: **Sprängsviken.**
Telegrams: **„Garanti", Kramfors.**

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.

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: **Amagerbrogade 22.**
Telefon 1639.
Amager 51.

L. Chr. Hagen,
Auktionsholder.
Kontor for juridiske Forretninger.
Træffes fra Kl. 10—1 og 4—7.
Hyskenstræde 5, 2. Sal.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og Barometere.
Regulering og Reparation af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

Har De Tandpine,
brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre,
som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.
9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* **Telefon 5598.** *

„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. Petitline à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

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

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

THYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 21. Kjøbenhavn, Torsdag den 25. Maj 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Sejlskibenes Fremtid. — Ansvar for Last, udlosset i beskadiget Tilstand. — Fragtmarkedet. — Losningsforhold i danske Havne. — Fra Island. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Aktieselskabet

Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.

(Holm & Collerup)

med

Filial i Frihavnen

anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.

Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

V. Nielsen,

Sejlmager.

31, Nyhavn 31,

anbefaler sig med

Sejl, Presenninger, Flag.

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

(Axel Herfurth Fleron.)

Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Hansa Composition.

Anerkendt bedste Skibsbundfarve.

ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.

Telefon 165.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

NORDISK SKIBSREDERFORENING,

stiftet 1889.

Bureau: **Kongensgade Nr. 2, Christiania,**

optager skandinaviske Damp- og Sejlskibsredere som Medlemmer, besørger gennem sine ansete Forbindelser Ordningen af Tvistigheder i Skibenes Anliggender af enhver Art uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton om Aaret. (H. O.)

Flag — Signalflag

i alle Størrelser og alle Nationer syes hurtig og efter Bestilling.

International Flagfabrik.
13, Bredgade 13.

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

Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele Danmark.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

* **Telefon 5598.** *

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

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det

særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: **Pileallé 5.**
Depôt: **Toldbodgade 14.**

H. RASMUSSEN.

70, Viborggade 70.

Skibs- & Klejnsmedearbejde

udføres.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk

Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 841 og 828.

Ærb. **J. K. Jensen.**

Café van Zandt,

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

Hotel „Victoria",

Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads,
Kjøbenhavn K.,
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.

Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.

Café — Restaurant.

Billige Frokostretter & à la Carte.

J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa
Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, 1. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Teaktræ — Teaktræ

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

BANGKOK—KØBENHAVN

have altid paa Lager i **Frihavnen**

TEAKTRÆ

i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut

1ma Kvalitet.

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.

Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.

TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

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. I" og **„Nore"** i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

Sejlskibenes Fremtid

er et Spørgsmaal, der paa mange Maader har Interesse, ikke mindst her i Danmark, hvor saa store Dele af Sømandsstanden ere knyttede til Sejlskibsnæringen, og hvor dennes Trivsel, ligesom i andre Lande, er af saa fremtrædende Betydning for Bevarelsen af en kraftig og dygtig Sømandsbefolkning. Dette Spørgsmaal er i den sidste Tid blevet drøftet i det tyske Søfartsblad „Hansa", og det er her som andre Steder blevet gjort gældende, at „Sejlskibsfarten ligger i de sidste Trækninger", at „Sejlskibene kunne ikke mere betale sig". I Bladets sidste Nummer imødegaas disse Anskuelser i en Artikel, der, skønt skrevet særlig med tyske Forhold for Øje og derfor ikke i Enkeltheder passende for vore, har saa megen almindelig Interesse, at vi gengive dens Hovedpunkter.

Sejlskibsfarten er i de sidste tredive Aar gaaet tilbage i samme Forhold som Dampens Udnyttelse fordrede et stedse ringere Kvantum Brændselsmateriale. Siden Indførelsen af Triple- og senere af Quadruple-Ekspansionsmaskinerne var Sejlskibenes Forsvinden fra Omraadet for deres Aarhundred lange Virksomhed stedse kendeligere. Dog er i de sidste Aar i denne Henseende indtraadt en Stilstand, om ikke endog en lille Fremgang. Man burde ikke lade dette Fænomen upaaagtet. Vel ere Sejlskibene i denne Periode i de tyske Kystdistrikter, naar undtages Slesvig, Holsten og Hannover, aftagne, men trods dette er konstateret en Tilvækst i Tonnagen.

Denne for Sejlskibsfarten glædelige Omstændighed lader sig, naar Talen er om hele Verdens Sejlskibsflaade, desværre ikke overføre paa denne. Den sidste Udgave af „Bureau Veritas" Register konstaterer for de sidste seks Aar en anselig Aftagen af Sejlskibene i Modsætning til hvad der har været Tilfældet med Dampskibene, nemlig fra 31,158 Skibe med 10,110,233 Tons i 1892 til 29,844 med 8,731,613 Tons i 1898. (Dampskibene gik i samme Tidsrum frem med 2,392 Skibe med 4,709,792 Tons).

Som allerede omtalt ere de tyske Sejlskibe i de sidste Aar aftagne numerisk, medens Tonnagen er tiltagen. Men for at faa et klart Billede af Forholdene, maa man undersøge Udviklingen i dens Enkeltheder.

I første Række komme da Skibene med mere end 3 Master i Betragtning. De ere tiltagne med 56,3 pCt. I det tyske statistiske Bureaus Beretning siges det, at denne Tilvækst er begrundet i den betydelige Ydeævne, som disse Skibe besidde ved deres store Lasteævne i Forbindelse med deres forholdsvis smaa Besætninger og Driftsomkostninger, saaledes at deres Anvendelse til lange Rejser og med Ladninger, hvis Befordring ikke skal ske i et snævert begrænset Tidsrum, viser sig lønnende i Sammenligning med Dampernes. Deres Ydeævne og forholdsvis ringe Driftsudgifter er og vil blive deres overlegne Vaaben overfor Dampskibene.

At foruden tyske og franske Rederier ogsaa amerikanske have optaget dette Princip og bygge Sejlskibe af største Dimensioner fremgaar deraf, at Mr. John Crowley af Taunton, Mass., staar i Begreb med at lade bygge en Skonnert med 6 Master. Dette Skib skal have en Længde af 450′ og en Bæreævne af 5,000 Tons. Det menes at ville koste Doll. 110,000.

Naar af 3-mastede Skibe særlig Barkskibene og af 2-mastede Briggerne ere gaaede tilbage (med henholdsvis 50 % og 71,2 %), saa viser dette, at disse Skibstyper have overlevet sig selv, fordi deres Eksistensbetingelse er formindsket paa Grund af deres forholdsvis store Besætninger. Anderledes med Gaffelskonnerter, til hvis Betjening et relativt ringere Personel er nødvendig. Skraasejlene og Gaffelsejlene haandteres selvfølgelig lettere end Raasejlene. Formodentlig er det disse Grunde, der have bevirket, at Gaffelskonnerterne under tysk Flag ere tiltagne med 4 pCt.

Man indvende nu ikke herimod, at ovenstaaende forsaavidt indeholder en Modsigelse som de store 4- og 5-mastede Skibe, der dog ogsaa ere Raasejlere, ere fremhævede som særlig rentable. Denne sidste Kategoris Rentabilitet for Rederne beror paa deres store Lasteævne i Forhold til Mandskabets og Udgifternes Størrelse, en Egenskab, som mindre Barkskibe og Brigger ikke kan siges at have.

Det fremgaar endvidere af den statistiske Beretning, at forsaavidt kun henses til Tonnagen, udtrykt procentvis, var Skibe fra 1,000—2,000 R.-T. (49 pCt.) og derefter Skibe under 100 R.-T. (26,8 pCt.) stærkest repræsenterede. Ogsaa dette er forklarligt og, saa vidt man kan dømme efter de sidste Aars Erfaringer, en nødvendig Følge af Udviklingen. Skibe af store Dimensioner betale sig paa Grund af deres store Lasteævne, Skibe af de mindste Dimensioner dels paa Grund af deres i Sammenligning med tilsvarende Dampere ringe Besætning, dels fordi de besejle Havne, i hvilke Dampere med deres større Dybgaaende ikke kan komme ind. Hvis de oversøiske, ved Dampkraft betjente Samfærdselsmidler ikke undergaa en gennemgribende Omvæltning, det vil sige hvis det ikke lykkes at tilvejebringe Fremdrivningskraften endnu langt billigere end hidtil, saa ville vi sandsynligvis allerede om ti Aar kun have Sejlskibe af de største og de mindste Dimensioner. Fartøjer af Middelstørrelse, efter vore Begreber altsaa Brigger, Barkskibe og mindre fuldriggede Skibe, ville forsvinde og give Plads for tidssvarende Skibstyper.

Det er muligt, og ikke helt usandsynligt, at der ogsaa med Hensyn til Rigningen vil foregaa en Simplifikation, og at man kun vil bygge Sejlskibe, riggede som Gaffelskonnerter. Disse kunne, skønt de med Vinden agten ind staa tilbage for Raasejlerne, manøvreres med en mindre Besætning. Dette fremgaar f. Eks. af en Sammenling mellem den største Gaffelsejler og den største Raasejler. Den amerikanske Skonnert John B. Prescott har en Lasteævne af ca. 4,000 Tons; Styreapparatet, Sejlene o. s. v. betjenes med Damp. Skibet har 5 Master, som hver ere 112′ høje og holde 29″ i Gennemsnit. Til Sejlene anvendes 10,000 Yards Sejldug. Verdens største Sejlskib, den 5-mastede Raasejler Potosi af Hamburg, har ialt 4,700 Kvadratmeter Sejlareal. Gaar man nu ud fra, at det er løbende Yard, Talen er om hos det amerikanske Skib, og man antager Sejldugens Bredde for $^1/_2$ m., saa fører dette Skib endog mere Sejl end Potosi, hvis Bæreævne er over 40 pCt. større. Og det amerikanske Skib med sit kolossale Sejlapparat skal dog alt i alt kun have en Besætning af 12 Mand, nemlig Kaptajn, to Styrmænd, en Maskinist, en Steward og syv Matroser. Gaffelsejlernes Fortrin synes, saafremt disse Angivelser ere korrekte, at være i Øjne faldende. Reduktionen af Mandskabet, der i Almindelighed er ensbetydende med dygtigere Matroser, maa fra et andet Synspunkt beklages, idet den ikke vil befordre Udviklingen af en talrig Sømandsbefolkning.

Skal det her fremførte sluttelig udtrykkes i faa Ord, saa bliver det disse, at den fremsatte Paastand om at „Sejlskibsfarten ligger i de sidste Trækninger" synes urigtig saa længe der ikke paa Elektricitetens eller Hydraulikens Omraade fremkommer epokegørende Opfindelser i Retning af en mere økonomisk Fremdrivningskraft.

Ansvar for Last, udlosset i beskadiget Tilstand.

Handelsdomstolen i Calais har den 27. Oktober f. A. afsagt Dom i en Sag, som af en Købmand paa Stedet var anlagt mod en norsk Skibsfører angaaende Ansvar for Last, udlosset i beskadiget Tilstand. Dommen, der afsagdes i Skibsførerens Favør, er i disse Dage bleven stadfæstet af vedkommende Overret. Den refereres saaledes i „Norg. Sjøfartst.“:

Fartøjets Ladning, som bestod af Trælast, indtaget i Varberg, befandtes ved Udlosningen at være i daarlig Tilstand, og Lastemodtageren var af den Mening, at Skibsføreren var ansvarlig derfor. Ifølge Modtagerens Opfattelse havde nemlig enten Lasten allerede ved Indtagelsen været beskadiget, og da burde Skibsføreren have gjort Anmærkning derom i Konnossementet, eller ogsaa var Skaden opstaaet under Rejsen, i hvilket Tilfælde dette blot kunde tilskrives Fartøjets mangelfulde Sødygtighed.

Skibsføreren bestred paa sin Side Kravets Gyldighed og gjorde Paastand paa Udbetaling af den resterende Del af Fragten og Erstatning for Fartøjets Tilbageholdelse og de øvrige med Sagen forbundne Omkostninger.

De i Anledning af Retssagen udnævnte Besigtigelsesmænd bevidnede, at Fartøjet havde været tilstrækkelig sødygtigt for den omhandlede Rejse, men at Lasten derimod tildels bestod af vaad Trælast, der var blevet blandet med tør, samt at den forefundne Skade hidrørte dels fra Lastens egen ringere Beskaffenhed, dels ogsaa fra Havari („fortune de mer“), opstaaet under Rejsen.

Domstolen fandt, at Skibsføreren under de anførte Omstændigheder ikke kunde drages til Ansvar, da man ikke med Billighed kunde fordre, at han skulde have tilstrækkelig Varekundskab til at kunne afgøre, hvorvidt Lasten havde været af god Beskaffenhed eller ikke, især da det var oplyst, at Afsenderen havde opgivet for Skibsføreren, at Varen bestod af Kvaliteter af simplere Klasse. Skibsføreren havde vistnok indrømmet, at der var faldet Regn under Indlastningen, uden at han af denne Grund havde troet at burde gøre noget Forbehold i Konnossementet; men det fremgik paa den anden Side af Besigtigelsen, at den paa en Del af Lasten forefundne Forraadnelse ikke havde kunnet opstaa som en Følge af det indtrufne Regnvejr, eftersom dette ikke havde beskadiget den tørre Last, der var indtaget paa samme Tid. Skibsføreren havde forøvrigt ikke anført i Konnossementet, at Lasten havde været tør, men blot at den havde været i god Tilstand („bien conditionné“).

Paa Grund heraf erklærede Domstolen, at den mod Skibsføreren nedlagte Paastand om Ansvar ikke kunde tages tilfølge, hvorfor Lastmodtageren dømtes til foruden Procesomkostninger at betale Restfragten og erlægge en Godtgørelse til Skibsføreren af 60 Francs pr. Dag for den Tid, Fartøjet i Anledning af Spørgsmaalet havde været tilbageholdt.

Fragtmarkedet.

Østersøen begynder nu at aabne til Gavns; for hver Dag meldes om en ny Plads' Tilbagevenden til Livet, og som en ret naturlig Følge heraf hersker der mere Bevægelse i Træmarkedet. Det er imidlertid endnu vanskeligt at danne sig nogen Mening om Træsaisonen i Aar; den øjeblikkelige Fart i Trafikken er kun en naturlig Følge af Genaabningen, og der er i den senere Tid gjort mindre Forretning i selve Artiklen end mange havde ventet.

De høje Kulfragter ind efter danner jo imidlertid et godt Grundlag for en vellykket Rundtur, og flere af vore Redere have ogsaa netop nu kombineret lønnende Rundture med Kul ind, specielt til Kronstadt 6/6 og f. Eks. Wiborg Morlaix 50 Francs pr. Std. Træ Retur; dette maa kaldes tilfredsstillende; dog vil de store Udgifter ved Indlastning, hovedsagelig for Sverrigs Vedkommende, tynge svært paa Budgettet. Befragtningen af Træ til danske Havne vil sikkert i de nærmeste Tider blive noget mindre end paaregnet under normale Forhold; det er den store Arbejdsstandsning hele Landet over, der ogsaa vil mærkes i dette Fag; vore større Træimportører vil næppe allerede nu stable Pladserne fulde, naar de ikke ere absolut tvungne til at aftage Lasterne, og Distribueringen af Træ staar jo nu desværre stille med alt Arbejde paa Savværker, Snedkerier og Byggepladser; der vil blive stille i Træimporten nogen Tid, i hvert Fald for Dampere; de større Sejlere, der losses i saa lang Tid, kan med mere Taalmod overvære denne sidste Lønnings- og Klassekamp. Men hvornaar kommer det Øjeblik, da Kampen ogsaa breder sig ud over Søen? den store, uforsonlige Strid mellem de forskellige Klasser! Man holder Fredskongres for Tiden, Landene enes muligvis om Fred, men samtidig luer Krigsbaunen rundt om imellem os og det til en langt alvorligere Ulykke, fordi den sidste uforsonlige Krig om Brødet splitter det enkelte Samfund i tusindgrenet, indbyrdes Had, hvor den politiske Kamp udadtil, selv hvor det gaar galt, dog som Regel samler et Folk til enig Optræden og indbyrdes Hjælp. Vi Mennesker vil nu en Gang slaas, Kampen, Midlerne og Maalet ere blot forskellige.

Af Trælaster kunne vi notere: To Pladser nedre Botten Alexandria 68 Francs, 2 Pladser Hernøsand Distrikt Tunis 65 Francs. Hudiksvall London 30/, Hudiksvall Bristol 32/6 à 34/, alt efter Lastens Kombination og Størrelse. Søderhamn London 23/ D. B. Nederkalix London 26/. Endelig er sluttet for Sejler Sundsvall Port Natal 70/.

Kulmarkedet er som omtalt stadig fast, og til alle Sider er Kulslæberne i travl Virksomhed; men ingen Roser uden Torne, Kulpriserne stiger og Ekspeditionen er lang; dertil kommer, at det bliver vanskeligere og vanskeligere at faa prompte Baade accepterede af Kollierierne; det er netop en prompt Baad, der i disse Dage kan gøre Regning paa højeste Fragt. Vore Købmænd køber nu ikke mere end det nødvendigste til de nuværende Priser, hvorfor man ikke er tilbøjelig til at betale Topraten for senere Afskibninger, men mange Baade, der ere blevne accepterede af vore Kulkøbmænd, forudsat Kullene kan leveres, have maattet se Forretningen gaa over Styr, fordi man ikke kunde faa Lasten klar i den korte Tid; derved er mange Redere komne i Forlegenhed med den prompte Tonnage og have ofte maattet antage lavere Rater end tilbudt oprindelig og lang Ekspedition, blot for ikke at stanse Baaden i den regelmæssige Fart. Af Kulfragter noterer vi: Cardiff Genua 8/4½, Civita Vecchia 8/9, Neapel 8/9, Messina 9/, Venedig 9/9, Konstantinopel 8/6, Odessa eller Theodosia 8/6, Alexandria 8/6. Endelig til Rio Janeiro 14/, La Plata eller Buenos Aires 12/6 og Colombo 12/6. Til Østersøen betales fra Cardiff St. Petersborg 9/, Kronstadt 8/, Reval 7/, Riga 6/9, Stockholm 7/3, Kjøbenhavn 7/, dansk Provinshavn 7/6. Fra Firth of Forth er Raten til Kjøbenhavn c. 5/6, Kronstadt 6/6, Riga 5/9, Kiel 5/9, Pillau 5/9, til dansk Provinshavn c. 5/9, alt efter Størrelse og Havnens Dybgaaende. Fra Tyne eller Blyth betales til Kronstadt 5/6 à 5/9, til Reval for mindre Baade 6/. Libau 5/3, Stettin 5/6, Rostock 5/9, Kjøbenhavn 5/, dansk Provinshavn 5/6.

Amerika er omtrent uforandret og ret fast; vi notere Northern range C. f. O. 3/1½, dansk Havn 3/3 for Korn. Filadelfia Bayonne 3/7½. Mobile U. K. 3/6.

Efterspørgslen pr. August September fra Golfhavnene er nu større og Raten pr. Nett. Charter er c. 15/. Rederne holde imidlertid igen, og fra alle Sider mener man, at vi gaar en god Periode i Møde.

Sortehavet etc. har været noget svagere; den store Tilførsel af Tonnage har Skylden herfor. Vi noterer: Azoff U. K. Cont. 10/3 any direct, 10/9 Hamburg. Eupatoria Pernau 3,200 Tons 25. Maj 10. Juni 13/6 for Salt. Odessa L. H. A. R. 3,500 Tons 9/1, Hamburg 9/6, Taganrok Rotterdam 10/9.

Losningsforhold i danske Havne.

Vi have fra Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe modtaget følgende:

Grundet paa Klager fra mange forskellige Førere af vore mindre Skibe over Forurettelser ved Losningen i nogle danske Havne, saasom Randers, Kallundborg, Svendborg og specielt Horsens, har Afdelingen hos Foreningens derværende juridiske Konsulent, Overretssagfører Schouenborg, forespurgt, om en for alle Parter tilfredsstillende Ordning med Hensyn til Losningsspørgsmaalet ikke kunde opnaas, og har fra samme modtaget følgende Svar, som gengives in extenso:

„Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe", adr. Aarhus.

„Der har et Par Gange været Skibsførere hos hos mig og beklaget sig over, at Modtagerne krævede for stort Arbejde af dem ved Losningen under Paaberaabelse af, at det skulde være Kutyme i Horsens Havn, at Skibet havde Pligt til at levere Ladningen paa Skibsbro eller saa højt ophejst, at den kunde svinges ind paa Vogn. Jeg har derfor talt med baade Købmænd, Mægler og ældre Skibsførere for at faa Rede paa, om en saadan Kutyme maa siges at eksistere, men jeg tror, at det vil falde vanskeligt at bevise Kutymens Eksistens, hvilket jo maa blive Ladningsmodtagerens Sag under en eventuel Retssag, eftersom Kutymen jo skulde udvide Skipperens Pligt efter Sølovens § 136. Der er ganske vist Købmænd, og vel ogsaa nok de fleste og største, som i de senere Aar stedse have stillet det omtalte Krav til Skibsførerne; men det gælder ikke alle Købmænd, og efter hvad jeg har kunnet opspore, er Kravet først bleven almindeligt i de senere Aar, saa det er vist tvivlsomt, om der kan siges at foreligge en „Kutyme" i juridisk Forstand for Horsens' Vedkommende.

Men selv om „Kutymen" ogsaa kan bevises, tror jeg dog, at Kravet er uberettiget overfor Skipperen, dels fordi den staar i Modstrid med Sølovens § 136, der jo fastsætter en almengældende Regel og ikke lader Plads aaben for lokale Kutymer, og dels fordi Certepartierne, efter hvad jeg har hørt, ikke indeholdt noget om, at der ved Losningen skal tages Hensyn til „custom of the port".

Ad Mindelighedens Vej anser jeg det for umuligt at faa vore Importører til at give Køb, det maa ske gennem en Dom, eventuelt gennem en Overretsdom, hvis Dommeren her skulde give Købmanden Medhold. Derfor har jeg maattet indskrænke mig til at sige til de paagældende Skibsførere: „Det er for dyrt for den enkelte Skipper at forsøge paa at sætte en Stopper for en Skik, som sikkert er ulovlig; der maa hele Afdelingen eller Foreningen tage Affære.

Dette som Svar paa Deres ærede Forespørgsel."

Saafremt Skibsførerne ikke ville gaa ind paa Modtagernes uberettigede og ulovlige Fordringer, uden Hjælp at skulle levere Ladningen paa Skibsbro eller Vogn, og ikke ene se sig i Stand til ved Rettens Hjælp at drive Sagen igennem, kan Afdelingen, da den jo endnu ikke er i Besiddelse af noget Procesfond, kun advare Skibsførerne mod at tage Ladning til nævnte Pladser, og hvis Fragt sluttes dertil, da bede dem gøre deres Yderste for at opnaa eller fremtvinge en højere Fragtrate, og derigennem erholde Ækvivalent for de højere Losningsomkostninger.

Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Fra Seydisfjord skrives til os d. 30. April:

De engelske Trawlere ere stadig paa Spil heroppe og det lader til, at Heimdal skal gøre en rig Høst denne Sommer. Den 8. April om Aftenen, efterat Heimdal havde fejret Kongens Fødselsdag, stak den til Søs ud fra Reykjavik, idet det var kommet Chefen for Øre, at nogle engelske Trawlere vilde højtideligholde Dagen og Natten med rigtig at gennemtrawle et yndet Sted, idet de gik ud fra, at der var Fred og ingen Fare paa saadan en Dag. Denne Gang var det den engelske Trawler Fullmar, en elegant og aldeles ny Baad, der havde betraadt Syndens Vej, og som nu maatte følge Heimdal til Reykjavik, hvor den blev skilt af med sine Fangstredskaber samt vedtog de 1,000 Kr. Bøde. Kun en Del af Trawlerens Fangst blev konfiskeret og solgt til store Priser ved Auktion i Reykjavik; thi i sin Harme over Anholdelsen kastede Trawleren ikke saa lidt af sin Last overbord. To Dage forinden overraskede Heimdal to engelske Linefiskere India og Suderø lige i Land og i Færd med at fiske; de kunde af den Grund ikke slippe billigere end med 324 Kr. (18 Lst.) hver.

En sørgelig Ulykke indtraf d 28. Marts ved Garde paa Sydlandet, idet en islandsk Fiskerbaad kæntrede og fem Mand af Baadens Besætning omkom i Bølgerne. Ved Vestmannøerne er der begyndt et godt Fiskeri; ellers er der ingen Fisk rundt Landet. Der har nu været afholdt Auktion over det bjærgede Gods fra det strandede franske Hospitalsskib St. Paul, Mandskabet og Skibets Officerer ere komne til Reykjavik. St. Paul kostede i 1897 op imod 300,000 Francs. Fiskedamperne Leif og Erik have nu bugseret Dampskibet Alpha til Faskrudsfjord. Dampskibet Viking, der forlod Kjøbenhavn d. 16. ds., ankom til Seydisfjord i Gaar Aftes og fortsatte Rejsen i Dag. Postdamperen Egil ventes hertil om 6 à 7 Dage. Kystdampskibene Holar og Skalholt, som Det forenede Dampskibsselskab har sat i Gang heroppe, ere i fuld Virksomhed, og de islandske Blade yde Selskabet en vel fortjent Ros for de smukt indrettede og hurtig gaaende Baade, der ligeledes i Aar føres af de populære Kaptajner Jakobsen og Aasberg.

Personalia.

Dødsfald. Onsdag d. 17. Maj afgik pludselig ved Døden fhv. Skibsfører Chr. Lund i en Alder af nogle og tredsindstyve Aar. Dagen forud var han fuldstændig rask og passede sit Arbejde som Revisor i D. F. D. S. I Halvfjerdserne førte Kapt. Lund Constantin for det da eksisterende Dampskibsselskab Kjøbenhavn—Newcastle. Senere, da dette Selskab opløstes og Ruten overtoges af D. F. D. S., sejlede den Afdøde nogle Aar under dette Rederi. Formedelst Sygdom maatte han senere opgive Søen og opnaaede da Stilling som Revisor i D. F. D. S. udenlandske Afdeling.

Han var en samvittighedsfuld og elskværdig Mand, der var meget afholdt af sine Foresatte, Kolleger og Undergivne.

Den tidligere Fører af Dpsk. Viking, Kapt. R. Jørgensen, har overtaget Dampskibet Georgios I., hvorefter dette Skibs midlertidige Fører, Kapt. A. Blom, har overtaget Viking.

1ste Styrmand paa amerikansk 3/m. Skonnert C. C. Funk J. Hansen er omkommen ved Skibets Forlis i det stille Hav forrige Aar. Han havde fra 1891—93 Tjeneste i Store Nordiske Telegrafselskabs Kabeldamper i Østasien og hans Hjemstavn er formentlig Fyn.

Blandt Besætningen paa det i Begyndelsen af indeværende Aar forsvundne Dampskib Arona af Dundee fandtes en dansk Sømand C. D. Danefield, 36 Aar gl., formentlig af Kjøbenhavn.

Mulige Arveberettigede til ovennævnte to Sømænd anmodes om at henvende sig til Udenrigsministeriet.

Fra Sø og Land.

Resultat af Maskinisteksaminerne: Til 1. Afdeling indstillet 71 Eksaminander, hvoraf 57 bestode, til 2. Afdeling 10, hvoraf 9 bestode. Til Maskinpasserprøven 17, hvoraf 15 bestode.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede 1. Eksamenstermin af 1899 har Skolen indstillet 9 Elever til den almindelige Styrmandseksamen og i 2. Afdeling 7 Elever til Navigation, 7 i Geografi og Vejrlære, 7 i Søret og Handelsvidenskab samt 6 i Engelsk; endvidere 7 Elever til Sætteskipperprøven og 3 til Fiskeskipperprøven. Alle de indstillede bestod. Skolen optager fremdeles til enhver Tid Elever i alle Afdelinger. Uformuende Elever, der viser Flid og god Opførsel, kan vente Statsunderstøttelse. Skolens Lærere er som hidtil O. Mathiasen og A. Landt, samt Forstanderen, cand. mag. S. Svendsen, der paa Forlangende sender Program og giver nærmere Oplysning om alle Forhold, Skolen vedrørende.

Ved en kgl. Resolution, der træder i Kraft d. 1. Juli d. A., er der fastsat følgende: Lods-Dampfartøjer, der paa Stationer ere i Lodstjeneste, skulle, naar de ikke ligge til Ankers, foruden de Lys, som ere foreskrevne for alle Lodsfartøjer, i en Afstand af omtrent 8 Fod under det hvide Toplys, føre et rødt Lys, der er synligt hele Horisonten rundt og af en saadan Beskaffenhed, at det er synligt i en mørk Nat med klar Luft i en Afstand af mindst 2 Kvartmil, samt endvidere de forreste Sidelys, der ere foreskrevne for alle Fartøjer, som ere let.

Naar de paa deres Station ere i Lodstjeneste, men ligge til Ankers, skulle de foruden de Lys, som ere foreskrevne for alle Lodsfartøjer, føre det ovennævnte røde Lys, derimod ikke de forreste Sidelys.

Naar de paa deres Station ikke ere i Lodstjeneste, skulle de føre de samme Lys som andre Dampfartøjer.

D'Hrr. P. Bornholdt & Co., St. Petersborg, tilskriver os under 18. Maj:

Da nedenstaaende er af Interesse for vor danske Søfart, bede vi Dem venligst optage samme i Deres ærede Blads næste Nummer.

Det har hidtil været Usance her i St. Petersborg og i Kronstadt, at Sø-Fragt er bleven indkasseret til 3 Mdrs. Kurs, selv om saadant ikke har været stipuleret i Konnossementet; dette hidrører fra, at 3 Mdrs. Kursen var den eneste, der blev noteret paa den herværende Børs, da Børs-Usancerne blev fastsatte. Da a/vista Kursen imidlertid nu noteres, er det ikke andet end billigt, at Fragt betales efter denne, naar intet modsat er stipuleret i Konnossement eller Certeparti; men dette afslaa Modtagerne at gaa ind paa.

Agenterne og Mæglerne have i den Anledning nu offentliggjort, at Fragt fremtidig vil blive forlangt til a/vista Kurs, hvis ikke det modsatte skulde være specielt nævnt i Certeparti eller Konnossement, og har man til Hensigt i Tilfælde af en Vægring at lade Sagen gaa til Proces, hvilken antagelig vil falde ud i Favør af Skibet, hvorefter der i Fremtiden ikke mere vil være nogen Tvivl i denne Retning.

Den nye russiske Isbryder Ermack har nu fuldført sit Arbejde for indeværende Sæson, og den har, som det skrives til Sh. Gaz., fuldstændig opfyldt de Forventninger, man nærede om den, idet den har vist sig som en fortrinlig Isbryder og som udmærket egnet til at frigøre Havnene for Isblokaden tidligere, end de normalt vilde være bleven det. Efter at Ermack d. 2. Maj var afgaaet fra Kronstadt til Hogland og der havde truffet 6 Dampere, som den aabnede Vejen for til Kronstadt, forlod den paany denne Havn d. 7. Maj og ledsagede andre Skibe til St. Petersborg efter at have brudt Isen; de naaede alle lykkelig denne Plads og begyndte Losningen. Den 8. førte den ti Dampere til St. Petersborg. Siden Skibet ankom til Østersøen, har den skaffet 90 Dampere i Havn, af hvilke de fleste maatte have ventet nogen Tid, inden de kunde have naaet deres Bestemmelsessted. Ermack skal nu afgaa til Tyne, hvor den vil indtage Bunkerkul, for derefter senere at optage Arbejdet i Karahavet.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Nevcastle 23. Maj, bestemt til Newport News. — Antwerpen, Holm, ankom til Kbhvn. 14. Maj, bestemt til Reval. — Arkansas, Jespersen, ankom til New-York 21. Maj, bestemt til Kbhvn. — Arno, Strubberg, ankom til Åbo 22. Maj, bestemt til Barcelona. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Lissabon 16. Maj, bestemt til Kbhvn. — Dagmar ankom til St. Petersborg 12. Maj, bestemt til Åbo. — Douro, Ørum, ankom til Oporto 22. Maj, bestemt til Lissabon. — Florida, Koch, ankom til Kbhvn 12. Maj, bestemt til New Orleans. — Georgios I, Blom, ankom til St. Petersborg 17. Maj, bestemt til Riga. — Hekla, Thomsen, ankom til Kbhvn. 18. Maj, best. til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Hudiksvall 17. Maj, bestemt til Barcelona. — Island, Skjødt, afgik fra New York 13. Maj, bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, ankom til Antwerpen 17. Maj, bestemt til Boston. — Kiew, Erichsen, afgik fra Havre 20. Maj, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Christensen, afgik fra Nantes 21. Maj, bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, afgik fra Rotterdam 20. Maj. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kjøbenhavn 2. Maj, bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Hansen, ankom til St. Petersborg 10. Maj, bestemt til Antwerpen. — Nicolai II., Michelsen, ankom til Kbhvn. 19. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 19. Maj, bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, afg. fra Leghorn 22. Maj, best. til Genua. — Omsk, Rasmussen, afg. fra Antwerpen 18. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Seine, Staal, afgik fra Kbhvn. 13. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Tejo, Gade, afgik fra Kbhvn. 21. Maj, best. til Stockholm. — Texas, Kihl, afgik fra New York 20. Maj, bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, ankom til New York 20. Maj, bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, afgik fra St. Petersborg 19. Maj, bestemt til Åbo. — Tomsk, Andersen, ankom til Dunkirk 22. Maj, bestemt til Antwerpen. — Xenia, Thidemann, ankom til Riga 14. Maj, best. til Antwerpen.

Anglo Dane, Jonsson, afgik fra Kbhvn. 21. Maj, bestemt til Stettin. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 21. Maj, best. til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til Kbhvn. 22. Maj, bestemt til Rotterdam. — Ceres, Ryder, afgik fra Leith 18. Maj, bestemt til Island. — Christian IX. Mollerup, afgik fra London 21. Maj, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Trondhjem 19. Maj. best. til Kbhvn. — Constantin, Niedersøe, ankom til Hamburg 23. Maj, bestemt til Kbhvn. — Frederik, Sørensen, ankom til Kbhvn. 19. Maj, bestemt til Pillau. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Kbhvn. 17. Maj, bestemt til Riga. — Kasan. Thomsen, ankom til St. Petersborg 19. Maj, bestemt til Libau. — Louise, Brabrand, afgik

fra Kbhvn. 20. Maj, best. til Hull. — Morsø, Frisenette, pass. Holtenau 23. Maj, bestemt til London. — Moskov, Petersen, pass. Hanstholm 23. Maj, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 19. Maj, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kbhvn. 21. Maj, bestemt til London. — Perm, Christensen, ankom til London 22. Maj. — Pregel, Olsen, passeret Holtenau 23. Maj, bestemt til Antwerpen. — Thyra, Sørensen, afgik fra Antwerpen 21. Maj, bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Koefod, afgik fra Kbhvn. 20. Maj, bestemt til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Libau 22. Maj, bestemt til London. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Leith 29. April, best. til Island. — Maja, Petersen, ankom til Danzig 20. Maj, best. til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, pass. Holtenau 22. Maj, bestemt til London.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 24. Maj, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 25. Maj, best. til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 25. Maj, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 23. Maj, best. til Nykjøbing F. — Kronen, Wiberg, afgik fra Newcastle 23. Maj, bestemt til Odense. — Lolland, Ankersen, afg. fra Leith 23. Maj, bestemt til Odense. — Storebelt, Jørgensen, afg. fra Nykjøbing F. 24. Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 24. Maj, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Kronstadt 22. Maj, bestemt til Riga. — Frode, Wrisberg, afgik fra Grimsby 15. Maj, ankom til Kronstadt 21. Maj. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Blyth 16. Maj, bestemt til Kronstadt — L. H. Carl, Hveysel, afg. fra Fernandina 4. Maj, bestemt til Kastrup. — Knud, Mancke, reparerer her. — Svend, Petersen, afgik fra Riga 12. Maj, ankom til Ghent 20. Maj. — Erik, Tofte, afgik fra Blyth 16. Maj, ankom til Riga 22. Maj. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 21. Maj, bestemt til Kronstadt. — Danmark, Frantzen, afg. fra Kbhvn. 19. Maj, ankom til Blyth 22. Maj. — Ragnar, Risøe, afgik fra Swinemünde 19. Maj, ankom til Newcastle 23. Maj. — Volmer, Riber, afgik fra Riga 19. Maj, best. til Dunkirk. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 20. Maj, bestemt til Riga. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 21. Maj, bestemt til Kronstadt. — Harald, Holst, afgik fra Baltimore 25. April, ankom til Kbhvn. 19. Maj. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Blyth 12. Maj, ankom til Kronstadt 19. Maj

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Kramfors 20. Maj. — Kamma, Risøe, ank. til Sunderland 22. Maj. — Helga, Lagesen, afgik fra Gefle 18. Maj.— Martha, Jørgensen, afgik fra Lübeck 20. Maj. — Elna, Møller, ankom til Newcastle 22. Maj. — Therese, Knudsen, afgik fra Wäija 20. Maj.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Jensen, ankom til Manchester 17. Maj. — P. Andrejeff, Johnsen, pass. Skagen 18. Maj, best. til Kronstadt. — Alex. Schukoff, Stoltenberg, ankom til St. Petersborg 19. Maj. — J. Siem, Knudsen, pass. Skagen 23. Maj, best. til Hull.

Urania. Orion, Callesen, ankom til New York 17. Maj. — Polarstjernen, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 23. Maj, bestemt til New York. — Ekliptika, Klaaborg, afgik fra Antwerpen 18. Maj, bestemt til Bordeaux — Venus, Lund, afgik fra Buenos Ayres 18. Maj, bestemt til Rio Janeiro. — Sirius, Bay-Schmidt, afgik fra Madeira 21. Maj, bestemt til Kbhvn. — Urania, Jørgensen, afgik fra Dordrecht 23. Maj, bestemt til Grangemouth. — Saturn, Lund, afg. fra Kbhvn. 21. Maj, bestemt til Gefle. — Pallas, Degn, ankom til Riga 20. Maj. — Mars, Nielsen, afgik fra Mandal 15. April, bestemt til Island.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra New York 13. Maj, bestemt til Kbhvn. — Nordland, Pii, afgik fra Bordeaux 30. April, bestemt til Monte Video. — Finland. Schmidt, ankom til Kbhvn. 22. Maj. — Holland, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 17. Maj. — England, Andresen, ankom til Riga 22. Maj. — Rusland, Møller, ank. til Kbhvn. 24. Maj. — Tyskland, Høgstedt, afgik fra Kbhvn. 22. Maj, bestemt til Rotterdam. — Skotland, Branth, afgik fra Rotterdam 21. Maj, bestemt til Bremen.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Kronstadt 24. Maj. — Niobe, Schmidt, ank. til Honfleur 24. Maj. — Nancy, Mathisen, afg. fra Liverpool 20. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Nautik, Meinertz, afgik fra Methil 19. Maj, best. til Kronstadt. — Nora, Degn, afgik fra Esbjerg 20. Maj, ankom til Newcastle 22. Maj. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Liverpool 19. Maj, bestemt til Malmø. — Nerma, Jessen, afgik fra Sunderland 19. Maj, ankom til Esbjerg 21. Maj.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Libau 20. Maj, ankom til Kbhvn. 22. Maj. — Rita, Larsen, afgik fra Hull 19. Maj, ankom til Kbhvn. 23. Maj. — Patria, Horn, afg. fra Riga 23. Maj, bestemt til Rotterdam.

Union. Frisia, Skov, afgik fra Amsterdam 19. Maj, ankom til Blyth 21. Maj. — Gallia, Nielsen, afgik fra Dunkerque 21. Maj, bestemt til Riga. — Caledonia, Fisker, afgik fra Dordrecht 21. Maj, ankom til Methil 23. Maj.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Libau 20. Maj, ankom til Riga 21. Maj. — Hafnia, Lund, ankom til Rotterdam 17. Maj. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 15. Maj, ankom til Dordrecht 21. Maj. — Russia, Rasmussen, afgik fra Blyth 19. Maj, ankom til Svendborg 22. Maj.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til Kjøbenhavn 13. Maj. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Cardiff 21. Maj. — Søborg, Fischer, afgik fra Glasgow 17. Maj, best. til Genua — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Kronstadt 19. Maj. — Jomsborg, Kühl, ankom til Glasgow 22. Maj. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Newcastle 20. Maj. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kronstadt 24. Maj. — Fredensborg, Petersen, ankom til Wiborg 15. Maj. — Amalienborg, Dømel, ankom til Trangsund 20. Maj. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Cardiff 18. Maj, bestemt til Kronstadt. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Newcastle 18. Maj, bestemt til Wasa.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, afgik fra Buenos Ayres 17. Maj, bestemt til Las Palmas. — Skodsborg, Lund, ankom til Räfsö 22. Maj. — Klampenborg, Mathiesen, afgik fra Riga 18. Maj, bestemt til Grimsby. — Jægersborg, Jensen, afgik fra Kbhvn. 17. Maj, bestemt til Tormo. — Guldborg, Jensen, ankom til Boberget 20. Maj. — Tuborg, Hveissel, ankom til Preston 14. Maj.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Wiborg 20. Maj, ankom til Kotka 21. Maj. — Agnete, Jensen, afgik fra Riga 23. Maj, bestemt til Ghent. — Hermia, Sørensen, afgik fra Riga 19. Maj, bestemt til Ghent. — Alice, Hansen, ankom til Riga 12. Maj. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Kronstadt 21. Maj, ankom til Libau 23. Maj. — Bornholm, Petersen, afgik fra St. Petersborg 22. Maj, bestemt til Riga. — Ajax, Brorsen, ankom til Kjøbenhavn 21. Maj. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Fraserburgh 22. Maj. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 21. Maj. — Rønne, Hintze, ankom til Runcorn 21. Maj. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Runcorn 21. Maj, bestemt til Peterhead.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Newcastle 22. Maj. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Kiel 20. Maj, best. til Burntisland. — Absalon, Predbjørn, ankom til Burntisland 21. Maj. — Ansgar, Larsen, ankom til Dunkirk 20. Maj. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Methil 23. Maj. — Hamlet, Sommer, afgik fra Newcastle 19. Maj, bestemt til Riga — Helge, Matthiessen, ankom til Fredrikshamn 20. Maj.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afgik fra Singapore 18 Maj, best. til Port Arthur. — Malaya, Berentzen, pass. Gibraltar 20. Maj, best. til St. Nazaire. — Cathay, Schiøning, afgik fra Rangoon 18. Maj, bestemt til Port Said. — Maha Vajiravudh, Petersen, afgik fra Singapore 21. Maj, bestemt til Bangkok. — Befragtet Damper Nordhavet, Olsen, afgik fra Singapore 4. Maj, ankom til Wladivostock 21. Maj.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til London 14. Maj fra La Plata. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Burntisland 22. Maj fra Antwerpen. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kramfors 23. Maj fra Kbhvn.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra St. Vincent 20. Maj, bestemt til Las Palmas.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 17. Maj til Åbo.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Hernösand 23. Maj. — Clara, Petersen, afgik fra Newcastle 17. Maj, bestemt til Hernösand.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby Kronprinsesse Louise, Jepsen, ank. til Port Louis 15. Maj fra St. Denis. — Johanne, Thomsen, prajet 19. April paa 10° S. Br. 31° W. Lgd. fra Mobile til Rosario. — Bertha, Nørholm, sejlet fra Porto Gallegos 10. Maj til London og Hamburg. — Anna Mathias, Eriksen, ankom til Rio Grande 9. April fra Cadiz. — Havila, Thøgersen, sejlet fra Newcastle N. S. W. 16. Maj til Taltal. — Prinsesse Marie, Winther, pass. St. Helene 1—7. Maj fra Pasernang til Delavare Breakwater. — Thora, Thomsen, ankom til Havre 18. Maj fra Corinto via Ponta Delgade. — Tercera, Pedersen, ankom til London 18. Maj fra Wellington.

Fanø. Sønderho. Anna, Mortensen, afgik 13. Maj fra London til Søderhamn; pass. 18. Maj Hirtshals østgaaende. — Agnes, Riber, afgik 14. Maj fra Laguna til Kanalen f. O.

— Hans, Brinck, pass. 11. Maj Prawle Point paa Rejse fra Bissao til Hamburg, ankom til Cuxhaven 19. Maj.

Svendborg. Rasmus, Jensen, ankom til Rochester 15. Maj. — Pomona, Nielsen, ankom til Riga 15. Maj. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Gefle 16. Maj. — Kirstine, Dam, ankom til Åbo 16. Maj. — Casper, Hansen, ankom til Newcastle 17. Maj. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Reval 17. Maj. — Kirstine, Sørensen, ankom til Sundsvall 17. Maj. — Vega, Rasmussen, ankom til Wyborg 17. Maj. — Fremad, Brandt, ankom til Hudikswall 18. Maj. — Niels, Hansen, ankom til Reval 17. Maj. — Confidence, Mauritzen, ankom til Reval 17. Maj. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Kings Lynn 18. Maj. — Frejr, Christensen, ankom til Ræfsø 19. Maj. — Alfrede, Jensen, ankom til Boness 18. Maj. — Grønsund, Mikkelsen, ankom til St. Petersborg 18. Maj. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til St. Petersborg 18. Maj. — Urania, Hansen, ankom til Sundsvall 18. Maj. — Saga ankom til Åbo 17. Maj. — Haabet, Andreasen, ankom til St. Petersborg 19. Maj. — Roma, Jensen, ankom til Kings Lynn 19. Maj. — Athene, Hansen, ankom til Leith 20. Maj. — Kruse, Larsen, ankom til Nystad 20. Maj. — Ane, Jørgensen, ankom til Stettin 20. Maj. — Odin, Andersen, ankom til Sunderland 19. Maj. — Rota, Jørgensen, ankom til Wyborg 20. Maj.

Ærø. Niels Juel, Nielsen, ankom 16. Maj til Seaham Harbour. — Marie, Weber, ankom 16. Maj til Sundsvall. — Kathrine, Rasmussen, ankom 16. Maj til Fowey. — Johanne, Hansen. ankom 16. Maj til Blyth. — Hosanna, Hay, ankom 17. Maj til Warkworth. — Caroline, Knudsen. ankom 16. Maj til Gefle. — Hansigne, Clausen, ankom 17. Maj til Helsingfors. — Henriette, Holm, ankom 17. Maj til Landskrona fra Lissabon. — Elise, Simonsen, ankom 16. Maj til Landskrona. — Kvik, Olsen, passerede 16. Maj Helsingør paa Rejse fra Geestemünde til Neufahrwasser. — Zephyr, Hansen, ankom 17. Maj til St. Nazaire fra St. Anne (Guadeloupe). — Sylphe, Christensen, ankom 17. Maj til Sunderland. — Ellen, Lauritzen, ankom 18. Maj til Boness. — Skjold, Mygind, ankom 19. Maj til Newcastle. — Mathilde, Hansen, ankom 18. Maj til Leith. — Hildur, Schmidt, ankom 19. Maj til Mariager. — Astræa, Svane, ankom 19. Maj til Vejle. — Frem, Folmer, ankom 20. Maj til Helsingfors.

Rønne. Ansgar, Clausen, ankom til Blyth 15. Maj. — Klara Marie, Jensen, ankom til Kbhvn 14. Maj. — Odin, Møller. ankom til Karrebæksminde 15. Maj. — Zephyr, Henriksen, ankom til Christianssand 15. Maj. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 18. Maj. — Odin, Møller, ankom til Masnedsund 19. Maj. — Coureer, Holm, ankom til Windau 18. Maj. — Prøven, Bidstrup, ankom til Stockholm 20. Maj. — Tordenskjold, Larsen, ankom til Ardrossan 20. Maj.

Kjøbenhavn. Alexandra, Pedersen, er 18. Maj ankommen til Cardiff.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sundet. Viken. Den røde Tønde ved SØ.-Siden af Indløbet til *Viken* Havn er nu udlagt.

Ifølge Telegram fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* er Fyrskibet *„Grundkallen"* den 13de Maj 1899 atter udlagt paa Station.

Ifølge Telegram fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* er Fyrskibet „Finngrundet" den 18de Maj 1899 afgaaet til sin Station.

Tyskland. Dievenow. Paa Hovedet af V.-Molen ved *Dievenow* nye Munding er rejst en hvid. 13 Fod høj Pæl med Trekant med Spidsen opad paa Toppen.

Rügen. Stubbenkammer. Paa den høje Kyst ved *Stubbenkammer* skal oprettes et Taagesignal, der, naar Postdamper ventes, hver 3 Minutter giver To-Skud med 5 S. Pause mellem Skuddene.

Darsserort NNØ. Et Vrag ligger sunket c. 8 Kml. N. 23° Ø. fra *Darsserort* Fyr. To Master ere 6 Fod over Vandet.

Kiel. Fra 5te Juni til 31te August 1899 afholdes Søneøvelser i *Kieler Fjord*. Pladsen begrænses mod V. og N. af Kysten fra *Vossbrok* Skov til *Friedrichsort* Lasaret, mod S. og Ø. af gule Tønder med rødt Flag. Pladsen er spærret for al Sejlads. Fra 7de til 17de August ligge skarpladte Miner ude. Dampere med rødt Flag eller rød Lanterne ligge da ved Pladsen, deres Anvisninger skulle ubetinget følges.

N. for *Holtenau* er man klar af Pladsen, naar man ikke trækker *Friedrichsort* Kaserne eller Havnefyret ved Sømineværkstedet Ø.-ligere end NNØ.

Ved *Kieler* Havn S.-Side bygges en ny Bro 200 Alen V. for den gamle, der benyttes af Dampfærgen til *Wilhelminenhöhe*. Naar den er færdig, flyttes de to hvide Fyr fra den gamle til den nye Bro, og den gamle Bro borttages.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Syd Hever. Om kort Tid forandres Afmærkningen i *Syd Hever* saaledes:

Den S.-lige Anduvningstønde flyttes $3^1/_2$ Kml. S. hen og faar Timeglas paa Toppen. En Spirtønde Aa udlægges paa Ø.-Siden og to Spidstønder 1 og 2 paa V.-Siden af Farvandet. De nuværende Spidstønder 1, 2, 3 og 4 mærkes 3, 4, 5 og 6.

Elben. Falsche Tief. I *Falsche Tief* har Løbet forandret sig, hvorfor Afmærkningen er forandret saaledes:

Tønde Nr. 4 ligger fra *Kugelbake* i N. 18° V. og fra *Neuwerk* Fyr i N. 44° Ø. 53° 59′ 52″ N. Br. 8° 37′ 55″ Ø. Lgd.

Tønde Nr. 5 ligger fra *Kugelbake* i N. 18° V. og fra *Neuwerk* Fyr i N. 50° Ø. 53° 59′ 9″ N. Br. 8° 38′ 19″ Ø. Lgd.

Tønde E ligger fra Fyrskibet *„Elbe IV"* i N. 21° V. og fra *Neuwerk* Fyr i N. 53° Ø. 53° 58′ 44″ N. Br. 8° 38′ 13″ Ø. Lgd.

Tønde Nr. 14 i *Kronenloch* ligger fra *Meldorf* Kirke i S. 86° V. og fra *Büsum* Kirke i S. 36° Ø. 54° 5′ 6″ N. Br. 8° 55′ 21″ Ø. Lgd.

Jade. I *Minsener Farvand* er Tønde G flyttet NØ. hen i 28 Fod Vand. 53° 48′ 0″ N Br. 8° 1′ 45″ Ø. Lgd.

Paa *Wilhelmshaven Red* ligger den røde og sorte Baaketønde R/T nu i 19 Fod Vand, paa 53° 31′ 14″ N. Br. 8° 10′ 26″ Ø. Lgd. og den sorte Spidstønde R/2 i $17^1/_2$ Fod Vand, paa 53° 30′ 50″ N. Br. 8° 9′ 48″ Ø. Lgd.

Holland. Rottumeroog. Paa *Rottumeroog* faar den S.-ligste store Baake, *Emder* Baaken, foruden den nuværende Topbetegnelse en Ballon paa Toppen. 53° 32′ 33″ N. Br. 6° 32′ 50″ Ø. Lgd.

Zuiderzee. Vollenhoven V. Fartøjet, der var sunket V. for *Vollenhoven*, er borttaget.

Hollandsch Diep. Strijensas V. V. for *Strijensas* Havn er anbragt en hvid, rød og sort Vandstandsmaaler med ni Tværtræer, hver af $^1/_{10}$ Meters Højde med Mellemrum af $^2/_{10}$ Meter. Det fjerde Tværtræ fra neden er længere end de andre og dets Underkant angiver Middelvandstand.

Zeegat van Goeree. Aardappelengat. I *Aardappelengat* er den mindste Dybde nu 16 Fod.

England. Harwich og Goodwin Sand. Forandringen i Afmærkningen i Farvandet til *Harwich* og ved *Goodwin Sand* er nu udført.

South Foreland. *South Foreland* Fyrtaarn er nu i telegrafisk Forbindelse med Telegrafnettet.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Saint Brieuc. Légué. Fra Molen ved *Pointe-à-l'Aigle* ved Indløbet til *Légué* vises Dag og Nat Vandstand-Signaler, naar Dybden er $8.^{50}$ Meter og derover over Kortets Nulpunkt.

Om Natten vises et rødt, fast Fyr 19 Fod under *Légué* hvide, faste Fyr, naar Dybden er $8.^{50}$ Meter og derover.

Courseulles. Ved *Courseulles* er den røde Tønde med Kegle ved *Roche de la Marguerite* nu sort med Cylinder og ligger paa SV.-Kant af Grunden, der skiller *Fosse de Courseulles* fra *l'Anneau de la Marguerite*. 49° 20′ 58″ N. Br. 0° 27′ 42″ V. Lgd.

Den sorte Tønde ved Yderenden af Ø.-Molens Forlængelse er inddragen, og de øvrige Tønder ved Havneindløbet ere malede hvide. En sort Baake med Cylinder er opført paa Yderenden af Ø.-Molens Forlængelse. 49° 20′ 25″ N. Br. 0° 27′ 12″ V. Lgd.

England. Beachy Head og Portland. *Beachy Head* og *Portland* Fyrtaarne ere nu i telegrafisk Forbindelse med Telegrafnettet.

Liverpool. North Wall. Den 29de Juni 1899 forandres *North Wall* hvide, faste Fyr til et hvidt Fyr med To-Formærkelser hver $^1/_2$ Minut, Lys 21 S., Mørke 3 S., Lys 3 S., Mørke 3 S. Det lyser fra S. 12° Ø. gennem S. og V. til N. 44° V. 53° 27′ N. Br. 3° 1′ V. Lgd.

Nash og Godevery Island. *Nash* og *Godevery Island* Fyrtaarne ere nu i telegrafisk Forbindelse med Telegrafnettet.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Croisic. Paa *Mont Enigo* ved *Croisic* Havn vises om Dagen Vandstand-Signaler for hver $0.^5$ Meter over Nulpunktet, der ligger 3 Meter over Kortets Nulpunkt.

Pouliguen. Paa Indersiden af Molen ved *Pouliguen* Havn vises om Dagen Vandstand-Signaler, naar Dybden er 1 Meter eller mere over Nulpunktet, der ligger $3.^5$ Meter over Kortets Nulpunkt.

Pornic. Tæt ved *Noveillard*, til venstre for Indløbet til *Pornic*, vises om Dagen Vandstand-Signaler, naar Dybden er 1 Meter eller mere over Nulpunktet, der ligger 4 Meter over Kortets Nulpunkt.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New Hampshire. Whaleback. Den 29de Maj 1899 forandres Taagesignalet med Dabolls Trompet ved *Whaleback* Fyr, ved NØ.-Siden af det ydre Indløb til *Portsmouth Harbor*, til hver 30 Sekunder at give Et-Stød af 5 Sekunders Varighed.

Rhode Island. Narragansett Bay. Den øverste Halvdel af *Castle Hill* Fyrtaarn er nu hvid.

Den øverste Halvdel af *Point Judith* Fyrtaarn er nu brun.

New York. Long Island Sound. Omtrent midt paa Fyrtaarnene *Montouk Point*, *Latimer Reef*, *Stratford Point* og *Execution Rocks* er der nu et brunt Bælte.

Virginia. Chesapeake Bay. Stingray Point. Lysævnen for Fyret 1 Kml. Ø. for *Stingray Point*, paa S.-Siden af Indløbet til *Rappahannock River*, er nu 8½ Kml. Fyrapparatet af 5. Orden.

North Carolina. Albemarle Sound. Wade Point. *Wade Point* Fyr, paa V.-Siden af Indløbet til *Pasquotank River*, er flyttet 20 Alen S. hen. Flammens Højde: 38 Fod. Synsvidden: 11½ Kml. Fyret vises fra en brun og hvid Baake med sort Lanterne.

Taagesignalet gives uforandret fra den ny Fyrbaake.

South Carolina. Charleston Harbor. Mount Pleasant. *Mount Pleasant* bageste Ledefyr skal vises fra en hvid, firkantet Baake, 60 Alen NV. for det nuværende *Mount Pleasant* Baakefyr Nr. 6, der skal slukkes.

Winyah Bay og Georgetown Harbor. *New Channel* eller *West Channel*, der fører ind til *Winyah Bay* og *Georgetown Harbor* er nu lukket af den S.-lige Dæmning, som bygges.

Afmærkningen inddrages.

Kun *Bottle Channel* eller *Eastern Channel* kan nu benyttes.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Neapel Bugt. Nisida. Den 15. Maj 1899 er det røde, faste Fyr paa Yderenden af N.-Molen paa Øen *Nisida* forandret til et grønt, fast Fyr. 40° 47′ 56″ N. Br. 14° 9′ 40″ Ø. Lgd.

Ischia. Den 15. Maj 1899 er det hvide, faste Fyr med afvekslende røde og hvide Blus paa *Ischia* forandret til et hvidt, fast Fyr med afvekslende grønne og hvide Blus. Iøvrigt er Fyret uforandret. 40° 44′ 50″ N. Br. 13° 56′ 39″ Ø. Lgd.

Rusland. Dnieper Liman. Et Sejlskib er sunket i 19 Fod Vand i *Dnieper Liman*, 3. Kml. S. 54° V. fra *Stanislav* Kirke. Masterne ere over Vandet. Vraget er afmærket med en stribet Vager med Ballon.

Fyrskibet *„Adjigiol“* er midlertidig inddraget og Fyrpontonen *„Berezan“* udlagt paa dets Station. Den viser et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 Fod.

Kerteh Stræde. Lodstvang for Skibe, der ville staa ind i det *Azovske Hav*, er ophørt.

Algier. Mostaganem. Molen ved *Mostaganem* bliver c. 1,500 Alen lang; deraf gaa 800 Alen i V. og 300 Alen i SV., og denne Del er fuldført. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af den fuldførte Del. En sort Tønde ligger c. 500 Alen uden for Fyret. Man maa ikke gaa mellem Tønden og Fyret.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Jamaica. Port Antonio. Baaken, der stod 1 Kbl. N. 14° Ø. for det gamle Fort i *Port Antonio*, paa Kanten af Grunden, er borttagen. 18° 11′ 20″ N. Br. 76° 27′ 25″ V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Hollandsk Guyana. Fyrskibet *„Suriname“* er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget. 6° 2′ 30″ N. Br. 55° 14′ 0″ V. Lgd.

LANDMANDSBANKEN

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

Kjøbenhavns Børskurs d. 24. Maj 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	103		102¾	103¼
Danmark			81½	82½
Norden			113	113½
Kjøbenhavn			94¾	95½
Carl			55	55¼
Dannebrog			95	95½
Skjold			71	72
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen			—	—
Nordsøen			80	85
Torm			93	97
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Urania	89½		89½	90
Union			97	99
Hejmdal			95½	99
Dampsk. af 1896	96	95¾	95	95¾
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			93	95
3½% uopsig. Stats.			97	99
3½% Husejer Kreditk.			84½	86½
3½% Kbhvns Kreditf.			85¼	87
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			88½	89
4% — — 6 —			88¾	89¼
3½% Landkreditk. 3 —			87½	88
Aktier.				
Nationalbank			141½	143
Privatbank	125½		125½	125¾
Landmandsbank			121½	122
Handelsbank			117	118
Burm. & Wain	91		91	91¼
Helsingørs Jernsk.			92½	93
Sukkerfabr.	98		97¾	98
Bryggeri Aktier	92¼	92-91¾	91½	91¾

Vekselkurser d. 23. Maj 1899.

	Åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.20	18.17
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.35	—

Notering paa Berlins Børs d. 23. Maj 1899.

Russiske Noter	216.80
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	102.00
5% Rumænske Stats	—
4% — — 1890	92.20

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

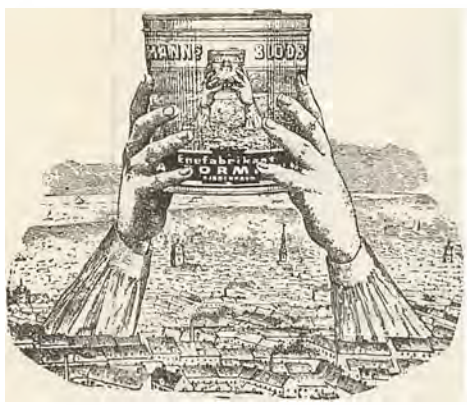
„Det Foren. Dampskibs.“ 8,000, „Kjøbenhavn“ 2,000, „Urania“ 6,000, „Dampskibs. af 1896“ 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MERKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

☞ Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over ☞ 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar. ☜

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

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.

Offentlig Auktion over Staalskonnert

„Johanne",

115 Netto Reg.-Tons, bygget 1891. Klasse + 1 G/A 3.3.1.1. Certifikatet viseret i dette Aar, afholdes den 12. Juni 1899 Kl. 7 Eftm. af Hr. Notarius **Piccard paa Hotel „Hoogezand" i Hoogezand (Holland).**

Skibet, der nu ligger i Harburg, er imidlertid til Salg underhaanden. Pris etc. hos Herrer **E. J. Smit & Zoon,** og Herrer **Renck & Hessenmüller,** Harburg.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Telefon 2018. * Telefon 2018.

J. P. NIELSEN,

Skibs- & Ankersmedie.

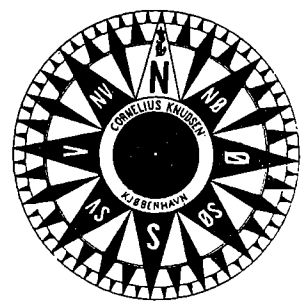
Strandboulevard 45.

Kjøbenhavn Ø.

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.**

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.

Telefon Nr. 5941.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,

St. Annæ Plads 30, over Gaarden.

(D. F. D S. Ejendom)

anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.

Skibsarbejde.

Manometre, Vacummetre og Tællere.

P. Otzen & Thorstenson.

Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Wilson Sons & Co., Limited, London E. C.

7, Draper's Garden's.

Købmænd og Ejere af

Stenkuls-Oplag

i

St. Vincent C. V., Pernambuco, Bahia. ‖ **Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, La Plata.**

Filial-Etablissement i Cardiff og Buenos Ayres.

Stadig Forraad af udelukkende de allerbedste Syd Wales Dampkul. Dampslæbere ved alle Depoter og enhver Lettelse for Dampskibenes hurtige Ekspedition.
Charterers i Cardiff til de ovennævnte Havne.
Wilson Sons & Co., Limited, ere Ene-Indehavere af de ovennævnte Depoter og Filialer. Alle Forespørgsler ang. Priser etc. paa Central-Bureauet:
7, Draper's Gardens. London E. C.

Glarmester

Wald. Stallknecht

udfører
alt Skibs- og Bygningsarbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. ✳ Telf. 3862.

L. Chr. Hagen,

Auktionsholder.
Kontor for juridiske Forretninger.
Træffes fra Kl. 10—1 og 4—7.
Hyskenstræde 5, 2. Sal.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9 Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

Stufvareföreningen „GARANTI".

Hernösands district,

bestående af hederliga, under en lång följd af år välkända stufvare, af fackföreningar oberoende, rekommenderade af alla sågverkskontor inom districtet, samt Hernösands skeppsmäklarefirmor, utför stufning af lastångare, hurtigt, omsorgsfullt och till billigaste priser.

Postadress: **Sprängsviken.**
Telegrams: **„Garanti", Kramfors.**

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.

Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.

Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.

18, Lille Strandstræde 18.

L. KLAUSEN,

Skibsinventariehandel.

Telefon 5833.

Strandboulevarden 29.

Kjøbenhavn.

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

Har De Tandpine,

brug altid **Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre,** **som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.**

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Joakim Jensen,

Skibsbygger.

Anbefaler sig til D'Hrr. Dampskibs- og Sejlskibsredere.

Ophalingsbedding ved Frederiksholms Teglværk.

(Daglig Vandstand 7 Fod).

„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.**

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

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 22. Kjøbenhavn, Torsdag den 1. Juni 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Sø- og Handelsretsdom. — Dampskibes Manøvrering. — Den amerikanske Paket „Paris"s Stranding paa „the Manacles". — Sejlskibsførernes Organisation. — Spørgsmaal og Svar. — Engelsk Dom i et Assurancespørgsmaal. — Fragtmarkedet. — Losning af Trælast i London. — Det østasiatiske Kompagni. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over **hele Danmark.**

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.

Wards Antifouling Composition.
Ubetinget bedste Bundfarve for Skibe.
Fabrikeres af Milburn & Surtees, Sunderland.
Agent: C. A. JØRGENSEN,
Amaliegade 22.
Telefon 5746.

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 Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe. Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

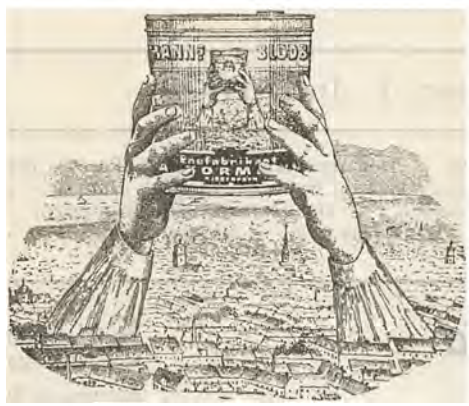
V. Nielsen,
Sejlmager.
31, Nyhavn 31,
anbefaler sig med
Sejl, Presenninger, Flag.

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.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. $^{16}/_{1898}$, afsagt d. 17. Maj 1899. Firmaet C. K. Hansen som Agent for den engelske Damper Hasland søgte under nærværende Sag Grosserer O. Lund til at betale Fragt af 55 Fustager Laks, ankomne hertil med nævnte Damper. Det paastaaede Fragtbeløb udgjorde Kr. 164.45.

Grosserer Lund indrømmede Fordringens Rigtighed, men gjorde gældende, at 27 af Fustagerne vare beskadigede, saa at han havde et Tab paa dem af Kr. 2,025, hvorfor han ved Kontrastævning paastod sig tilkendt hos C. K. Hansen Kr. 2,025 ÷ 164.45 eller Kr. 1,860.55. Damperen havde i Liverpool blandt forskelligt andet Gods indtaget 55 Fustager Laks, hvis Fakturabeløb var £ 298.15,0, idet 20 Fustager vare fakturerede til 115 sh. pr. Fustage og 35 Fustager til 105 sh. pr. Fustage. Der var udstedt to Konnossementer, et paa 44, et paa 11 Fustager, og i disses Tekst stod der, „at Skibet havde modtaget i god Tilstand omhandlede Fustager Laks, som det forpligtede sig til at aflevere her i samme Tilstand"; endvidere hed det, „at Skibet ikke skulde være ansvarligt for nogensomhelst Skade, hidrørende fra forskellige Farer, hvad enten disse var foraarsagede ved Fejl eller Forsømmelse eller paa anden Maade af Skipper, Stuver, Matroser eller andre af Mandskabet eller Personer, anvendte paa eller ved Skibet, herunder Stuvning, utilstrækkelig Emballage, Lækning, beskadiget Indpakning, brudte Tøndebaand etc., eller for andre Genstande, som til nogen Tid førtes ombord i Skibet eller enhver anden Fare fra Sø etc. af hvilken som helst Art eller noget Tab eller Skade af nogen Aarsag under Rejsen". Derhos udtaltes det, „at Godsets Vægt og Indhold var ubekendt, og at Godset skulde tages fra Skibssiden af Modtageren saa hurtig, som Skibet kunde levere det efter Ankomsten, idet det ellers vilde blive bragt i Land og paa Pakhus af Skibets Agent for Modtagerens Regning og Risiko, saa at Rederens Ansvar i alle Tilfælde ophørte, saa snart Godset forlod Skibets Dæk". Fremdeles udtaltes det, „at Afskiberen eller anden Repræsentant for Godset gav sin Tilslutning til alle Konnossementets Vilkaar ved at modtage samme, og at Overenskomsten ifølge Konnossementet skulde bedømmes efter Lovene i det Land, hvis Flag Skibet førte", i dette Tilfælde Englands Love.

Den 2. Oktober var Indladningen færdig, og ifølge en beediget Erklæring fra en af Deltagerne i det Firma, som havde forestaaet Indladningen, var denne besørget forsvarlig; af Laksefadene var 44 anbragt i Forlasten oven over noget Jærn og nogle Fade med Fedt og Palmeolie i $^2/_3$ af Rummets Højde; ovenpaa var anbragt nogle tynde Jærnplader, samt, efter hvad der fremgik af en af Føreren og Styrmanden senere i England afgiven Forklaring, noget Græsfrø i Sække og nogle Skodplanker.

Ifølge Dagbogen samt ovennævnte af Føreren og Styrmanden for en Notar i England afgivne Forklaring havde Skibet paa Rejsen haardt Vejr, navnlig d. 5. og 6. Oktober, og tog en Del Vand over Dækket, blev beskadiget over Lastrum Nr. 2, saa at der løb noget Vand ned i Rummet. Skibet fik en stærk Slagside til Bagbord, sandsynligvis fordi Ladningen havde forskudt sig. Ved Losningen, der foregik fra d 9. til d. 16. Oktober, fandtes i Forlasten 6 Kasser med Hummerdaaser aabne og adskillige Fustager med Laks beskadigede, saa at Lagen var løbet ud, hvorhos Bunden var slaaet ud paa 6 Fustager, hvilken Skade antoges at hidrøre fra, at Ladningen havde forskudt sig.

Ved en af tvende Skibsførere afholdt Lugebesigtigelse, dateret d. 12. Oktober, fandtes Lugerne, der maa antages ikke at have været aabnede paa Rejsen, godt og forsvarlig skalkede; i Lastrum Nr. 1 og 2 fandtes stærk Sved, saa at en Del af Ladningen var fugtig.

Den ene af disse Skibsførere forklarede som Vidne under Sagen, at „Hasland" ganske vist havde nogen Slagside, men at det var meget ubetydelig, ca. $^1/_2$ Fod; han kunde ikke sige, om Ladningen havde forskudt sig, men ansaa det for usandsynligt.

Den Lods, der kom ombord i „Hasland" ved Trekroner, forklarede som Vidne, at der ikke den Gang var nogen synlig fremtrædende Slagside, hvilket dog ikke udelukkede, at der mulig havde været en Slagside af $^1/_2$ à 1°, da en saadan ikke traadte synlig frem.

Den Stuver, der forestod Losningen, forklarede, at han ikke mindedes, om Skibet ved Ankomsten havde Slagside, men at han ikke troede, at Ladningen havde forskudt sig, at der var en Del Fustager med Laks ombord, hvoraf adskillige havde givet sig, grundet paa, at de ikke havde kunnet taale Vægten af hinanden indbyrdes og af den øvrige Last ovenpaa, hvilket ganske vist efter hans Erfaring kunde hidrøre fra, at Pakningen i Fustagerne ikke var helt fast.

Ifølge en af to retslig udmeldte Synsmænd d. 15. Oktober afgiven Erklæring fandtes i Rum Nr. 1 nogle Jærnplader beskadigede af Rust og i Rum Nr. 2 forskellige Varer vaade og beskadigede; nogle allerede lossede Laksefustager fra Rum Nr. 1 forevistes dem og fandtes at have været beskadigede, men var nu reparerede af Bødker. Skaden paa Laksefustagerne hidrørte dels fra daarlig Stuvning, dels fra, at der havde været anbragt for stor Vægt ovenover dem. Senere tilføjede Synsmændene, at da det nu var blevet oplyst for dem, at Skibet havde havt Slagside, mente de, at Skaden paa de 27 Fade Laks mulig kunde hidrøre fra, at Ladningen havde forskudt sig.

Ved Besigtigelse af Laksefustagerne, dateret d. 18. Oktober, erklærede Synsmændene, at Lagen var løbet ud af 27 Fustager, og at disse i Modsætning til de tætte, der ansattes til Kr. 150, kun kunde sættes til Kr. 75 pr. Fustage, hvorefter Tabet ansattes til Kr. 2,025.

Under Sagen gjorde nu Sagsøgeren gældende, at for de 21 Fustager maatte det gælde, at de ikke ved Indladningen havde været stærke nok, og kun for de 6 kunde Skaden alene skyldes Rejsen, men at Skaden dernæst for alle Fustagers Vedkommende udelukkende hidrørte fra det haarde Vejr paa Rejsen, Skibets Slagside og Ladningens Forskydning, at Stuvningen og Behandlingen fra Skibets Side havde været behørig, og at Skibet, selv om der i denne Retning med Føje kunde fremføres nogen Anke, dog ved Konnossementernes Klausul havde fritaget sig for ethvert Ansvar, samt endelig, at Erstatningskravet i alt Fald var for højt.

Indstævnte hævdede herimod, at Skaden paa de 27 Fade ikke skyldtes haardt Vejr paa Rejsen og Følger deraf, men udelukkende urigtig Behandling, særlig Stuvning, for hvilket Skibet ubetinget maatte bære Ansvar.

I Dommen udtales, at naar det i Konnossementerne hedder, at Overenskomsten efter disse skal beherskes af Skibets Flags Love, da faar dette ikke nogen Betydning i nærværende Sag, da det ikke under Sagen er oplyst, at der i engelsk Ret gælder andre Regler paa dette Omraade end de, der indeholdes i Sølovens § 142, som stemmer med Forholdets Natur og i al Fald ikke er strængere for Skibet, end hvad der almindelig gælder i andre Lande.

Det har dernæst ingen Betydning, at der i Konnossementerne staar, at Skibets Ansvar ophører, naar Godset forlader Skibets Dæk, idet dette alene har Hensyn til, at senere indtruffen Skade er Skibet uvedkom-

mende. — Det er ikke oplyst eller endog blot gjort sandsynligt, at de 27 beskadigede Fustager ikke ved Indladningen var helt fyldte eller i behørig og stærk Stand, idet det tværtimod i Konnossementerne hedder, at de blev modtagne i god Tilstand. Om man dernæst end maa gaa ud fra, at „Hasland" har havt haardt Vejr, og maa forudsætte, at Skibet fik Slagside, selv om dette sidste ikke stemmer med, hvad der blev iagttaget ved og efter Skibets Ankomst hertil faa Dage efter, kan det dog ingenlunde siges at være gjort antageligt, at Skaden paa de 27 Fustager Laks hidrører derfra og fra en ved det haarde Vejr opstaaet Forskydning af Lasten, som i Virkeligheden slet ikke er konstateret, og det maa i alt Fald falde Skibet til Last, at der ikke er truffet bedre Foranstaltninger til at konstatere Rigtigheden af dets Anbringende i saa Henseende. Der kan derfor under disse Omstændigheder ikke lægges nogen videre Vægt paa den ovenfor anførte, af Sagsøgeren paaberaabte omfattende Klausul i Konnossementet, hvorefter Skibet ikke skulde være ansvarlig for nogen Skade af nogen Aarsag under Rejsen, selv om den skyldtes Fejl eller Forsømmelse af nogen af Besætningen, hvilken Bestemmelse i og for sig er saa lidet klar og saa lidt stemmende med almindelig Ret (common law) og med den i Konnossementerne udtalte Forpligtelse til at aflevere Varerne i samme Tilstand, hvori de modtoges, at dens Anvendelse i alt Fald maa betinges af, at Skibet skaffer Forholdene nøjagtig oplyste.

Indstævnte vil derfor være berettiget til Erstatning for de 27 Fade, men da man i Mangel af anden Oplysning maa gaa ud fra, at de hørte til de 35, som kun kostede 105 sh., bliver denne Værdi at lægge til Grund, saaledes at Værdien pr. Fustage sættes til 105 sh., omsat à 94½ Kr. med Tillæg af Told m. m. til Kr. 125.53, eller for 27 Fustager Kr. 3,389.30. Værdien i beskadiget Stand var efter Synsforretningen det halve; Erstatningen bliver herefter Kr. 1,694.65 ÷ den skyldige Fragt Kr. 164.45 = Kr. 1,530.07 med Renter fra Kontrastævningens Dato og 150 Kr. i Sagsomkostninger.

Den her refererede Dom er jo af betydelig Interesse for alle i Søfart interesserede. Spørgsmaalet om de moderne Konnossements-Klausuler, hvorved Rederen fraskriver sig Ansvar for al Skade, har længe været brændende, og medens Nordamerikas Højesteret har erklæret en Klausul om Rederens Ansvarsfrihed for Besætningens Forsømmelse for retlig ugyldig, er iøvrigt selv de videst gaaende Klausuler ved forskellige Landes Domstole blevne anerkendte. Med Hensyn til dette Spørgsmaal kan iøvrigt henvises til Professor Bentzons Søret af 1899 S. 264—275, hvor det fremhæves, at den danske Ret ikke kender til Indskrænkninger i Retten til gyldig at vedtage Begrænsninger i det ellers efter Loven paahvilende Erstatningsansvar; en saadan Vedtagelse kan kun blive ugyldig, hvis den maatte findes at stride mod „Ærbarhed". Nu har altsaa Sø- og Handelsretten udtalt, at en Konnossements-Klausul, der fritager Rederen for Ansvar for Skade i videste Omfang, dog ingen Betydning faar, naar Rederiet undlader at oplyse de Forhold, der ere af Betydning for Konstatering af Skadens Aarsag.

V. M.

Dampskibes Manøvrering.

Vi have modtaget følgende:

Efter Anmodning i Deres ærede Blads Nr. 19 skal jeg tillade mig at fremkomme med følgende:

Paa en Vinterrejse med et Dampskib med Kul over Nordsøen, med haard, nordlig Storm, slog en Sø Huset med Styreapparatet i Stykker og senere, ved Lænsning, brækkede en Sø over agter og tog Rattet der. Maskinen blev stoppet og Skibet drev med Sø og Vind lidt agten for tværs. Det var dybt lastet, saa det alene ved Slingring tog Vand over Dækket. Igennem Klosethullet forude blev der straks heldt Olie paa den Maade, at et Anker blev surret fast og Kranen aabnet saa meget at det løb langsomt ud. Saadan laa Skibet hele Natten indtil næste Formiddag, da et foreløbigt Rat var lavet i Stand.

Min Erfaring herfra er, at et Skib, dybt lastet, kan drive tværs, naar det er nødvendigt; men uden at være tvungen dertil af Omstændighederne vil jeg ikke gøre det; thi Skibet laa godt nok og Olien gjorde sin Virkning, saa Søen ikke slog meget i Stykker, men det slingrede saa stærkt og fik tilsidst en stor Slagside, saa Mesteren ikke kunde faa Vandet ud af Maskinlasten og tilsidst var bange for at det skulde gaa op under Kedlerne.

Med et dybt lastet Skib med Ladning, der kan forskyde sig, som Kul, der altid ere daarlig læmpede, vil jeg nødig drive. Er et Skib derimod ikke alt for dybt lastet og har en Ladning inde, der ligger fast, saa kan man sikkert til enhver Tid lade drive, og vistnok med Fordel. Et Sejlskib for Stumperne, underdrejet, ligger jo altid paa denne Maade. I vor første Dampskibstid laa en Damper aldrig op mod Søen, da rebede man Sejlene og laa Vinden saa nær som mulig med ganske langsom Maskine.

Sidste Vinter var der uafbrudt Storme, og da en Del af vore danske Dampere vare engagerede i Kulfarten, ballastede til England, maa der jo være en Del Erfaringer derfra; men saa vidt mig bekendt har det altid været med ballastet Skib, naar det paa Grund af Storm og Sø ikke kunde holdes til Vinden, at de har ladet drive. Med Ladning inde har jeg ikke hørt noget derom.

En Fører har fortalt mig, at han gik langsomt for Vinden, og det gik udmærket, en anden havde ogsaa Agterenden til, men han gik langsomt bak, og det gik ogsaa til Vejret bedrede, saa der kunde sejles.

O. n.

Den amerikanske Paket „Paris"s Stranding paa „the Manacles".

Den 21. Maj grundstødte Paketbaaden Paris, tidligere kaldet City of Paris, i Nærheden af „the Manacles" ved Falmouth. Skibet forlod Southampton d. 20. Maj om Middagen, bestemt til New York, og havde ialt 752 Mennesker ombord, hvoraf 380 Passagerer; Skibet førtes af Kaptajn Watkins. Da Vejret var smukt og uden Sø, naaedes Cherbourg hurtigt, og her indtoges yderligere 50 Passagerer. Lørdag Aften forlod „Paris" Cherbourg; der faldt nu en fin Regn, men der var ingen Sø. Lidt efter Kl. 1 Fm. om Søndagen prajede Udkiggen for Land ret forud. Maskinen kastedes bak, men kort efter tog Skibet Grunden og løb sig fast. Passagererne, der styrtede op paa Dækket, beroligedes

hurtigt, medens Kaptajnen roede i Land for at forvisse sig om Skikets Plads og for at telegrafere efter Slæbedampere fra Falmouth. Fra det strandede Skib affyredes imidlertid Raketter og Kanonskud, og i Dagningen kom allerede flere Redningsbaade til Stede. Det viste sig nu, at Skibet, paa Grund af Bakningen, stod med Bredsiden mod Klipperne, og havde det ikke været roligt Vejr, var det hele sikkert ikke faldet saa heldigt ud.

Da det blev lyst, og Regnen ophørte, saas Masterne af den ulykkelige Damper „Mohegan", der grundstødte samme Sted den 14. Oktober i Fjor, hvorved 100 Mennesker tilsatte Livet. Ved Kaptajnens Tilbagekomst var der allerede meget Vand i Lasterne, hvorfor alle Passagerer med de til Stede komne Slæbedampere sendtes til Falmouth, medens Mandskabet blev ombord.

„Paris"s Grundstødning fandt Sted kort før Højvande; under Ebben blev dets Stilling derfor mere og mere farlig. Uden Dykkere var det nemlig umuligt at faa noget Begreb om Skadens Udstrækning. Det havde en stor Ladning inde, foruden 140 Postsække.

Nogle senere Oplysninger fastslaar, at der ved Grundstødningen først hørtes en let skurende Lyd, fulgt af et mere udpræget Stød. Før der var Tid til at bakke, stødte Skibet da paa Klipperne ca. 200 Yards fra Kysten. Man mener, at Damperen fik en stor Flænge i Bunden forude, hvorved 2 Rum blev fyldt med Vand. En af Passagererne siger, at han saa Landet straks da han kom paa Dækket; det var nemlig ikke taaget, der faldt kun en fin Regn. Han roser Mandskabets Optræden og mener Besætningen var Skyld i, at der ikke hændte Passagererne noget. Ved at se Mohegans Master kunde man kun være taknemmelig over, at en lignende Skæbne ikke var bleven Paris til Del.

Paris er bygget paa Clyden i 1889 af Messrs. J. & G. Thomson. Den er af Staal med to Skruer, tre Master og tre Skorstene og er paa 10,670 Tons. Maskinerne ere paa 20,000 H.K. Den er 527 Fod lang, 63 Fod bred og 22 Fod dyb. Foruden Promenadedækket har den 4 Dæk, og den har elektrisk Belysning overalt. I 1890, før Skibet gik over fra Inman-Line til American Line, led den et alvorligt Havari. Den var paa Rejse fra New York til Queenstown med 680 Passagerer og 370 Mands Besætning; Dagen før man ventede at naa Queenstown havarerede begge Maskiner, og Skibet drev omkring som et hjælpeløst Vrag. Man var da nødt til at sende et af Redningsfartøjerne til Land, hvorfra der den paafølgende Dag ankom en Slæbedamper, som bragte Paris i Havn.

I den spansk-amerikanske Krig brugtes Damperen som armeret Krydser under Navnet Harvard. Som en Mærkværdighed kan endnu anføres, at en af Paris' Passagerer ogsaa var ombord paa Mohegan, da den for $^1/_2$ Aar siden strandede paa de samme Klipper.

Ugen før Strandingen besluttede „Trinity Brethren" at erstatte den nuværende Klokketønde, som advarer for Grunden, med en Gasbøje; muligvis, skriver „Sh. Gaz.", vil denne Ulykke opmuntre „Trinity Brethren" til hurtigst muligst at iværksætte Beslutningen.

Sejlskibsførernes Organisation.

Vi have modtaget følgende:

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe har havt en Tilbagegang sidste Aar af ikke faa Medlemmer, hvad jo ikke behøver at nævnes her, og man maa jo næsten spørge hvad Aarsagen er; er det fordi, at dette lille Kontingent skal betales, saa ser jeg med Sorg hen paa den danske Smaaskipper-Stand, som ikke kan ofre dette Par Kroner paa sin egen Interesse; jeg har hørt flere udtale: hvad har Foreningen gavnet os, den har snarere skadet; nej! skadet har den aldrig, og hvad den har gavnet, behøver jeg vist næppe at paapege her, og mere vilde den kunne gavne, naar alle Smaaskippere sluttede sig til Foreningen; men naar de halve staa i Foreningen og de andre udenfor, vil den næppe faa den Betydning, den ellers vilde faa; det nytter ikke at melde sig paa en Kampplads og se paa Terrainet og saa gaa hjem; dermed er Kampen og Sejren ikke vundet; jeg synes, vi har daglig Beviser paa, hvilken Betydning Sammenslutning har i vore Dage; hvad har ikke Fyrbøderne, Matroserne og Arbejdsfolkene opnaaet, ja kort sagt alle Fag og Foreninger, men Skipperne skal nok lære af de Smaa og lade det komme op fra Bunden lige som Isen i Februar. Nej, kom hellere tilbage, alle de frafaldne og flere nye; der er nok at kæmpe imod. Nu oprettes der nemlig Certepartier, som næsten alle indeholde en Strejkeklausul; er det nu rimeligt, at vi Skippere skal lide under at ikke Handelsstanden vil betale Arbejderne det, som forlanges, for jeg er overbevist om, at enhver Skipper gerne betalte de Arbejdere det, som blev forlangt, blot han kunde blive ekspederet.

Og jeg vil derfor bede enhver Smaaskipper af Foreningen, ja ogsaa de, som staa udenfor den, saa vidt mulig ikke at underskrive disse Certepartier, da det let kan faa betænkelige Følger.

S. P. Christensen,
Fører af Sk. „Henriette" af Aarhus.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Den ærede Redaktion bedes godhedsfuldt søge oplyst, om Skibe, bestemte til en Havn i Finland, ere forpligtede til at medføre et af den russiske Konsul paa Afgangsstedet udfærdiget Manifest over Ladningen samt Navnene paa Skibets Besætning og meddele Resultatet gennem Dansk Søfartstidende. En Skibsreder.

Sv.: I Henhold til Oplysning, vi have indhentet fra det russiske Generalkonsulat, paahviler der ikke Skibene nogen Forpligtelse til at medføre saadanne af den russiske Konsul paa Afgangsstedet udfærdigede Dokumenter.

Engelsk Dom i et Assurancespørgsmaal.

High Court of Justice — Queens Bench Division.

Dampskibet Queen Victoria, der var paa Rejse til Algoa Bay, grundstødte d. 21. April 1896 paa Thunderbolt Rev og fik betydelig Skade.

Den følgende Dag blev det bragt ind i Havnen og sat paa Land for ikke at synke paa dybt Vand. Der gjordes derefter Bjærgningsakkord, og Bjærgningen paabegyndtes. Da der ikke var Lejlighed i Algoa Bay til at reparere Skibet fuldstændig, forsøgte man at losse Ladningen og reparere Skibet saa meget, at det kunde gaa til Cape Town for at reparere. Der blev givet Assurandørerne Meddelelse om Abandon uden at disse dog anerkendte denne.

Af den vidtløftige Brevveksling mellem Repræsentanten for Salvage Association og D'hrr. Dunlop, korresponderende Redere for Queen Victoria, fremgik, at man ikke havde meget Haab om noget heldigt Resultat

af Bjærgningen. Den 22. Juni kom Skibet imidlertid af Grunden og blev bragt til Ankers i dybt Vand. Under disse Omstændigheder tegnede en Mægler, Mr. Buchanan, en Forsikring paa 1,400 £ for Udlæg (disbursements) paa Dampskib Queen Victoria i og fra Algoa Bay til Cape Town og 30 Dage efter Ankomsten der. Det, Mr. Buchanan vilde dække, var dels Dunlops Kommission som korresponderende Redere, dels Buchanans egen Kurtage for at tegne Forsikringer paa Skibet. Det oplystes, at Dunlops Kommission beløb sig til 430 £ om Aaret, Buchanans Kurtage 50 £. Den Gang, Forsikringen tegnedes, vidste Forsikreren, Mr. Faber, at Skibet havde havt et Havari, men kendte ikke dettes Natur. I Begyndelsen af August blev Vejret daarligere, og d. 10. August beordrede Havnemesteren i Algoa Bay, at Skibet, for ikke at komme til at gøre Havnen Skade, skulde bugseres ud til et Sted, hvor det imidlertid kom til at ligge mere udsat. Den 17. August forskød den endnu ombord værende Del af Ladningen sig, Bjærgerne forlod Skibet, og den 18de blev det landsat for at frelse Bjærgernes Pumper og blev derefter Vrag. Forsikreren af de omtalte „disbursements" nægtede at erstatte og fremførte som Grunde hertil 1) at den Sødygtighed, som den Forsikrede efter Loven skal indestaa for, ikke var til Stede, idet Queen Victoria efter sit første Havari aldeles ikke havde været sødygtig, end ikke tilstrækkelig sødygtig til at ligge i Algo Bays Havn, 2) at Skibet ikke var gaaet tabt ved nogen Hændelse, mod hvilken der var forsikret, men paa Grund af Følger af det første Havari, 3) at Dunlops og Buchanans Interesser ikke vare lovlige Forsikrings-Interesser, 4) at hvis de vare lovlige Forsikringsinteresser, vare de i al Fald ikke rigtig opgivne ved Betegnelsen „disbursements".

Dommeren gav Forsikreren Medhold og udtalte, at ganske vist gaves der Grader af Sødygtighed, man ventede ikke saa meget af et gammelt som af et nyt Skib, og en forsikret Rejse kunde bestaa af Afdelinger, saaledes at der mulig krævedes forskellig Grad af Sødygtighed for de enkelte Dele af Rejsen, men hvad man altid maatte forlange var, at Skibet, naar det begyndte paa en Del af en forsikret Rejse, var i ordentlig Stand til at møde de paa denne Del af Rejsen opstaaende Farer. Dette havde Queen Victoria ikke været. Før Forsikringen tegnedes var den et Vrag, og det vedblev den at være; den havde aldrig været i ordentlig Stand til at møde de Farer, der var forbundne med at henligge ved Algoa Bay, og Forsikringen kunde derfor ikke gælde.

Fremdeles var Tabet en Følge, ikke af særlig Søfare i det forsikrede Tidsrum, men af den Tilstand, hvori Skibet var kommet ved det før Forsikringens Tegning lidte Havari. — Skønt det var unødvendigt at komme ind paa de øvrige Punkter af Forsikrerens Anbringende, skulde Dommeren dog udtale, at efter hans Mening havde Dunlop og Buchanan ikke nogen Forsikrings-Interesse, idet de kun havde et Haab om, hvis Skibet vedblev at eksistere som Skib, at vedblive at tjene henholdsvis Kommission som Redere og Kurtage for Forsikrings-Tegning. Hvis man imidlertid ansaa dem for at have en virkelig Forsikrings-Interesse, da var Ordet „disbursements" tilstrækkeligt til at betegne en saadan, idet dette Udtryk hos Lloyds brugtes til at betegne alt, hvad der ikke gik ind under de almindelige og velkendte Interesser: „hull", „machinery", „cargo" and „freight".

(Sh. Gaz.)

Fragtmarkedet.

Der er sagt, at man altid kan finde noget smukt ved selv et meget almindeligt Ansigt, naar man studerer de forskellige Træk dybere og forøvrigt giver sig god Tid; man kan være lige ved at erklære det for ualmindelig grimt, da faar man Øje paa et Blink i Øjet, et ejendommeligt Træk ved Munden el. lign. og Totalindtrykket bliver tilfredsstillende for den alvorlige Gransker. Dette til Beroligelse for vore erklærede Grimrianer.

Fragtmarkedet har noget af dette guddommelige over sig. Det kan ved et flygtigt Øjekast se gnavent, grimt, ondskabsfuldt ud, rigtig afskrækkende, men saa tager man Mod til sig, og efter at have drevet en uskyldig Flirt med det for nogen Tid, opdager man til sin store Beroligelse, at det ikke er saa hæsligt, som man ved første Øjekast antog, ja, at det endog sidder inde med mange tillokkende Egenskaber, og man føler sig til Slut yderst tilfreds med dets Selskab. Der er udbredt noget over Fragtmarkedet i disse Dage, der efter vor Mening passer ret godt til ovenstaaende.

Østersøen ser gnaven ud og er vrissen som en ældre Dame, der sidder over, men tager man sig paa at opofre sig og rette et Angreb mod den falmede Skønhed, vil man alligevel finde Ting, der interesserer én stærkere, end man havde ventet (for at bryde Billedet: hele Trafiken paa Luleå med Erts og Træafskibningerne fra Øvrebotten).

Sortehavet er melankolsk, i hvert Fald tilsyneladende; men nærmer man sig Maanedens Slutning, kommer der Liv i de alvorlige Træk, og man sporer bag den stillestaaende Maske et nervøst Temperament, nu da det gælder at afskibe Lasterne i den vedtagne Termin. Sortehavet blusser netop nu op til en Aktivitet, der paany vil tabe sig, naar vi ere begyndte paa næste Dans — Juni Maaned.

Kulmarkedet er den Figur, der trods Kulstøv, Sod og Røg daarligst kan skjule det rette Sindelag. Det er den glade, solide Borger, der nøje véd hvor mange Penge, der ligger i Lommen, og hvor mange man har Lov til at give ud; der er noget over Kulmarkedet, der siger „af Vejen, her kommer jeg!" og der bliver Plads overalt, thi Kulmarkedet er den sunde Kraft, der holder paa Priserne, og Kulmarkedet véd nu, at man ikke kan undvære det, hvor det gælder om at sætte Dampen op; men oncle Sam viser sig i tætknappet Uforstaaenhed, og dog lurer Smilet over hele Amerika, thi Udsigterne ere lyse, og Raterne vil stige Maaned efter Maaned, og Amerika vil paany i Aar, hvor grimt det end har set ud, ende med at lægge sit Ansigt i de mest smilende Folder; herfra vil vi hente Gevinsten. Fragtmarkedets Karakteristik er et Studium, Fragtmarkedets Fysiognomi er som vort, man maa se dybt for at finde de Følelser, der afspejler sig, og navnlig for at finde dem, der aldrig viser sig paa Overfladen — ved det første Øjekast.

Ugen har følgende Noteringer:

Kul. Fra Cardiff til Kronstadt betales 8/, Helsingfors 8/, Reval eller Riga 7/, til Kjøbenhavn 7, Kiel 7/6, Lybeck 8/, til Middelhavet betales Genua eller Savona 8/3, Civita Vecchia 8/9, Neapel 8/3, Venedig 10/, Triest 9/9, Konstantinopel 8/6, Donau 9/6 og Odessa eller Theodosia 8/6. Fra Firth of Forth betales 8/ til Genua, 9/9 til Venedig eller Triest, 8/9 Alexandria; til Kronstadt er Raten 6/3 à 6/6, til Kjøbenhavn 5/3 à 5/6 og til dansk Provinshavn 6/ à 6/6, alt efter Størrelsen. Kulmarkedet er fast og synes at blive bedre fra Uge til Uge.

Sortehavet etc. noterer Odessa L. H. A. R. 4,500 Tons prompt 9/. Azoff Kalmar 2,300 Tons 14/6, Azoff U. K. Cont. 4,300 Tons prompt 10/6 any direct, 10/9 Hamburg, 3 pence ekstra for to Ladepladser. Taganrog Bergen og Stavanger 3,600 Tons 12/.

Amerika er noget fastere og synes som meddelt ovenfor at gaa frem. Fernandina Stettin giver 18/6 for Fosfat. Northern range C. f. o. 12,000 quarters erholdt pr. 1/15 Juni 3/1½, Option en dansk Havn 3/1½, to Lossehavne 3/3, Option Stettin 3/6. Denne Befragtning illustrerer lettest Markedet fra Staterne; de sidste Befragtninger ere saa nogenlunde ens hermed. Fra San Lorenzo betales for en 4,400 Tons Damper pr. 20. Juli 20. August 16/ paa Nett charter, der ogsaa her har vundet Indpas. Fra Fundybugten betales til Vestkysten af England 42/6 à 43/.

Østersøen er omtrent uforandret. Petersborg noterer London 1/, Rotterdam eller Amsterdam 1/0¾, Hamburg Brake eller Bremen 1/1½ à 1/2¼, samme Rate til Dunkirk eller Ghent, alt pr. 496 lbs. Hvede. Til Montrose, Dundee eller Leith betales 15/ pr. Ton Hør, til Dunkirk eller Ghent 22 Frcs. Fra Petersborg til Sundhavn søges flere mindre Dampere à 12/13 Mk. pr. 2,000 Kilos Rug eller Hvede, og til Kjøbenhavn Damper for Espetræ til 17/18 Øre pr. Kubikfod. Træ fra Kronstadt giver 20/ til London eller Hull, Rotterdam Amsterdam eller Dordrecht 12½ Hfl. Af andre Laster noterer vi Wiborg og Lovisa Calais 720 Std. 33 Frcs.

Losning af Trælast i London.

En for Rederne ret betydningsfuld Afgørelse har nylig fundet Sted under en Retssag i London, under hvilken Ejerne af Damperen Brenda anlagde Sag imod Modtagerne af en Ladning Træ, idet de forlangte, at disse sidste skulde betale en Del af Losningsudgifterne ved Losning i Surrey Commercial Dokker. Certepartiet indeholdt om Losningen følgende Klausul:

The cargo to be.....taken from alongside the steamer at charterers risk and expence, any custom of the port notwithstanding.

Det indrømmedes af Sagsøgerne, at der eksisterede en Kutyme i London med Hensyn til Losning af Træladninger, hvorefter det paahvilede Rederiet at bringe Tømmeret ned i Lægtere eller op paa Kaj, uden at denne Kutyme dog forpligtede til Stuvning i Lægtere eller Stabling paa Kaj, men det gjordes gældende, at denne kutymemæssige Udvidelse af Ordene alongside og delivery i nærværende Tilfælde maatte bortfalde paa Grund af Klausulen any custom of the port notwithstanding.

Idet Dommeren udtalte, at den omtalte Kutyme for Losning af Tømmerlast i London var slaaet fast ved tidligere Sager som t. Eks. Helios v. Eckman erklærede han, at den i nærværende Certeparti optagne Klausul any custom of the port notwithstanding absolut maatte hæve denne Kutyme og give Certepartiets Udtryk alongside og delivery den sædvanemæssige Betydning.

Der gaves saaledes Rederiet Medhold i dets Fordring paa Ladningens Betaling af Omkostningerne ved Losning i Lægtere og op paa Kaj. (Sh. Gaz.).

Det østasiatiske Kompagni

har udsendt Beretning og Regnskab for 1898, Selskabets 2det Driftsaar. Dampskibsafdelingen har arbejdet med 3 Dampere i gennemsnitlig 7 Maaneder og 20 Dage. Det bemærkes i al Almindelighed, at Dampernes 3 første Rejser paa Grund af de høje Kulpriser, som Strejken i Wales foraarsagede, større Kulforbrug, dyrere Transitfragter og flere Anløbshavne, ikke have givet saa stort Overskud som de efterfølgende; saaledes har f. Eks. Dpskb. Siams 2den Rejse givet et lige saa stort Udbytte som de 3 første Rejser tilsammen. I Regnskabet for 1898 er under Dampskibsafdelingen optaget 4 Rejser, nemlig Siams 1ste, Malayas 1ste, Cathays 1ste og Siams 2den.

Der er indsejlet Fragt og Passagerpenge ialt		Kr. 1,343,750.36
Herfra gaar Udgifter ..	Kr. 1,183,883.19	
og Afskrivninger...	„ 77,262.81	
		„ 1,261,146.00
efterladende et Overskud af.....		„ 82,604.36

I Udbytte til Aktionærerne udbetales 100,000 Kr. eller 5%.

Som det ovenfor er anført, har Kompagniet i det forløbne Aar kun havt 3 Dampere i Fart i 7⅞ Maaned, og Resultatet maa derfor i det Hele anses for tilfredsstillende, naar det tillige tages i Betragtning, at der ved Indarbejdelsen af et nyt Kompagni af denne Art er Udgifter, som ville komme Fremtiden til Gode; dette gælder ikke mindst Administrationen og Personalet, hvor Udgifterne, som af Hensyn til Forarbejderne i Øjeblikket ere store, ikke ville stige i Forhold til Udvidelsen af Forretningens forskellige Grene.

Paa alle Omraader, og ikke mindst ved de Forbindelser, som Kompagniet nu har sluttet for Østersøens Vedkommende, vil dette utvivlsomt kunne se en lys Fremtid i Møde.

Af de nye Dampere, som Kompagniet har bestilt til Komplettering af dets Program: at vedligeholde en 4-ugentlig Forbindelse med Østasien, blev Damperen „Annam" (c. 7300 Tons D. W.) sat i Vandet fra Burmeister & Wains Værft den 6. Maj 1899 og ventes at komme i Fart i Begyndelsen af Juli. Desuden bygges der 2 Dampere til af samme Dimensioner som „Annam", nemlig en hos Burmeister & Wain og en hos Flensburger Schiffsbau Gesellschaft, disse ventes afleverede i Løbet af henholdvis Septbr. og Oktbr. 1899, og Kompagniet vil da med disse, i Forening med de 3 i Fart værende Dampere kunne opretholde en 4-ugentlig Fart mellem Evropa og Østasien.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Martenshock i Holland skrives til os d. 10. Maj:

Skibsbyggeriet gaar her raskt og alle Mestre har fuldt op at bestille. I Dag har Brødrene G. & H. Bodeves lagt sidste Haand paa en fore-and aft Skonnert, bygget til Fart paa Hamburg og Øerne Vest for Sønderjylland. Skibet er 80′ langt, 19′ bredt og c. 8′ Dybde; da det ingen Køl har, er det forsynet med Centerbord og har desuden Petroleumsmotor paa 27 H. K., der driver en Hjælpeskrue samt Lænspumpen og ved Land kan den drive et Spil til Losning og Ladning. Motoren er anbragt lige foran for Kahytten i Bunden af Skibet, og Rummet, hvori den staar, er ved Jærnskot skilt fra baade Lastrum og Kahyt. Skrueaksen ligger under Kahytten, men Petroleumstanken staar oppe paa Dækket og er ved Rør forbunden med Maskinen. Da en Petroleumsmotor stadig gaar én Vej rundt, er der paa Agterdækket ved Roret et Omkoblingsapparat, hvormed Skruebladene kan drejes paa Navet, saaledes at de virker for „Frem" eller „Bak" efter Ønske, og Omkoblingen kan ske uden at Maskinen behøver at stoppe. Skal Skibet gaa for Sejl alene, stilles Skruebladene i Langskibsretning. Desuden findes ved Siden af Rattet et Apparat, hvormed Skruen naarsomhelst kan kobles fra Maskinen. — Skibet skal kunne laste c. 135 Tons d. V. og ser ud til at være en god Sejler. Dets Forbrug af Petroleum siges at ville blive c. 1 Liter pr. H. K. i Timen.

Jeg saa i Dag et interessant Stykke Arbejde. En af de store Kahner, der bygges for Flodfart, var paa Rejsen fra Amsterdam, hvor den er bygget, saa uheldig at Slæberen

knækkede og Kahnen drev i Land; foruden at den led anden Skade, brækkede den omtrent midt over. Desuagtet blev den tætnet og bragt over Delfzyl og Groningen til Shutten Deep, hvor to af Skibsbygmestrene paatog sig at trække den paa Land. Vanskelighederne herved bestod baade i Kahnens havarerede Tilstand, dens store Længde, 66 Meter, og i at Grunden ikke er fast nok. Arbejdet udførtes paa følgende Maade: Over 80 lange, svære, firkantede Bjælker blev med svære Bolte samlede tre og tre, dog saaledes, at den midterste Bjælkes Overkant var c. 2 Tommer lavere end dem ved Siden af den. Bjælkerne blev saa lagt paa skraa med den ene Ende ud i Kanalen og den anden op paa Diget og fordelt under hele Skibet; under Bjælkerne lagdes Jærnplader. Ovenpaa den midterste af de tre Bjælker blev der lagt Planker, hvis Underkant var dygtig glat og indsmurt med Talg, og paa Bjælkerne ved Siden af Plankerne lagdes Jærnplader. Skibet blev saa lagt langs i Kanalen over Enderne af Bjælkerne, 8 Kæder blev taget rundt om det, og paa hver Kæde kom der en Gie, hvis anden Blok var godt forankret bag Diget; der var fremdeles sat et Gangspil ved hver Gie bag Diget, og med disse 8 Gangspil blev saa Skibet hævet tværs op ad Diget, idet dets Vægt hovedsagelig kom til at hvile paa Plankerne paa de midterste Bjælker. Dette viser hvad der kan udrettes uden Slip, Tørdok, etc. paa løs Grund.

Om den i et tidligere Nummer omtalte Reparation af Dampskibet Milwaukee meddeles yderligere i „Norg. Sjøft.“:

I hele Skibsbyggeriets Historie har man intet Sidestykke til hvad der nu paa dette Omraade foregaar i Tyne, nemlig Sammenføjningen af særskilt bygget For- og Agterende af Dampskibet „Milwaukee“. Med dette Arbejde er man allerede saa langt, at et heldigt Resultat er sikkert, og man maa nok indrømme, at dette er en Triumf for Nutidens Skibsbygningskunst. „Milwaukee“ er i sin korte Levetid blevet et berømt Skib. Det blev i 1897 bygget af D'Hrr. C. S. Swan & Hunter i Tyne. I September forrige Aar grundstødte det paa Rejse fra Tyne til New Orleans paa „Cruden Scars“, og Forenden blev staaende fast paa Klippen. Der blev selvfølgelig foretaget storartede Bjærgningsforsøg, men man kom herunder til det Resultat, at det eneste, der kunde gøres for at redde det fra Totalforlis, var at skille For- og Agterskib lige ved Broen. Efterat dette var gjort, blev Agterskibet bragt flot, og dette da bugseret til Tyne og fortøjet i Jarrow Slake. Assurandørerne bestemte sig nu til at reparere Skibet og bestilte i den Anledning en ny Forende i Stedet for den, der var gaaet tabt paa „Cruden Scars“. Denne blev færdig for c. 3 Uger siden, og straks derefter blev Agterenden bragt ind i den store Tørdok til Tyne Pontoons and Dry Docks Company i Walsend, hvor Forenden var bygget. De to Dele blev altsaa nu bragt sammen. Det er selvsagt, at Dimensionerne i Bredde og Højde maa svare aldeles nøjagtig sammen, og Skibet med sin nye Forende vil ogsaa faa samme Længde som det oprindelige, nemlig 470 Fod. Dette Arbejde vækker megen Opmærksomhed, og mange interesserede rejser for at se, hvorledes det foregaar.

Dampskibet Hammershus er løbet af Stablen hos Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft. Det er bygget til Det østbornholmske Dampskibsselskab.

Med Skruedampskibet Søderhamn, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Hr. H. M. Gehrckens i Hamburg, foretoges Lørdag den 13. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til den ombordværende Reders fulde Tilfredshed. Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse „special Survey“, er 240' 0" langt i Hoveddækket, 34' 0" bredt og 16' 6" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation. Paa Prøveturen indicerede Maskinen normalt 665 Hesteskraft, hvormed der opnaaedes en Fart af $10^1/_2$ Mil med et Kulforbrug af kun 0,55 Kilo pr. ind. H. K.

Paa Bornholms Maskinfabriks Værft ved Rønne løb i Onsdags en tremastet Skonnert, Hermann, af Stablen. Skibet, der vil kunne lade 300 Tons død Vægt, er bygget for et Interessentskabs Regning; dets korresponderende Reder bliver P. Berg i Neksø.

Personalia.

Dødsfald. Fhv. Styrmand Viggo Harald Petersen er afgaaet ved Døden her i Byen.

Pens. Strandkontrollør I. Lauridsen er afgaaet ved Døden i Ringkjøbing.

Den bekendte Dampmøller H. J. Schmidt, i mange Aar dels Kompagnon, dels Eneejer af Langebros Dampmølle, er afgaaet ved Døden i en høj Alder. Mange Skibsførere, der ere komne i Berøring med Schmidt under hans lange Virksomhed, ville mindes hans jævne og elskværdige Personlighed.

Fra Seydisfjord skrives til os d. 21. Maj 1899:

Kaptajn Corfitzon, Vestas Fører, var, i Anledning af at Skibet skal gaa under dansk Flag, den 17. Maj indbudt i Reykjavik af Byens Honoratiores til et Festmaaltid. Kaptajn Corfitzon blev ført til Bords af Landshøvdingen, og Amtmand Havsteen holdt Festtalen, idet han i smukke Ord takkede Kaptajnen for den Tid, han havde sejlet paa Island, og fremhævede den Popularitet og Sympati, Kaptajnen havde vundet Landet rundt, og som vilde skaffe ham et smukt og varigt Minde heroppe. Hædersgæsten takkede med en Skaal for Island og Festen havde i alle Henseender et smukt og vellykket Præg.

Fra Sø og Land.

Det i Udenrigsministeriets Bekendtgørelse af 30. April ommeldte Forbud mod at Handelsskibe lægge til ved Rio de Janeiros Kajer og Broer m. m. er ifølge Indberetning til Ministeriet fra det derværende Generalkonsulat ophævet fra 10. d. M. at regne.

At Dødeligheden i Rio de Janeiro er tagen af i April Maaned d. A. og at der blandt Dødsaarsagerne anføres 88 Tilfælde af Gulfeber, 108 af andre Febre og 22 af Beri-Beri (imod i Marts Maaned henholdsvis 202, 293 og 24 Tilfælde), hvortil dog i April Maaned er kommet 30 Dødsfald af Kopper, bringer Udenrigsministeriet herved i Henhold til Indberetning af 6. d. M. fra det kgl. Generalkonsulat i Rio de Janeiro til de Søfarendes Kundskab.

Handelskammeret i Rouen meddeler os, at Lodskuttere, krydsende ud for Havre med Lodser fra Rouen ombord, fremtidig vil give rødt Blus, varende fra 25 til 30 Sekunder, for saaledes at undgaa Forveksling med Lodsbaade fra Havre, Honfleur og Trouville, som vise hvidt Blus.

Fyrafgifterne i Gibraltars Havn ere, ifølge Meddelelse til Sh. Gaz., ophævede.

Der er udsendt Indbydelse til Tegning af Aktier i et nyt Selskab, Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi og Skibsbyggeri, hvis Formaal er at udøve Fabriksdrift og Jærnskibsbyggeri samt anden maritim og industriel Virk-

somhed. Selskabet har erhvervet Strandmøllen med tilhørende Maskiner etc. samt et Landareal af over 75,000 □ Al. og en Kyststrækning af c. 900 løb. Fod for ialt 300,000 Kr. Man vil kunne bygge Skibe af c. 300' Længde eller 4,000 Tons d. V. og, med forventet ministeriel Tilladelse til Havneanlæg etc., Skibe af en hvilkensomhelst Størrelse; mulig etableres senere Ophalingsbeddinger eller Flydedok. I Nyhavn Nr. 69 eller paa andet passende Sted vil blive oprettet et Tilpasser- og mindre Reparationsværksted, for derfra at foretage Reparationer af Skibe i Havnen. Selskabets Forretningsfører er Firmaet Alfred Christensen, dets tekniske Ledere Hr. N. C. Hansen, f. T. Direktør hos Burmeister & Wain, og Hr. Axel Christensen. Aktiekapitalen er 800,000 Kr., hvoraf Halvdelen er tegnet underhaanden, men Resten udbydes. Tegningen foregaar paa Hr. Alfred Christensens Kontor fra d. 23. ds.; Eksemplarer af Love etc. faas ogsaa her.

Som det fremgaar af omstaaende Bekendtgørelse afholder Dansk Sejlskibsrederi-Forening Tirsdagen d. 4. Juli sin aarlige Generalforsamling her i Byen. Dagen forinden afholder Bestyrelsen Møde paa Foreningens Kontor her i Byen.

Rettelser. I den i vort sidste Nummer optagne Korrespondance fra Seydisfjord meddeles, at Fiskedamperne Leif og Erik bugserede Dampskibet Alpha til Faskrudsfjord. Ifølge Oplysning, vi have modtaget, er dette urigtigt, idet Alpha bugseredes dertil af Dampskibet Hjalmar.

I den i vort sidste Nummer gengivne kgl. Resolution angaaende de Lys, Lodsdampere skulle føre, staar to Gange „forreste Sidelys". Dette hidrører fra en Fejl i det paagældende Nr. af „Ministerialtidende". Der skal staa farvede Sidelys.

Ugens Havarier.

Mars, Skonnert af Riga, kom d. 23. Maj paa Rejsen fra Hjemstedet til Grimsby med Trælast paa Grund paa Saltholm. Flot med Assistance af Hertha, ubeskadiget.

Salo, Barkskib af Åland, kom d. 26. Maj paa Rejsen fra Åbo til Nantes med Trælast paa Grund paa Middelgrunden. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen uden at have taget Skade.

Saarakoski, Barkskib af Bjørneborg, er paa Rejsen fra Kannissari til Barcelona med Trælast d. 26. Maj indkommet hertil efter Grundstødning ved Ekerø, hvor der maatte kastes Dækslast overbord for at komme flot. Skibet losser og reparerer her.

Melanchton, Jagt af Halmstad, er paa Rejsen fra Aalborg til Kjøbenhavn med Teglsten sprunget læk og sunket ved Hesselø. Mandskabet reddet.

Forsete, Dpsk. af Bergen, kom d. 24. Maj paa Grund paa Læsø Nordvestrev. Flot uden Assistance og fortsat Rejsen.

Hertha, Dpsk. af Drammen, har været paa Grund paa Sjællands Rev. Skibet, der indbragtes til Helsingør for Undersøgelse, er befundet ubeskadiget og har derfra fortsat Rejsen.

Thorvaldsen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 24. Maj for Indgaaende til Burntisland fra Kiel været i Kollision med Pieren og har brækket en Trosse og mistet et Anker, hvilket sidste dog atter kan hæves. Skibet er tilsyneladende ubeskadiget.

Fuglen, 3m. Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Fowey til Reval med en Ladning Porcellænsjord indbragt læk til Harwich; maa losse og reparere.

Hanna, Skonnert, er d. 29. Maj, paa Rejsen fra Nyborg til Stockholm med en Ladning Majs, strandet ved Borgholm.

Yrsa, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 27. Maj, paa Rejsen fra Hjemstedet til Antwerpen, grundstødt paa Revieret ved Kroonboie.

Columba, Dpsk. af London, er d. 30. Maj paa Rejsen fra Finland til London med Trælast indløben hertil med svær Slagside, der maa rettes førend Rejsen kan fortsættes.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Newcastle 24. Maj, bestemt til Newport News. — Antwerpen, Holm, ankom til St. Petersborg 29. Maj, bestemt til Riga. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New-York 28. Maj, bestemt til Kbhvn. — Arno, Strubberg, ankom til Åbo 22. Maj, bestemt til Barcelona. — Beira, Borries, afgik fra Glasgow 26. Maj, bestemt til Genua. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Kbhvn. 26. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Dagmar, Brabrand, ankom til Åbo 25. Maj, bestemt til Malaga. — Douro, Ørum, afgik fra Oporto 29. Maj, bestemt til Lissabon. — Florida, Koch, ankom til Newcastle 29. Maj, bestemt til New Orleans. — Georgios I, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 17. Maj, bestemt til Riga. — Hekla, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 31. Maj, best. til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Hudiksvall 24. Maj, bestemt til Barcelona. — Island, Skjødt, ankom til Christiania 28. Maj, best. til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, ankom til Antwerpen 17. Maj, bestemt til Boston. — Kiew, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 29. Maj, bestemt til Stettin. — Kursk, Christensen, ankom til Bordeaux 23. Maj, bestemt til La Rochelle. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 25. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 2. Maj, bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Hansen, ankom til St. Petersborg 10. Maj, bestemt til Antwerpen. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Kbhvn. 30. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 19. Maj, bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Genua 25. Maj, best. til Licata. — Omsk, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 25. Maj, bestemt til Dunkirk. — Seine, Staal, afgik fra St. Petersborg 28. Maj, bestemt til Trangsund. — Tejo, Borries, ankom til Stockholm 23. Maj, bestemt til Oporto. — Texas, Kihl, afgik fra New York 20. Maj, bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 27. Maj, bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, afgik fra Åbo 30. Maj, bestemt til Barcelona. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 28. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Xenia, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 30. Maj, best. til Antwerpen.

Anglo Dane, Jonsson, afgik fra Kbhvn. 29. Maj, bestemt til Manchester. — Axelhuus, Nielsen, afg. fra Trondhjem 29. Maj, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, pass. Hanstholm 28. Maj, bestemt til Rotterdam. — Ceres, Ryder, afgik fra Leith 18. Maj, bestemt til Island. — Christian IX, Møller, ankom til Pillau 29. Maj, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Stettin 28. Maj. best. til Kbhvn. — Constantin, Niedersøe, ankom til Libau 29. Maj, bestemt til London. — Louise, Brabrand, afgik fra Hull 28. Maj, best. til Kbhvn. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Riga 24. Maj, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til Libau 27. Maj, bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 28. Maj, bestemt til Leith. — Frederik, Sørensen, ankom til Pillau 26. Maj, bestemt til Hull. — Morsø, Frisenette, afgik fra London 28. Maj, bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Reval 26. Maj, bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 19. Maj, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, ankom til London 28. Maj. — Perm, Christensen, ankom til Hull 28. Maj, bestemt til Kbhvn. — Pregel, Olsen, ankom til Antwerpen 25. Maj, bestemt til Kbhvn. — Thyra, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 29. Maj, bestemt til Riga. — Valdemar, Koefod, afgik fra Libau 27. Maj, bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Libau 26. Maj, bestemt til London. — Vesta, Corfitzon, ankom til Leith 28. Maj, best. til Kbhvn. — Ella, Lunge, ankom til Danzig 28. Maj, best. til Kbhvn. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 27. Maj, bestemt til Hamburg. — Esbjerg, Bentzen, ankom til London 25. Maj, bestemt til Esbjerg.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 1. Juni, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 30. Maj, best. til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 31. Maj, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 31. Maj, best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, Wiberg, afgik fra Odense 1. Juni, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, Ankersen, afg. fra Odense 31. Maj, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Jørgensen, afg. fra Newcastle 30. Maj, bestemt til Nakskov. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 30. Maj, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Riga 30. Maj, bestemt til Dunkirk. — Frode, Wrisberg, afgik fra Kronstadt 25. Maj, ankom til Kotka 26. Maj. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 27. Maj, ankom til Gnarp 30. Maj. — L. H. Carl, Hveysel, afg. fra Fernandina 4. Maj, ankom til Kastrup 30. Maj. — Knud, Mancke, afgik fra

Kjøbenhavn 26. Maj, ankom til Blyth 30. Maj. — Svend, Petersen, afgik fra Ghent 24. Maj, ankom til Blyth 27. Maj. — Erik, Tofte, afgik fra Blyth 16. Maj, ankom til Riga 22. Maj. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 21. Maj, ankom til Kronstadt 28. Maj. — Danmark, Kraemer, afg. fra Blyth 27. Maj, ank. til Kbhvn. 30. Maj. — Ragnar, Risøe, afgik fra Newcastle 26. Maj, ankom til Swinemünde 30. Maj. — Volmer, Riber, afgik fra Dunkirk 28. Maj, ankom til Blyth 29. Maj. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 20. Maj, ankom til Riga 27. Maj. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Blyth 21. Maj, ankom til Kronstadt 27. Maj. — Harald, Holst, afgik fra Kbhvn. 29. Maj, bestemt til Blyth. — Olaf, Lorentzen, afg. fra Kronstadt 24. Maj, ankom til Riga 26. Maj.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Dunkerque 28. Maj. — Kamma, Risøe, afgik fra Sunderland 25. Maj. — Helga. Lagesen, afgik fra Rouen 30. Maj. — Martha, Jørgensen, ankom til Husum (Sverrig) 25. Maj. — Elna, Møller, afgik fra Newcastle 26. Maj. — Therese, Knudsen, ankom til Rouen 28. Maj.

Vesterhavet. Niobe, Schmidt, afgik fra Honfleur 30. Maj, bestemt til Boness. — Nancy, Mathisen, ankom til St. Petersborg 29. Maj. — Nautik, Meinertz, afgik fra Kronstadt 27. Maj, best. til Söderhamn. — Nora, Degn, afgik fra Esbjerg 29. Maj, bestemt til Methil. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Malmø 27. Maj, bestemt til Norrköping. — Nerma, Jessen, afgik fra Methil 27. Maj, best. til Kjøge.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kbhvn. 23. Maj, ankom til Antwerpen 27. Maj. — Rita, Hansen, afgik fra Kbhvn. 25. Maj, ankom til Libau 27. Maj. — Patria, Larsen, ankom til Rotterdam 29. Maj.

Union. Frisia, Skov, afgik fra Blyth 25. Maj, ankom til Lübeck 29. Maj. — Gallia, Nielsen, ankom til Riga 29. Maj. — Caledonia, Fisker, afgik fra Methil 25. Maj, bestemt til Kronstadt.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Riga 27. Maj, bestemt til Dunkerque. — Hafnia, Lund, afgik fra Rotterdam 28. Maj, bestemt til Riga. — Russia, Rasmussen, afgik fra Svendborg 29. Maj, bestemt til Riga.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Trangsund 20. Maj. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Cardiff 21. Maj. — Christiansborg, Petersen, ankom til Wasa 24. Maj. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Kronstadt 28. Maj. — Fredensborg, Petersen, afgik fra Wiborg 29. Maj, bestemt til Calais. — Jomsborg, Kühl, ankom til Glasgow 22. Maj. — Kronborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 13. Maj. — Rosenborg, Schultz, ankom til Ræfsø 29. Maj. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Wasa 28. Maj. — Søborg, Fischer, afgik fra Glasgow 17. Maj, best. til Genua. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Newcastle 26. Maj, bestemt til Tromsø.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, ankom til Boberget (Finland) 20. Maj. — Jægersborg, Jensen, ankommen til Tormo, (Finland). — Klampenborg, Mathiesen, ankom til Grimsby 24. Maj. — Marselisborg, Hartmann, afgik fra Buenos Ayres 17. Maj, bestemt til Las Palmas. — Skodsborg, Lund, ankom til Räfsö 22. Maj. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Preston 26. Maj, bestemt til Grindstone Islands.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kotka 21. Maj. — Agnete, Jensen, afgik fra Riga 23. Maj, ankom til Ghent 30. Maj. — Hermia, Sørensen, ankom til Ghent 26. Maj. — Alice, Hansen, afgik fra Riga 25. Maj, bestemt til Antwerpen. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Libau 27. Maj, bestemt til Rotterdam. — Bornholm, Petersen, ankom til Riga 24. Maj. — Ajax, Brorsen, afgik fra Kjøbenhavn 25. Maj, bestemt til Riga. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Fraserburgh 23. Maj, bestemt til Peterhead. — Nauta, Madsen, ankom til Grangemouth 28. Maj. — Rønne, Hintze, afgik fra Stornoway 19. Maj, bestemt til Fraserburgh. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Peterhead 25. Maj.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Newcastle 26. Maj, best. til Libau. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Burntisland 26. Maj, best. til Kiel. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Burntisland 24. Maj, bestemt til Kronstadt. — Ansgar, Larsen, ankom til Newcastle 28. Maj. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Methil 25. Maj, bestemt til Kronstadt. — Hamlet, Sommer, ankom til Riga 25. Maj, — Helge, Matthiessen, ankom til Fredrikshamn 20. Maj.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afgik fra Singapore 18. Maj, best. til Port Arthur. — Malaya, Berentzen, afgik fra St. Nazaire 27. Maj, ankom til Havre 28. Maj. — Cathay, Schiøning, afgik fra Rangoon 18. Maj, ankom til Colombo 29. Maj. — Nordhavet (befragtet Damper), Olsen, ankom til Wladivostock 21. Maj. — Livadia (befragtet Damper), Jørgensen, ankom til Singapore 28. Maj. — Maha Vajiravudh, Petersen, afgik fra Singapore 21. Maj, ankom til Bangkok 26. Maj.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afgik fra Grangemouth 27 Maj, bestemt til Kronstadt. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Kbhvn. 28. Maj fra Burntisland. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Framnæs 27. Maj, best. til Amsterdam.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, pass. Las Palmas 28. Maj, bestemt til Bayonne.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 21. Maj til Gefle.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Hernösand 23. Maj. — Clara, Petersen, ankom til Hernösand 24. Maj.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby Johanne, Thomsen, ankom til Rosario 23. Maj fra Mobile. — Nanna, Nielsen, beordret til Nantes 23. Maj fra Ponta Delgade. — Casma, Jørgensen, sejlet fra Taltal 24. Maj til Kanalen f. O. — Sørine, Andersen, sejlet fra Corinto 19. April til Estera Real. — Aalborg, Clausen, til Søs fra Elben 23. Maj, pass. Dungeness 25. Maj, best. til Wellington. — Union, Svarrer, ankom til Liverpool 25. Maj fra Samoa. — Dpsk. Carla, Holst, ankom til Blyth 25. Maj fra Brake. — Sixtus, Lassen, ankom til Limerik 23. Maj fra Queenstown. — Medor, Svarrer, pass. Beachy Head 23. Maj fra Montevideo til St. Petersborg. — Ines Røhl, Nørby, ankom til Montevideo 27. Maj, bestemt til Paysandu fra Rio Grande. — Mærdor, Brinck, sejlet fra Cardiff 25. Maj til Rio Grande. — Anne & Emmy, Svarrer, sejlet fra Laurvig 27. Maj til Groningen.

Fanø. Sønderho. Mary, Lydom, pass. 22. Maj Skagen paa Rejse fra Halmstad til Charlestown, ankom til Charlestown 29. Maj. — Ribe, Skov, ankom 24. Maj til Liverpool fra Fernandina. — Killeena, Hansen, ankom til Buenos Aires 20. Maj fra Marseille. — Anna, Mortensen, ankom 27. Maj til Søderhamn fra London.

Svendborg. Johannna, Jensen, ankom til Orth 23. Maj. — Heimdal, Rasmussen, ankom til Shorehamn 21. Maj. — Urda, Nielsen, ankom til Folkestone 19 Maj. — Skjold, Larsen, ankom til Bogense. 20. Maj. — Lilly, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 20. Maj. — Sophie, Jensen, ankom til Limhamn 22. Maj. — Hansine, Hansen, ankom til Faaborg 22. Maj. — Mine, Møller, ankom til Faaborg 22. Maj. — Erik, Hoffmann, ankom til Blyth 22. Maj. — I. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Assens 22. Maj. — Roska, Møller, ankom til Papenburg 22. Maj. — Samson, Hansen, ankom til Yarmouth 23. Maj. — Marie, Nielsen, ankom til Aberdeen 24. Maj. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Delfzyl 24. Maj. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Ræfsøe 25. Maj. Galathea, Bom, ankom til Wasa 25. Maj. — Neptunus, Jensen, ankom til Åbo 25. Maj. — Gefion, Rasmussen, ankom til Newcastle 25. Maj. — Estrup, Madsen, ankom til Reyn 25. Maj. — Concordia, Henriksen, ankom til Mariager 25. Maj. — Diana, Larsen, ankom til Åbo 24. Maj. — Triton, Nielsen, ankom til Fanø 25. Maj. — Hertha, Hansen, ankom til Ræfsø 26. Maj. — Lyø, Jensen, ankom til St. Brieux 27. Maj. — Embla, Mikkelsen, ankom til Wasa 27. Maj. — Jens, Eriksen, ankom til Kbhvns. Red 27 Maj. — Christine, Rasmussen, ankom til Hammerfest 28. Maj. — Ruth, Nielsen, ankom til Nystad 28. Maj.

Ærø. Freja, Østermann, ankom 23. Maj til Kerteminde. — N. M. Harboe, Carlsen, ankom 22. Maj til Svendborg. — Hans, Folmer, ankom 20. Maj til Ebeltoft. — Union, Clausen, ankom 21. Maj til Hejligenhafen. — Kvik, Olsen. ank. 21. Maj til Neufahrwasser. — Alf, Rasmussen, ankom 22. Maj til Geestemünde. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 22. Maj til Nantes fra St. Francois (Guadeloupe.) — Thea, Friis, ankom 22. Maj til Warkworth. — Amor, Rasmussen, ankom 22 Maj til Trelleborg. — Familien, Frederiksen, ankom 22. Maj til Kerteminde. — Anne, Jensen, ankom 22. Maj til Ørnskjøldsvig. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 23. Maj til Flensborg. — Maren, Christensen, ankom 23. Maj til Hernøsand Caroline, Philipsen, ankom 22. Maj til Kbhvn. fra Wismar. — Kirstine, Eriksen, ank. 22. Maj til Kbhvn. — Ino, Weber, ankom 20. Maj paa Kbhvns. Red, fra Fowey til Stettin. — Vega, Rasmussen, indkom 22. Maj i Frihavnen fra Rouen. — Lorenz, Levinsen, ankom 26. Maj til Port Dinorwic. — Ingeborg, Svane, ankom 26. Maj til Pillau. — Søstrene, Clausen, ankom 12. Maj til Barbados. — Haabet, Christensen, ankom 26. Maj til Pillau. — Webers Minde, Madsen, ankom 26. Maj til Guernsey. — Danmark, Christensen, ankom 27. Maj til Bodø. — Prøven, Schmidt, ankom 18. April til Rio Hacka (Nordamerika) fra La Guayra. — Thyra, Rasmussen, paa Rejse fra Stege til Sundswall, indkom 29. Maj til Nexø med Vand i Ballasten og uklare Pumper. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 29. Maj til Pillau. — Kodan, Hansen, ank. 26. Maj paa Kbhvn.s Red paa Rejse fra Bayonne til Riga. — Lucinde, Christensen, ankom 20. Maj til Antwerpen. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 28. Maj til Kiel.

Rønne. Tordenskjold, Larsen, ankom til Ardrossan 21. Maj. — Thor, Jensen, ankom til Blyth 23. Maj. — Prøven, Bidstrup, ankom til Stockholm 21. Maj. — Hans Peter, West, ankom til Kbhvn. 22. Maj. — Georg, Jensen, ankom til Stettin 24. Maj. — Erik, Sonne, ankom til Blyth 25. Maj.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Skagerrak. Jylland N. Skagen Signal-Station. Paa *Skagen* Nordstrand er der c. 400 Alen fra Signal-Stationen opført et Badehotel. Medens man fra Søen vil kunne se Toppen af Signal-Stationens Flagstang over Hotellets Bygninger, skjule disse de forbisejlende Skibe for Stationen mellem Retningerne N. ½ V. og N. t. Ø.

Skibene bør derfor altid holde deres Signalflag vajende, indtil Signal-Stationen er fri af Badehotellets Bygninger, saa at det tydeligt kan observeres, at Signalerne besvares fra Stationen.

Limfjorden. Hals Barre. Paa *Hals Barre* foretages Uddybning.

N. for Løbet over Barren, Ø. for *Nordmands-Hage*, er udlagt tre sorte Tønder med hvid Stage og hvidt Flag. De afmærke Pladsen, hvor det ved Uddybningen optagne skal udlosses.

Farvandet Syd for Fyen. Ærø. Søby. *Søby* Havnefyr brænder fremtidig fra 1ste August til 30te April.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Karlskrona. Ved *Kolbryggen*, V. for *Karlskrona* Værft, er Stagen med Kryds inddragen. NØ. for Grunden er udsat en Stage og SV. for Grunden en Risprik. 56° 9′ 20″ N. Br. 15° 34′ 40″ Ø. Lgd.

Ved *Ellebådan* er den sorte og røde Vager med Ballon ombyttet med en rød Vager med en nedadvendt Kost over en Ballon. Ø. for Grunden er udsat en sort Stage med hvidt Bælte, og SV. for Grunden en Risprik. 56° 5′ 30″ N. Br. 15° 33′ 50″ Ø. Lgd.

Hanöbugten. Ronneby. Det nye Farvand fra Søen til *Ronneby* er nu afmærket saaledes:

Ved 17½ Fods Grunden ØSØ. for *Gåsfeten* en sort Stage med to Balloner. 56° 6′ 56″ N. Br. 15° 15′ 20″ Ø. Lgd.

Ved 27 Fods Grunden V. for *Kalfgrundsören* en Risprik. 56° 6′ 56″ N. Br. 15° 16′ 34″ Ø. Lgd.

Ved *Stora Brottet* ØSØ. for *Gåsfeten* en sort Stage med Ballon. 56° 7′ 16″ N. Br. 15° 15′ 20″ Ø. Lgd.

Ved 13 Fods Grunden S. for *Gössebådan* en Risprik. 56° 7′ 24″ N. Br. 15° 16′ 2″ Ø. Lgd.

Ved *Gössebådan* en rød Stage med Ballon. 56° 7′ 36″ N. Br. 15° 15′ 44″ Ø. Lgd.

Ved *Gössebådan* en Risprik. 56° 7′ 45″ N. Br. 15° 15′ 40″ Ø. Lgd.

Ved 24 Fods Grunden V. for *Gössebådan* en Stage. 56° 7′ 46″ N. Br. 15° 15′ 20″ Ø. Lgd.

Ved 25 Fods Grunden SØ. for *Skaftö* en Stage. 56° 8′ 2″ N. Br. 15° 15′ 17″ Ø. Lgd.

Ved 23 Fods Grunden SØ. for *Skaftö* en Risprik. 56° 8′ 3″ N. Br. 15° 15′ 20″ Ø. Lgd.

Ved *Skaftö* Ø.-lige Landgrund en Stage. 56° 8′ 9″ N. Br. 15° 15′ 4″ Ø. Lgd.

Ved 17 Fods Grunden Ø. for *Skaftö* en Risprik. 56° 8′ 13″ N. Br. 15° 15′ 18″ Ø. Lgd.

Ved Landgrunden NNØ. for *Skaftö* en Stage. 56° 8′ 30″ N. Br. 15° 15′ 10″ Ø. Lgd.

Ved Landgrunden NNØ. for *Skaftö* en Stage. 56° 8′ 38″ N. Br. 15° 15′ 12″ Ø. Lgd.

Ved 23 Fods Grunden NNØ. for *Skaftö* en Risprik. 56° 8′ 33″ N. Br. 15° 15′ 17″ Ø. Lgd.

Ved 6 Fods Grunden V. for *Lågaskär* en Risprik. 56° 9′ 4″ N. Br. 15° 15′ 34″ Ø. Lgd.

Ved *Elfveskär* Landgrunds Ø.-Side en Stage. 56° 9′ 7″ N. Br. 15° 15′ 33″ Ø. Lgd.

En Stage. 56° 9′ 10″ N. Br. 15° 15′ 39″ Ø. Lgd.
En Stage. 56° 9′ 14″ — 15° 15′ 42″ —
En Stage. 56° 9′ 21″ — 15° 15′ 45″ —

Ved *Fiskarörsgrund* Ø. for *Elfveskär* en Risprik. 56° 9′ 20″ N. Br. 15° 15′ 55″ Ø. Lgd.

I den Del af det V.-lige Farvand til *Ronneby*, som falder sammen med det nye S.-lige Farvand, ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Den V.-lige Risprik ved *Fiskarörsgrund* Ø. for *Elfveskär* er flyttet. 56° 9′ 22″ N. Br. 15° 16′ 2″ Ø. Lgd.

Den Ø.-lige Risprik ved *Fiskarörsgrund* Ø. for *Elfveskär* er flyttet til 20 Fods Grunden. 56° 9′ 22″ N. Br. 15° 16′ 30″ Ø. Lgd.

S. for *Lilla Ekö* er udsat en Stage. 56° 9′ 28″ N. Br. 15° 16′ 7″ Ø. Lgd.

En Stage S. for *Lilla Ekö* er flyttet 56° 9′ 28″ N. Br. 15° 16′ 16″ Ø. Lgd.

En Stage S. for *Lilla Ekö* er flyttet. 56° 9′ 27″ N. Br. 15° 16′ 27″ Ø. Lgd.

Ved *Maltgrund* ere begge Stager flyttede. 56° 9′ 28″ N. Br. 15° 17′ 0″ Ø. Lgd. og 56° 9′ 32″ N. Br. 15° 17′ 12″ Ø. Lgd.

Den S.-lige Risprik ved *Grefvinnans Grund* er flyttet. 56° 9′ 40″ N. Br. 15° 17′ 49″ Ø. Lgd.

Den N.-lige Risprik ved *Grefvinnans Grund* er flyttet. 56° 10′ 0″ N. Br. 15° 18′ 12″ Ø. Lgd.

Den N.-lige Stage ved *Killingsholms* Landgrund er flyttet. 56° 10′ 9″ N. Br. 15° 18′ 14″ Ø. Lgd.

Ifølge Telegram fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* er Fyrskibet *„Grepen“* den 19de Maj 1899 udlagt paa Station og Fyrskibet *„Vestra Banken“* den 20de Maj 1899.

Samtlige Fyrskibe i *Stockholm* Distrikt ere nu udlagte.

Ålandshaf. Svartklubben. Den 10de Juni 1899 forandres *Svartklubben* Fyr til et Lynfyr, der hver 10 Sekunder viser To-Lyn.

Tyskland. Darsserort NNØ. Vraget NNØ. for *Darsserort* ligger 7 Kml. N. 31° V. fra Fyrtaarnet.

Flensborg Fjord. Fra den 15de Juni 1899 er Fyrskibet *„Kalkgrund“* inddraget i c. 4 Uger.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Frøien. Sletringen. Paa *Sletringen* tændes i Efteraaret 1899 et Lynfyr, der hver 10 Sekunder viser Fire-Lyn. Synsvidden: 13 Kml. 62° 39′ 55″ N. Br. 8° 16′ 10″ Ø. Lgd.

Egersund. Isakboen. Paa *Isakboens* N.-Kant og S.-Kant, ved det S.-lige Indløb til *Egersund*, ere Mærkestagerne inddragne

Tyskland. Slesvig. Røde Klif Fyr NV. Rejsningerne i den c. 8 Kml. NV. t. V. fra *Røde Klif* Fyr sunkne Evert *„Hosianna“* ere udtagne. Afmærkningen er inddragen.

Elben. Brunsbüttel. De tre Lystønder paa *Brunsbüttel* Red ere og ligge saaledes som angivet i „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17 og ikke som angivet i „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19.

Hohen Weg – Borkum. Ved Telegrafkablerne mellem *Hohen Weg* og *Borkum* er for Sommeren udlagt Telegraftønder saaledes: Ved *Hohen Weg* to, N. for *Wangerooger Watt* en, ved *Wangeroog Red* to, ved *Baltrum Red* en, i *Nessmersieler Balje* en og i *Fischerbalje* ved *Borkum* to Tønder.

Ostfriesische Øer. Otzumer Balje. I *Otzumer Balje* har Løbet forandret sig. Afmærkningen er flyttet efter Løbet. Anduvningstønden ligger paa 53° 48′ 48″ N. Br. 7° 37′ 8″ Ø. Lgd. Kursen fra Anduvningstønden til Farvandstønderne er nu S. t. Ø. ¾ Ø.

Holland. Stortemelk og Vliestroom. Da Farvandet har forandret sig er Spidstønde Nr. 8 i *Stortemelk* flyttet og ligger nu i 22 Fod Vand. 53° 18′ 17″ N. Br. 5° 8′ 35″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 1 med Kors i *Vliestroom* ligger nu i 9 Fv. Vand. 53° 17′ 54″ N. Br. 5° 8′ 55″ Ø. Lgd.

Vliesloot. Paa Grund af Farvandets Forandring i *Vliesloot* ere følgende Tønder flyttede og ligge nu saaledes:

Rød Kugletønde Nr. 1 med Kegle i 15 Fod Vand. 53° 17′ 59″ N. Br. 5° 8′ 40″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr 2 med Ballon i 12½ Fod Vand. 53° 17′ 55″ N. Br. 5° 8′ 15″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 i 16 Fod Vand. 53° 18′ 0″ N. Br. 5° 7′ 29″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 4 i 10½ Fod Vand. 53° 17′ 42″ N. Br. 5° 5′ 50″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kegle i 12½ Fod Vand. 53° 17′ 56″ N. Br. 5° 8′ 40″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 2 med afkortet Kegle i 16 Fod Vand 53° 17′ 51″ N. Br. 5° 8′ 7″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 3 med afkortet Kegle i 14 Fod Vand. 53° 17′ 52″ N. Br. 5° 7′ 32″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 4 med afkortet Kegle i 13 Fod Vand. 53° 17′ 49″ N. Br. 5° 7′ 9″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 5 med afkortet Kegle i 13 Fod Vand. 53° 17′ 44″ N. Br. 5° 6′ 38″ Ø. Lgd.

Boontjes. I *Boontjes* har *Makkumerwaard* skudt sig saa langt ud mod Linien *Sürich* Ledefyr overet, at det ene af dem skal flyttes og Tønderne flyttes efter Farvandet.

Helder. Fra Juni til September 1899 foretages Skydeøvelser ved *Helder*. Paa Fortet, hvorfra der skydes, hejses et rødt Flag og et Flag, der angiver Retningen, hvori der skydes, saaledes: Et rødt og hvidt Flag betyder N., et sort Flag Ø., et hvidt og rødt Flag S., et hvidt Flag V., et hvidt og sort Flag NØ., et rødt og sort Flag SØ., et sort og hvidt Flag SV. og et sort og rødt Flag NV. Damper ligger ude til Assistance for Sejlskibe. Naar der skydes om Natten fra Fort *Kijkduin*, hejses to røde Lanterner lodret for hinanden paa Fortet og paa Fartøjer, der ligge ude paa begge Sider af Skydepladsen.

Hoek van Holland. Fra den 5te til den 10de Juni 1899 skal der paa Fort *Hoek van Holland* foretages Forsøg med Well's Lys om Aftenen mellem Kl. 8 og 12.

Fra Fort *Hoek van Holland* skal foretages Skydeøvelser fra 15de Juni til 4de Juli.

Fra 15de til 21de Juni og fra 28de Juni til 4 Juli skydes inden for Linier fra Fortet til et rødt Flag paa Kysten S. for Løbet og et rødt Flag paa Yderenden af S.-Dæmningen, begge c. 5,000 Alen fra Fortet. Fra 22de til 26de Juni skydes inden for Linier fra Fortet til et rødt Flag paa Øen *Voorne*, c. 14,000 Alen fra Fortet, og et Skib med rødt Flag paa Toppen. I Linien til Flaget paa *Voorne* er anbragt et rødt Flag og i Linien til Skibet et andet Skib med rødt Flag, begge c. 8,000 Alen fra Fortet. Naar fornødent ligge Dampere ude til Assistance for Sejlskibe, og naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet.

Schelde. Middelgat. S. for *Kapelle Bank* er Stumptønde Nr. 15 med afkortet Kegle flyttet og ligger nu i 29 Fod Vand. 51° 27′ 5″ N. Br. 3° 57′ 42″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 15 a er flyttet og ligger nu i 30 Fod Vand. 51° 26′ 27″ N. Br. 3° 59′ 23″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Floden Trieux. Longuivi. Den lille Sandgrund, der ligger ½ Kbl. NØ. for Klippen *Roc'h Levret*, er ved laveste Lavvande c. 2 Fod over Vandet.

Essarts de Langrune. Klokketønden ved *Essarts de Langrune*, der laa 3 Kml. SØ. for sin Station, er nu lagt paa Plads. 49° 22′ 40″ N. Br. 0° 21′ 17″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Baie de Bénodet. Cluyou. Paa Grunden *Cluyou*, der ligger i Linien Fyrene *Bénodet* og *Coq* overet i N. 14° V., er der kun 8 Fod Vand ved laveste Lavvande. 47° 48′ 25″ N. Br. 4° 5′ 18′ V. Lgd.

Baie de la Forest. Beg Meil. En Klippe, hvorpaa der med laveste Lavvande kun er 3 Fod Vand, ligger 4 Kbl. S. 48° Ø. fra Semaforen paa Pynt *Beg Meil*, mellem Pynten og Klippen *Men-ar-Pont*. 47° 51′ 2″ N. Br. 3° 58′ 12″ V. Lgd.

Herbaudière. Ved *Herbaudière* Havn er den røde og den sorte Spidstønde inddraget og den sorte Baake med Cylinder borttagen.

Der er nu rejst to Ledebaaker. Den ene staar N. for Molehovedet, den er rød med Kegle paa Toppen. 47° 1′ 44″ N. Br. 2° 17′ 53″ V. Lgd. Den anden staar NØ. for Molehovedet, den er sort med Cylinder paa Toppen. 47° 1′ 45″ N. Br. 2° 17′ 43″ V. Lgd.

Loire. Banc de Bonne-Anse. De to røde Lanterner, der vistes fra Vraget af Damperen *„Beignon"*, som er sunken paa *Banc de Bonne-Anse*, ere slukkede.

Grouin-du-Cou. Vraget af Fartøjet *„l'Aimable Elisa"*, der laa paa *Grouin-du-Cou*, er forsvundet. Afmærkningen er inddragen.

Spanien. Corunna. Ved *Corunna* er paa Batteri-Molen tændt to røde, faste Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde: 30 og 21 Fod Grænsen for det underste Fyrs Lysvinkel gaar ½ Kbl. fri af Ø.-Molen Yderende og Grænsen for det øverste Fyrs Lysvinkel over Ø.-Molens Yderende. Begge Fyr lyse fri af Jærnmolens Yderende.

Canada. St. Lawrence. Platon Baaker. Mellem *Quebeck* og *Montreal* er *Platon* bageste Ledebaake, for Løbet over *Barre à Boulard*, nedtagen.

Forbaaken er flyttet lidt S. hen og danner som Bagmærke, holdt overet med det nye Forfyr paa *Richelieu Island Reef*, Ledelinie for Midten af det 250 Alen brede, gravede Løb over *Barre à Boulard*.

Baaken er en hvid Tavle med sort, lodret Stribe, anbragt paa to Pæle, den er 34 Fod høj og staar 140 Fod over Vandet. Mellem Pælene staar et hvidt Fyrhus med sort, lodret Stribe. Fra Fyrhuset vises midlertidig et rødt, fast Fyr, der lyser over en lille Vinkel paa hver Side af Fyrlinien. Flammens Højde: 115 Fod. Synsvidden: 11 Kml. Det hedder midlertidig *Barre à Boulard* Bagfyr. 46° 39′ 37″ N. Br. 71° 52′ 43″ V. Lgd.

Forbaaken med Fyrhus staar c. 5,000 Alen S. 54° V. fra Bagfyret. Det er et hvidt, ottekantet, 41 Fod højt Taarn paa et 10 Fod højt, rødt Fundament, hvorfra midlertidig vises et rødt, fast Fyr, der lyser Farvandet rundt. Flammens Højde: 39 Fod. Synsvidden: 7 Kml.

Paa S.-kanten af den gravede Rende over *Barre à Boulard* udlægges sorte Stumptønder.

Senere slukkes Fyrene ved *Platon* Baaker, og de midlertidige røde Fyr forandres til hvide, faste Fyr.

Nærmere Meddelelse senere.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Fyrskibet *„Cross Rip"* Nr. 5 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 9 inddraget.

Fyrskibet *„Shovelful Shoal"* Nr. 3 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 9. Det viser et rødt, fast Fyr. Taagesignal gives med Klokke eller Horn.

New York. Fyrskibet *„Sandy Hook"* Nr. 51 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 11. Det viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Mast. Flammens Højde: 39 og 49 Fod. Synsvidden: 11½ og 12½ Kml. Taagesignal gives med Klokke eller Gongong, hvorpaa hver 15 Sekunder slaas i 3 S.

New York Upper Bay. Ellis Island Channel. Telegrafkablet til *Ellis Island* har nu forandret Retning. Spirtønden, der laa ved det, er inddragen. To Spirtønder ligge nu ved Kablet, en paa hver Side af Løbet, i 18 og 21 Fod Vand.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Valencia. Tønden, der ligger uden for *Valencia* Havn i Forlængelsen af Midtlinien gennem Ø.-Molen, er flyttet og ligger nu 3½ Kbl. fra Fyret.

Sardinien. Cagliari. Det røde, faste Fyr paa S.-Molen paa højre Side af Indløbet til den indre Havn ved *Cagliari* er forandret til et grønt, fast Fyr. Iøvrigt er Fyret uforandret. 39° 12′ 35″ N. Br. 9° 7′ 26 Ø. Lgd.

Øen Cavoli. Fyret paa NØ.-Enden af Øen *Cavoli* viser midlertidig hvidt, fast Fyr. 39° 5′ 12″ N. Br. 9° 32′ 6″ Ø. Lgd.

Sicilien N.-Kyst. Cefalu Ø. Tæt ved *Torre Caldura*, Ø. for *Cefalu*, er udlagt Fiskeredskaber, der strække sig godt 1 Kml. i NNØ. fra Land. 38° 1′ 30″ N. Br. 14° 3′ 25″ Ø. Lgd.

Italien. Brindisi. Pedagne. Fyret *Pedagne* ved *Brindisi* Havn skal forandres. Den 10. Juni 1899 slukkes Fyret, og et midlertidig hvidt, fast Fyr tændes.

Rusland. Odessa Bugt. En 18 Fods Grund er funden 2⅙ Kml. N. 56° Ø. fra Fyret paa Havnehovedet ved *Reidovi, Vorontsovski*, og S. 75° Ø. fra *Holy Cross* Kirke. 46° 31′ 0″ N. Br. 30° 48′ 20″ Ø. Lgd.

Krim V. Eupatoria Pynt. En lille 18 Fods Grund er funden V. for *Eupatoria* Pynt, hvor det *engelske* Admiralitets Kort angiver 10 à 14 Fv. 45° 10′ 20″ N. Br. 33° 9′ 0″ Ø. Lgd.

Tunis. Susa. Havnen ved *Susa* er nu fuldført. Det midlertidige Fyr paa Yderenden af den gamle Mole er slukket, og den røde Tønde ved Yderenden af den store Mole inddrages.

Et hvidt, fast Fyr er tændt paa den store Moles Hoved. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 6 Kml. 33° 49′ 31″ N. Br. 10° 39′ 3″ Ø. Lgd.

Paa hver af Dæmningerne ved Indløbet til Bassinet er tændt et Fyr. Fyret paa N.-Dæmningen viser grønt Lys over 100° paa hver Side af en Linie lodret paa Løbets Midte, iøvrigt hvidt Lys, og Fyret paa S.-Dæmningen viser rødt Lys over 100° paa hver Side af en Linie lodret paa Løbets Midte, iøvrigt hvidt Lys Flammens Højde: 15 Fod. Man skal holde sig midt i Løbet.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Brazos River. Ved Indløbet til *Brazos River* er Fyrbaaken ved Inderenden af den SV.-lige Dæmning styrtet ned. Fyret er midlertidig slukket.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Argentina. Camerones Bay. Blanca Islands S. To Klippegrunde, der netop ere over Vandet ved Lavvande, ligge 2 Kml. S. for *Blanca Islands*. 44° 48′ 45″ S. Br. 65° 38′ 0″ V. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Spanien. — *Grand-Bassani* paa *Afrikas* V.-Kyst er erklæret for smittet af gul Feber og 85 Kml. Omkreds for mistænkt for samme Sygdom.

Onsdag den 7de Juni 1899 Kl. 11 Form. bliver ved **offentlig Auktion**, som afholdes paa **Orlogsværftet**, bortsolgt:

7,700 Pd. Tovværk, 700 Pd. Klude, 266 Kulsække, 40 Sejldugs Køjer, en Del Skafferekvisiter (emaillerede), 39,000 Pd. Staalaffald, 50,600 Pd. Jærn, 1,040 Pd. Metal, 20,800 Pd. Jærnspaaner, 1,250 Pd. Metalspaaner, 450 Pd. Kobber, 8 Halv- og 21 Heltønder, 63 Vinfustager, 76 Smørfustager m. m.

Sagerne paavises den 2den, 3dje og 6te Juni fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Kjøbenhavns Børskurs d. 31. Maj 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	102¾	103	102¾	103
Danmark			82	83
Norden	113½		113½	113¾
Kjøbenhavn	95		95	95¼
Carl			55½	57
Dannebrog			95½	96½
Skjold			72	73
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen			90	92
Nordsøen			82½	84
Torm			94½	96½
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			96	98
Urania			89¾	91
Union			97	100
Hejmdal			95	99
Dampsk. af 1896			95¾	97
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			93	95
3½% uopsig. Stats			96½	98
3½% Husejer Kreditk.			84¾	86
3½% Kbhvns Kreditf.			85¼	86
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			88¼	89
4% — — 6 —			88¾	90
3½% Landkreditk. 3 —			87½	88½
Aktier.				
Nationalbank			142	143
Privatbank	125	¼	125	125¼
Landmandsbank	121		120¾	121½
Handelsbank	116¾	117	116¾	117¼
Burm. & Wain			91¼	91½
Helsingørs Jernsk.	92		91½	92
Sukkerfabr.	98	97¾	97¾	98
Bryggeri Aktier	96	95¾	95¾	96

Vekselkurser d. 30 Maj 1899.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.20	18.17
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.35	—

Notering paa Berlins Børs d. 30. Maj 1899.

Russiske Noter	216.95
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	101.80
5% Rumænske Stats	102.00
4% — — 1890	91.90

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

„Det Foren. Dampskibs." 32,000, „Norden" 30,000, „Carl" 6,000, „Dannebrog" 14,000, „Kjøbenhavn" 10,000, „Urania" 8,000, „Dampskibs. af 1896" 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

PRIMA BUNKER-KUL.
BD BLUMENFELD.
HAMBURG.
DOVENHOF 77 & 79.

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

KNÖHR & BURCHARD Nfl.
Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 267.
DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.
KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.
SPECIEL AFDELING
FOR
ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co. Ld.
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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen. Ø. Telefon 35.

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.

Teaktræ Teaktræ
AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
BANGKOK—KØBENHAVN
have altid paa Lager i **Frihavnen**
TEAKTRÆ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut 1ma **Kvalitet.**
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.
TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

A. Rustads Efterfølger,
Østervoldgade 16 A.
Skibssmedie og Maskinværksted.
Udfører godt og billigt Arbejde.

Danish and Norwegian.

TIL DØVE PERSONER. — En Dame, som for ca. tre Aar siden blev kureret for Døvhed og Øresusen ved Hjælp af Dr. Nicholson's kunstige Øretrommer, skænkede hans Institut £ 1,000 (18,000 Kr.) for at fattige Mennesker, som ikke havde Midlerne til at anskaffe sig Øretrommerne, maatte faa dem gratis. Dette Fond udvidedes ved andre gode Menneskers Tilskud til over £ 5.000 (90,000 Kr.), for hvilket Beløb der udleveredes Øretrommer til værdige Trængende. Nu har ogsaa en anden Dame stillet £ 5,000 (90,000 Kr.) til Institutets Disposition, for at Mennesker, som ikke ser sig i Stand til at betale Øretrommerne, maa faa dem frit. Dr. Nicholson's Institut for Øresygdomme, det bedste i sin Slags i Verden, er ikke oprettet med pekuniær Fordel for Øje, men for at gøre saa meget godt som muligt. Enhver Penny, som tjenes eller gives, anvendes kun til Fordel for den gode Sag. — Adressen er 3, NICHOLSON'S INSTITUT, GUNNERSBURY, LONDON, W., ENGLAND.

Statsbanedriften.

Auktion over Hjuldampskib.

Mandag den 19. Juni d. A. Kl. 12 Middag lader de danske Statsbaner efter Aftale med Auktionsdirektøren i Korsør bortsælge ved offentlig Avktion, der afholdes sammesteds, det dem tilhørende

Hjuldampskib „Freya",

der ikke mere egner sig til Brug for Statsbanerne.

Skibets Drægtighed er 372,35 Total-Tons (Brutto) og 217,97 Register-Tons (Netto): dets Længde 197 Fod, Bredde 20,8 Fod, bygget i Aaret 1862 paa Klink af Jærn af Firmaet Baumgarten & Burmeister, der ogsaa har leveret Maskinen til Skibet. De nuværende Kedler ere indsatte i Aaret 1886.

Med Skibet følger en Del Inventarium. Auktionen afholdes ombord i eller ved Skibet, som er beliggende i Korsør.

Auktionskonditioner og Beskrivelse af Skibet med Inventarieliste kunne erholdes paa Statsbanedriftens Søfartsafdelings Kontor, Reventlowsgade 16, 2. Sal, hvor derhos Skibets Nationalitets- og Registrerings Certifikat og andre Dokumenter, Skibet vedrørende, henligge til Eftersyn.

Bilbrev haves ikke.

Kjøbenhavn, den 26. Maj 1899.

Søfartschefen.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin **ordinære Generalforsamling Tirsdagen den 4. Juli d. A. Kl. 10 Form. præcis** i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13, Kjøbenhavn. 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 26. Juni d. A.

Kjøbenhavn, den 30. Maj 1899.

P. B. V.

P. Rechnitzer,
p. T. Formand.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Offentlig Auktion over Staalskonnert

„Johanne",

115 Netto Reg.-Tons, bygget 1891. Klasse + 1 G/A 3.3.1.1. Certifikatet viseret i dette Aar, afholdes den 12. Juni 1899 Kl. 7 Eftm. af Hr. Notarius **Piccard paa Hotel „Hoogezand" i Hoogezand (Holland).**

Skibet, der nu ligger i Harburg, er imidlertid til Salg underhaanden. Pris etc. hos Herrer **E. J. Smit & Zoon,** og Herrer **Renck & Hessenmüller,** Harburg.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Telefon 2018. * Telefon 2018.

J. P. NIELSEN,

Skibs- & Ankersmedie.

Strandboulevard 45.

Kjøbenhavn Ø.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

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.

H. RASMUSSEN.

70, Viborggade 70.

Skibs- & Klejnsmedearbejde

udføres.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner proves 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.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

3 Kabinetsbilleder
◆ gratis ◆
ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr. Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus. NB. *Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.*

Monty.
St. Kongensgade 21.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og Barometere.
Regulering og Reparation af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

Skibs-Auktion.

Efter Overenskomst med Auktionsdirektøren og efter passeret Udlæg, agtes bortsolgt ved Auktion som afholdes ved Skibet **Onsdag den 7. Juni d. A. Kl. 2 Eftmdg.** det her i Havnen liggende Barkskib **„Mathilde Henning"s** af Riga, ført af Kapt. Mikkelsohn.

Uden Ansvar angives, at Skibet er bygget i Rostock 1879, metalfast til 16 Fod, maaler 464 Reg. Tons, ladende ca. 800 Tons Dødvægt, klassificeret Bureau Veritas 3/3 A. 11 for 5 Aar fra November 1896, er her efter Stranding undergaaet en gennemgaaende Reparation, vel udhalet og i sejlfærdig Stand.

Skibet kan beses ved Henvendelse ombord.

Frederikshavn, 24. Maj 1899.
P. J. Kall.

Joh. Husmann,

18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* **Telefon 5598.** *

Søfodtøj.

Præmieret i Stockholm og Bergen.
Wald. Lassen.
St. Strandstræde 17.
* *Grundlagt 1844.* *

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.
PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.
Etabl. 1797.
Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.
Telegr.-Adr.: Heckshers.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.
COPENHAGEN.
AGENTS TO
Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.
Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal and Copenhagen & vice versa.
Hamburg and Baltic line of steamers.
Telegraphic Address: „HOPPE".

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.
Skibsmæglere og Skibshandlere.
Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa 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.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn og Lübeck.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

Den danske Søret.

Af
Dr. jur. **Viggo Bentzon,**
Professor ved Kbhvns. Universitet.
Pris 11 Kr., indb. 12 Kr. 50 Øre.
Faas i Bogladerne.
G. E. C. Gad.

Hotel „Victoria",

Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads, Kjøbenhavn K.,
anbefaler sig til et æret Publikum. Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

Gæstgiveriet **Skipperhuset.**
Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

Børs-Caféen
ved Havnen, Aarhus, anbefales af CHR. BUCH'S Enke.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.
Ærb. **J. K. Jensen.**

Café van Zandt,

Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Joakim Jensen,

Skibsbygger.
Anbefaler sig til D'Hrr. Dampskibs- og Sejlskibsredere.
Ophalingsbedding ved Frederiksholms Teglværk.
(Daglig Vandstand 7 Fod).

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.
● Alt Møbelskibsarbejde ●
udføres
Holmens Canal 24.
Telefon Nr. 5941.

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.

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.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

L. KLAUSEN,

Skibsinventariehandel.

Telefon 5833.

Strandboulevarden 29.

Kjøbenhavn.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes **berømte Dentin à 45 Øre,** som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

Stufvaruföreningen „GARANTI".

Hernösands district,

bestående af hederliga, under en lång följd af år välkända stufvare, af fackföreningar oberoende, rekommenderade af alla sågverkskontor inom districtet, samt Hernösands skeppsmäklarefirmor, utför stufning af lastångare, hurtigt, omsorgsfullt och till billigaste priser.

Postadress: **Sprängsviken.**
Telegrams: **„Garanti", Kramfors.**

LANDMANDSBANKEN

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

Manometre, Vacummetre og Tællere.

P. Otzen & Thorstenson.
Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

L. Chr. Hagen,

Auktionsholder.
Kontor for juridiske Forretninger.
Træffes fra Kl. 10—1 og 4—7.
Hyskenstræde 5, 2. Sal.

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

Glarmester
Wald. Stallknecht

udfører
alt Skibs- og Bygningsarbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6, 3.
Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9 Aften. Søn- og Helligdage 1-2

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 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.**

Trykt hos J. Jørgensen & Co. (M. A. Hannover)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 23. Kjøbenhavn, Torsdag den 8. Juni 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Sø- og Handelsretsdom. — Ballastforhold i Aarhus. — Literatur. — Losning i danske Havne. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe. Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

Teaktræ — Teaktræ
AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
BANGKOK—KØBENHAVN
have altid paa Lager i **Frihavnen**
TEAKTRÆ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut 1ma **Kvalitet.**
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.
TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

J. H. Fechtenburg & Co.,
St. Thomas,
anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering henhørende.

Flag — Signalflag
i alle Størrelser og alle Nationer syes hurtig og efter Bestilling.
International Flagfabrik.
13, Bredgade 13.

V. Nielsen,
Sejlmager.
31, Nyhavn 31,
anbefaler sig med
Sejl, Presenninger, Flag.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over **hele Danmark.**

Den danske Søret.

Af

Dr. jur. **Viggo Bentzon,**
Professor ved Kbhvns. Universitet.

Pris 11 Kr., indb. 12 Kr. 50 Øre.

Faas i Bogladerne.

G. E. C. Gad.

Hotel „Victoria",

Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads,
Kjøbenhavn K.,
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.

Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.

Café — Restaurant.

Billige Frokostretter & à la Carte.

J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

Joakim Jensen,

Skibsbygger.

Anbefaler sig til D'Hrr. Dampskibs- og Sejlskibsredere.

Ophalingsbedding ved Frederiksholms Teglværk.

(Daglig Vandstand 7 Fod).

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6. 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9 Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Indreg. Varemærke.

Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads

Fabrikanter af International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet
elegante Uniformshuer.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn
Frederiksberggade Nr. 1.
Telefon 3669.

Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.
Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til
Jul. Christensen — Hjertenfrydsgade 12. — Kjøbenhavn. K.

Joh. Husmann,

18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* **Telefon 5598.** *

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.
Ærb. **J. K. Jensen.**

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre,
som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ OG STOCKHOLM.
FOR LANTERNER.

Frederik Preisler.

Ny Carlsberg Øl.

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

H. RASMUSSEN.

70, Viborggade 70.

Skibs- & Klejnsmedearbejde

udføres.

Offentlig Auktion over Staalskonnert

„Johanne",

115 Netto Reg.-Tons, bygget 1891. Klasse + 1 G/A 3.3.1.1. Certifikatet viseret i dette Aar, afholdes den 12. Juni 1899 Kl. 7 Eftm. af Hr. Notarius **Piccard paa Hotel „Hoogezand" i Hoogezand (Holland).**

Skibet, der nu ligger i Harburg, er imidlertid til Salg underhaanden. Pris etc. hos Herrer **E. J. Smit & Zoon,** og Herrer **Renck & Hessenmüller,** Harburg.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

Sø- og Handelsretsdom.

Sammenstødet mellem „Fram“ og „Hermes“.

Dom i S. S. $^{1}/_{1899}$, afsagt d. 24. Maj 1899. Den norske Staalbark „Fram“, Kaptajn Freberg, befandt sig paa Rejsen fra Sundswall til Port Natal med Trælast og havde den 22. August 1898 Kl. $12^{1}/_{2}$ Nat passeret Drogdens Fyrskib, kommende Syd fra. Efter at de havde faaet Lods, gik Kaptajnen ned og kom først paa Dækket efter Sammenstødet. Paa Dækket befandt sig foruden Lodsen 2den Styrmand, Udkigsmanden, Rorgængeren og 2 Matroser. Kl. $1^{3}/_{4}$ passeredes Nordre Røse; Vinden var O.S.O. og Vejret sigtbart. Skibet førte fulde Sejl og gjorde en Fart af $4^{1}/_{2}$ Knob. Lodsen forklarede, at Kursen, da Fram ca. Kl. $2^{3}/_{4}$ var omtrent tværs af Søndrehoved paa Middelgrunden, var N. t. O. $^{1}/_{4}$ O., hvilket han saa paa et paa Mesanmasten anbragt Kompas. Han fik da Øje paa et hvidt Blus forude og gik hen paa Bakken og forvissede sig om, at det var Hveens Fyr, hvilket havdes ca. $^{1}/_{2}$ Streg om Bagbord. Samtidig fik han Øje paa den grønne Lanterne paa en modgaaende Damper, der netop kom fri af Middelgrundsfortet 1 Streg forude om Bagbord. Han forvissede sig om, at Frams Lanterner, der skal have været nye og anbragte paa Skibets bredeste Sted, brændte klart. Han gik tilbage til Halvdækket og anmodede kort efter 2den Styrmand om at efterse Lanternerne, da det undrede ham, at Damperen vedblev at vise grønt Lys til Frams røde. 2den Styrmand saa ligeledes, at Lanternerne brændte klart. Efter Lodsens Fremstilling vedblev Frams Kurs at være den samme, idet Roret holdtes støt. Lodsen holdt stadig Øje med Damperen og saa stadig dennes grønne Lanterne; da denne et Øjeblik skjultes af Frams Bagbordsbaad, gik Lodsen over paa Styrbords Side og ved at bøje sig ud over Rælingen fik han Øje paa Damperens grønne Lanterne under Frams Spryd; han antog da, at Damperen vilde gaa foran om Fram, og for at gøre dette lettere gav han Ordre til at falde lidt, men i samme Nu, næppe 3 Sekunder før Sammenstødet, og da Damperen næppe var mere end et Par Hundrede Fod borte, viste den pludselig sin røde Lanterne, medens den grønne vedblev at være synlig. Lodsen beordrede da straks støt og det saa hurtigt, at Frams Kurs slet ikke kunde være bleven forandret. Umiddelbart efter skete Sammenstødet, idet Damperen med sin Bagbords Boug ramte Frams Forende paa Bagbords Side af dens Spryd.

De Forklaringer, der afgaves af 2den Styrmand, Udkigsmanden, Rorgængeren og de to paa Dækket værende Matroser, stemte ganske med Lodsens Forklaring.

Den svenske Damper Hermes, Kaptajn Påhlsson, befandt sig paa Rejsen fra Grimsby til Gefle med Kul og passerede d. 22. August Kl. $12^{1}/_{2}$ Nat Helsingør, hvorefter den styrede med fuld Kraft ned gennem Sundet med en Fart af $9^{1}/_{2}$ Knob. 1ste Styrmand med Baadsmanden, en Letmatros og en Ungmand havde Vagten, og da Taarbæk Lysbøje passeredes, kom Kaptajnen paa Dækket; Lanternerne brændte da klart. Da Hermes var tværs af Middelgrundsfortet $^{1}/_{4}$ à $^{1}/_{2}$ Sømil O. for dette, varskoede Udkigsmanden Frams røde Lanterne $^{1}/_{2}$ à $^{3}/_{4}$ Streg om Styrbord. Efter nogle Sekunders Forløb, da Fram ikke viste grøn Lanterne, beordrede Kaptajnen haardt Bagbord, og Styrmanden hjalp Rorgængeren med at lægge Roret haardt i Borde. Efter at Hermes derpaa i c. 1 à 2 Minutter havde drejet saa meget, at Fram havdes $^{1}/_{2}$ à $^{1}/_{4}$ Streg til Bagbord, viste Skibene rødt til rødt, men da saas pludselig Frams grønne Lanterne og dens røde forsvandt. Kaptajnen beordrede fuld Kraft bak, men kort efter skete Sammenstødet. Naar der ikke fra Hermes var givet noget Fløjtesignal, forklarede Kaptajnen dette med, at han ikke havde villet bringe Konfusion overfor Fram, hvilket efter hans Mening let kan ske med Fløjtesignal, navnlig om Natten. Rorgængeren forklarede, at han stod til Rors et Kvarter forinden Sammenstødet, og han havde allerede staaet nogen Tid ved Roret, før Kursen forandredes til S., og havde kort efter set Frams røde Lanterne uden at han havde faaet Øje paa den grønne. Kort før Sammenstødet var Styrmanden kommet hen og drejet Roret haardt Bagbord, hvormed Rorgængeren havde hjulpet, men der var ikke givet ham nogen Ordre i den Retning.

Fram, der er 759 Brutto og 699 Netto-Tons, blev først bragt til Ankers tæt ved Sammenstødsstedet og derefter indbugseret til Kjøbenhavn, hvor Ladningen lossedes og Skibet blev repareret. Reparationen kostede 30,568 Kr. 48 Ø.; Liggedagsgodtgørelse beregnedes efter Sølovens § 120 med 30 Øre pr. Dag pr. Netto-Ton i 71 Dage eller 14,888 Kr. 70 Øre. Idet hertil lagdes Udgifterne ved Indbugsering, Losning, Lastning, Tab af Ladning etc. udgjorde Frams Tab og Fordring ialt 61,846 Kr. 17 Øre.

Hermes er 1,936 Brutto og 1,184 Netto-Tons. Ved Sammenstødet dræbtes Donkeymanden, der var til Køjs, og Baadsmanden og Tømmermanden kom til Skade. Skibet blev ved egen Maskines Hjælp bragt ind paa grundt Vand, hvor det sank; den 24de toges det op af Svitzers Bjærgningsentreprise og bragtes først ind til Kjøbenhavn, senere til Helsingør, hvor det blev repareret. Reparationen kostede 27,285 Kr. 06 Øre, Bjærgningen 25,540 Kr.; Liggedagsgodtgørelse beregnedes efter Sølovens § 120 med 40 Øre pr. Dag pr. Netto-Ton i 27 Dage eller 12,787 Kr. 20 Øre. Idet hertil lagdes Udgifterne ved Losning, Lastning etc. udgjorde Hermes Tab og Fordring ialt 74,215 Kr. 23 Øre.

Under nærværende Sag, der efter Overenskomst mellem Parterne var anlagt ved Sø- og Handelsretten som vedtaget Værnething, paastod Firmaet Jansen & Co. som Befuldmægtigede for Kaptajn Freberg sig tikendt Erstatning for det Tab, Barkskibet Fram havde lidt ved Sammenstødet, 61,846 Kr. 17 Øre, med Renter. Firmaet C. K. Hansen som Befuldmægtiget for Kaptajn Påhlsson paastod Frifindelse eller i al Fald Beløbets Nedsættelse med 404 Kr. 74 Øre for Dispache og Korrespondance, samt paastod sig under en anlagt Kontrasag tilkendt Erstatning for det Tab, Dampskibet Hermes havde lidt ved Sammenstødet, 74,215 Kr. 23 Øre med Renter, subsidiært, under Hensyn til at der formentlig var Skyld paa begge Sider, Halvdelen af Forskellen mellem de to Beløb eller 6,386 Kr. 90 Øre.

I Rettens Dom udtales, at Kaptajnen paa Hermes har overtraadt Art. 28 i de internationale Søvejsregler*), jfr. Anordning af 22. Jan. 1897, ved ikke, da han gav haardt Bagbord Ror, at give det i saa Henseende foreskrevne Dampfløjtesignal, idet den af ham paaberaabte Grund til at undlade dette ikke kan komme i Betragtning; idet der dernæst ikke findes Anledning til at komme ind paa mindre Uoverensstemmelser og Unøjagtigheder i Forklaringerne, er det Rettens Anskuelse, at efter alt, hvad der foreligger, maa Hermes antages udelukkende at bære Skylden for det skete Sammenstød. Der findes ingen Grund til at tro, at Fram, der skulde holde sin Kurs, har forandret denne inden Sammenstødet, hvorimod Hermes, der efter nævnte Søvejsreglers Art. 20**) skulde gaa af Vejen, og som, selv om Frams Lanterner maatte antages at have lyst noget mindre stærkt end Hermes',

*) Art. 28 indeholder Regler om Lydsignaler for Dampskibe.
**) Art. 20 indeholder Regel om, at Dampskib skal gaa af Vejen for Sejlskib.

dog maatte have og ogsaa har opdaget dem i tilstrækkelig god Tid, maa antages at have udsat sin Drejning til Styrbord for længe og i Virkeligheden først at have udført samme, da den allerede havde skaaret Frams Kurslinie, ganske bortset fra om Hermes ikke ogsaa maa siges at have overtraadt de nævnte Reglers Art. 23*).

Idet der ingen Grund findes til i Frams Fordring at fradrage 404 Kr. 74 Øre for Dispache og Korrespondancer, vil Indstævnte være at dømme til at betale de paastaaede 61,846 Kr. 17 Øre med Renter og i Sagsomkostninger 300 Kr.

V. M.

Ballastforhold i Aarhus.

Vi have modtaget følgende:

Ballastforholdene i Aarhus ere og have i lang Tid været højst utilfredsstillende, og mangfoldige ere de Klager, som i Aarenes Løb ere fremkomne fra Skibsførere, der have været nødsagede til at sejle ballastede fra Aarhus, over nævnte Forhold.

I Aarhus findes kun én fast Ballastplads med Længde for 1 stort eller 2, i Nødsfald 3 smaa Skibe, og denne er beliggende ved Havnens midterste Mole; ganske vist er der endnu et Sted i Havnen, nemlig tværs over for ved den saakaldte Petroleumskaj, hvor det af Havnefogden eventuelt kan tillades at indtage Ballast, men da denne sidst nævnte Plads tillige er almindelig Losseplads, er det kun sjældent, at den er ledig.

Naar saaledes, hvad der ofte passerer, flere Skibe paa en Gang blive udlossede og skulle indtage Ballast, bliver der let lang Tørn for de sidste, især da der til et Skib højst kan leveres c. 50 Tons pr. Dag. Anførte faste Ballastplads er af Havnen udlejet til Privatmænd, som i en Aarrække uden offentlig Udbydelse har havt den til Leje mod en Betaling af saa vidt vides 355 Kr. pr. Aar, og samme kan altsaa, da ingen Konkurrence kan eksistere, sætte Ballastprisen efter eget Forgodtbefindende. Prisen er da ogsaa i Aarenes Løb jævnt steget fra 60—70 Øre pr. Ton til 115 Øre, hvad der vil sige saa meget som at Aarhus er den dyreste eller i hvert Fald en af de dyreste Pladser i Danmark for denne Vare. Naar til Eksempel et mindre Skib paa 40 Register-Tons bliver nødsaget til at tage Ballast, hvilken man vel da kan anslaa til mindst 5—6 Tons, vil denne altsaa koste 6 à 7 Kroner, hvorimod Skibets faste Havneudgifter for udenbys Skibe ialt kun ere c. 10 Kr. og for indenbys 3 Kr. 20 Øre, hvad der vel maa betragtes som et Misforhold; for større Skibe er dette endnu mere fremtrædende, idet et Skib paa 1,000 Register-Tons, der i Reglen vil behøve mindst 350 Tons Ballast, for denne vil komme til at betale c. 400 Kroner, hvorimod Skibets faste Havneudgifter kun beløbe sig til c. 300 Kroner.

Da Aarhus jo som bekendt har gjort meget for sin Havn og vedblivende gør alt for at reducere Udgifterne og lette Byrderne for de dertil søgende Skibe, hvorfor Havnen ogsaa blandt Skibsførere og Redere er bekendt som god og billig, vil det forhaabentlig kun være nødvendigt at henlede Havnebestyrelsens Opmærksomhed paa ovenanførte uheldige Maade, hvorpaa Levering af Ballast foregaar, for at disse Forhold kunne blive forandrede og derved yderligere befæste det gode Omdømme, som Havnen har tilkæmpet sig.

Ballasten kan nemlig — og tillige med ret god Fortjeneste — leveres langt billigere, og der tilbydes ogsaa Skibene Ballast fra forskellige Leverandører til 80 à 85 Øre pr. Ton, men disse kunne ikke faa Plads anvist til Levering, idet der jo i Reglen, som før omtalt, kun findes den ene og bortlejede Ballastplads.

Skulde der nu ikke, da Havnen jo er bleven udvidet betydeligt, kunne anvises Skibene lidt rigeligere Plads til Indtagning af Ballast og saadan Plads overlades til fri Benyttelse af Folk, som ville levere Ballast; i Nødsfald kunne disse jo betale en vis Afgift pr. Ton; Skibene betale nu som før 1 Øre pr. Register-Ton i Ballastafgift til Havnen. — Saafremt Havnen vilde frigive Ballastmonopolet og lade denne Forretning være aaben for fri Konkurrence, samt anvise en lempeligere Plads end hidtil, da er Hensigten med disse Linier naaet, og derved vilde megen Misfornøjelse og mange Klager og Besværinger undgaas, ligesom en saadan Foranstaltning yderligere vilde hævde Aarhus Havns Ry for Billighed og Liberalitet.

Sec.

*) Artikel 23 indeholder Regel om, at det kursvigende Dampskib om nødvendigt skal mindske Fart eller stoppe eller bakke.

Literatur.

Den danske Lods.

Fra det kongelige Søkort-Arkiv er udgaaet 5te Udgave af Den danske Lods, sluttet d. 1. Januar 1899. Der udkommer næppe mellem Aar og Dag ret mange Bøger af den Betydning for Skibsfarten i de danske Farvande som den her foreliggende. Den danske Lods er, eller bør i hvert Fald være, den paalidelige Vejleder for enhver Navigatør, der besejler vore Farvande, og den Omstændighed, at den er udarbejdet paa Grundlag af de af Søkort-Arkivet udgivne fortrinlige Kort, borger for, at den tilfredsstiller de Krav, der maa stilles til den. Den burde finde en vid Udbredelse blandt danske Navigatører.

Da 4de Udgave af den her foreliggende Bog udkom i 1893, gjorde vi udførligt Rede for dens Indhold. Der var den særlige Grund hertil, at denne Udgave ikke var et revideret Optryk af den ældre Udgave, men at den var en helt ny Farvandsbeskrivelse, der var nødvendiggjort ved de sidste Decenniers store Forandringer med Hensyn til Farvandenes Belysning og Afmærkning, ved Oprettelse af Taagesignal Stationer etc. Den nu udkomne 5te Udgave er væsentlig et Optryk af denne sin nærmeste Forgænger, og der er saaledes ikke Grund til her at gaa detailleret ind paa dens Indhold. Vi skulle da kun fremdrage nogle Hovedpunkter af vor Anmeldelse i 1893, der kunne tjene ogsaa til Belysning af den nye Udgave.

Det har i vor Tid fremtrædende Betydning ved Brugen af en Haandbog som denne, at Navigatøren hurtigt og let kan faa de Oplysninger, han har Brug for i Øjeblikket; derfor ordnedes Stoffet i Den danske Lods i 1893 paa en tydeligere og mere overskuelig Maade end i de tidligere Udgaver; man antog de Principer, som benyttes i alle nyere udenlandske Bøger af denne Art. Disse Principer ere bibeholdte i den nye Udgave; selve Ordningen af Stoffet er dog noget forandret, idet nemlig Hovedfarvandene: Nordsøen, Skagerrak, Kattegat, Sundet, Store Bælt, Lille Bælt og Østersøen med Bornholm ere beskrevne først og derefter de mere lukkede Farvande: Limfjorden, Isefjord, Smaalands-Farvandet og Farvandet Syd for Fyen. Bogen er forsynet med gode Indholdsfortegnelser og Henvisninger, hvad særlig ved Haandbøger er af megen praktisk Betydning. Selve Bogens Indhold er nu som tidligere meget omfattende og danner

en virkelig indgaaende og detailleret Beskrivelse af de danske Farvande; de talrige Illustrationer, der findes i den, forhøje meget dens Værd. Til Beskrivelsen af Farvandene slutter sig en Række Oplysninger, som den farende Navigatør stedse har Brug for; vi nævne Oplysningerne om Fyr- og Taagesignaler, Signaler for Lods, Nød-Signaler, Redningsvæsen, Krydstoldvæsen, Karantænevæsen, Signal- og Telegraf-Stationer m. m.

Det er umuligt ved et Arbejde som dette straks at paavise de Mangler, det kan have, saa lidt som alle de Fortrin, et nøjere Kendskab til dets Enkeltheder først bringer for Dagen. Mulig faa vi senere Lejlighed til paany at omtale denne nye Udgave af Farvandsbeskrivelsen; vi have ved disse Linier kun villet gøre Rede for dens Indhold i Hovedtrækkene og minde om dens Betydning som et praktisk Hjælpemiddel, der burde benyttes i endnu større Kredse af Søfarende, end det bliver det. Vi skulle sluttelig minde om, at denne Bog ikke mindst har sin Betydning ved at støtte sig paa de Meddelelser, der fra de Søfarende tilgaa Søkortarkivet; dette udtaler selv i Bogens Forord, at det med Tak modtager enhver Meddelelse til dens Berigtigelse. Vi opfordre da nu som tidligere særlig Skibsførerne til i denne Henseende at yde Arkivet deres Støtte, saaledes at Den danske Lods i kommende Udgaver kan blive stedse mere baseret paa Erfaringer, hentede fra danske Navigatørers praktiske Virksomhed.

Losning i danske Havne.

Paa de jydske Handelsforeningers nys afholdte Delegeretmøde i Randers har der fundet en Forhandling Sted om dette Spørgsmaal, der har saa megen Interesse for Skibsfarten. Vi gengive et i „Børsen" optaget Referat, idet vi forbeholder os mulig at komme tilbage til nogle af de faldne Udtalelser.

Grosserer Hans Larsen, Aalborg, indledede. Han begyndte med at henvise til Sagens tidligere Behandling. I Grosserer-Societetets Responsum siger man bestemt, at Skibsside er det samme som tidligere „paa Ræling", men fastslaar som Mødet i Aalborg, „at Godset skal afleveres saaledes, at Modtageren kan føre det videre, hvorhen det skal". Man havde imidlertid det Særsyn, at Sejlskibsrederi-Foreningens Afdeling for mindre Skibe ikke nu synes at være tilfreds med den Ordning, som væsentligst var bleven fremkaldt paa denne Forenings Foranledning og tiltraadt af dens Formand paa Mødet i Aalborg. Fra Foreningens Generalforsamling havde man nemlig senere faaet meddelt følgende Resolution: „Med Hensyn til Losning af Varer fra Sejlskibe i danske Havne fastholder Generalforsamlingen Sølovens § 136, og finder ikke Anledning til yderligere Fortolkning, som kan lede til Misforstaaelser eller Afvigelser derfra".

Denne Resolution er ret mærkværdig, og der kan egentlig ikke gives den nogen Kommentar. Man vil erindre, at det især var paa denne Forenings Foranledning, Sagen er kommen frem, og at Resolutionen blev vedtaget, at den blev som den er, var et Udtryk for Repræsentanternes Ønske om at beskytte og bevare de mindre Skibe mod uberettigede Krav. Indlederen antog derfor ogsaa, at Generalforsamlingens Resolution nærmest maatte bero paa en Misforstaaelse, hvorfor han foreslog, at den paa Mødet i Aalborg vedtagne Bestemmelse herefter betragtes som Kutyme ved fremtidige Losseregle-menter.

Med Hensyn til den anden Del af Sagen, „Skibets Pligt til at benytte Modtagerens kutymemæssige Emballage", saa mente Indlederen ligesom Grosserer-Societetet, at det kan fastslaas, at Skibet er pligtig til at benytte denne, naar det kan udlevere sin Last i almindelig dertil svarende Arbejdstid paa denne Maade. Hvis det er en Emballage, der bevisligt forsinker Losningen derud over, skal Modtageren afgive den Hjælp, som det formenes at Udlosningen vil tage længere Tid. Forøvrigt mente Indlederen, at Modtageren som Regel paatager sig mere Arbejde ved Losning, end der paahviler ham efter Loven, og henledede derfor ligeledes Opmærksomheden paa Spørgsmaalet, om det ikke var rimeligt, at Skibet betaler en Part af Vejerpengene, hvor det skal have sin Fragt efter udlosset Vægt.

Indlederen sluttede med i Henhold til det fremførte at foreslaa følgende: „Mødet vedtager, at Losning af Sækkegods og lignende Varer foregaar efter de paa Mødet i Aalborg d. 1. Juli 1898 vedtagne Regler, og at et Udvalg sammen med Repræsentanter for Søfarten videre tager sig af denne Sag", hvilket vedtoges.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Flensborg Skibsværft er til Hamburg-Amerika Linien efter en tilfredsstillende Prøvefart afleveret Dampskibet Saxonia. Damperen, der skal sejle i Selskabets østasiatiske Linie, har følgende Dimensioner: 414' 6" × 46' 5" × 31' 1/2". Paa Værftet bygges nu et Søsterskib til dette.

Hos Lobnitz & Co., Renfrew, er Dpsk. Algarve løbet af Stablen. Det bygges til D. F. D. S.

Personalia.

Dødsfald. Styrmand Joh. S. M. Andersen er afgaaet ved Døden her i Byen.

2den Maskinmester paa Dampskibet Store Nordiske V. E. Albrecht er afgaaet ved Døden i Shanghai.

Styrmand paa Bark Erna af Nordby Vilh. Götze er skyllet overbord og druknet.

Kapt. E. Gade, som atter er rask, har igen overtaget Dpsk. Dagmar, hvorefter Kapt. P. P. Petersen, som midlertidig førte Skibet, er afrejst til Glasgow for at overtage Dpsk. Alabama under Kapt. Gøtsches Sygdom.

Kapt. P. Mollerup, som atter er rask, har igen overtaget Christian den 9de, hvorefter Kapt. C. F. Møller, der midlertidig førte Skibet, er til Disposition.

Da Dampskibet Vesta nu er kommet under dansk Flag, har Kapt. Corfitzon fratraadt Stillingen som Fører og har den tidligere Styrmand paa Dpsk. Louise T. Müller overtaget Pladsen efter ham.

Første Styrmand C. Izard-Petersen paa Dampskibet Elna er forfremmet til Kaptajn og vil om kort Tid overtage Dampskibet Kamma, som for Tiden føres af Kaptajn J. O. Risøe.

Anden Styrmand J. Olsen paa Dampskibet Elna er forfremmet til første Styrmand i samme Damper.

Fra Sø og Land.

Vi have modtaget følgende:

Til Medlemmerne af D. S. R. F.' Forenings Afdeling for mindre Skibe:

I Fragtlisterne figurerer i disse Dage blandt enkelte, næsten lige saa smukke Tilbud, Opgave af c 100 Tons Gasrensningsmasse fra Aarhus til Kjøbenhavn til 9, skriver Ni, Øre pr. Centner, og tillader Afdelingen sig at gøre sine Medlemmer opmærksomme paa dette overordentlig favorable Tilbud, for at det kan faa Behandling efter Fortjeneste.

Paa det i Aar forsvundne Dampskib Port Melburne af London, Kapt. I. Smith, fandtes en dansk Sømand P. Larsen, 27 Aar gl., formodentlig hjemmehørende paa Møen. De, der anse sig for berettigede til hans Efterladenskab, anmodes om at henvende sig til Udenrigsministeriet.

Losseforholdene i Antwerpen. Havneautoriteterne i Antwerpen nægter nu, ifølge Byraadets Beslutning, at give kornlastede Dampskibe, som kan losse i Lægtere, Plads ved Kajen. Dette er jo, som man forstaar, en Utilbørlighed og tilintetgør saaledes Bestemmelsen i saavel Certeparti som Konossement. Naar Rederne slutter en bestemt Kontrakt med Afskiberne, bør denne utvivlsomt opretholdes, og de har Ret til at klage, naar Havneautoriteterne ved sine Bestemmelser tilintetgør en indgaaet Kontrakt til Fordel for Modtagerne. (Norg. Sjøft.).

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 31. Trækning begynder Onsdag den 14. Juni. I Henhold til Lotteriets Plan vil der, paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder, blive fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faa Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en stedse stigende Skala erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom, for 3. Træknings Vedkommende, henvises til omstaaende Bekendtgørelse. Gevinsterne kunne eventuelt ombyttes med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Dampskibet Alpha. Denne Damper, der, som man vil erindre, strandede paa Hornafjord for to Aar siden og derefter, efter langvarigt Bjærgningsarbejde, bragtes flot, afgik fra Faskrudsfjord paa Østisland d. 9. Maj paa Slæb af Dpsk. Risø til norsk Reparationshavn (Moss).

Slæbningen over Atlanterhavet gik udmærket, og den 14. Maj anløbes Haugesund, hvorfra telegraferedes alt vel.

Under den fortsatte Slæbning, fra Haugesund til Moss, hændte det Uheld, at begge Damperne kom paa Grund ved Hesselnæsset nær Farsund med det Resultat, at Risø kom af i stærkt læk Tilstand, medens Alpha ikke kunde faas af Grunden.

Svitzers Damper Øresund afgik til Strandingsstedet, men maatte gaa bort igen med uforrettet Sag, da den intet kunde gøre paa Grund af Paalandsstorm og høj Sø. Alpha, der staar paa aaben Kyst ud for Listerlandet, er nu Vrag.

A. Dekke, Dpsk. af Bergen, har været paa Grund ved Refsnæs Puller. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Kallundborg. Skibet har kun ringe Skade.

Christian, Skonnert af Marstal, der var sunket ved Refsnæs, er d. 3. ds. indbragt til Marstal for Reparation.

Ernst Alfred, 3m. Skonnert af Riga, kom d. 3. ds. paa Rejsen fra Windau til Boness med Trælast paa Grund udfor Helsingør. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Helsingør. Akkord 100 £. Man formener, at Skibet er ubeskadiget.

Julie, Dpsk. af Aabenraa, der paa Rejsen fra Lysekil til Altona grundstødte paa Romsø Nordspids, er nu bragt flot af Svitzers og ind til Korsør. Bjærgelønnen fastsættes ved Voldgift. Skibet er tæt og kan rimeligvis fortsætte Rejsen.

Kaiserin Maria Theresia, Nordd. Lloyds Dpsk., kom d. 4. ds. paa Rejsen fra Stettin til Bremen paa Grund udfor Grenaa. Er nu bragt flot af to tyske Panserskibe og afgaaet til Stettin.

Norrøna, Dpsk. af Porsgrund, der, paa Rejsen fra Sunderland til Stockholm med Kul, grundstødte ved Lønstrup, er nu bragt flot.

Wemyss Castle, Skonnert af Marstal, der efter Grundstødning ved Fornæs sank i Aalborg Bugt, er atter hævet og ankom d. 2. ds. til Marstal. Skibet har brækket Kølen i en Længde af 8 Fod og Forstævnen er en Del beskadiget, ligesom det iøvrigt har erholdt anden Skade.

Yrsa, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, d. 27. Maj kom paa Grund ved Kroonboie, er bragt flot og ind til Antwerpen.

To Brødre, Dæksbaad, er d. 28. Maj strandet ved Holbæk. Besætningen reddet.

Orion, Dpsk, af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra New York til Kjøbenhavn med Korn og Stykgods strandet paa New Foundland. Mandskabet reddet. Skibet Vrag.

Concordia, Dpsk. af Helsingborg, ankom hertil d. 30. Maj med Tab af en Del af Dækslasten. Skibet kom fra Wyborg med Trælast.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Nevcastle 23. Maj, bestemt til Newport News. — Antwerpen, Holm, ankom til St. Petersborg 29. Maj. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New-York 28. Maj, bestemt til Aarhus. — Arno, Strubberg, afgik fra Abo 30. Maj, bestemt til Barcelona. — Beira, Borries, afgik fra Glasgow 27. Maj, bestemt til Savanna. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Kbhvn. 1. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Dagmar, Gade, afgik fra Åbo 2. Juni, bestemt til Malaga. — Douro, Ørum, ankom til Lissabon 9. Juni, bestemt til Bordeaux. — Florida, Koch, afgik fra Newcastle 3. Juni, bestemt til New Orleans. — Georgios I, Blom, ankom til Riga 1. Juni, bestemt til Antwerpen. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 2. Juni, best. til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Hudiksvall 24. Maj, bestemt til Barcelona. — Island, Skjødt, ankom til Stettin 5. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra Antwerpen 1. Juni, bestemt til Boston. — Kursk, Christensen, afgik fra Havre 6. Juni, bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Antwerpen 3. Juni, bestemt til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, ankom til New Orleans 28. Maj, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Hansen, afgik fra St. Petersborg 2. Juni, bestemt til Antwerpen. — Nicolai II., Michelsen, ankom til St. Petersborg 2. Juni, best. til Kbhvn. — Norge, Knudsen, ankom til New York 1. Juni, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Collo 5. Juni, bestemt til Tarragona. — Omsk, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 25. Maj, bestemt til Dunkirk. — Seine, Staal, ankom til Trangsund 28. Maj, bestemt til Bordeaux. — Tejo, Egense, afgik fra Stockholm 30. Maj, bestemt til Oporto. — Texas, Kihl, afgik fra New York 20. Maj, bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 27. Maj, bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, afgik fra Åbo 30. Maj, bestemt til Barcelona. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 28. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Xenia, Thidemann, ankom til Antwerpen 3. Juni.

Anglo Dane, Jonsson, afgik fra Kbhvn. 30. Maj, bestemt til Manchester. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 3. Juni, best. til Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til Rotterdam 29. Maj, bestemt til Riga. — Ceres, Ryder, afgik fra Leith 18. Maj, bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 5. Juni, bestemt til London. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Arendal 5. Juni, best. til Vestnorge. — Constantin, Niedersøe, afgik fra Kbhvn. 5. Juni, bestemt til London. — Ella, Lunge, ankom til Stavanger 5. Juni, best. til Bergen. — Frederik, Sørensen, afgik fra Pillau 2. Juni, bestemt til Hull. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Kbhvn. 3. Juni, bestemt til Rotterdam. — Kasan, Thomsen, afg. fra Libau 31. Maj, bestemt til London. — Kiew, Eriksen, an-

kom til Libau 4. Juni, bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 1. Juni. best. til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 5. Juni, best. til Hull. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 5. Juni, bestemt til Danzig. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 3. Juni. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 3. Juni, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod ankom til Antwerpen 4. Juni, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 4. Juni, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Libau 5. Juni, bestemt til Kbhvn. — Pregel, Olsen, ankom til Kbhvn. 6. Juni, bestemt til Riga. — Thyra, Sørensen, ankom til Riga 1. Juni, bestemt til Antwerpen. — Valdemar, Koefod, ankom til Hull 2. Juni, bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til London 1. Juni. — Vesta, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 2. Juni, bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ankom til Kbhvn. 3. Juni, best. til Libau. — Viking, Blom, ankom til London 5. Juni.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 7. Juni, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 8. Juni, best. til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 8. Juni, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 6. Juni, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, Wiberg, afgik fra Newcastle 6. Juni, bestemt til Aarhus. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 6. Juni, bestemt til Odense. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 7. Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 7. Juni, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Riga 30. Maj, ankom til Dunkirk 4. Juni. — Frode, Wrisberg, afgik fra Kronstadt 25. Maj, ank. til Kotka 26. Maj. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 27. Maj, ankom til Gnarp 30 Maj. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Fernandina 4. Maj, ankom til Kastrup 30. Maj. — Knud, Mancke, afgik fra Blyth 31. Maj, ankom til Riga 6. Juni. — Svend, Petersen, afgik fra Blyth 1. Juni, ankom til Kbhvn. 4. Juni. — Erik, Tofte, afgik fra Riga 31. Maj, bestemt til Ghent. — Skjold, Schmidt, afgik fra Kronstadt 31. Maj, ankom til Riga 2. Juni. — Danmark, Frantzen, afg. fra Kbhvn. 2. Juni, ank. til W. Hartlepool 5. Juni. — Ragnar, Meyer, afgik fra Stettin 2. Juni, bestemt til Swansea. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 1. Juni, bestemt til Riga. — Dan, Hansen, afgik fra Riga 4. Juni, bestemt til Ghent. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Kronstadt 31. Maj, ankom til Riga 2. Juni. — Harald, Holst, afg. fra Kbhvn. 29. Maj, ankom til Blyth 1. Juni. — Olaf, Lorentzen, afg. fra Riga 2. Juni, bestemt til Dordrecht.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Jensen, afgik fra Manchester 2. Juni, bestemt til Kronstadt. — H. Klitgaard, Rasmussen, anløb Kbhvn.s Red 3. Juni, best. til Rotterdam. — J. Siem, Knudsen, pass. Skagen 4. Juni, bestemt til Hull.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Sunderland 2. Juni. — Kamma, Risøe, ankom til Riga 31. Maj. — Helga, Lagesen, afgik fra Blyth 6. Juni. — Martha, Jørgensen, afg. fra Husum 1. Juni. — Elna, Møller, afgik fra Kronstadt 5. Juni. — Therese, Knudsen, ankom til Blyth 5. Juni.

Østersøen. Rita, Hansen, afgik fra Libau 4. Juni, ank. til Kbhvn. 6. Juni. — Patria, Larsen, afgik fra Grangemouth 6. Juni.

Union. Frisia, Skov, afgik fra Lübeck 2. Juni, ankom til Riga 5. Juni. — Caledonia, Fisker, afgik fra Kronstadt 3. Juni, ankom til Christinestad 6. Juni.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Dunkerque 2. Juni, ankom til Grangemouth 5. Juni. — Fyen, Hansen, ankom til Kbhvn. 6. Juni. — Hafnia, Lund, ank. til Riga 2. Juni. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 6. Juni, bestemt til Dordrecht. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Sunderland 2. Juni, ankom til Kbhvn. 5. Juni

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til Cardiff 5. Juni. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Cardiff 30. Maj, bestemt til Kronstadt. — Søborg, Fischer, ankom til Genua 31. Maj. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Hakkela 2. Juni. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Glasgow 2. Juni, best. til Kronstadt. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Tromsø 2. Juni. — Rosenborg, Schultz, ankom til Ræfsø 29. Maj. — Fredensborg, Petersen, ankom til Calais 4. Juni. — Amalienborg, Dømel, afgik fra Frederikshamn 5. Juni, bestemt til Calais. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 4. Juni, bestemt til Himango. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Wasa 5. Juni, bestemt til Newcastle.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, afgik fra Buenos Ayres 17. Maj, bestemt til Las Palmas. — Skodsborg, Lund, ank. til Räfsö 22. Maj. — Klampenborg, Mathiesen, ank. til Trondhjem 6. Juni. — Jægersborg, Jensen, ankom til Tormo 20. Maj. — Guldborg, Jensen, ankom til Boberget 20. Maj. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Preston 26. Maj, bestemt til Grindstone Island.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afg. fra Kotka 31. Maj, best. til Zaandam. — Agnete, Jensen, afg. fra Ghent 2. Juni, ankom til Grangemouth 4. Juni. — Hermia, Sørensen, afg. fra Methil 3. Juni, best. til Korsør. — Alice, Hansen, ankom til Antwerpen 31. Maj. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Rotterdam 6. Juni, bestemt til Methil. — Bornholm, Petersen, afg. fra Riga 1. Juni, best. til Bordeaux. — Ajax, Brorsen, afgik fra Riga 4. Juni, best. til Antwerpen — St. Alban, Jørgensen, ankom til Fraserburgh 30. Maj. — Nauta, Madsen, afgik fra Middlesbro 1. Juni, ankom til Kiel 3. Juni. — Rønne, Hintze, afgik fra Stornoway 4. Juni, bestemt til Fraserburgh. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Fraserburgh 5. Juni, bestemt til Baltasound.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Libau 31. Maj. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Kiel 3. Juni, bestemt til Grangemouth. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Kronstadt 3. Juni, bestemt til Riga. — Ansgar, Larsen, ankom til Riga 5. Juni. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Førby 5. Juni. — Hamlet, Sommer, ankom til Riga 25. Maj. — Helge, Matthiessen, ankom til Fredrikshamn 20. Maj.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, ankom til Port Arthur 2. Juni. — Malaya, Berentzen, afgik fra Havre 1. Juni, ankom til Kbhvn. 4. Juni. — Cathay, Schiøning, afgik fra Colombo 30. Juni, bestemt til Port Said. — Skonnert Ragnhild, Bønnelycke, ankom til Libau 31. Maj. — Livadia (befragtet Damper), Jørgensen, afgik fra Singapore 31. Maj, bestemt til Wladivostock. — Nordhavet (befragtet Damper), Olsen, afgik fra Wladiwostock 5. Juni, best. til Moji.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Kronstadt 4. Juni. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Kbhvn. 28. Maj. — St. St. Blicher, Klitgaard, pass. Helsingør 6. Juni paa Rejse til Amsterdam.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Bayonne 6. Juni fra La Plata.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 1. Juni. til Antwerpen,

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Hernösand 31. Maj, best. til Leith. — Clara, Petersen, afgik fra Hernösand 3. Juni, best. til Grangemouth.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Laura, Callesen, sejlet fra Carthagena 16. April til Savannah le Mar. — Verdande, Nielsen, ank. til Barbados 30. Maj fra Amsterdam. — Dpsk. Carla, Holst, ankom til Holbæk 30. Maj, afgik 2. Juni til Warberg, ankom til Warberg 3. Juni, best. til Brake. — Carla, Nielsen, ank. til Rio Janeiro 3. Juni fra Chittagong. — Rosa, Brinck, ankom til Rio Grande 1. Juni fra Cardiff. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Lappvik 30. Maj fra Stettin.

Fanø. Sønderho. Martha, Nissen, ankom 27. Maj til Rio Grande fra Liverpool. — Anne Jensine, Øhle, afgik fra Gaston 26. Maj til Ceara.

Svendborg. Solon, Jensen, ankom til Chatham 28. Maj. Agnete, Møller, ankom til Kalmar 29. Maj. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Helsingfors 30. Maj. — Fortuna, Christiansen, ankom til St. Petersborg 30. Maj. — Psyche, Hansen, ankom til Wasa 30. Maj. — Niord, Svennevig, ankom til Pyterlax 1. Juni. — Sophie, Jensen, ankom til Libau 1. Juni. — Phønix, Hansen, ankom til Umeå 1. Juni. — Samson, Hansen, ankom til Grimsby 2. Juni.

Ærø. Abba, Petersen, ankom 30. Maj til Leith. — Marie, Bøye, ankom 31. Maj til Langesund. — Niels Juel, Nielsen, pass. 29. Maj Helsingør paa Rejse fra Seaham til Åbo. — Dannebrog, Bøye, ankom 31. Maj til Heiligenhafen. — Norden, Rasmussen, ankom 1. Juni til Räfsø. — Albert, Fabricius, ankom 31. til Kragerø. — Kodan, Hansen, ankom 1. Juni til Riga. — Ægir, Rasmussen, ankom 1. Juni til Rudkjøbing. — Elise, Simonsen, ankom 31. Maj til Flensborg. — Immanuel, Hansen, ankom 18. Maj til Reykjavik. — Agnes, Rasmussen, ankom 3. Juni til Boness.

Rønne. Kirstine, Petersen, ankom til Ørbak (Island) 10. Maj. — Castor, Clausen, ankom til Holtenau 28. Maj. John Hintze, Andersen, ankom til Kbhvn. 28. Maj. — Odin, Møller, ankom til Kbhvn. 29. Maj. — Rolf, Jacobsen, ankom til Karrebæksminde 29. Maj. — M. Christiansen, Bager, afgik fra Barrow 24. Maj, best. til Vardø. — Tordenskjold, Larsen, afgik fra Ardrossan 24. Maj, best. til dansk Sundhavn. — Jørgensen, Jørgensen, afgik fra Kingston, ankom til Savannah la Mar 5. Maj. — Sølling, Ravn, afg. fra Hull 22. Maj, best. til Falkenberg — Prøven, Bidstrup, ankom til Visby 2. Juni. — Clara Marie, Kofod, ankom til Kbhvn. 3. Juni.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i 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, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvande:
Paa *Havrevlen* 12 Fod.
I Kanalen 11 Fod.
Paa *Fjordgrunden* 10½ Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Finland. Fyrskibet *„Verkomatala"*, *Björkösund*, er udlagt den 17de, *„Storkallegrund"*, *Kaskö*, den 24de og *„Relandersgrund"*, *Raumo*, den 25de Maj 1899.

Tyskland. Königsberger Haff. I *Königsberger Haff* er paa flere Steder udlagt brune Tønder og hvide Spirtønder. De afmærke Pladserne, hvor den ved Uddybning optagne Fyld maa udlosses.

Stettiner Haff. Uecker Munding. Ved den gravede Rende til *Uecker* Munding er der mellem Kysten og den sorte Spidstønde Nr. 3 udlagt en sort Spidstønde Nr. 4 og mellem Kysten og den røde Spirtønde C en rød Spirtønde D, begge c. ½ Kbl. fra Kysten.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. S. for *Doggers Banke* er et Skib sunket. En Mast er 5 Fod over Vandet. 54° 28′ N. Br. 1° 35′ Ø. Lgd.

Tyskland. Elben. Finkenwerder. Ved *Finkenwerder* Farvand er Lystønde Nr. 12 atter udlagt.

Norderney. Paa *Norderney* er til Brug ved Opmaaling opført to Baaker, den ene med Diamant, den anden med Firkant paa Toppen. 53° 43′ 10″ N. Br. 7° 11′ 36″ Ø. Lgd. og 53° 43′ 16″ N. Br. 7° 10′ 32″ Ø. Lgd. Baakerne blive rimeligvis staaende i længere Tid.

Holland. Zeegat van Texel. Schulpengat. I *Schulpengat* er *Bollen van Kijkduin* tiltagen Ø. efter, saa at der mellem Stumptønde Nr. 6 og den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 7 med Kegle, *Zwemmer*, findes en Pulle med 16 Fod. Den skal afmærkes med en Stumptønde. 52° 57′ 16″ N. Br. 4° 42′ 33″ Ø. Lgd.

Boontjes. Ved *Boontjes*, Farvandet til *Harlingen*, er *Sürich* forreste Ledefyr flyttet lidt NV. hen, saa at Fyrlinien nu gaar fri af *Makkumerwaard*.

Stumptønde Nr. 2 er flyttet og ligger nu i 20 Fod Vand. 53° 6′ 0″ N. Br. 5° 21′ 38″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 3 er flyttet og ligger nu i 20 Fod Vand. 53° 5′ 33″ N. Br. 5° 21′ 31″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 4 med Kryds er flyttet og ligger nu i 28½ Fod Vand. 53° 5′ 20″ N. Br. 5° 21′ 8″ Ø. Lgd.

En Stumptønde Nr. 4 a er udlagt i 20 Fod Vand. 53° 5′ 15″ N. Br. 5° 21′ 0″ Ø. Lgd.

En Spidstønde Nr. 3 a er udlagt i 25½ Fod Vand. 53° 5′ 25″ N. Br. 5° 21′ 10″ Ø. Lgd.

Hollandsch Diep. Willemstad. I *Willemstad* hvide, faste Fyr er indsat en rød Vinkel, der lyser op ad Farvandet fra S.-Kysten til Spidstønde Nr. 2. 51° 41′ 48″ N. Br. 4° 26′ 21″ Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. I *Aardappelengat* er Dybden nu 15 Fod.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Mersey. Rock Channel. Omtrent den 19de Juni i 1899 foretages følgende Forandringer i *Rock Channel* ved Indløbet til *Mersey:*

Den sorte Tønde R 1 med Kors ombyttes med en Lystønde, mærket R 1, der viser rødt Blinkfyr. 53° 25′ 25″ N. Br. 3° 11′ 40″ V. Lgd.

De røde, faste Ledefyr paa *Dove* Baaker slukkes og NV.-Baaken borttages.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Tallais Banc. Fyrskibet, der ligger c. 3 Kbl. fra NØ.-Kanten af *Tallais Banc*, er ombyttet med et rødmalet Fyrskib med én Mast, hvorfra vises et hvidt Blinkfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Blink. Flammens Højde: 31 Fod. Synsvidden 11 Kml. Taagesignal gives med Klokke, hvorpaa mindst hver 1 Minut kimes i 5 S. 45° 30′ 55″ N. Br. 0° 59′ 30″ V. Lgd.

Fransk Kongo. Floden Benito. En rød Spidstønde er udlagt tæt V. for en Klippe, der ved Lavvande falder tør, c. 2 Kbl. V. for Landsbyen *Eloba* Skibe, der for indgaaende holde Tønden 30 Alen om Styrbord, finde 17 à 19 Fod Vand ved Højvande. 1° 33′ 20″ N. Br. 9° 40′ 15″ Ø. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Penobscot Bay. Gilkeys Harbor. En rød Spidstønde Nr. 2 er i 26 Fod Vand udlagt ud for *Spruce Island* N.-Pynt i *Gilkeys Harbor*, fra *Grindel Point* Fyr i S. 34° Ø. og fra *Spruce Island* N.-Pynt i N. 6° V., ⅛ Kml.

Massachusetts. Indtil den 20de Juli kan et klart Lys brænde ved Gasværket i *Everet* i en Højde af 180 Fod over Vandet.

Rhode Island. Narragansett Bay. Plum Beach Shoal. Omtrent den 1ste Juli 1899 slukkes det midlertidige røde, faste Fyr paa N.-Kant af *Plum Beach Shoal*. Samtidig tændes et hvidt Blinkfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Blink. Flammens Højde: 51 Fod. Synsvidden: 12½ Kml. Fyret vises fra det nye Fyrtaarn, der er brunt foroven, hvidt forneden og staaer paa et sort Fundament.

Fra samme Tid gives atter Taagesignal med Klokke. 41° 31′ 49″ N. Br. 71° 24′ 20″ V. Lgd.

Vraget af den firmastede Skonnert *„Addie M'Anderson"* ligger sunket i *Narragansett Bay*. Tæt Ø. for Vraget er i 10 Fv. Vand udlagt en rød og sort vandret stribet Stumptønde. fra *Beavertail* Fyr i N. 80° V. og fra *Whale Rock* Fyr i N. 38° Ø.

Beavertail Fyr ligger paa 41° 27′ N. Br. 71° 24′ V. Lgd.

Delaware. Delaware River. Et midlertidig rødt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af Broen ved *Grubbs* Værft, V.-Siden af *Delaware River*, omtrent tværs af *Seventen Foot Knoll* Tønde Nr. 34. Flammens Højde: 54 Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Brindisi. Uddybningsmaskinen, der var sunken i *Brindisi* Inderhavn, er borttagen.

Rusland. Taganrok Bugt. Kalmius Flod. Ved den Ø.-lige Bred af Indløbet til *Kalmius* Flod er opført en 800 Alen lang Dæmning. 400 Alen ØSØ. fra dens Yderende er i 5 Fod Vand udlagt en Klokketønde.

Karantænebestemmelser.

Grækenland. — Der er paabudt 11 Dages Karantæne i *Delos* overfor Skibe fra *Alexandria* og *Kreta*.

Spanien. — *Alexandria* er erklæret for smittet af Pest og 85 Kml. Omkreds for mistænkte for samme Sygdom.

Italien. — *Ægyptiske* Havne ere erklærede for smittede af Pest.

Tyrkiet. — Skibe fra *Ægypten* underkastes 10 Dages Karantæne i *Clazomenes*, *Beirut* og *afrikansk Tripolis*. Passagerer underkastes Sundhedseftersyn.

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.**

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,

St. Annæ Plads 30, over Gaarden.

(D. F. D. S. Ejendom)

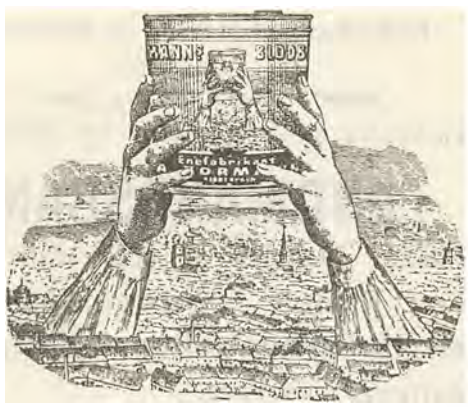
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.

Skibsarbejde.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

☞ Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over ☞ 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar. ☜

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Kjøbenhavns Børskurs d. 7. Juni 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	103¼		103	103½
Danmark			82	84
Norden			113	114
Kjøbenhavn			95¼	95½
Carl	55½	55	55¼	55½
Dannebrog	96		95¾	96
Skjold			72¼	73
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen			90	92
Nordsøen			80	84
Torm			93	98
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.	96		96	98
Urania			90	90½
Union	100	½	100	100¼
Hejmdal			97	99
Dampsk. af 1896			96	97
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			93	95
3½% uopsig. Stats			97	99
3½% Husejer Kreditk.			85½	87
3½% Kbhvns Kreditf.			86	87¾
3½% Østiftt. Kreditf. 6 Ser.			89¼	90
4% — — 6 —			89¼	90
3½% Landkreditk. 3 —			87¾	88½
Aktier.				
Nationalbank			142½	143¼
Privatbank	128¼	-7¾	127¾	128
Landmandsbank			121	123
Handelsbank			117¾	118
Burm. & Wain			91¼	91¾
Helsingørs Jernsk.			91	93
Sukkerfabr.	98½	¼	98¼	98½
Bryggeri Aktier	95¾	½	95¼	96

Vekselkurser d. 6. Juni 1899.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.20	18.17
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.35	—

Notering paa Berlins Børs d. 6. Juni 1899.

Russiske Noter	216.90
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	101.60
5% Rumænske Stats	101.00
4% — — 1890	91.90

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

„Det Foren. Dampskibs." 22,000, „Kjøbenhavn" 6,000, „Carl" 22,000, „Dannebrog" 16,000, „Skjold" 2,000, „Union" 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

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. I" og **„Nore"** i Farten
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

LANDMANDSBANKEN

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

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.
• Alt Møbelskibsarbejde •
udføres
Holmens Canal 24.
Telefon Nr. 5941.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.
Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.
St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

Bekendtgørelse
fra
Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

25. Series

3die Trækning begynder **Onsdag** den 14de Juni 1899.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinstrække.				Hovedgevinstrække.				2. Præmiegevinstrække.			
1	Gevinst	paa	750 Kr.	1	Gevinst	paa	1500 Kr.	1	Gevinst	paa	750 Kr.
1	—	»	450 -	1	—	»	900 -	1	—	»	450 -
1	—	»	300 -	1	—	»	600 -	1	—	»	300 -
5	—	à	150 -	5	—	à	300 -	5	—	à	150 -
40	—	»	100 -	40	—	»	200 -	40	—	»	100 -
65	—	»	50 -	65	—	»	100 -	65	—	»	50 -
85	—	»	25 -	85	—	»	50 -	85	—	»	25 -
100	—	»	10 -	100	—	»	20 -	100	—	»	10 -
1702	—	»	8 -	1702	—	»	10 -	1702	—	»	8 -

Desuden **300 Ekstragevinster à 10 Kr.**

Ialt: 6,300 Gevinster.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 200 og 100 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornys à 2 Kr. Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19,** hvor **Planen** paa Forlangende udleveres **gratis.**

Nyt Skib til Salg.

En nybygget, jagtformet og sejlklar Galease, $37^{89}/_{100}$ Brutto Tons, er paa Grund af Byggerens Død billig til Salg. — Henvendelse sker til

Skibsbygger C. Petersens Enke,
Thisted.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin **ordinære Generalforsamling Tirsdagen den 4. Juli d. A. Kl. 10 Form. præcis** i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13, Kjøbenhavn. 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 26. Juni d. A.

Kjøbenhavn, den 30. Maj 1899.

P. B. V.
P. Rechnitzer,
p. T. Formand.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

NORDISK SKIBSREDERFORENING,

stiftet 1889.

Bureau: **Kongensgade Nr. 2, Christiania,**

optager skandinaviske Damp- og Sejlskibsredere som Medlemmer, besørger gennem sine ansete Forbindelser Ordningen af Tvistigheder i Skibenes Anliggender af enhver Art uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton om Aaret. (H. O.)

Telefon 2018. * Telefon 2018.

J. P. NIELSEN,

Skibs- & Ankersmedie.
Strandboulevard 45.
Kjøbenhavn Ø.

Flensborgs
Skibbygning Selskab

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

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.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.
PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.
Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa 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.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

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.

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.

Danish and Norwegian.

TIL DØVE PERSONER. — En Dame, som for ca. tre Aar siden blev kureret for Døvhed og Øresusen ved Hjælp af Dr. Nicholson's kunstige Øretrommer, skænkede hans Institut £ 1,000 (18,000 Kr.) for at fattige Mennesker, som ikke havde Midlerne til at anskaffe sig Øretrommerne, maatte faa dem gratis. Dette Fond udvidedes ved andre gode Menneskers Tilskud til over £ 5,000 (90,000 Kr.), for hvilket Beløb der udleveredes Øretrommer til værdige Trængende. Nu har ogsaa en anden Dame stillet £ 5,000 (90,000 Kr.) til Institutets Disposition, for at Mennesker, som ikke ser sig i Stand til at betale Øretrommerne, maa faa dem frit. Dr. Nicholson's Institut for Øresygdomme, det bedste i sin Slags i Verden, er ikke oprettet med pekuniær Fordel for Øje, men for at gøre saa meget godt som muligt. Enhver Penny, som tjenes eller gives, anvendes kun til Fordel for den gode Sag. — Adressen er 3, NICHOLSON'S INSTITUT, GUNNERSBURY, LONDON, W., ENGLAND.

Wilson Sons & Co., Limited, London E. C.
7, Draper's Garden's.

Købmænd og Ejere af

Stenkuls-Oplag

i

St. Vincent C. V., Pernambuco, Bahia. | **Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, La Plata.**

Filial-Etablissement i Cardiff og Buenos Ayres.

Stadig Forraad af udelukkende de **allerbedste Syd Wales Dampkul.** Dampslæbere ved alle Depoter og enhver Lettelse for **Dampskibenes hurtige Ekspedition.**
Charterers i Cardiff til de ovennævnte Havne.
Wilson Sons & Co., Limited, ere **Ene-Indehavere** af de ovennævnte Depoter og Filialer. Alle Forespørgsler ang. Priser etc. paa Central-Bureauet:
7, Draper's Gardens. London E. C.

Glarmester
Wald. Stallknecht
udfører
alt Skibs- og Bygnings-arbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. ✳ Telf. 3862.

L. Chr. Hagen,
Auktionsholder.
Kontor for juridiske Forretninger.
Træffes fra Kl. 10—1 og 4—7.
Hyskenstræde 5, 2. Sal.

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

Gafé van Zandt,
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

Stufvareföreningen „GARANTI".
Hernösands district,

bestående af hederliga, under en lång följd af år välkända stufvare, af fackföreningar oberoende, rekommenderade af alla sågverkskontor inom districtet, samt Hernösands skeppsmäklarefirmor, utför stufning af lastångare, hurtigt, omsorgsfullt och till billigaste priser.

Postadress: **Sprängsviken.**
Telegrams: **„Garanti", Kramfors.**

Bitumastic Præparater
fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

L. KLAUSEN,
Skibsinventariehandel.
Telefon 5833.
Strandboulevarden 29.
Kjøbenhavn.

J. C. TEILMANN & Co.
Eneste Vinforretning paa Frihavnen.
● **Eneste Lager** ●
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

„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
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ 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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 24. Kjøbenhavn, Torsdag den 15. Juni 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Udviklingen af Ruslands Skibsfart. — Krydstoldvæsenet. — Kaptajn Johan Jørgen Bojesen Harboe. — Losning af Trælast i London. — Højesteretsdom. — Fragtmarkedet. — Den nye Lodsanordning i Kronstadt. — Fra Island. — Personalia. — Nybygninger, Køb og Salg. — Fra Sø og Land. — Sømandsstrejkens Afslutning. — Foreningsmeddelelser. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele Danmark.

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.

Flag — Signalflag
i alle Størrelser og alle Nationer syes hurtig og efter Bestilling.
International Flagfabrik.
13, Bredgade 13.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe. Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

V. Nielsen,
Sejlmager.
31, Nyhavn 31,
anbefaler sig med
Sejl, Presenninger, Flag.

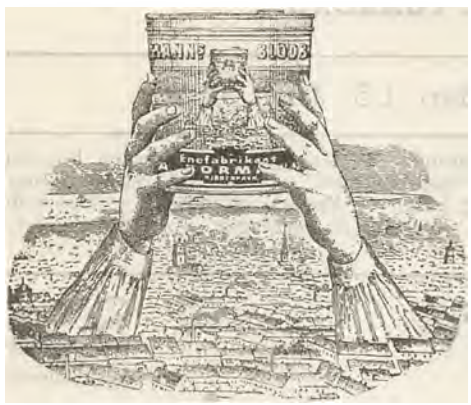
Kjøb, Salg og Nybygning
af **Sejl-** og **Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme** med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, **Bugserdampere, Trawl-** og **Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer** etc. udføres fordelagtigt ved
Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.
Strandvej 36. Telefon 69.

Wards Antifouling Composition.
Ubetinget bedste Bundfarve for Skibe.
Fabrikeres af Milburn & Surtees, Sunderland.
Agent: C. A. JØRGENSEN,
Amaliegade 22.
Telefon 5746.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

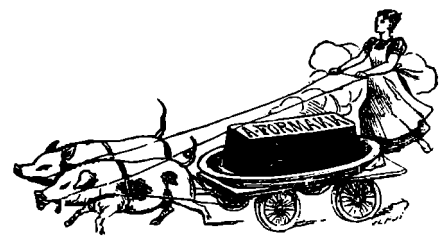
!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Udviklingen af Ruslands Skibsfart.

I de forskellige Landes Søfartsverden har man i den senere Tid i særlig Grad havt Opmærksomheden henvendt paa de store Anstrængelser, som i De nordamerikanske Stater og i Rusland gøres for at skabe en betydelig Udvikling af Handelsflaaden. Denne Opmærksomhed er vel begrundet, thi det, der stilles de søfarende Nationer i Udsigt, er ikke alene den alvorlige Konkurrence paa Verdensmarkedet, som en stærk Udvikling af disse to mægtige Staters Handelsflaade vil stille dem overfor, men det er ogsaa den Omstændighed, at der baade i Nordamerika og i Rusland er Planer oppe om at fremme Handelsflaadens Udvikling ved Midler, der direkte og føleligt vil ramme de konkurrerende Nationer. Hvad Nordamerika angaar, da lader det sig vel endnu ikke sige, i hvilken Udstrækning Lovgivningsmagten vil slaa ind paa den Vej, som det alt har været foreslaaet, at man skulde vælge, nemlig i vid Udstrækning at begunstige Landets egen Skibsfart paa andre søfarende Nationers Bekostning; men man har næppe Ret til at slaa sig til Ro ved Bevidstheden om, at det ikke i første Omfang er lykkedes at vinde Folkerepræsentationen for saa yderlig gaaende Forholdsregler, som de ivrigste Talsmænd for Handelsflaadens Udvikling ønskede, og Forholdene derovre kræve fremdeles de evropæiske Rederes fulde Opmærksomhed. For Ruslands Vedkommende synes de beskyttelsesvenlige Tendenser fremdeles at have Vind i Sejlene. Vi skulle her omtale Bevægelsen i dette sidste Land nærmere, særlig paa Grundlag af nogle Oplysninger om den i Sh. Gaz.

Rusland synes at være bestemt paa at udfolde store Anstrængelser for at udvikle sin Skibsfart. Det meddeltes for nogen Tid siden, at det havde til Hensigt at lade Skibsfarten mellem Sortehavet og Østersøen og mellem Sortehavet og de russiske Havne i Østen gaa ind under Begrebet Kystfart og saaledes være forbeholdt det russiske Flag, og det siges nu, at denne Ordning skal træde i Kraft med Aaret 1900. En Anordning, der ophævede de høje Toldafgifter, der hidtil hvilede paa Skibe, der vare byggede i Udlandet, har allerede havt betydelig Virkning. Disse to Forholdsregler ere naturligvis nøje knyttede til hinanden, thi hvis Rusland skal have tilstrækkelig mange Skibe til at besørge hvad det kalder for sin „Kystfart", er det indlysende, at det paa dette Omraade maa gøre overordentlige Fremskridt. En Følge af Toldens Ophævelse har været, at der til Rusland er solgt et større Antal fremmede, navnlig britiske Skibe, og de britiske Værfter have en Del Skibe under Bygning for russisk Regning. For en Tid vil derfor bl. a. engelske Skibsbyggere og Redere høste Fordel under de nuværende Forhold, selv om man mulig senere vil se, at de have forsynet Rusland med Hjælpemidler, der kunne blive anvendte til Skade for deres egen Handelsflaade. Det bliver imidlertid altid et Spørgsmaal, om det Land, der bestemmer sig til saaledes at udelukke fremmede Skibe, ogsaa er i Stand til at gøre dette. Brasilien med sin udstrakte Kyststrækning forregnede sig i denne Henseende for nogle Aar siden og maatte opsætte Iværksættelsen af en Lov, der skulde forbeholde dets Kystfart for brasilianske Skibe. Det er tænkeligt, at Rusland maa gøre det samme, thi saa vidt man kan dømme, er dets Handelsflaade i Sortehavet forholdsvis lille. Den britiske Generalkonsul i Odessa oplyser, at den kun bestaar af 23 Skibe paa over 1,000 Tons og kun 16 paa over 2,000 Tons, og disse ejes udelukkende af den frivillige Flaade og af et russisk Dampskibsselskab, hvilke begge ere subventionerede. Det fremhæves, at medens disse Subventioner paa en vis Maade have givet Stødet til Fragtfarten, have andre Selskaber, der vilde have ydet deres Bidrag til den russiske Handelsflaades Udvikling, været ude af Stand til at gøre dette, fordi det for dem var haabløst at optage en Konkurrence paa saa ulige Vilkaar; dette maa altid være Tilfældet, hvor den ene Part har en saadan Fordel fremfor den anden.

Det er sikkert Udviklingen af den russiske Indflydelse i Kina, der har foraarsaget de Anstrengelser, der nu gøres for at forøge Ruslands Handelsflaade. Herpaa tyder ogsaa et Forslag, der gaar ud paa, at Regeringen for et Tidsrum af 10 Aar skal godtgøre Rederierne alle de Afgifter, russiske Skibe betale for at passere Suez-Kanalen. En særlig Komite har fremdeles vedtaget Resolutioner, der gaa ud paa en gennemgribende Reform af Loven om Ejendomsret til russiske Skibe. Retten til at føre russisk Flag, skal, synes det, fremdeles forbeholdes russiske Undersaatter, men hvad angaar Aktieselskaber, der drive Skibsfart, paatænker man at tilstede, at Aktier maa lyde paa Ihændehaveren, saa at de kunne erhverves af Udlændinge, hvilket synes at maatte kunne tiltrække betydelig fremmed Kapital. En vidt gaaende Beskyttelse for Rederierne i de forskellige her nævnte Retninger vil ikke gøre udenlandske Kapitalister utilbøjelige til at indlade sig i Foretagender, der synes at maatte give dem anseligt Udbytte.

Den britiske Generalkonsul i Odessa betegner Udviklingen af den russiske Handelsflaade som en kunstig Vækst, der ikke staar i noget Forhold til Landets Behov, men dette synes ikke at være Russernes Opfattelse. Uden Tvivl ville de ad de Veje, her ere antydede, gøre kraftige Forsøg paa at føre deres Planer igennem. Derfor have disse Forhold saa megen Interesse for andre Landes Rederier, ikke mindst for de danske. Overfor omfattende Beskyttelsesforanstaltninger i de Lande, med hvis Redere vi konkurrere, faa de danske Rederes Krav paa Lettelser i de Byrder, der vanskeliggøre dem Konkurrencen, dobbelt Vægt.

Krydstoldvæsenet.

Generaldirektoratet for Skatteväsenet har under 10. ds. truffen en Bestemmelse, ifølge hvilken den af Krydstoldvæsenet hidtil foretagne Bording, Inkvirering, Forsegling og Ledsagelse af Skibe fra Krydsfartøjerne indtil videre ikke skal foretages, naar Skibet befinder sig under Sejl eller under Damp, for saa vidt ikke anden Bestemmelse maatte blive truffen med Hensyn til enkelte Dele af Søterritoriet. Derimod ville Sejl- og Dampskibe, der ligge til Ankers, ere grundstødte, eller overhovedet ligge stille overalt i Farvandet indenfor dansk Søterritorium, være at behandle fra Krydsfartøjerne som hidtil.

Denne Bestemmelse kommer ikke overraskende; den er en Følge af en i sidste Rigsdagssamling gennemført Lov, som vi udførligt have gjort Rede for her i Bladet (i Nr. 10 for 9. Marts). Men den er vel værd at lægge Mærke til, idet den ophæver Toldforseglingen

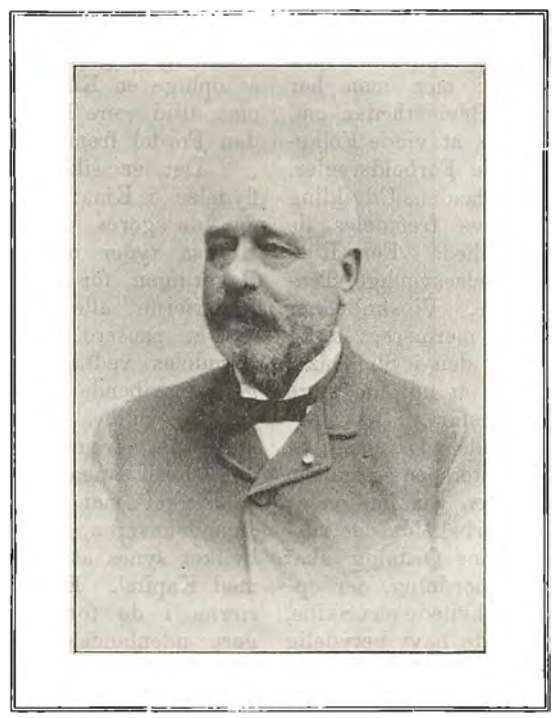
i aaben Sø og dermed befrir Skibsfarten gennem vore Farvande for et Baand, der har generet den meget, og som dens Organisationer gennem flere Aar har arbejdet for at blive fri for. Skibsfarten vil derfor med virkelig Tilfredsstillelse hilse den ny Ordning, hvis Betydning forhaabentlig ikke vil blive nævneværdig indskrænket ved senere Bestemmelser for enkelte Dele af Søterritoriet.

Kaptajn Johan Jørgen Bojesen Harboe,

R. af D.,

en af Veteranerne i den danske Dampskibsflaade, har fra 1. Juni d. A. taget Afsked fra Det forenede Dampskibsselskabs Tjeneste.

Harboe, der er født i Grenaa den 6. December 1829, begyndte allerede i en Alder af 12 Aar at fare til Søs, og efter at have sejlet nogle Aar i hjemlige Farvande, drog han som ungt Menneske til Amerika, hvor han fra Sct. Francisco for med de daværende store Hjuldampere paa Kysten. Da Guldfeberen i den Tid netop rasede i Amerika, blev Harboe ogsaa smittet af denne, og drog til Minerne, hvor han med afvekslende Held arbejdede i nogle Aar. Han skulde imidlertid ikke finde Lykken i den nye Verden, hvorfor han midt i Halvtredserne vendte tilbage til Danmark.



Efter i 1856 at have taget Styrmandseksamen i Flensborg, blev han 2den Styrmand i Dampskibet Thor, tilhørende Det alm. danske Dampskibsselskab, som lededes af den senere, nu afdøde Direktør for Det forenede Dampskibsselskab, Etatsraad C. P. A. Koch. Han forfremmedes hurtig til 1ste Styrmand og sejlede som saadan med d'Herr. Koch & Hendersons Dampskibe „Hermes", „Princess", „Hesperus" m. fl., hovedsagelig paa Ruten Kiel—Kjøbenhavn. I 1859 fik han „Aurora" og i 1861 „L. N. Hvidt" at føre, og i 1867 fik han, efter at have underkastet sig engelsk Eksamen i Hull, Dampskibet „Thyra" at føre, som den Gang gik under engelsk Flag. Efter at dette Skib var overgaaet til D. F. D. S., førte han det til 1872, da han overtog Dampskibet „Frederik", hvilket Skib han uafbrudt har ført indtil nu. Han har været ualmindelig heldig under sin lange Virksomhed som Skibsfører, idet han, naar undtages at han i 1868 blev paasejlet med Dampskibet „Thyra" i Taage, aldrig har havt noget Havari. Ved Selskabets Jubilæum i 1892 hædredes Harboe med Ridderkorset. Det er med oprigtig Beklagelse, at Selskabet har givet ham den søgte Afsked, thi mere nidkær og pligtopfyldende Skibsfører findes næppe; han har da ogsaa i den lange Tid uddannet adskillige Styrmænd, der nu forlængst ere Skibsførere, og som alle med Hengivenhed og Højagtelse se op til deres tidligere gamle Chef. Paa Grund af svækket Helbred har han maattet opgive sin kære Virksomhed som Skibsfører, men han vil, ved et roligt Liv paa Landjorden, forhaabentlig endnu opleve mange Aar sammen med sine Kære i Hjemmet.

Losning af Trælast i London.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! I „Dansk Søfartstidende" af 1. Juni omtaler De den retslige Afgørelse af en Sag, anlagt af Rederne af Damperen „Brenda" imod Modtagerne af en Ladning Træ, udlosset i Surrey Commercial Docks, London, under et Certeparti, indeholdende følgende Klausul:

„The Cargo to be taken from alongside the steamer at Charterers risk and Expense any custom of the port notwithstanding", og De anser denne Afgørelse for ret betydningsfuld for Skibsrederne.

Med Klausulen i Certepartiet „any custom of the port notwithstanding" kunde Dommeren selvfølgelig ikke komme til andet Resultat end at Modtageren var pligtig til at betale den Andel af Losningsudgiften, der var forbunden med at placere Træet i Lægtere eller paa Kaj. Jeg maa dog tillade mig at oplyse, at Certepartiet, hvorpaa „Brenda" var sluttet, var det abortive Dokument, som Chamber of Shippings documentary Committee i Fjor tvang engelske Redere til at slutte deres Trælastfragter paa under Fortabelse af deres Ret til Erstatning hos deres Assurance- og Beskyttelses Klubber, og som fandt saa stor Modstand hos Befragterne, at disse, hellere end at indgaa paa Betingelserne

i disse Certepartier, engagerede Dampere paa Tids-Certepartier (time Charters), eller betalte højere Fragter til fremmede Skibe, hvis Redere havde frie Hænder til at kontrahere paa den Maade, der passede dem, og ingen Forpligtelse havde overfor Chamber of Shipping.

Nogen Betydning for Rederne kan denne retslige Afgørelse ikke have, idet 1898 Certepartiet ikke længere eksisterer.

Chamber of Shipping og the Timber Trade Federation of the United Kingdom ere efter lange Konferencer blevne enige om et helt nyt Certeparti, hvorpaa Skibe for Fremtiden ville blive sluttede. Jeg vedlægger et Eksemplar af dette nye 1899 Trælast Certeparti, hvis Code Navn er „Scanfin", og De vil deri finde en Klausul om, at Ladningen skal bringes til og tages fra Damperen „as customary" og „according to custom of the respective ports".

Kutyme i London er, som De meget rigtig citerer, at det paahviler Rederen at placere Træet i Lægter eller paa Kaj uden dog at være forpligtet til Stuvning.

London, 3. Juni 1899.

Med Højagtelse

P. A. P.

Med Tak til den ærede Indsender for ovenstaaende Oplysning skal vi blot bemærke, at Dommen selvfølgelig kun kan have Betydning for Rederne saa længe de formaa at bibeholde et Certeparti med det Indhold, som det i „Brenda"-Sagen omhandlede. Som det af ovenstaaende fremgaar, har Rederne imidlertid ikke kunnet dette, og maa efter det nye Certeparti rette sig efter „custom of the respective ports". Red.

Højesteretsdom.

Den i Søfartstidende Nr. 19 for i Aar refererede Sø- og Handelsretsdom, hvorved Formanden for Søfyrbødernes Forbund for Overtrædelse af Loven om Forhyringsagenter m. m. var anset med en Bøde af 200 Kr., blev appelleret til Højesteret, hvor Advokat Hindenburg var beskikket som Aktor, Advokat Nellemann som Defensor.

Med Hensyn til de faktiske Omstændigheder henvises til Referaret af Sø- og Handelsretsdommen.

Aktor maatte anse det for givet, at der her forelaa en Overtrædelse af § 1 i Loven om Forhyringsagenter; det maatte være ligegyldigt, om der oppebares noget Vederlag eller ej, og desuden fik Tiltalte jo Vederlag som Formand for Søfyrbødernes Forbund, og det hørte med til hans Virksomhed som saadan at faa Fyrbødere, der ikke var Forbundsmedlemmer, fjærnede.

Defensor hævdede, at den omtalte Lov kun havde for Øje dem, der drev Forhyring som Næring, uden at have Bevilling, men det havde der ikke været Tale om her; Tiltalte havde ikke udøvet Næring, og der var intet oplyst om den Fordel, han havde af sin Stilling som Formand i Søfyrbødernes Forbund. Endelig maatte Forhyringskontrakten siges at være afsluttet i Udlandet og falde udenfor Lovens Omraade, og denne kunde derfor ikke anvendes, selv om man kunde sige, at Tiltalte i Kjøbenhavn var optraadt som Mellemmand ved Afslutning af en Forhyringskontrakt i Udlandet. Defensor indstillede derfor til Frifindelse, subsidiært Nedsættelse af Bøden, da det forekom ham mærkeligt, at man havde anvendt Bødestraffens Maksimum i dette Tilfælde.

Højesteret stadfæstede Sø- og Handelsretsdommen, dog at Bøden nedsattes til 50 Kr. Sagens Omkomstninger, derunder 40 Kr. i Salær til hver af Advokaterne, paalagdes det Tiltalte at udrede.

V. M.

Fragtmarkedet.

Den sidste Tid har været forskaanet for store Overraskelser; overalt er Befragtningen gaaet sin rolige Gang og som altid, naar man lader sit Blik glide hen over samtlige Brancher, finder man nogle vel situerede og i god Stand med denne klædelige Velnærethed, som gode Kaar giver, andre ere magre og indfaldne og Aandedrættet synes til Tider ret besværligt; Verdensmarkedet danner ret naturligt et godt Billede af Verdenslivet. Lighedstanken har heller ikke her slaaet igennem og vil sikkert aldrig gøre det.

Det er navnlig Sortehavet, der er bleven forbistret tynd i den seneste Tid; man kunde egentlig vente det; den større Trafik paa Amerika har virket hæmmende paa Eksporten fra Sortehavet, Azoff og Donau, og samtidig har den kolossale Befragtning af Kuldampere ned efter til Middelhavet kastet en uforholdsmæssig stor Tonnage i Markedet; alt dette maatte trykke Raterne Retur. Samtidig har Karantæne fra f. Eks. Alexandria virket uheldigt for Rederne, der vil se Forventningerne en Del skuffede paa dette Marked.

Det Felt, der stadig opererer forbløffende godt, er Kulmarkedet, specielt til Østersøen; vi siger netop forbløffende, fordi denne virkelige Hausse kommer de fleste uventet; uden at være ubeskedne, tillade vi os dog at gøre opmærksom paa, at vi atter og atter have hævdet, at Kulmarkedet vilde blive meget fast i en lang Periode — vi kunne henvise til en hel Række Udtalelser i den Retning i tidligere Numre. Men paa den anden Side skulle vi villigt indrømme, at meget talte for en mat Stemning Sommeren over. For Danmarks Vedkommende virkede den nu afsluttede Sømandsstrejke indirekte til Ophjælpning af det fortrinlige Kulmarked. I de Dage iforvejen, hvor man endnu stod usikkre overfor Bevægelsen, og hvor vel ingen Reder rigtig havde nogen begrundet Opfattelse af Kampens Udstrækning, befragtedes mange Baade i andre Retninger end de sædvanlige; man søgte bort, ofte langt bort, fra de hjemlige Farvande, og det tog Tid og tager endnu Tid at komme hjem igen. Dette skabte en betydelig Mangel paa den Tonnage, der væsentligst yder Kulkøbmændene her hjemme Assistance i Kultransporten, og fremmede Baade var samtidig knappe; de faa, der laa ledige, fik deres Arbejde godt betalt, Stigningen var begyndt, og hjulpen af et meget tarveligt Østersømarked holdt den sig fortsat. Der betales 5/9 fra Firth of Forth til Kjøbenhavn for Baade paa 1000/1400 Tons og 5/6 accepteres glat for Baade paa 2000/2500 Tons d. w. Fra Blyth er betalt 5/7½ til Kjøbenhavn for 2000 Tons Damper, og til mindre Provinshavne er Raten 6/ à 6/9 op til 1,000 Tons. Medens den store Lock-out paa andre Felter, blandt andet i Træmarkedet, kan spores endog ret betydeligt, synes den altsaa ikke at have mindste Indflydelse, i hvert Fald endnu, i Kulmarkedet. Foran os staar først de engelske, derefter de skotske Helligdage; det kan være, at disse vil bringe nogen Forstyrrelse i det smukke Panorama, der ligger for os, naar vi behandle Kulmarkedet, men selv om vi ogsaa nogle Uger maaske mærke Uregelmæssigheden ved de almindelige Befragtninger, tro vi ikke nogen større Forstyrrelse vil opstaa. Kul er godt! Man kan misunde England disse Bjærge, der bugne af Brændsel; med en vis Vemod tænker man paa vort flade

Land, og man sender en Tanke til vor eneste Klippeø der nede i Østersøen, hvor man har drevet det til at sprænge Granitsten i Stedet for Brændsel.

Af Noteringerne i Almindelighed hidsætte vi følgende: Cardiff Kronstadt giver 7/ à 7/1½. Åbo 7/, Reval Riga 6/9 à 7/, Stockholm 7/ à 7/3. Swinemünde 6/9. Kjøbenhavn 6/9 à 7/, Korsør 6/9, Kallundborg 7/; ned efter noteres Genua eller Savona 8/, Civita Vecchia 8/6, Alexandria 9/6, Barcelona 10/6, Valencia 8/9, Messina 8/9, Venedig 10, Odessa 7/9; fra Østkysten ere Raterne til Kronstadt ab Firth of Forth 6/3, Petersborg 6/9, Riga 5/9 à 6/, Fairwater 5/9, Kønigsberg 7/, Helsingfors 6/4½ à 6/6, Stockholm 5/6 à 5/9, Norrkøping 5/9; til Alexandria betales 9/6 à 10/, Venedig eller Triest 9/9, Genua 8/3, Algier 7/3 og endelig til River Plate fra Leith 12/6. En stor Befragtning har fundet Sted fra Hull og Grimsby til Danmark, hovedsagelig af mindre Baade, og Raten har varieret mellem 5/9 og 6/. — De nævnte Rater vil vise, hvad vi udtalte, at Kulmarkedet er fast overalt.

Amerika er vedblivende i god Kondition, og hvad Kornbefragtningerne angaa, have disse været betydelige fra Northern range til Danmark; vort lille Land figurerer stadig rundt i Udlandets Fragtrapporter som en stor Konsument. Af Noteringerne følgende: New York C. f O. 3/ à 3/1½ pr. quarter Korn, Baltimore Danmark 3/3 én Havn, 3/4½ to Havne. New Orleans Kontinent 14/ paa Nett. charter prompt. Galveston eller New Orleans U. K. Cont. 15/ pr. September. Træfragterne ere Montreal og Quebec London 46/3 Juni, Juli. Quebec Hull 47/6, Pensacola Hull eller Hartlepool 96/3, Pensacola Dunkirk eller Dieppe 98/9, Alexandria 105/; endelig Mobile Grangemouth 115/. Fosfat giver Brunswick eller Fernandina Rotterdam 16/6, Hamburg 17/6. Tampa Helsingborg 18/, Tampa Stettin 19/.

Østen er fast for Retur, men derimod slet for udgaaende. Cardiff Colombo giver 12/, fra Java sluttes 28/ til United states, og for August September menes der man kan opnaa 30/. Karachi har været livlig; der er sluttet 6,000 Tons Damper til 18/9 net. P. P. Saigon til U. K. Cont. giver 25/ Juni, Juli.

River Plate er fast hjem efter for prompte Dampere med en Basis af 25 à 25/6. Juli noteres 23/ à 23/6, August 22/ à 22/6. Udfragterne ere meget smaa fra Wales, næppe over 10/6 à 11/.

Sortehavet etc. er som sagt slet. Donau giver 10/ N. C. Taganrog U. K. Cont. 9/9. Odessa U. K. Cont. 7/3 à 7/6; fra Middelhavet betales Alexandria Bristol 8/, Bona Stettin 3,000 Tons 9/6, Santander Sunderland prompt 5/10½.

Østersøen er omtrent uforandret hvad Korneksporten angaar. I Træbefragtningen til Danmark staar Arbejdet stille, grundet paa Lock-outen; af andre Laster til Udlandet noterer vi Søderhamn Firth of Forth 23/, Hudiksvall Firth of Forth 23/ à 24/, Ræfsø Leith 24/, Kristinestad Leith 25/ á 26/ og Kotka Leith 25/. Af Sleepers Laster noteres Windau London 8/, Grimsby 7/3, Dublin 9/6, Memel eller Riga Dublin 8/6, Southampton 7/6, Memel Boness 6/. Ardrossan 7/3 à 7/6, Riga Cardiff 8/ á 8/6. Af andre almindelige Træfragter noteres Søderhamn London 24/, Wasa London 25/, Gefle og Sundswall Kings Lynn 29/ à 30/, Skelefteå Wisbeck 30/, Uleåborg Hull 25/. Befragtningen til Kontinentet og U. K. gaar forøvrigt ogsaa noget trevent i de sidste Dage.

Den nye Lodsanordning i Kronstadt.

Som vi tidligere have meddelt, er nye Lodsbestemmelser fra indeværende Saisons Begyndelse traadte i Kraft i Kronstadt. Af Hensyn til de mange danske Skibe, der anløbe denne Havn, gengive vi efter „Hansa“ et Uddrag af dem.

Den vigtigste af de foretagne Forandringer er den, at Lodsafgifterne ikke mere beregnes efter Skibets Dybgaaende, men efter dets Netto-Tonnage. — For til enhver Tid at sikkre Skibene at kunne faa Lods, er der oprettet 2 Stationer, den ene i Handelshavnen, den anden paa London-Fyrtaarnet, den første for Lodser til de søgaaende Skibe, den anden for de, der lodse i Havnen. Alle fra Søen til Kronstadt Red kommende Skibe betale 3 Kopek pr. Netto Reg.-Ton for Indgaaende og samme Beløb for Udgaaende, selv om Skibet ikke benytter Lods; der er altsaa Tvangslodsning. Der anvises Skibene Ankerplads af Autoriteterne. Lodsen er forpligtet til at anmelde ethvert Skibet tilstødende Uheld til sine Foresatte, selv om det ikke giver Anledning til Klage. Skibe med Sprængstoffer eller let fængbare Stoffer faa en særlig Ankerplads anvist. Lodstjenesten varer som Regel fra Solopgang til Solnedgang; Afvigelse herfra finder kun Sted efter særlig indhentet Tilladelse fra Lodskommandøren.

Signal for Lods sker fra et fra Søen kommende Skib ved at vise Lodsflag eller Signalflag P paa Fokkemasten, om Natten ved Blus, der gentages hvert Kvarter, eller ved at vise hvidt Lys af 1 Minuts Varighed; i Taage eller mørkt Vejr ved afvekslende at give et kort og et langt Stød i Dampfløjten.

Findes der epidemisk Sygdom ombord, skal Skibsføreren give Lodsen Meddelelse derom, før denne kommer ombord; sker dette ikke, skal Lodsen for hver Dag, han ligger i Karantæne med Skibet, have 5 Rubler.

Skibsføreren er forpligtet til, saa snart Lodsen er kommet ombord, paa dennes Forlangende at hejse Nationalflaget; ligeledes skal den af Lodsen foreviste Blanket, paa hvis Bagside Lodstaksterne ere opførte, udfyldes samvittighedsfuldt. Her opgives: Skibets Navn og Nationalitet, dets Dybgaaende i engelsk Maal, Netto-Tonnage efter Maalebrevet og det nøjagtige Tidspunkt for Lodsens Ankomst ombord. Ligeledes skal det paa Blanketten med Navns Underskift oplyses, om Lodsen har navigeret godt eller daarligt. Ere Oplysningerne om Skibets Dybgaaende og Bæreævne urigtige, ifalder Skibsføreren en Pengebøde af det dobbelte af Afgiften; desuden er han ansvarlig for saadanne urigtige Opgivender efter almindelig gældende Ret.

Lodsen er ansvarlig for al Skade eller Tab, som ved hans Skyld tilføjes Skibet; Ansvaret som Skibets Fører paahviler desuagtet Kaptajnen. Forlader Kaptajnen Dækket, skal han meddele Lodsen, hvem der i hans Fraværelse har Ansvaret. Lodsen angiver til enhver Tid den Kurs, Skibet skal styre, medens den Vagthavende skal korrigere Kursen for Deviation og Misvisning.

Lodsen skal, medens han er ombord, have god Forplejning og have anvist Opholdsrum, afsondret fra Mandskabets. Forlænges Lodsens Ophold ombord paa Grund af Modvind, Taage eller anden Grund efter Kaptajnens Ønske, skal han have 5 Rubler om Dagen samt Kost og Førerafgift. Kommer Lodsen ved Skibførerens Skyld udenfor Grænserne af sit Farvand, skal han sættes fraborde paa et Sted, til hvilket der findes Dampskibs-, Jærnbane- eller Postforbindelse. Desuden forøges Omkostningerne med 5 Rubler daglig, regnet fra Dagen for Afrejsen, Billet til 2den Klasse Damper eller 3die Klasse Jærnbane.

Det er forbudt Skibsføreren under Ophold paa Reden at kaste Ballast eller Kulaffald overbord. — Lod-

sen maa ikke af Kaptajnen modtage nogen Art af Godtgørelse; ligeledes maa han ikke tilbyde sin Tjeneste ved Losning eller Ladning, overtage Kommissioner eller i det hele have nogensomhelst Forretningsforbindelse med Besætningen.

Anker over Tjenesteforsømmelser o. lign. rettes af Kaptajnen til Lodskommandøren, der er forpligtet til ufortøvet at skride ind mod saadant. Paa den anden Side modtager Skibet ikke Afgangspas før de Bøder, det mulig er ifaldet, ere betalte.

Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Seydisfjord, d. 21. Maj 1899.

Vi ere nu komne langt over Midten af Maj og Baadfiskeriet er saa at sige endnu ikke paabegyndt, hvad der er en Følge af det ugunstige Vejr. Seydisfjords Dampfiskeriselskab har begyndt sin Virksomhed, og Resultatet af den 1. Tur var meget godt, idet Baadene efter at have været ude i henved et Døgn indbragte en Fangst paa 10,000 Torsk. Franskmændene have ligeledes fisket ganske heldigt dette Foraar. Den 14. Maj ankom Postdampskibet Egil, Kaptajn Endresen, til Seydisfjord med en 40 Alen lang Hval paa Slæb, som Egil havde fundet drivende udenfor Fjorden. Hvalen, der efter dens Tilstand at dømme havde været død i længere Tid, solgtes til to herboende Købmænd for 1,500 Kr. Orlogsskibet Diana, Kaptajn R. Hammer, er i Aar i Færd med at fortsætte Opmaalinger her paa Østkysten; desværre ere Vejrforholdene til ikke liden Hinder for Dianas Virksomhed, der allerede skal indstilles i Juli Maaned. Krydseren Heimdal har derimod kunnet varetaget sin Opgave paa en eklatant Maade. Følgende Trawlere have været anholdte: Sihon fra Grimsby (fik 1,000 Kr. Mulkt), Thomson fra Hull (fik 360 Kr.) og the Zirdar, ligeledes fra Hull (fik 1,000 Kr.). Den 8. Maj anholdtes Trawleren Akranæs, der gaar under dansk Flag og er indregistreret som islandsk Trawler; den maatte bøde de obligate 1,000 Kr., da den kort i Forvejen havde erholdt en alvorlig Advarsel af Heimdals Chef, Kommandør Bræstrup, om at holde sig Reglerne efterrettelig. En tysk Trawler Grethe fra Gestemünde, der for første Gang var paa Island, debuterede med en mindre Mulkt paa 200 Kr. Endelig have en hel Del Trawlere, deriblandt en hollandsk, modtaget Advarsler af Heimdal. Heimdal ligger for Øjeblikket paa Seydisfjord og holder Pintse sammen med Diana og den franske Orlogsmand La Manche, der ankom hertil i Gaar. Postdamperen Egil, Kystdampskibet Holar samt den norske Damper Vaagen ligge her ligeledes samt Fiskedamperne Elin, Bjolfur og Egeria, og i dette Øjeblik er Postdampskibet Vesta, Kaptajn Corfitzon, signaliseret i Fjorden, saa at her snart ligger en hel Flotille her paa Havnen.

Personalia.

Dødsfald. Maskinmester paa Dampskibet Nordland E. E. Tegner af Kjøbenhavn er afgaaet ved Døden under Skibets Henliggen i Antwerpen.

Da Kapt. Chr. Frandsen paa Dampskibet Ydun er sygemeldt, har Styrmand Chr. Schmidt overtaget Førelsen af Skibet.

Kapt. Th. Jensen har efter sin Sygdom atter overtaget Dampskibet Thy, hvorefter Styrm. Aasted er traadt tilbage i sin Stilling som 1ste Styrmand.

Da Kapt. Gøtsche imod Forventning blev rask nok til at overtage Alabama paa Skibets første Rejse fra Glasgow til New Orleans er Kapt. P. Petersen, der var bestemt til Skibets midlertidige Fører, atter returneret hertil.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet Anna, bygget til Ordre d'Hrr. Helmsing & Grimm i Riga, løb d. 10. ds. af Stablen fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri. Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse „special surwey", er 278' 6" langt i Hoveddækket, 40' 4" bredt og 19' 5½" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 800 ind. Hestes Kraft. Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til de samme Herrer.

Fra Sø og Land.

I Sverrig nærer man Frygt for de alvorlige Følger, som en i Sundswall blandt Arbejderne paa Savmøllerne udbrudt Strejke kan have for Træeksporten. Den bekendte engelske Agitator Mr. Tom Mann har i Anledning af Strejken opholdt sig i Sundswall. Forholdene paa Pladserne deroppe synes i det hele alvorlige; ifølge „Timber Trades Journal" nægtede Arbejderne i Gefle nylig at udføre 5 Timers Overarbejde uden mod en ublu Betaling. Pinseaften er halv Fridag og for at arbejde Pinseaftens Eftermiddag forlangte Arbejderne 500 Kr. ekstra eller c. 18 Kr. ekstra pr. Mand, og dette er ingenlunde noget enestaaende Eksempel.

Navigationslærer C. Falck, der i flere Aar har været knyttet til Fanø Navigationsskole, har ifølge „Fanø Avis" købt Rønne Navigationsskole, som han definitivt overtager d. 1. April 1900.

Grosserer-Societetets Komite har udsendt nogle Rettelser til Handelsberetningen for 1898. Vi anføre af disse følgende:

Komiteen er bleven gjort opmærksom paa, at den af vore Medarbejdere, der har udarbejdet Afsnittet om Søforsikringsforretningen, har begaaet den Fejl ved Omtalen af det nydannede Søforsikrings-Selskab „Danske Lloyd" at anføre sammes Kapital til 1,000,000 Kr. med Indbetaling 100,000 Kr. i Stedet for 2,000,000 Kr. med Indbetaling 200,000 Kr. Denne Fejltagelse er saa meget mere beklagelig, som der paa de urigtige Tal er bygget en Kritik af det nævnte Selskabs Dannelse, hvilken Kritik saaledes i Virkeligheden maa siges fuldkommen at savne sit rette Grundlag.

Det er naturligt, skriver „Fairplay", at den tiltagende Omsætning ad Søvejen medfører en tilsvarende Forøgelse af Antallet af Havneanlæg. Paa Sortehavets nordlige Kyst er saaledes paa Steder, der for kort Tid siden kun vare Fiskerlejer, opblomstret Handelshavne, der synes at have god Udsigt til en smuk Fremtid. Saaledes er f. Eks. Skadowsk, beliggende i Djarilgatsky Bugten, mellem Odessa og det nordlige Krim, ved privat Foretagsomhed bleven en god Havn, der ved sin Beliggenhed som Centrum for et betydeligt Agerbrugsdistrikt er meget værdifuld for Korneksporten.

Store Dampere have anløbet denne Havn for at laste Korn til England, der er anlagt Pakhuse, og flere store Firmaer have aabnet Filialer der. Et Konsortium i St. Petersborg har planlagt en Forbindelse mellem Skadowsk og Kursk-Charkoff Jærnbanen ved en Sidelinie, der skal gaa gennem de rige Korndistrikter ved Melitopolsk og Dniepr. Der er allerede ugentlig Dampskibsforbindelse mellem Odessa og Skadowsk, og der træffes Forberedelser til en Vinterstation for Skibe i Bugten. Flere andre Pladser have fulgt Skadowsk's Eksempel, saaledes Sary Bulata, Bakola og Jagyrlotsch, Steder, som slet ikke kendtes for et Aarstid siden, men som nu afskibe 500,000 à 600,000 Pud om Aaret. Charla, Schartogan og Atmona gøre ogsaa lovende Anstrengelser for at udvikle deres Handel paa Udlandet, og flere større Firmaer paa disse Pladser støtte Regeringen i dens Planer om Havneanlæg, ligesom der træffes Foranstaltninger til at danne sikkre Tilflugtssteder for Skibe, der ere udsatte for Stormene i det aabne Hav.

Der er udgaaet Indbydelse til Aktietegning i Genforsikrings-Aktieselskabet „Skandinavia". Aktiekapitalen er fastsat til 4 Mill. Kr., fordelt paa 2,000 Aktier à 2,000 Kr. Formand i Repræsentantskabet er Hr. Højesteretssagfører Carl Winther. Til Direktører ere valgte Hr. Wilhelm Witzke og Hr. Jægermester, Direktør A. Nordborg Grøn, Indehavere af Assurancefirmaet G. C. & A. N. Grøn.

Vi have faaet tilsendt Beretning for 1898 fra Sømandshuset i Antwerpen. Sømandshuset har i dette Aar været besøgt af 1,384 Sømænd; af disse vare 57 danske. Indtægterne have beløbet sig til Fr. 33,124.07, Udgifterne til Fr. 32,692.19. Sømandshuset har som hidtil opbevaret Penge og Værdigenstande for Sømænd. Sundhedstilstanden har været god. At Regnskabet fremtræder med et Overskud af Fr. 431.88 viser, at Sømandshuset benyttes i stigende Grad, og Bestyrelsen udtaler Haabet om, at denne nyttige Institution i en nær Fremtid vil kunne bestaa uden Understøttelse. Bestyrelsen takker sluttelig alle, der paa forskellig Maade have understøttet Institutionen. I dennes Administration har den danske Generalkonsul i Antwerpen, Hr. F. de Brockdorff Sæde.

Søvejen til Odense. Man omgaas i denne Tid i Odense med et stort Projekt om en Forbedring af Søvejen til Byen. Ifølge Planen, der var for i Byraadets Møde forleden, paatænkes det at foretage en Uddybning af Sejlløbet fra 15 til 19 Fod og Gennemgravning af de værste Krumninger af Kanalen og Fjorden, i Forbindelse med en Udvidelse af Kanalens Bredde, saaledes at denne eventuelt senere uden større Vanskeligheder vil kunne uddybes til 22 Fod; endvidere paatænker man at udvide Havnen med et større Svejebassin og c. 600 Fod nyt Bolværk. Arbejdet er beregnet at skulle udføres paa 3 Somre og 2 Vintre og Udgifterne ere anslaaede til c. 2 Mill. Kr. Trods dette store Beløb synes der indenfor Byraadet at være stærk Stemning for Sagen, og det er derfor sandsynligt, at Planen vil blive realiseret. Det er Hensynet til Konkurrencen med Nabobyerne Svendborg og Nyborg med deres gode, for store Skibe tilgængelige Havne, der har været det væsentligste Motiv til dette for Byen betydningsfulde Foretagende.

„Shipp. Gaz." har fra Sekretæren i Skibsfører-Foreningen i London, Kapt. Froud modtaget følgende Meddelelse;

Skib „Lord Ripon" afgik i 1896 fra Sydney til Evropa via Kap Horn. Da det 18. Juni 1896 passerede den østlige Pynt af Falklandsøerne, kastede Kaptajnen en Flaske, som indeholdt Mr. Russels Strømpapirer, i Søen. Skibet befandt sig da paa 51° 50' S. Br. og 54° 23' V. L. Man hørte da intet til Flasken, førend 18. Marts 1899, da den blev fundet paa Stranden i Nærheden af det sydligste Punkt paa Cape York Halvøen. Den har saaledes i 2 Aar og 9 Maaneder — omtrent 1000 Dage — tilbagelagt en Vej af 9,560 Kvartmile eller c. $9^1/_2$ Kvartmil pr. Dag.

Sømandsstrejkens Afslutning.

Voldgiftskendelsen.

Den efter Sømandsstrejkens Afslutning nedsatte Voldgift til Afgørelse af den gensidige Frist for Opsigelsen af Tjenesten ombord har i Forening med den valgte Opmand, Professor V. Bentzon, afgivet følgende Kendelse:

a) Forhyringskontrakten maa opsiges: 1) for Dampskibe i indenrigs og indskrænket Fart samt i Rutefart paa Nord- og Østersøen med 7 Dages Varsel; 2) for Dampskibe i almindelig Fragtfart paa Nord- og Østersøen senest 24 Timer før Skibets Afgang fra sidste udenlandske Losse- eller Ladeplads, til Fratrædelse i dansk Havn efter endt Udlosning af den dertil bestemte Ladning. — Ved indskrænket Fart forstaas Fart mellem alle Havne mellem Linierne Texel—Lindenæs og Kalmar —Rügenwalde.

b) For Skibe, som ere i Fart udenfor Nord- og Østersøen, kan Opsigelse finde Sted indtil 12 Timer efter at Skibet er fortøjet ved Bolværk eller til Ankers paa sin Losseplads efter Ankomst til den sidste danske Havn, hvortil Skibet er bestemt, til Fratrædelse efter endt Udlosning der.

c) Opsigelsesfristerne ere gensidige. Opsigelse skal altid ske til eller af Skibsføreren personlig eller i hans Forfald til eller af den, der repræsenterer ham. Opsigelsen bør indføres i Dagbogen.

Ugens Havarier.

Bureau Veritas har udsendt Fortegnelse over Forlis i April 1899. Ialt er forlist 72 Sejlskibe (deriblandt 9 savnede), nemlig 8 amerikanske, 3 østerrigske, 23 britiske, 2 danske, 2 hollandske, 4 franske, 5 tyske, 1 italiensk, 2 japenesiske, 18 norske, 1 portugisisk, 1 russisk og 2 svenske. Af Dampskibe er forlist 32, deriblandt 2 savnede, nemlig: 4 amerikanske, 1 østerrigsk, 1 belgisk, 7 britiske, 5 franske, 2 tyske, 1 italiensk, 9 japanesiske, 1 norsk og 1 portugisisk.

Aarsagerne til Forlisene vare for Sejlskibe: Stranding 26, Kollision 1, Grundstødning 4, Forladte 10, Kondemnerede 22, Savnede 9; ialt 72; for Dampskibe: Stranding 14, Kollision 3, Grundstødning 3, Kondemnation 10, Savnede 2; ialt 32.

Paris. Det er endnu trods store Anstrængelser ikke lykkedes at faa den amerikanske Paket af Grunden ved the Manacles. Den danske Bjærgningsdamper Em. Z. Svitzer ankom d. 6. ds. til Strandingsstedet for at assistere ved Arbejdet.

Bergliot, Dpsk. af Stavanger, kom d. 7. ds. paa Rejsen fra Newport til Frederikshavn paa Grund paa Horns Rev, men kom atter flot ved egen Hjælp. Da Damperen havde faaet en betydelig Læk, forsøgte en Grimsbyer Fiskedamper at slæbe Skibet til Esbjerg, men paa Vejen sank Bergliot omtrent 4 Sm. O.S.O. for Vyl Fyrskib paa 9 Fv. Vand. Mandskabet og dets Udrustning var iforvejen i 3 Baade bragt ombord i den tyske Fiskekutter Cito og landsat i Esbjerg.

Niels Jensen, 3m. Skonnert af Svendborg, har for Indgaaende til Rømskär under Lodskommando to Gange stødt paa en ukendt Grund, dog uden at blive siddende eller blive læk.

Fuglen, 3m. Skonnert af Marstal, indkom d. 28. f. M. læk til Harwich paa Rejsen til Reval. Skibet er nu tættet, har indtaget sin oplossede Ladning og fortsætter Rejsen.

Caroline, Skonnert af Kjøge, Christensen, er d. 12. ds. ankommet læk her paa Reden paa Rejsen fra Grangemouth til St. Petersborg med en Ladning ildfaste Sten. Skibet maa losse og reparere.

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....	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.*

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Getsche, afgik fra Glasgow 10. Juni, best. til New Orleans. — Alexandra, Rohde, ankom til Newport News 9. Juni. — Antwerpen, Holm, ankom til Riga 7. Juni, bestemt til Antwerpen. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New-York 28. Maj, bestemt til Aarhus. — Arno, Strubberg, afgik fra Åbo 30. Maj, bestemt til Barcelona. — Beira, Borries, afgik fra Genua 12. Juni, bestemt til Leghorn. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra St. Petersborg 10. Juni, bestemt til Essvik. — Dagmar, Gade, afgik fra Åbo 2. Juni, bestemt til Malaga. — Douro, Ørum, afgik fra Lissabon 5. Juni. — Florida, Koch, afgik fra Newcastle 3. Juni, bestemt til New Orleans. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Riga 6. Juni, bestemt til Antwerpen. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 31. Maj, best. til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Barcelona 9. Juni, bestemt til Malaga. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 14. Juni, bestemt til New York. — Kentucky, Caroc, afgik fra Antwerpen 1. Juni, bestemt til Boston. — Kursk, Christensen, ank. til Kbhvn. 11. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersborg 11. Juni, bestemt til Antwerpen. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 8. Juni, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Hansen, ankom til Antwerpen 11. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra St. Petersborg 10. Juni, best. til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 10. Juni, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Malaga 9. Juni. — Omsk, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 25. Maj. — Seine, Staal, afgik fra Trangsund 8. Juni, bestemt til Bordeaux. — Tejo, Egense, ankom til Oporto 11. Juni, bestemt til Lissabon. — Texas, Kihl, ankom til Kbhvn. 10. Juni, bestemt til New Orleans. — Thingvalla, Laub, ankom til Christianssand 13. Juni, bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, afgik fra Åbo 30. Maj, bestemt til Barcelona. — Tomsk, Andersen, afgik fra Antwerpen 9. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Xenia, Thidemann, ankom til Antwerpen 3. Juni, bestemt til Boston.

Anglo Dane, Jonsson, ankom til Liverpool 10. Juni, bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 11. Juni, best. til Norge. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, afgik fra Kbhvn. 12. Juni, best. til Riga. — Ceres, Ryder, afgik fra Leith 18. Maj, bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til London 12. Juni, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Stavanger 13. Juni, best. til Arendal. — Constantin, Niedersøe, afgik fra London 11. Juni, bestemt til Grimsby. — Ella, Lunge, ankom til Kbhvn. 12 Juni, best. til Danzig. — Frederik, Sørensen, afgik fra Hull 11. Juni, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Rotterdam 10. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, afgik fra London 12. Juni, bestemt til Hamburg. — Kiew, Eriksen, pass. Holtenau 13. Juni, bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 1. Juni, bestemt til Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Pillau 12. Juni, best. til Kbhvn. — Maja, Petersen, ankom til Danzig 8. Juni, bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, pass. Holtenau 11. Juni, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afg. fra Antwerpen 11. Juni, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ankom til Pillau 11. Juni, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 12. Juni, bestemt til London. — Pregel, Olsen, ankom til Riga 11. Juni, bestemt til Antwerpen. — Thyra, Sørensen, ankom til Riga 1. Juni, best. til Antwerpen. — Valdemar, Koefod, ankom til Kbhvn. 10. Juni, bestemt til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Aalborg 11. Juni, best. til Libau. — Vesta, Müller, afgik fra Kbhvn. 11. Juni, bestemt til Leith. — Vesuv, Andresen, ankom til Libau 10. Juni, best. til Hull. — Viking, Blom, ankom til London 5. Juni, bestemt til Havre.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 15. Juni, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 13. Juni, best. til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 14. Juni, best. til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 14.Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, Wiberg, afgik fra Odense 15. Juni, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 14. Juni, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 13. Juni, bestemt til Nakskov. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 13. Juni, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Dunkirk 10. Juni, ankom til Blyth 12. Juni. — Frode, Wrisberg, afg. fra Kotka 7. Juni, bestemt til Zaandam. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 27. Maj, ankom til Gnarp 30. Maj. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Kastrup 9. Juni, ankom til Blyth 12. Juni. — Knud, Mancke, afgik fra Blyth 31. Maj, ankom til Riga 6. Juni. — Svend, Petersen, afgik fra Kbhvn. 9. Juni, ankom til Riga 12. Juni. — Erik, Tofte, afgik fra Ghent 9. Juni, ank. til Blyth 11. Juni. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 8. Juni, bestemt til Dunkirk. — Danmark, Kraemer, afg. fra W. Hartlepool 7. Juni, ank. til Kbhvn. 10. Juni. — Ragnar, Risøe, afgik fra Swansea 9. Juni, bestemt til Stettin. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 1. Juni, ankom til Riga 7. Juni. — Dan, Hansen, afgik fra Riga 4. Juni, ank. til Ghent 10. Juni. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Riga 8. Juni, bestemt til Dunkirk. — Harald, Holst, afg. fra Blyth 8. Juni, bestemt til Kronstadt. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Riga 2. Juni, ankom til Dordrecht 8. Juni.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Berg, Thorsøe, ankom til Zaandam 5. Juni — A. Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Blyth 10. Juni, best. til St. Petersborg. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Hull 10. Juni, bestemt til St. Petersborg. — P. Andrejeff, Johnsen, afgik fra Tyne 9. Juni, best. til St. Petersborg. — W. Sawin, Jørgensen, afgik fra Methil 10. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Russ, Jensen, ankom til St. Petersborg 12. Juni.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Stettin 13. Juni. — Kamma, Risøe, afgik fra Riga 14. Juni. — Helga, Lagesen, ankom til Lübeck 9. Juni. — Martha, Jørgensen, ank. til Honfleur 8. Juni. — Elna, Møller, ankom til Jakobstad 13. Juni. — Therese, Knudsen, ankom til Lübeck 11. Juni.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ankom til New York 7. Juni. — Venus, Lund, afgik fra Madeira 11. Juni, bestemt til Kbhvn. — Ekliptika, Klaaborg, afgik fra Bordeaux 25. Maj, bestemt til Montevideo — Sirius, Bay-Schmidt,

afgik fra Kbhvn. 12. Juni, best. til Antwerpen. — Urania, Jørgensen, ankom til Windau 5. Juni. — Saturn, Lund, afg. fra Kbhvn. 11. Juni, bestemt til Dunkirk. — Pallas, Degn, ankom til Antwerpen 7. Juni.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra Kbhvn. 12. Juni, bestemt til New York. — Nordland, Pii, afgik fra Buenos Aires 12. Juni, bestemt til Rosario. — Finland, Schmidt, afgik fra Nordmaling 9. Juni, bestemt til Dunkirk. — England, Andresen, afgik fra Kbhvn. 10. Juni, bestemt til Riga. — Holland, Jørgensen, ankom til Boness 9. Juni. — Rusland, Møller, ankom til Rotterdam 11. Juni. — Tyskland, Høgstedt, afgik fra Riga 12. Juni, bestemt til Kbhvn. — Skotland, Branth, ank. til Rotterdam 11. Juni.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Pappenburg 12. Juni. — Niobe, Schmidt, afgik fra Boness 7. Juni, bestemt til Kronstadt. — Nancy, Mathisen, ankom til Nordmaling 6. Juni. — Nautik, Meinertz, afgik fra Söderhamn 7. Juni, best. til Caen. — Nora, Degn, afgik fra Newcastle 8. Juni, bestemt til Rokkola. — Neptun, Jørgensen, ankom til Sundswall 8. Juni. — Nerma, Jessen, afg. fra Newcastle 9. Juni, ankom til Esbjerg 11. Juni.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kbhvn. 12. Juni, bestemt til Libau. — Rita, Horn, afgik fra Kbhvn. 6. Juni, ank. til Hull 10. Juni. — Patria, Larsen, afgik fra Grangemouth 10. Juni, bestemt til Kbhvn. — Cimbria, Storm Hansen, afgik fra Tynen 9. Juni, best. til Kronstadt.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Grangemouth 7. Juni, ankom til Kbhvn. 11. Juni. — Fyen, Hansen, afg. fra Kbhvn. 8. Juni, ank. til St. Petersborg 12. Juni. — Russia, Rasmussen, ank. til Dordrecht 11. Juni.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til Cardiff 5. Juni. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Kronstadt 9. Juni. — Søborg, Fischer, afgik fra Genua 8. Juni, best til Sevilla. — Skanderborg, v. Deurs, afg. fra Hakkela 12. Juni, best. til Calais. — Jomsborg, Kühl, ankom til Kronstadt 12. Juni. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Tromsø 8. Juni best. til Archangel. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Bjørneborg 12. Juni, best. til Rouen. — Fredensborg, Andersen, ankom til W. Hartlepool 12. Juni. — Amalienborg, Dømel, ankom til Calais 11. Juni. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Gamle Karleby 13. Juni. — Christiansborg, Petersen, ankom til Newcastle 12. Juni.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, afgik fra St. Vicent 9. Juni, bestemt til Las Palmas. — Skodsborg, Lund, afgik fra Räfsö 6. Juni, bestemt til Rouen. — Klampenborg, Mathiesen, ank. til Trondhjem 6. Juni. — Jægersborg, Jensen, afgik fra Frederikshamn 11. Juni, best. til Terneuzen. — Guldborg, Jensen, afg. fra Boberget 7. Juni, best. til Rouen. — Tuborg, Hveissel, ank. til Grindstone Island 12. Juni.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Zaandam 6. Juni. — Agnete, Jensen, ankom til Riga 13. Juni. — Hermia, Sørensen, afg. fra Korsør 10. Juni, best. til Riga.— Alice, Hansen, ankom til Rotterdam 8. Juni. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Methil 12. Juni, bestemt til Kronstadt. — Bornholm, Petersen, ankom til Bordeaux 11. Juni. — Ajax, Brorsen, ankom til Antwerpen 8. Juni. — Nauta, Madsen, ankom til Grangemouth 12. Juni. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Fraserburgh 7. Juni. Rønne, Hintze, afgik fra Kbhvn. 9. Juni, best. til St. Petersborg.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Libau 8. Juni, best. til Gand. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Grangemouth 9. Juni, bestemt til Kiel. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Riga 10. Juni, bestemt til Gand. — Ansgar, Larsen, ankom til Riga 6. Juni. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Førby 5 Juni. — Hamlet, Sommer, afgik fra Riga 8. Juni, best. til Rouen. — Helge, Matthiessen, afgik fra Frederikshamn 11. Juni, bestemt til Zaandam.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, ankom til Newchwang 12. Juni. — Malaya, Berentzen, afgik fra Kbhvn. 8. Juni, ankom til Kronstadt 11. Juni. — Cathay, Schiøning, afgik fra Colombo 30. Maj, pass. Perim 12. Juni. — Nordhavet (befragtet Damper), Olsen, ankom til Simonoseki 8. Juni. — Livadia (befragtet Damper), Jørgensen, afgik fra Singapore 31. Maj.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Kotka 11. Juni, bestemt til Calais.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Narva 9. Juni. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 9. Juni til Kotka. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Amsterdam 8. Juni.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Bayonne 6. Juni.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 6. Juni til Antwerpen.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Methil 13. Juni. — Clara, Petersen, ankom til Grangemouth 12. Juni.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Thora, Thomsen, sejlet fra Havre 31. Maj, ankom til Ymuiden 6. Juni. — Medor, Svarrer, ankom paa Kbhvns. Red 5. Juni fra Montevideo til St. Petersborg, pass. Hammerhus 8. Juni. — Hans, Beck, sejlet fra New York 26. Maj til Kolding. — Serapis, Winther, sejlet fra Swansea 8. Juni til Valparaiso f. O. — Dpsk. Carla, Holst, ankom til Brake 8. Juni fra Warberg. — Laura, Callesen, ankom til Savannah la Mar 10. Maj fra Carthagena. — Anna, Clausen, prajet 25. Maj paa 11° N. Br. 30° W. Lgd. fra Liverpool til Rio Grande. — Wilhelmine, Oldefar, ankom til Newcastle N. S. W. 9. Juni fra Delagoa Bay.

Svendborg. Brødrene, Jørgensen, ankom til Wasa 5. Juni. — Grethe, Hansen, ankom til Swinemünde 6. Juni, — Concordia, Henriksen, ankom til Kbhvn. 6. Juni. — Lyø, Jensen, ankom til Charlestown 6. Juni. — Brage, Jørgensen, ankom til Kalmar 5. Juni. — Casper, Hansen, ankom til Åbo 5. Juni. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Swinemünde 5. Juni. — Marie, Nielsen, ankom til St. Davids 5. Juni. — Emanuel, Bentzen, ankom til Wasa 5. Juni. — Fides, Nielsen, ankom til Moss 5. Juni. — Hansine, Hansen, ankom til Stevns 5. Juni. — Urda, Nielsen, ankom til Leith Red 5. Juni. — Martin, Mortensen, ankom til Inverness 6. Juni. — Karen, Mikkelsen, ankom til North Shields 8. Juni. — Elise, Andreasen, ankom til Yarmouth 8. Juni. — Elise Bay, Petersen, er ankommen til Gudhjem. — Jens, Eriksen, ankom til Ipswich 8. Juni. — Venus, Jensen, ank. til Wiwenhoc 8. Juni. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Burntisland 10. Juni. — Insulaneren, Hansen, ankom til Kotka 10. Juni. — Dannebrog, Clausen, ankom til Newhaven 11. Juni. — Rasmus, Jensen, ankom til Syd Alloa 11. Juni.

Ærø. Hildur, Schmidt, ankom 6. Juni til Sundswall. — Ceres, Bager, ankom 4. Juni til Kallundborg. — Aurora, Raahauge, ankom 5. Juni til Aarhus. — Skjold, Mygind, ankom 5. Juni paa Kbhvns. Red paa Rejse fra Newcastle til Wiborg. — Fremad, Hansen, ankom 5. Juni til Bogense. — Christiane, Albertsen, ankom 4. Juni til Mullerup. — Anne, Kromann, ankom 6. Juni til Klintebjerg. — Webers Minde, Madsen, ankom 8 Juni til Fowey. — Marie, Christensen, ankom 9. Juni til Ærøskøbing. — Noah, Eriksen, ankom 9. Juni til Kædeby. — Johanne, Hansen, ankom 10. Juni til Wasa. — Karen, Hansen, ankom 12. Juni til Kbhvn.

Rønne. Tordenskjold, Larsen, ank. til Tuborg 5. Juni. — Charles, Kjeldsen, ankom til Sundsvall 5. Juni, — Gudmund, Borby, ankom til Kalmar 7. Juni. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 9. Juni. — Bornholm, Jensen, ankom til Kronstadt 10. Juni. — Rolf, Jacobsen, ank. til Kbhvn. 10. Juni. — John Hintze, Andersen, ankom til Kbhvn. 10. Juni. — Hans Peter, West, ankom til Danzig 10. Juni. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Karrebæksminde 11. Juni. — Nestved, Larsen, ankom til Stolpemünde 11. Juni. — Odin, Møller, ankom til Kbhvn. 11. Juni. — Laurentine Emilie, Johnsen, ankom til Kbhvn. 11. Juni. — Kirstine, Petersen, ankom til Durness 12. Juni.

Kjøbenhavn. Alexandra, Nielsen, afsejlet fra Cardiff 10. Juni til Rosario.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Nordsøen. Fyrskibet „Vyl" SØ. *Norsk* Damper *„Bergliot"* ligger sunken i 10 Fv. Vand, 6 Kml. S. 48° Ø. fra Fyrskibet *„Vyl"*. Mastetoppene ere over Vandet. En Vragvager med Stage og grønt Flag er udlagt tæt S. for Vraget.

Graadyb. Paa Barren uden for *Graadyb* foretages Uddybning, hvorfor der i Ledefyrlinien er udlagt to Mærkebøjer. Uddybningsmaskinen ligger for to Ankre, der lettes, hver Gang den forlader Arbejdsstedet.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Södra Ovarken. Understen. Taagesignal paa *Understen* gives nu med Sirene, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 10 Sekunders Varighed.

Bottniske Bugt. Den 1ste Juni 1899 er Fyrskibet *„Sydostbrotten"* udlagt paa Station.

Ifølge Telegram fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* har Fyrskibet *„Sydostbrotten"* den 8de Juni 1899 paa Grund af Is midlertidig forladt sin Station.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Bohuslen. Svartskär og Långholmen. I Sommeren 1899 forandres *Svartskär* røde, faste Fyr til at vise hvidt, fast Lys fra S. 3° V. til S. 14° V., grønt fast Lys Ø. for, og rødt fast Lys V. for denne Vinkel. *Långholmen* røde og hvide vekslende Fyr forandres til at vise hvidt, fast Lys fra N. 63° V. til N. 52° V., grønt fast Lys V. for og rødt fast Lys Ø. for denne Vinkel.

Nærmere Meddelelse senere.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Seegat van Norderney. Det Ø.-lige Hovedfarvand i *Seegat van Norderney* er tilsandet, hvorfor Afmærkningen er inddragen. I det V.-lige Løb, *Dove Tief*, er en tredie sort Spidstønde Nr. 3 udlagt.

Elben. Finkenwärder. En rød Stumptønde, uden Bogstav, er i 13 Fod Vand udlagt c. $^2/_3$ Kml. nedenfor *Königsbake*, 80 Alen uden for en fra Kysten ved *Finkenwärder* udgaaende Høfde. 53° 32′,7 N. Br. 9° 51′,6 Ø. Lgd.

Jade. I *Inner Jade* er rød Spirtønde V flyttet c. $1^1/_2$ Kbl. NØ. hen i 5 Fv. Vand. 53° 34′ 19″ N. Br. 8° 10′ 55″ Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 19 er flyttet 1 Kbl. ØSØ. hen i 28 Fod Vand. 53° 34′ 12″ N. Br. 8° 11′ 27″ Ø. Lgd.

Holland. Friesche Zeegat. Noordwestgat. I *Noordwestgat* er mellem Stumptønde Nr. 3 med afkortet Kegle og den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 4 med Kegle udlagt en Stumptønde Nr. 3 a. Farvandet er bestandig underkastet Forandringer.

Zeegat van Texel. Schulpengat. Ved 16 Fods Grunden, som har dannet sig i *Schulpengat*, er en Stumptønde Nr. 6 a udlagt i 19 Fod Vand. 52° 57′ 21″ N. Br. 4° 42′ 39″ Ø. Lgd.

Molengat. Vraget, der laa i *Molengat* mellem Stumptønde Nr. 3 med Kryds og den sorte Kugletønde med Diamant, er forsvundet. Afmærkningen er inddragen. 52° 58′ 47″ N. Br. 4° 42′ 8″ Ø. Lgd.

Fra 3die Juli til 11te August 1899 afholdes Sømineøvelser i *Schulpengat* ud for *Kijkduin* uden for det afmærkede Farvand. Pladsen er paa N.-Siden afmærket med rød og sort tærnede Stumptønder og paa S.-Siden med rød og sort tærnede Spidstønder, alle med Kors paa Toppen.

Zuiderzee. Slijk. Paa *Slijk*, S. for *Broekerhaven*, er et Fartøj sunket i 8 Fod Vand. En grøn Stumptønde er udlagt ved Vraget og om Natten vises de sædvanlige Signaler. 52° 40′ 53″ N. Br. 5° 15′ 49″ Ø. Lgd.

Roggebot. Paa *Roggebot* er i 8 Fod Vand udlagt en sort Klokketønde uden Nummer. 52° 33′ 58″ N. Br. 5° 46′ 52″ Ø. Lgd.

I *Zuiderzee* ere Skydeskiver udlagte paa følgende Steder:

Paa *Staart van Schieringhals* mellem Spidstønde Nr. 4 i *Vliestroom* og Spidstønde Nr. 1 med Kors, *Kershoek*, i *Inschot*.

Paa V.-Kant af *Oude Vlie* mellem Stumptønde Nr. 8 og Nr. 9 med afkortet Kegle i *Omdraai*.

Paa *Lutjeswaard* tæt ved den røde Vager Nr. 3 med 2 Balloner, *Nes*, i *Vlieter*.

Ved Skiverne ligge rød og sort tærnede Stumptønder. Skibene, hvorfra der skydes, føre rødt Flag.

Hoek van Holland. Fra 3die Juli til 11te August 1899 afholdes Sømineøvelser i *Nieuwe Rotterdamsche Waterweg* ud for Fort *Hoek van Holland*. Pladsen ligger S. for Spidstøndelinien og afmærkes paa N.-Siden med røde Spidstønder, paa S.-Siden med grønne Tønder.

Zeegat Hoek van Holland. I *Zeegat Hoek van Holland* er Dybden nu ved daglig Lavvande 26 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. I *Nieuwe Rotterdamsche Waterweg* er Dybden nu i *Zuiden* $22^1/_2$, i *Hoorn* 21 og i Farvandet S. for *Maasluis* $21^1/_3$ Fod

Zeegat van Brouwershaven. West Hellegat. I *West Hellegat* er den mindste Dybde nu $11^1/_2$ Fod, mellem Spidstønderne Nr. 1 og 2 og Stumptønderne Nr. 1 og 2.

Zeegat van Zieriksee. Veregat. I *Veregat* er Spidstønde Nr. 6 ombyttet med en rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 6 med Diamant. 51° 32′ 41″ N. Br. 3° 41′ 4″ Ø. Lgd.

England. NE.-Goodwin. Fløjtetønden *NE.-Goodwin* er ombyttet med en sort og hvid lodret stribet Stumptønde.

Fyrskibet „Dudgeon" NV. Den 1ste Juni. Et Vrag med en Mast med Gaffel 6 Fod over Vandet ligger sunket 5 Kml. N. 38° V. fra Fyrskibet *„Dudgeon"*. 53° 19′ N. Br. 0° 52′ Ø. Lgd.

Lowestoft. *Lowestoft* lave røde og hvide Fyr med Formærkelser er flyttet og staar nu 1,075 Alen S. 44° Ø. fra det høje Fyr. Iøvrigt er Fyret uforandret.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Skotland. Loch Ryan. I *Loch Ryan* er følgende Grunde fundne:

En 20 Fods Grund $1_{/2}$ Kml. NØ. t. N. $^1/_4$ N. fra *Clachan Heughs* gamle Taarn og i NV. $^3/_4$ N. fra *Cairn Point* Fyr. 55° 0′ 5″ N. Br. 5° 3′ 35″ V. Lgd.

En 17 Fods Grund $5^1/_2$ Kbl. NV. $^3/_4$ N. fra *Cairn Point* Fyr og i NØ. $^1/_2$ N. fra *Kirkholm Point*.

En 17 Fods Grund 3 Kbl. V. t. N. fra *Cairn Point* Fyr og i NØ. t. N. fra *The Scar*.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Four. Om kort Tid forstærkes *Four* Fyr. Samtidig forkortes Blinkenes Varighed til $^1/_2$ Sekund, men Fyrets Art bliver uforandret. Lysævnen: 22 Kml. for det faste Lys, 28 Kml. for Blinkene.

Baie de Bénodet. I *Baie de Bénodet* er en 9 Fods Grund funden $2^3/_4$ Kml. S. 59° Ø. fra *Lesconil* Semafor. 47° 46′ 13″ N. Br. 4° 10′ 0″ V. Lgd. Grunden er den samme, som er omtalt i „Efterretninger for Søfarende" Nr. 2 1899.

En lille 6 Fods Grund ligger i c. 5 Fv. Vand $2^1/_2$ Kml. S. 5° Ø. fra *Loctody* Fyr og c. $^1/_2$ Kml. N. 88° Ø. fra Grunden *Saint Oual*. 47° 47′ 27″ N. Br. 4° 9′ 15″ V. Lgd.

Terre Nègre. I 1899 ombyttes *Terre Nègre* hvide, faste Fyr med Fyr med Tre-Formærkelser hver 18 Sekunder. Fyret skal vise rødt Lys fra N. 62° V. til N. 72° V., hvidt Lys fra N. 72° V. til N. 86° V., grønt Lys fra N. 86° V. gennem V. til S. 4° V. og hvidt Lys fra S. 4° V. gennem S. til S. 56° Ø. Flammens Højde bliver uforandret. Lysævnen: $13^1/_2$ Kml. for det hvide, 9 Kml. for det røde og 7 Kml. for det grønne Lys.

Under Arbejderne kan det nye Fyr brænde til Forsøg.

Nærmere Meddelelse senere.

Nova Scotia SØ.-Kyst. Port Medway. Paa Ø-Enden af Bølgebryderen i *Port Medway Harbor* er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Det lyser fra S. 82° Ø. gennem Ø. og N. til N. 45° V. Fyret er formørket S. for Yderenden af Grunden ved *Neil Point*, saa man for Indgaaende først faar Fyret i Sigte ved den sorte Tønde paa Grunden. Linseapparat af 6te Orden. Fyret vises fra et hvidt, firkantet, 31 Fod højt Trætaarn. 44° 7′ 58″ N. Br. 64° 34′ 20″ V. Lgd.

Nova Scotia S.-Kyst. Ved *Nova Scotia* S.-Kyst mellem *Wedge Island* og *White Island* Fyr i 8 à 3 Kml. Afstand fra Land, er Dybderne ikke overensstemmende med de i det *engelske* Admiralitets Kort anførte.

Nova Scotia SV.-Kyst. Peases Island. Den rød og sort vandret stribede Klokketønde, der laa ved det S.-lige Indløb til *Schooner Passage (Ellenwood)* mellem Grundene *Old Man* og *Old Woman*, er ombyttet med en hvid og sort lodret stribet Klokketønde, mærket med hvidt *„Peases Island Fairway"*. 43° 37′ 2″ N. Br. 65° 59′ 0″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nordamerika. Maine. West Penobscot Bay. Gilkey Harbor. I *Gilkey Harbor* er følgende Tønder udlagte:

Thrumbcap Ledge sorte Spirtønde Nr. 1 i 26 Fod Vand, c. 1 Kbl. N. 56° Ø. fra *Thrumbcap Island*.

Minots Ledge sorte Spirtønde Nr. 3 i 23 Fod Vand, tæt N. 62° V. fra det tørre paa Grunden.

Massachusetts. Salem Harbor. Abbott Rock. *Abbott Rock* Baake, ved V.-Siden af Indløbet til *Salem Harbor*, er ødelagt. En rød Spirtønde Nr. 2 er i 18 Fod Vand midlertidig udlagt 50 Alen S. for Baakens Plads. Baaken skal atter opføres.

Boston Harbor. State Ledge. *State Ledge* røde, elektriske Klokketønde er nu permanent. Den giver hver 30 Sekunder Fire-Slag i 15 Sekunder og ligger i 20 Fod Vand, 50 Alen fra *State Ledge* Spirtønde, fra *Bunker Hill* Monument i S. 50° Ø., fra *Spectacle Island* højre Side i N. 26° V. og fra *Long Island Head* Fyr i N. 76° V.

New York. Long Island. Jamaica Bay. Canarsie Dige. Den 1. Juli 1899 tændes et rødt, fast Fyr c. $^3/_4$ Kml. SØ. for *Canarsie* Landingsbro paa N.-Digets SØ.-Ende, ved Indløbet til Renden, der fører til *Canarsie* fra *Big Channel*. Flammens Højde: 19 Fod. Fyret vises fra en rød Pæl ved et rødt Fyrhus. 40° 37′ 24″ N. Br 73° 52′ 24″ V. Lgd.

New York Lower Bay. Old Orchard Shoal S. Lægteren *„Satanella"* er sunken i 19 Fod Vand $^1/_2$ Kml. S. 2° V. fra *Old Orchard Shoal* Fyr. Fra en af Masterne, der ere over Vandet, vises en rød Lanterne.

Pennsylvania. Philadelphia. I *Delaware River* ere følgende tre hvide Spirtønder, mærkede med sorte Ankre, udlagte V. for Ankerpladsen ud for *Philadelphia: Lower Anchorage* Tønde i 26 Fod Vand i Forlængelsen af den nedre Kul-Pier ved *Greenwich Point*. *Middle Anchorage* Tønde i 24 Fod Vand i Forlængelsen af *Porter Street*. *Upper Anchorage* Tønde i 26 Fod Vand i Forlængelsen af *Dickinson Street*.

South Carolina. Charleston. *North Breaker Shoal* er tiltagen ud mod Løbet, saa at der i Ledelinien ud for *Outer South Side* Tønde kun er 17 Fod Vand.

Outer South Side sorte Spirtønde Nr. 1 er derfor ombyttet med en rød Tønde Nr. 2 og hedder nu *Outer North Side* Tønde. *Outer North Side* røde Spirtønde Nr. 2 har faaet Nr. 2½ og hedder nu *First North Side* Tønde.

Fra *Charleston* Fyrskib holdes Fort *Sumter* og *St. Philips Church* Ledelinie til *Entrance* Klokketønde er passeret, derfra holdes klos til de røde Tønder 2 og 2½, derpaa drejes N. efter og Ledelinien holdes. Paa denne Maade kan man holde 19½ Fod Vand ved Middellavvande.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Planier Fyr. Ved *Planier* Fyr gives nu Taagesignal. Paa Fyrtaarnets Galleri er anbragt en Sirene, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 5 Sekunders Varighed.

Château d'If. Om kort Tid forstærkes *Château d'If* Fyr. Lysævnen: 14 Kml.

Østrig-Ungarn. Sansego. Ved *Sansego* er det N.-lige Havnehoved styrtet sammen. Ved Besejling af Havnen maa stor Forsigtighed anvendes.

Grækenland. Patras. Ved *Patras* Havn vises det grønne Havnefyr fra Havnehovedet, der ligger 700 Alen S. 43° V. fra Fyret paa *San Nicolas* Havnehoved, og ikke paa Havnens S.-Pynt. 38° 14′ 55″ N. Br. 21° 44′ 0″ Ø. Lgd.

Algier. Dellys. Det grønne, faste Fyr paa Landingsbroen i *Dellys* er flyttet tilbage og er nu 100 Alen fra Broens Yderende.

Algier. Ved *Algier* Havn lyser den røde Vinkel i Fyret med Formørkelser paa Halvøen *l' Amirauté* fra S. 12½° Ø. gennem S. til S. 77½° V. Iøvrigt viser Fyret hvidt Lys. 36° 47′ 16″ N. Br. 3° 4′ 15″ Ø. Lgd.

Det faste Fyr paa N.-Molens Hoved viser hvidt Lys fra N. 13½° V. gennem N. og Ø. til S. 73½° Ø., grønt Lys fra S. 73½° Ø. gennem S. til S. 40½° V., hvidt Lys fra S. 40½° V. gennem V. til N. 59½° V. og Mørke fra N. 59½° V. til N. 13½° V.

Det røde, faste Fyr paa S.-Molens Hoved lyser fra N. 74½ Ø. gennem Ø. til S. 15½° Ø.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. Mullet Key Shoal. En sort Stumptønde Nr. 0 er i 26 Fod Vand udlagt ved S.-Kant af *Mullet Key Shoal*, fra *Egmont Key* Fyr i N. 53° Ø., fra *Mullet Key* venstre Side i S. 6° V. og fra *Mullet Key* højre Side i S. 78° V.

Texas. Brazos River. Ved Indløbet til *Brazos River* er ved Inderenden af den SV.-lige Dæmning tændt et midlertidigt Fyr af samme Art som det ødelagte.

Cuba S.-Kyst. Guantanamo. Ved *Guantanamo* er paa *Windward Point*, ved Indløbets Ø.-Side, tændt et rødt, fast Fyr. Synsvidden: 14 Kml.

Nærmere Meddelelse senere.

Santiago de Cuba. I *Santiago de Cuba Harbor* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Tønde Nr. 1 er ombyttet med en sort Stumptønde.
Tønde Nr. 2 er ombyttet med en rød Stumptønde.
Tønde Nr. 3 er ombyttet med en sort Stumptønde.
Fra Tønde Nr. 15 vises ingen Lanterne.

Ved *Compadres Shoal* N.-Side er i 3 Fv. Vand udlagt en rød Stumptønde.

En hvid Lanterne brænder paa Signal-Masten Ø. for *Morro* Fyrtaarn.

Daiquiri. *Daiquiri* ligger 16 Kml. Ø. for *Morro Castle* ved Indløbet til *Santiago* og er en Udskibningsplads for Erts. Det er en aaben Red, men kun enkelte Dage om Efteraaret kan der paa Grund af Vejret ikke lades. Paa Reden ligge fem Fortøjtønder. Ved Pieren er der 22 à 24 Fod Vand og ved Værftet 14 Fod. Der udskibes aarlig to à tre hundrede Tusinde Tons Jærnærts.

Karantænebestemmelser.

Gibraltar. — Skibe fra *Alexandria* tilstaas ikke fri Praktika, men de kunne under Karantæne tage Kul og Proviant ombord.

Grækenland. — Karantænen for Skibe fra *Kreta* er nedsat til 1 Dag.

Malta. — Skibe fra *Ægypten* kunne kun i Karantænehavnen tage Kul og Proviant ombord.

Rettelse.

Nr. 22. *Sletringen* Fyr. „62° 39′ 55″ N. Br." læs: „63° 39′ 55″ N. Br."

Kjøbenhavns Børskurs d. 14. Juni 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	103¼		103	103¾
Danmark			81¾	82¾
Norden	113½	¾	113½	113¾
Kjøbenhavn	95½		95½	95¾
Carl			55	55½
Dannebrog			95½	96
Skjold			71¾	72¼
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen			91	92
Nordsøen	80		80	82
Torm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.	96		96	98
Urania	90½		90½	90¾
Union			99¾	100¼
Hejmdal			97½	99½
Dampsk. af 1896			95	97
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			93	95
3½% uopsig. Stats			96½	97½
3½% Husejer Kreditk.			86	88
3½% Kbhvns Kreditf.	86		86	86¼
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			89	91
4% — — 6 —	89¾	90	89¾	90
3½% Landkreditk. 3 —			88¼	89
Aktier.				
Nationalbank	142¾	½	142½	142¾
Privatbank	129	¼	129	129¼
Landmandsbank			121¼	122
Handelsbank			118¼	118¾
Burm. & Wain			90	92
Helsingørs Jernsk.			91	93
Sukkerfabr.	98	¼	98¾	98
Bryggeri Aktier	94¼	94	94	94¼

Vekselkurser d. 13 Juni 1899.

	Ävista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.18	18.15
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.25	—

Notering paa Berlins Børs d. 13. Juni 1899.

Russiske Noter	216.40
4% Russiske Consols	101.20
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.70
5% Rumænske Stats	101.35
4% — — 1890	91.80

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

„Det Foren. Dampskibs." 8,000, „Norden" 6,000, „Kjøbenhavn" 6,000, „Carl" 2,000, „Urania" 4,000, „Union" 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

---

3 Kabinetsbilleder

gratis

ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr. Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus. NB. *Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.*

Monty.

St. Kongensgade 21.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk

Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.

Ærb. **J. K. Jensen.**

Søfodtøj.

Præmieret i Stockholm og Bergen.

Wald. Lassen.

St. Strandstæde 17.

* *Grundlagt 1844.* *

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin **ordinære Generalforsamling Tirsdagen den 4. Juli d. A. Kl. 10 Form. præcis** i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13, Kjøbenhavn. 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 26. Juni d. A.

Kjøbenhavn, den 30. Maj 1899.

P. B. V.
P. Rechnitzer,
p. T. Formand.

Indreg. Varemærke.

Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads.

Fabrikanter af International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

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 almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmand, der opfylder de i Sønæringsloven 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.

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.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Proviantering shandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Teaktræ Teaktræ

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

BANGKOK—KØBENHAVN

have altid paa Lager i **Frihavnen**

TEAKTRÆ

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

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmoller i Bangkok. Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.

TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

Telefon 2018. * Telefon 2018.

J. P. NIELSEN,

Skibs- & Ankersmedie.

Strandboulevard 45.

Kjøbenhavn Ø.

H. RASMUSSEN.

70, Viborggade 70.

Skibs- & Klejnsmedearbejde

udføres.

Nyt Skib til Salg.

En nybygget, jagtformet og sejlklar Galease, $37^{89}/_{100}$ Brutto Tons, er paa Grund af Byggerens Død billig til Salg. — Henvendelse sker til

Skibsbygger C. Petersens Enke,

Thisted.

Paa **Søkort-Arkivet** er udkommet:

Den danske Lods. 5te Udgave. 1899.

Pris: Kr. 4,00.

Danish and Norwegian.

TIL DØVE PERSONER. — En Dame, som for ca. tre Aar siden blev kureret for Døvhed og Øresusen ved Hjælp af Dr. Nicholson's kunstige Øretrommer, skænkede hans Institut £ 1,000 (18,000 Kr.) for at fattige Mennesker, som ikke havde Midlerne til at anskaffe sig Øretrommerne, maatte faa dem gratis. Dette Fond udvidedes ved andre gode Menneskers Tilskud til over £ 5,000 (90,000 Kr.), for hvilket Beløb der udleveredes Øretrommer til værdige Trængende. Nu har ogsaa en anden Dame stillet £ 5,000 (90,000 Kr.) til Institutets Disposition, for at Mennesker, som ikke ser sig i Stand til at betale Øretrommerne, maa faa dem frit. Dr. Nicholson's Institut for Øresygdomme, det bedste i sin Slags i Verden, er ikke oprettet med pekuniær Fordel for Øje, men for at gøre saa meget godt som muligt. Enhver Penny, som tjenes eller gives, anvendes kun til Fordel for den gode Sag. — Adressen er 3, NICHOLSON'S INSTITUT, GUNNERSBURY, LONDON, W., ENGLAND.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:

FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.

Telefon Nr. 5941.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

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. I" og „Nore" i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

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.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,

St. Annæ Plads 30, over Gaarden.

(D. F. D S. Ejendom)

anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.

Skibsarbejde.

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og Barometere.

Regulering og Reparation af Søuhre

udføres samvittighedsfuldt.

Palle Sørensen,

6, Sølvtorvet 6.

Joakim Jensen,

Skibsbygger.

Anbefaler sig til D'Hrr. Dampskibs- og Sejlskibsredere.

Ophalingsbedding ved Frederiksholms Teglværk.

(Daglig Vandstand 7 Fod).

Gæstgiveriet **Skipperhuset.**

Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

Børs-Caféen

ved Havnen, Aarhus, anbefales af CHR. BUCH'S Enke.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.

9 Kronprinsensgades 9

Ny Materialhandel.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

* **Telefon 5598.** *

Café van Zandt,

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner proves 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.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

Glarmester

Wald. Stallknecht

udfører

alt Skibs- og Bygnings-arbejde.

Indfatning af Billeder.

Lager af Koøjeglas.

10, St. Strandstræde 10.

Telf. 3862. * Telf. 3862.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

L. KLAUSEN,

Skibsinventariehandel.

Telefon 5833.

Strandboulevarden 29.

Kjøbenhavn.

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.

EGEN FABRIK.

36, Lille Torvegade 36.

Kjøbenhavn C.

Filial: Amagerbrogade 22.

Telefon 1639.

Amager 51.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 3.

Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

Stufvaruföreningen „GARANTI".

Hernösands district,

bestående af hederliga, under en lång följd af år välkända stufvare, af fackföreningar oberoende, rekommenderade af alla sågverkskontor inom districtet, samt Hernösands skeppsmäklarefirmor, utför stufning af lastångare, hurtigt, omsorgsfullt och till billigaste priser.

Postadress: **Sprängsviken.**

Telegrams: **„Garanti", Kramfors.**

LANDMANDSBANKEN

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

Manometre, Vacummetre og Tællere.

P. Otzen & Thorstenson.

Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.

Cykler haves paa Lager fra 135 Kr.

Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.

Mindre Skibsarbejde udføres.

18, Lille Strandstræde 18.

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.

L. Chr. Hagen,

Auktionsholder.

Kontor for juridiske Forretninger.

Træffes fra Kl. 10—1 og 4—7.

Hyskenstræde 5, 2. Sal.

Hotel „Victoria",

Store Strandstræde 20,

Hjørnet af Sct. Annaplads, Kjøbenhavn K.,

anbefaler sig til et æret Publikum. Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.

Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.

Café — Restaurant.

Billige Frokostretter & à la Carte.

J. C. Dinesen.

Telefon 1976.

Læge H. C. Lund,

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9 Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 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
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ 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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 25. Kjøbenhavn, Torsdag den 22. Juni 1899. **6. Aarg.**

INDHOLD: Franske Sejlskibspræmier — Forslag til en forbedret Lanternetøring. — Fragtmarkedet. — Kaptajn Chr. Frandsen. — Personalia. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe. Varer** og **Fragt** til billige taste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

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.

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

V. Nielsen,
Sejlmager.
31, Nyhavn 31,
anbefaler sig med
Sejl, Presenninger, Flag.

Sagførerfirmaet,
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele Danmark.

TRADE E R C MARK 1750 LEITH

Edinburgh.

TRADE E R C MARK 1750 LEITH

Sejldug.

ADVARSEL!

Det gode Renommé, som vor STORM Sejldug nyder i Kraft af mangeaarige Erfaringer, ogsaa i de danske Skibsfartskredse, har sandsynligvis givet Anledning til, at en anden Fabrik eller dens Repræsentant ligeledes stempler sin Vare med **STORM.**

Ærede Konsumenter bedes derfor om stedse at forlange

Edinburgh STORM Sejldug

og lægge Mærke til, at enhver Rulle, foruden vort fuldstændige Firma, ligeledes er forsynet med vore retslig beskyttede, indregistrerede Varemærker

STORM

TRADE E R C MARK 1750 LEITH

og gøre vi endnu specielt opmærksom paa, at Mærket TRADE E R C MARK 1750 LEITH gentager sig i korte Mellemrum paa vor Dug, foruden det fuldstændige Stykkemærke paa selve Rullen.

Edinburgh Roperie & Sailcloth Co. Ltd.
Leith. Grundlagt 1750.

Ny Carlsberg Øl.

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

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Enghavevej. V.
Bopæl: Valdemarsg. 24. V.
Telefon 5560.

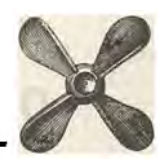
C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn
Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Indreg Varemærke.



Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads.
Fabrikanter af International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

Franske Sejlskibspræmier.

Beskyttelsens Velsignelser.

I „Norg. Sjøft." meddeler en Indsender fra Rouen følgende lærerige Oplysninger om det franske Beskyttelsessystems Virkninger.

De Sejlskibspræmier, som Skibsrederifirmaet A. D. Bordes i Bordeaux har oppebaaret af Staten i Tidsrummet mellem 1893 og 1897 for 11 Sejlskibe beløb sig til den respektable Sum af 2,248,960 Frcs. Dette indeholder vistnok de nødvendige Faktorer for at give Læserne en Ide om, hvilken Rolle disse Præmier spiller for den franske Skibsfarts økonomiske Udbytte, og i hvilken storartet Grad den franske Stat, eller rettere sagt de franske Skatteydere, støtter og beskytter denne Næringsgren, men en lidt mere detailleret Fremstilling heraf vil maaske ikke desto mindre være af Interesse; den vil i hvert Fald gøre Forholdet mere i Øjne faldende.

For de nævnte 11 Skibe stiller Forholdet sig saaledes: De 11 Skibe har i 14 Maaneder faaet 2,248,960 Francs, altsaa i Gennemsnit c. 180,000 Francs pr. Skib pr. Sejlaar, eller ca. 15,000 Fr. pr. Maaned, og ca. 500 Fr. pr. Dag, næsten en „Time Charter Rate". Firmaet A. D. Bordes oppebærer saaledes af den franske Stat for disse 11 Skibe (det ejer for Resten nu adskillig flere) et Honorar, tilsvarende den respektable Sum af c. 5,500 Francs pr. Dag eller henved det dobbelte af den Appanage, som Republikens Præsident oppebærer, da denne nemlig beløber sig til noget over 3,000 Francs pr. Dag.

De omhandlede Skibes Tonnage varierer mellem 2,200 og 2,500 R.-Tons: „Wulfram-Puget" 2,415, „Atlantique" 2,453, „Dunkerque" 2,498, „Antoinette" 2,434, „Rhone" 2,434, „Cap Horn" 2,372, „Tarapuca" 2,216 R. T. etc. — samtlige er 4-Mastere.

Man ser saaledes, at det ikke netop er Smaaskuder, der her er Tale om; de laste fra 3,300 til henved 4,000 Tons, saa man maa ikke udelukkende fæste sig ved deres Antal. A. D. Bordes er sandsynligvis Nutidens største Sejlskibsrederi med Hensyn til Antal af store Skibe.

Med disse Tal for sig vil man overraskes over, at de franske Kapitalister, der i Reglen maa nøjes med det tarvelige Udbytte af 4 til 5 pCt. af deres i andre industrielle Foretagender anbragte Kapital, ikke kaster sig mere ind i Skibsrederibranchen end de gør, thi Skibsrederiet burde jo her være en ren Guldgrube! Denne Betegnelse vilde i Norge næppe være overdreven, naar man betænker, at Køberen af et norsk bygget Skib vilde faa dets Købesum restitueret af den norske Stat i Løbet af 5 til 6 Aar.

Dette er nemlig faktisk Tilfældet her, uagtet et fransk bygget Skibs Pris mindst overstiger et norsk bygget Skib med 25 à 30 pCt. Ovenanførte Tal giver for Resten et tilstrækkeligt Bevis herfor, naar tilføjes, at hvert af de nævnte Skibe, hvoraf enkelte ere byggede ved det herværende Værft, „Les Chantiers de Normandie", skal have kostet Rederiet omkring 1 Million Francs, og desuden Staten en Bygningspræmie af henved 160,000 Frcs. (65 Frcs. pr. R. T.). Naar saaledes, til Trods for disse brilliante og tillokkende Konditioner, de franske Kapitalister viser saa liden Interesse for Skibsrederiet kan Aarsagen, hvor utroligt dette end maa synes, næppe være anden, end at det ikke er lønnende, hvilket jo iøvrigt maa betragtes som et Held for de andre søfarende Nationer, thi ellers vilde jo de franske Skibe kunne øve en højst usund og ruinerende Konkurrence i Fragtmarkedet.

Et fransk Skib paa f. Eks. 3,500 Tons vilde saaledes da kunne acceptere en Fragt, hvis Effektuering vilde kræve f. Eks. 4 Maaneder, til en Rate af 15 til 16 Francs pr. Ton under sine Konkurrenter, og ligefuldt realisere det samme Udbytte deraf som disse, thi Sejlpræmien, der for denne Rejse vilde beløbe sig til 55,000 à 60,000 Francs, vilde erstatte, hvad det havde opsejlet mindre i Fragt.

Efter ovenstaaende er det vel overflødigt at tilføje, at de franske Sejlpræmier ikke alene intet som helst bidrager til den franske Skibsfarts Udvikling, men tillige kompromitterer dens fremtidige Vitalitet, thi man maa huske paa, at disse Præmier kun er midlertidige og kan ventes inddragne inden et vist Tidsrum, naar det Formaal, der har motiveret deres Fremkomst, nemlig Flaadens Forøgelse, maatte anses opnaaet i tilstrækkelig Grad, og dette vil utvivlsomt have en Reaktion tilfølge, hvis Virkning er let at forudse; den franske Skibsfarts Pulsaare vil derved blive overskaaret; det franske Skibsrederi vil da hurtig falde ned til det gamle Stadium, ja maaske endnu lavere. Maaske er det ogsaa tildels dette Perspektiv, der gør de franske Kapitalister saa tilbageholdne overfor Skibsrederibranchen, og man kan i saa Fald ikke bebrejde dem noget.

Forslag til en forbedret Lanterneføring.

Vi have fra en farende Dampskibsfører modtaget følgende:

Hr. Redaktør! I Deres meget ærede Blad Nr. 16 d. A. har De optaget et Indlæg af Hr. Kaptajn Th. Thomsen om ovennævnte Spørgsmaal, som jeg gerne vil føje nogle Bemærkninger til.

Med stor Interesse har jeg læst Kapt. Thomsens Forslag angaaende dette Spørgsmaal, der er et af de vigtigste for os farende Sømænd, og endskønt jeg ikke kan tale med derom med den Autoritet, som Kapt. Thomsen har efter c. 25 Aars heldig Fart som Fører af hurtige Dampere paa nogle af Verdens vanskeligste Ruter, saa vil jeg dog gerne forsvare min Opfattelse af dette vigtige Spørgsmaal.

Jeg kan indrømme Kapt. T., at det vilde være et stort Gode, om man, saa snart der kom en Lanterne i Sigte, kunde være overbevist om, hvad man har for sig; thi at man ikke er i Stand dertil saa ofte der opdages en klar Lanterne i en eller anden Retning, er desværre lige saa sandt som dette, at denne Usikkerhed kan blive pinlig og medføre kritiske Situationer, naar der om Natten sejles mellem mange Fiskere eller i meget befærdede Farvande, særlig i Nærheden af større Byer ved Kysten. Det er dog vist navnlig Sejlskibene, der maa føle Ulemperne derved; thi for dem er det altid et Spørgsmaal, om den klare Lanterne tilhører en Damper, der skal gaa af Vejen for dem, eller om den tilhører et modgaaende, et Fiske- eller et stationært Fartøj, som de skal vige af Vejen for. For Dampskibsfartens Vedkommende mener jeg, at en enkelt klar Lanterne kun kan opfattes som et Varselssignal, der giver den Oplysning, at der er et Fartøj, som Damperne kan styre fri af til hvilken Side det skal være ved at gaa tilstrækkelig langt

af Vejen; thi ved denne Manøvre vil der være gjort, hvad der kan gøres, for at forebygge Sammenstød med Undtagelse af det ene Tilfælde, at der over Styrbords Boug viser sig en rød Lanterne, der hører til samme Fartøj som det, der oprindelig kun viste et klart Lys. Denne Regel med at styre godt fri af alle faste Lys (klare) kan vistnok anvendes over hele Verden, med Undtagelse af de Farvande, i hvilke det svenske Fyrsystem (faste Fyr over Farvandet) er gennemført, og man kan ikke sige, at Uheld, der fremkomme ved at følge Systemet, give Anledning til Klage over dets Ufuldkommenhed.

Kapt. Thomsen er vistnok ikke den eneste, der finder, at Fiskernes klare Lys kan være vildledende; thi dersom jeg ikke husker fejl, har der for c. 20 Aar tilbage været saa megen Stemning imod dem, at der i England blev vedtaget en Lov, der paabød andre Signaler, vistnok en Kombination af farvede Lys, men paa Grund af Fiskernes Modstand blev den ikke gennemført. Efter min Opfattelse vil det være vanskeligt at sætte noget bedre i Stedet for det nuværende lovbefalede Lanternesystem, thi det giver, om ikke fuldstændige, saa dog tilstrækkelige Oplysninger for Sikkerheden paa Søen om Natten, paa den simpleste, tydeligste og lettest fattelige Maade, og derfor vil en forøget eller forandret Kombination, særlig af farvede Lys, ikke blive mere vejledende, og det er ikke utænkeligt, at de kan blive mere vildledende.

Jeg kan indrømme Kapt. Thomsen, at det ved mange Lejligheder, som t. Eks. for nordgaaende Dampere paa Helsingørs Red, kunde være hensigtsmæssigt, om Ankerliggere viste farvede Lys og da saa mange, at der var Garanti for at ikke hele Signalet blev skjult af Rigning eller Skorsten, men der bør vel huskes paa, at under alle Vejrforhold, med Undtagelse af Taage, er et stationært Skibs Sikkerhed til enhver Tid afhængig af, at dets Signal ses tidlig nok til at Fartøjer under Fart kan komme af Vejen for det om Natten, og af den Grund byder dog vist Retfærdighed at sige, at det bedste Lys ikke kan være for godt til Skibe i denne Stilling. Mange kan uden Tvivl af Erfaring tale med om, at de var lige ved at komme for nær til en Ankerligger, fordi Lanternen brændte daarligt, og man kan let danne sig en Mening om, hvordan det i saadanne Tilfælde kunde være gaaet, om den søvnige Lampe havde været indesluttet af et tykt, farvet Glas.

Ifølge Søvejsreglerne er det som bekendt altid Dampernes Pligt at gaa af Vejen for alt, hvad der kan komme for Boven af dem, og som en Følge deraf maa jeg beklage, at jeg ikke forstaar Hovedprincipet i Kapt. Thomsens Forslag med at hvide eller klare Lys skal forbeholdes Dampere; thi endskønt jeg ikke undervurderer Betydningen af, at disse Skibe faa den størst mulige Tid til at komme fri af hinanden, saa finder jeg dog, at det maa være i disse Fartøjers Interesse, at det saa vidt muligt tillades at anvende Lanterner med den største Lysævne i de Skibe, som Damperne skal styre af Vejen for.

Kaptajn Thomsen foreslaar at faa det lovbefalet, i Stedet for som nu tilladt, at Dampskibe skal føre to Toplanterner. I dette Spørgsmaal er jeg fuldstændig enig med ham, og jeg mener, at den, der oprindelig har faaet Ideen til disse Lanterner, har gjort sig meget fortjent af Skibsfarten; det er derfor beklageligt, at saa faa benytter sig af denne Tilladelse i vor hjemlige Fart; sikkert hører Kapt. T. til dem, der har indført Forbedringen. I transatlantisk Fart er det snart en Undtagelse at se en Toplanterne, og man erfarer der, hvilke nøjagtige Oplysninger om selv den mindste Kursforandring, der paa den Maade kan bringes andre Skibe.

Som et Udtryk for Opfattelsen i andre Lande af det dobbelte Toplanternesystem kan nævnes, at en Indsender i „Hansas“ Nr. 9 (et Nummer, der iøvrigt maa anses for berygtet ved det i „Dansk Søfartstidende“ omtalte tølperagtige Udfald mod den danske Orlogsmarine) foreslaar, at Dampere kun skal føre to klare eller lyserøde Toplanterner.

At det for den almindelige Sikkerhed paa Søen er et Gode, at Dampskibes Giring eller Kursforandring øjeblikkelig kan opdages af andre Fartøjer, kan der vel let blive Enighed om; men jeg har gjort den Erfaring, at hvor der er meget langt mellem Masterne, og der anvendes ekstra gode Lanterner, vil den agterligste oplyse Forskibet saa meget, at det i mørke Nætter generer Udkiggen fra Broen; i et mig bekendt Tilfælde har det af den Grund været nødvendigt at anvende Olielampe i Stedet for Petroleum i Lanternen, der er ca. 230′ fra Forstævnen og 70′ over Dækket samt c. 20′ højere og 160′ agterligere end den forreste Toplanterne.

Det er beklageligt, at nogle danske Dampskibsrederier, muligvis af Sparsommelighedshensyn, har givet store, nye Skibe saa lav Rigning, at de ikke kan føre to Toplanterner overensstemmende med Søvejsreglerne.

P.

Fragtmarkedet.

Naar Sommeren for Alvor holder sit Indtog, for enkelte Steders Vedkommende desværre kun paa Almanakken, viser Forretningsverdenens Termometer sig at staa i omvendt Forhold til det almindelige; det staar meget lavt, bliver stillet i Skyggen, og Forretningslivet stagnerer for en Tid. Fragtmarkedet danner ikke nogen Undtagelse. Vi kender denne rolige Periode, fra Aar til Aar vender den tilbage. Fragtmarkedet hviler ud indtil den ny Høst paany dynges op paa alle Eksportpladser og venter paa at komme til Søs; da bliver atter Signalet givet til Fremgang, og det vil sikkert blive givet i Aar. Vi har da kun at konstatere Mathed i Sortehavet, Nordamerika og Østersøen samt alle de Pladser, hvor Kornet er den vigtigste Artikel — her danner dog River Plate en Undtagelse —, samt paany at dokumentere, at Kulmarkedet stadig holder sig fast, men Kul kan man jo heldigvis ogsaa høste hele Aaret rundt.

I god Overensstemmelse med Øjeblikkets Stilling skulle vi derfor indskrænke os til nogle enkelte Noteringer fra de forskellige Brancher.

Amerika giver: Filadelfia eller Baltimore C. f. o. 3/, Option en dansk Havn 3/, to 3/1$^1/_2$. Fernandina til U. K. Cont. pr. Juli/August 16/ Fosfat. Fernandina til Hamburg 15/6, Tampa Memel 2/3000 Tons 16/6 pr. August September. Brunswick til U. K. Cont. 16/. Fra New Orleans eller Galveston søges stadig Dampere pr. August September til 14/6 à 15/ nett Charter til U. K. Cont., option Danmark.

Sortehavet etc. giver: Azoff Rotterdam 4,000 Tons 9/, Taganrog Amsterdam 3,400 Tons 9/6, Taganrog to danske Havne 11/6, Taganrog Stockholm 12/6, Eupatoria Libau 11/ Salt, samme Rate til Riga, Sulina, Bordeaux 8/4$^1/_2$, endelig Vavaroffka Filadelfia eller Baltimore 2,700 Tons 12/9 Erts full terms.

Kulmarkedet har følgende Befragtninger: Cardiff Rio 11/6, Alexandria 10/, Port Said 8/9. Fra Swansea noteres Spezzia 8/, Genua 7/9, Palermo 9/, Civita Vecchia 8/6, Venedig 10/, til Østersøen Kjøbenhavn 7/, Kronstadt 8/, Stettin 7/, Pillau 7/, Stockholm 7/3, Kønigsberg 7/6, Rostock 7/6. Fra Newcastle noteres til Østersøen Stockholm 5/6, Norrkøping 5/9, Kronstadt 5/9 à 5/10$^1/_2$, Helsingfors 6/ à 6/3, Åbo 5/9, Stettin 5/3 à 5/6, Swinemünde 5/, Riga 5/9 à 5/10$^1/_2$, Reval 6/, Windau 6/ à 6/3; til danske Havne betales fra Hull eller Grimsby 5/9 à 6/, fra Firth of Forth til dansk Provinshavn 5/9 à 6/, til Kjøbenhavn 5/6.

Østersøen er rolig med faa Befragtninger. Kemi og Uleåborg Sharpness giver 35/ D. B. B. for en Baad paa 850 Std. Uleåborg Hull 600 Std. 26/, Ørnskjoldsvik

Hull 350 Std. 24/, Hernøsand Zaandam giver 15 Hfl., Neder Kalix Amsterdam 17 Hfl., Kemi Rotterdam 16 Hfl. Træbefragtningerne til Danmark ere stadig meget faa i Antal, grundet paa Lockouten, og Raterne ere uforandrede.

D'Hrr. Hänschell & Co., Barbados, skriver under 27. Maj bl. a.: Nogle Skibe for Melasse kan placeres for St. Laurence, og lignende Afskibninger vil finde Sted i Juni Maaned. Beholdningen er imidlertid ringe. Damperne fører Sukkeret fra Barbados og Sukkerfragter for Sejlere blive sjeldnere.

Kaptajn Chr. Frandsen.

Under stor Deltagelse, særlig fra Det forenede Dampskibsselskabs Side, jordedes i Søndags den tidligere Fører af Dampskibet „Ydun", Kaptajn Christian Andreas Frandsen. Ved Kisten paraderede 8 Første-Styrmænd og 2 Anden-Styrmænd, alle i Uniform, med floromvundne Flag, Det forenede Dampskibsselskabs Kontorflag og dansk Flag. Kisten, som var dækket med et Væld af Kranse, deraf adskillige signerede, fra Det forenede Dampskibsselskab, fra Kaptajner i D. F. D. S., fra Forvaltere og Styrmænd i D. F. D. S. indenlandske Afdeling, fra Besætningen paa Ydun, fra Havneudvalgene, Handelsforeningen med flere i Hadsund og Hobro, bares efter en Tale af Pastor Fenger til Graven af Styrmænd.

Kapt. Frandsen, der var født i Svendborg d. 30. November 1852, varetog endnu for en halv Snes Dage siden sin Gerning, men en Blindtarmsbetændelse, for hvilken han blev opereret, havde Onsdag den 14. ds. Døden til Følge. Som knap 14-aarig Dreng kom Frandsen til Søs og sejlede c. 3 Aar i hjemlige Farvande, derefter c. 8 Aar fra Hamburg, England og Amerika, hvorefter han i 1877 tog Styrmandseksamen i Svendborg. Derefter fo'r han i nogen Tid som ene Styrmand med Skonnerten „Skjold" fra Svendborg og indtraadte som Aspirant i Det forenede Dampskibsselskabs Tjeneste i 1879, blev forfremmet til 2den Styrmand 1880, til 1ste Styrmand 1881 og til Fører af Dampskibet „Vidar" 1890; 1892 overtog han Dampskibet „Saxo" og i 1894 Dampskibet „Ydun", med hvilket Skib han saa godt som udelukkende har faret paa Hadsund, Mariager og Hobro.

Blandt Passagererne i denne Rute har han ved sin elskværdige Optræden efterladt sig et varigt Minde, og adskillige vare de, som, naar Ydun for en kort Tid var ude af Ruten, foretrak at opsætte deres Rejse for at komme til at nyde godt af Kaptajn Frandsens Elskværdighed og Hjælpsomhed.

Den afdøde efterlader sig Enke og 2 smaa Børn; han har 3 Brødre i Selskabets Tjeneste, hvoraf den ældste, Laur. Frandsen, beklæder Posten som 1ste Styrmand i Dampskibet Christiania.

Personalia.

Som andetsteds i Bladet meddelt er Skonnert Mimi Fischer af Svendborg strandet ved Stolpemünde, og Skibets Fører, Kaptajn J. Johansen, hans Hustru og Barn, en Matros og Kokken druknede. Styrmanden reddede sig ved egen Hjælp. Skibet var paa Rejse til Königsberg. Kaptajn Johansen havde for kort Tid siden været hjemme og tog da Hustru og Barn med paa den Rejse, der endte saa ulykkeligt for dem alle.

Føreren af Redningsdamperen Vestkysten, Kaptajn Mortensen, har faaet Medaillen for ædel Daad.

Føreren af Kryolith-, Mine- og Handelsselskabets Damper Fox II, Kaptajn G. P. Frederiksen af Koster, har i disse Dage i 25 Aar besejlet Grønland. Kapt. Frederiksen er født i Stege og fik tidlig Ansættelse som 1ste Styrmand paa det gamle Fox, med hvilket han sejlede i c. 12 Aar. Han blev saa Fører af Barkskibet Thetis i omtrent lige saa langt et Tidsrum. Han udførte, medens han førte dette Skib, en kæk Daad, idet han under stor Fare reddede Skruebarken „Hvidbjørnen"s Besætning, da dette Skib forliste i 1896. I indeværende Aar har han overtaget Posten som Fører af Fox II. Kapt. Frederiksen nyder stor og almindelig Anseelse som en dygtig Sømand.

Ugens Havarier.

Fra Skagen skrives til os d. 19. ds.:

I Gaar grundstødte Kl. 1¼ Efterm. paa Sydostrevet formedelst Taage Dampskibet Livorno, Kaptajn Tellefsen, af Bergen, fra Räfsø til Manchester med Træmasse og 500 Standard Træ. Fartøjet maaler 861 Reg.-Tons og har 19 Mands Besætning. Akkord paa Voldgift er sluttet med Svitzers Bjærgningsentreprise og Skagens Bjærgningskorporation. Bjærgningsdamperen „Helsingør" er til Stede. Skibet staar haardt i Grunden, men er formentlig ubeskadiget og forventes udsat.

Etna, hollandsk Dmpsk., kom d. 16. ds. paa Rejsen fra Neufahrwasser til Amsterdam med Stykgodsladning paa Grund i Nærheden af Gudhjem. Flot efter Udlosning af en Del af Lasten og fortsat Rejsen til Kjøbenhavn.

Maria, Galease af Grimstad, har paa Rejsen fra Limhamn til Korsør med Cement været paa Grund ved Tudsehage. Bjærgningsdmpsk. Helsingør bragte Skibet flot og ind til Korsør. Skibet er tæt.

Envoy, engl. Dmpsk., har paa Rejsen hertil fra London havt meget haardt Vejr og har faaet en Del af Lasten beskadiget af Søvand.

Caroline, Skonnert af Kjøge, ankom hertil læk d. 14. ds. paa Rejsen fra Grangemouth til St. Petersborg med Briketter. Skibet losser og reparerer her.

Mathilde, Jagt af Kjøbenhavn, indkom d. 13. ds. læk til Stubbekjøbing efter at have mistet Ankeret under Møen og faaet Skade paa Ankerspillet. Skibet var paa Rejsen fra Frihavnen til Klintebjerg.

Bornholm, Dmpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Riga med Trælast maattet kaste overbord af Dækslasten.

Peder, Skonnert af Pataholm, er af Panserskibet Iver Hvitfeldt funden kuldsejlet 4 Kvartmil S.S.V. for Møens Fyr. Skonnerten er indslæbt og fortøjet mellem Fyret og Klintholm Havn.

Granholm, Dmpsk. af Aberdeen, er d. 17. ds. grundstødt ved Allinge. Skibet, der er ladet med Props, har Assistance af Svitzers.

Kiew, Dmpsk. af Kjøbenhavn, har d. 16. ds. paa Themsen været i Kollision med Dmpsk. Marthyr og har faaet Hul i Bougen. Reparerer.

Ægir, Dmpsk. af Lemvig, er d. 17. ds. under Optagning af Jærnbaneskinner fra Ariels Vrag sprunget læk og sunket ved Fjaltring. Skibet bliver sandsynligvis Vrag.

Mathilde, Dmpsk. af Flensborg, kom d. 16. ds. paa Rejsen fra Sundswall til Grangemouth med Trælast paa Grund ved Stevns. Flot med Assistance af Switzers og indkommet hertil.

Urd, Dmpsk. af Bremen, har d. 18. ds. paa Rejsen fra Blyth til Kronstadt med Kul været paa Grund Sydvest for Hanstholm Fyr. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen.

Ophelia, Dmpsk. af Helsingør, er ankommet til Archangel med betydelig Skade i Bougen, foraarsaget af Isen. Skibet reparerer i Archangel.

Mimi Fischer, Skonnert af Svendborg, er d. 13. ds. strandet ved Garder-Dünerne (Stolpemünde). Af Besætningen reddedes kun Styrmanden, Peter Jensen af Svendborg, hvorimod Føreren, Jens Johansen, dennes Hustru og Barn, Kokken og en Matros druknede.

Mauritius, Dmpsk. af Glasgow, paa Rejse fra Kotka til England med Trælast, har Natten til d. 18. ds. været i Kollision med Dmpsk. Arthushof af Danzig, paa Rejse fra Blyth til Hjemstedet med Kul. Arthushof sank c. 10 Minutter efter Sammenstødet og 10 Mand af Besætningen druknede. Mauritius bjærgede Kaptajnen og 7 Mand og er stærkt beskadiget indkommet til Frederikshavn.

Varla, Dmpsk. af Grangemouth, kom d. 17. ds. paa Rejsen fra Burntisland til Hangø med Kul paa Grund paa Hveen. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil, hvor det viste sig, at Skibet ingen Skade havde taget og Rejsen fortsattes derfor.

Etna, Dmskp. af Amsterdam, og Mathilde, Dmskp. af Flensborg, der begge have været grundstødte, henholdsvis paa Bornholm og Stevns, ankom hertil d. 19. ds., undersøgtes af Dykkere, og fortsatte derpaa Rejsen, da de ingen Skade havde taget.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Glasgow 11. Juni, best. til New Orleans. — Alexandra, Rohde, ankom til Newport News 9. Juni. — Antwerpen, Holm, ankom til Riga 7. Juni. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 16. Juni. — Arno, Strubberg, ankom til Barcelona 14. Juni. — Beira, Borries, afgik fra Neapel 17. Juni, bestemt til Marsala. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Essvik 13. Juni, bestemt til Oran. — — Dagmar, Gade, afgik fra Åbo 2. Juni, bestemt til Malaga. — Douro, Ørum, afgik fra La Rochelle 17. Juni, bestemt til Kbhvn. — Florida, Koch, afgik fra Newcastle 3. Juni, bestemt til New Orleans. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Antwerpen 13. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Hekla, Thomsen, ankom til New York 16. Juni, best. til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Barcelona 15 Juni, bestemt til Malaga. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 14. Juni, bestemt til New York. — Kentucky, Carloc, ankom til Boston 15. Juni. — Kursk, Christensen, afgik fra Kbhvn. 16. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersborg 11. Juni, bestemt til Antwerpen. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 14. Juni, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Hansen, ankom til Antwerpen 12. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Nicolai II., Michelsen, ankom til Kbhvn. 13. Juni, best. til Boston. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 10. Juni, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Malaga 14. Juni, bestemt til Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Reval 15. Juni, bestemt til Dunkirk. — Seine, Staal, afgik fra Trangsund 8. Juni, bestemt til Bordeaux. — Tejo, Egense, ankom til Oporto 10. Juni, bestemt til Lissabon. — Texas, Kihl, afgik fra Kbhvn. 20. Juni, bestemt til Newcastle. — Thingvalla, Laub, ankom til Kbhvn. 16. Juni, bestemt til New York. — Tiber, Bech, ankom til Barcelona 14. Juni, bestemt til Genoa. — Tomsk, Andersen, ankom til St. Petersborg 18. Juni. — Xenia, Thidemann, afgik fra Antwerpen 16. Juni, bestemt til Boston.

Anglo Dane, Jonsson, ankom til Kbhvn. 19. Juni, bestemt til Stettin. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 19. Juni, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til Riga 15. Juni, best. til Antwerpen. — Botnia, Holm, afgik fra Kbhvn. 20. Juni, bestemt til Island, — Ceres, Ryder, afgik fra Leith 19. Juni, bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Mollerup, afgik fra London 18. Juni, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Stettin 19. Juni, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Niedersøe, ankom til Kbhvn. 17. Juni, bestemt til Libau. — Ella, Lunge, ankom til Danzig 17. Juni, best. til Kbhvn. — Frederik, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 19. Juni, bestemt til Kønigsberg. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Hamburg 17. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, afgik fra Kbhv. 19. Juni, bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, ankom til Reykjavik 7. Juni, bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 18. Juni, bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, afgik fra Kbhvn. 19. Juni, best. til Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 13. Juni, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Nielsen, ankom til Riga 20. Juni, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kbhvn. 19. Juni, bestemt til London. — Perm, Christensen, ankom til London 19. Juni, bestemt til Hull. — Pregel, Olsen, ankom til Riga 18. Juni, bestemt til Antwerpen. — Thyra, Sørensen, ankom til Antwerpen 18. Juni, bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Libau 18. Juni, best. til London. — Vesta, Müller, afgik fra Leith 15. Juni, bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ankom til Libau 15. Juni, best. til Hull.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 21. Juni, best. til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 22. Juni, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 22. Juni, best. til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 20. Juni, bestemt til Frederikshavn. — Kronen, Wiberg, afgik fra Newcastle 20. Juni, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 20. Juni, bestemt til Odense. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 21. Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 21. Juni, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 15. Juni, best. til Kronstadt. — Frode, Wrisberg, afgik fra Kotka 7. Juni, ankom til Zaandam 14. Juni. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Sundswall 20. Juni, bestemt til Rouen. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Blyth 17. Juni, bestemt til Kronstadt. — Knud, Mancke, afgik fra Riga 17. Juni, best. Dunkirk. — Svend, Petersen, afgik fra Riga 15. Juni, best. til Ghent. — Erik, Tofte, afgik fra Blyth 14. Juni, bestemt til Riga. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 8. Juni, ankom til Dunkirk 15. Juni. — Danmark, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 15. Juni, ank. til Blyth 18. Juni. — Ragnar, Risøe, afgik fra Swinemünde 18. Juni, bestemt til Sunderland. — Volmer, Riber, afgik fra Riga 17. Juni, bestemt til Dunkirk. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 20. Juni, bestemt til Kronstadt. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Dunkirk 19. Juni, bestemt til Blyth. —Harald, Holst, afg. fra Kronstadt 18. Juni, bestemt til Gamle Carleby. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Blyth 17. Juni, bestemt til Kronstadt.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. J. Siem, Knudsen, ankom til St. Petersborg 16. Juni. — A. Shukoff, Stoltenberg, ankom til Kronstadt 16. Juni — P. Berg, Thorsøe, afg. fra Zaandam 16. Juni. — P. Andrejeff, Johnsen, ankom til Kronstadt 17. Juni. — W. Sawin, Jørgensen, ankom til Kronstadt 17. Juni. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 17. Juni. — Russ, Jensen, ankom til Åbo 17. Juni.

Helmdal. Anine, Løffler, ank. til Ørnskøldsvik 17. Juni. — Kamma, Petersen, afgik fra Riga 14. Juni. — Helga, Lagesen, ankom til Skellefteå 18. Juni. — Martha, Jørgensen, ank. til Sunderland 18. Juni. — Elna, Møller, afgik fra Jakobstad 17. Juni. — Therese, Knudsen, ankom til Wifstawarf 19. Juni.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kbhvn. 19. Juni, bestemt til Antwerpen. — Rita, Horn, afgik fra Hull 14. Juni, ank. til Kbhvn. 18. Juni. —Patria, Larsen, afgik fra Kbhvn. 20. Juni, bestemt til Riga. — Cimbria, Storm Hansen, ankom til Kronstadt 17. Juni.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 16. Juni ankom til Riga 19. Juni. — Frisia, Skov, afgik fra Riga 14. Juni, ankom til Zaandam 20. Juni. — Gallia, Nielsen, afgik fra Riga 14. Juni, ankom til Dordrecht 19. Juni.

Kjøbenhavn. Jylland, Jensen, afgik fra Kbhvn. 16. Juni, ankom til Helsingør 16. Juni. — Hafnia, Lund, afg. fra Riga 17. Juni, bestemt til Rotterdam. — Russia, Rasmussen, afgik fra Dordrecht 16. Juni, ank. til Burntisland 18. Juni. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Kbhvn. 12. Juni, ank. til Riga 15. Juni

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Cardiff 14. Juni, bestemt til Singapore. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Luleå 18. Juni. — Søborg, Fischer, ankom til Sevilla 15. Juni. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Rotterdam 20. Juni. — Jomsborg, Kühl, ankom til Trangsund 16. Juni. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Solombal 14. Juni. — Rosenborg, Schultz, ankom til Rouen 20. Juni. — Fredensborg, Andersen, ankom til Kbhvn. 17. Juni. — Amalienborg, Dømel, ankom til Hull 19. Juni. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Wasa 18. Juni. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Newcastle 16. Juni, best. til Wasa.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, afgik fra Las Palmas 15. Juni, bestemt til Deptford. — Skodsborg, Lund, ankom til Rouen 16. Juni. — Klampenborg, Mathiesen, afgik fra Trondhjem 14. Juni. — Jægersborg, Jensen, ank. til Terneuzen 18. Juni. — Guldborg, Jensen, afg. fra Rouen 18. Juni, best. til Blyth. — Tuborg, Hveissel, ank. til Grindstone Island 12. Juni.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Zaandam 16. Juni, ankom til Methil 19. Juni. — Agnete, Jensen, ankom til Riga 13. Juni. — Hermia, Sørensen, afg. fra Riga 17. Juni, best. til Ghent. — Alice, Hansen, afgik fra Rotterdam 16. Juni, bestemt til Riga. — Bornholm, Petersen, ankom til Bordeaux 11. Juni. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Kronstadt 18. Juni. — Ajax, Brorsen, afgik fra Antwerpen 17. Juni, ankom til Kbhvn. 20. Juni. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Fraserburgh 20. Juni, best. til Libau. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 17. Juni. — Rønne, Hintze, ank. til St. Petersborg 13. Juni.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Blyth 19. Juni. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Kiel 17. Juni, bestemt til Burntisland. — Absalon, Predbjørn, ankom til Gand 16. Juni. — Ansgar, Larsen, afgik fra Riga 17. Juni, best. til Gand. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Førby 15. Juni, bestemt til Calais. — Hamlet, Sommer, ankom til Rouen 15. Juni. — Helge, Matthiessen, ankom til Amsterdam 16. Juni.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afgik 17. Juni. fra Newchwang — Cathay, Schiøning, ankom til Suez 18. Juni, afgik fra Port Said 19. Juni. — Nordhavet (befragtet Damper), Olsen, afgik fra Singapore 14. Juni. — Livadia (befragtet Damper), Jørgensen, ankom til Wladivostock 15. Juni. — Vyne Dranch (befragtet Damper), afgik fra St. Petersborg 17. Juni. — Sk. Ragnhild, Bønnelycke, ankom til Kbhvn. 20. Juni.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Calais 19. Juni.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afgik fra Narva 18. Juni, bestemt til Ghent. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Kotka 13. Juni. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Newcastle 17. Juni.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Bilbao 16. Juni.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 17. Juni til Kotka.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Methil 16. Juni, best. til Kronstadt. — Clara, Petersen, ankom til Grangemouth 16. Juni.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Dorane, Mathiasen, sejlet fra Liverpool 9. Juni til Rio Grande. — Mary José, Svendsen, passeret Prawle Point 15. Juni, fra Drammen til Port Natal. — Nanna, Nielsen, ankom til Nantes 17. Juni fra Menado via Ponta Delgade.

Fanø. Sønderho. Eliza, Jessen, afg. 17. Juni fra Kolding til Methil. — Anna, Mortensen, afg. 14. Juni fra Søderhamn til Rochester. — Mary, Lydom, afg. 16. Juni fra Charlestown til Issefjord.

Svendborg. Hans Emil, Hansen, ankom til Aarhus 12. Juni. — Martha, Christiansen, ankom til Trelleborg 12. Juni. — Bellona, Petersen, ankom til Ræfsø 12. Juni. — Fulvia, Nielsen, ankom til Wiborg 12. Juni. — Johanna, Jensen, ankom til Sundswall 12. Juni. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Kotka 13. Juni. — Thurø, Huusfeldt, ankom til Wisbech 13. Juni. — Heimdal, Rasmussen, ank. til Newcastle 12. Juni. — Union, Rasmussen, ankom til Wasa 14. Juni. — Newsky, Nielsen, ankom til St. Petersborg 15. Juni. — Athene, Hansen, ankom til St. Petersborg 15. Juni. — Sophie, Jensen, ankom til Halmstad 15. Juni. — Agnete, Møller, ankom til Wasa 14. Juni. — Thetis, Hansen, ankom til Portsmouth 14. Juni. — Pomona, Nielsen, ankom til Kingslynn 14. Juni. — Confidense, Mauritsen, ankom til Kingslynn 17. Juni. — Christine, Rasmussen, ankom til Solombal 18. Juni. — Fides, Nielsen, ankom til Stettin 19. Juni.

Ærø. Immanuel, Hansen, ankom 13. Juni til Leith. — Familien, Frederiksen, ankom 12. Juni til Kotka. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 12. Juni til Swansea. — Amor, Rasmussen, ankom 12. Juni til Sundsvall. — Albert, Fabricius, ankom 13. Juni til Boulogne. — Ansgar, Lauritzen, ankom 13. Juni til Riverhas. — Henriette, Holm, ankom 15. Juni til Sundsvall. — Kvik, Olsen, ank. 14. Juni til Sundsvall. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 15. Juni til Norrtelje. — Phønix, Eriksen ankom 15. Juni til Karlshamn. — Freden, Eriksen, ankom 15. Juni til Sundsvall. — R. R. Fabricius, Petersen, ankom 15. Juni til Kalmar. — Audreas, Eriksen, ankom 15. Juni paa Helsingørs Red. — Freja, Østermann, ankom 16. Juni til Sundsvall. — Jørgen, Albertsen, ankom 16. Juni til Halmstad. — Skjold, Mygind, ankom 15. Juni til Trangsund. — H. C. Christensen, Bøye, ankom 17. Juni til Barbados. — Dronning Louise, Petersen, ankom 17. Juni til Kramfors. — Saga, Clausen, ankom 18. Juni til Nantes fra Guadeloupe. — Sylfid, Kromann, ankom 18. Juni til Harburg Elbe. — Aurora, Raahauge ankom 19. Juni til Brevig. — Anne, Kromann, ankom 19. Juni til Brevig.

Rønne. Hermann Olsen, Jensen, ankom til Kbhvn. 15. Juni. — Veset, Ølsted, ankom til Helsingfors 15. Juni. — M. Christiansen, Bager, ankom til Vardø 16. Juni. — Rolf, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 16. Juni. — Ansgar, Clausen, ankom til Port Cathrine 17. Juni.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i 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, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Ombygningen af *Kjærgaarde* Baake er begyndt og ventes fuldendt i Løbet af en halv Snes Dage.

Skagerrak. Jyllands N.-Kyst. Højen. Fra den 4de til 18de Juli 1899 gives intet Taagesignal fra *Højen* V.-lige Sirene.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Gotland. Britterna. Den 6te Juni 1899 er Klokketønden ved *Britterna* atter udlagt.

Stockholms Skjærgaard. Oxdjupet. Det indskærpes, at intet Dampskib maa gaa med over 7 Mils Fart i *Oxdjupet* mellem to Linier i NØ. fra Telegraf-Kabelhuset paa *Rindön* Ø.-Pynt og fra Badehuset paa *Rindön* N. om *Oskar Frederiksborg.*

Bottniske Bugt. Gefle. En 13 Fods Grund er fundet i det N.-lige Indløb til *Gefle.* Den afmærkes med en Stage med Kryds. 60° 45′ 34″ N. Br. 17° 23′ Ø. Lgd.

Ved Indløbet til *Gefle* ere Sømærkerne nu udlagte.

Sundsvall Skjærgaard. Ved Landgrunden ved *Bödön* SV.-Side er Stagen nu udsat.

Sundsvallsbugt. Gnarp. Mellem *Gnarp* og *Gran* er den sorte Vager udlagt.

Söderhamn. Ved det N.-lige Farvand til *Söderhamn* er Sømærket forandret.

Uden for *Söderhamn* er Afmærkningen forandret.

Ifølge Telegram af 19de Juni 1899 fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* ere Fyrskibene *„Nordströmsgrund“* og *„Sydostbrotten“* atter udlagte paa Station.

Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Blekholm. Fra Slutningen af Juli 1899 skal *Blekholm* Ledefyr vise vekslende lyserødt og mørkerødt Fyr fra N. 42° V. til N. 67° V., iøvrigt vekslende hvidt og rødt Fyr.

Rusland. Neva Munding. Et Fartøj er sunket i 10 Fod Vand paa Ø.-Siden af *Sineflag Banke.* Vraget er paa N.-Siden afmærket med en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost og paa Ø.-Siden med en rød og hvid Stage med en rød, opadvendt over en rød, nedadvendt Kost.

Tyskland. Weichsel. Neufähr. Indløbet ved *Neufähr* er afmærket saaledes:

Anduvningstønden i 32 Fod Vand. 54° 24′ 5″ N. Br. 18° 46′ 24″ Ø. Lgd.

Spirtønde A i 13 Fod Vand. 54° 23′ 49″ N. Br. 18° 46′ 33″ Ø. Lgd.

Spirtønde B i 13 Fod Vand. 54° 23′ 32″ N. Br. 18° 46′ 43″ Ø. Lgd.

Spirtønde C i 13 Fod Vand. 54° 23′ 18″ N. Br. 18° 46′ 54″ Ø. Lgd.

Spirtønde D i 13 Fod Vand. 54° 23′ 11″ N. Br. 18° 46′ 58″ Ø. Lgd.

Spirtønde E i 13 Fod Vand. 54° 23′ 7″ N. Br. 18° 47′ 0″ Ø. Lgd.

Spidstønden i 13 Fod Vand. 54° 22′ 57″ N. Br. 18° 47′ 5″ Ø. Lgd.

Mellem de to sidste Tønder er der paa Barren 9½ Fod Vand.

Rixhöft VNV. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i *Berlin* er en Damper sunken c. 17 Kml. VNV. fra *Rixhöft,* 8 Kml. fra Land.

Darsserort NØ. Masterne ere udtagne af Vraget NØ. for *Darsserort.* Over Vraget er der 7 Fv. Vand.

Slesvig. Fra 26de Juni til 3die Juli 1899 foretages Øvelser i Broslagning, hvorved følgende Farvande ere spærrede saaledes:

Den 27de Juni indtil Kl. 2 Em. *Als-Sund* ved *Sønderborg.*

Den 28de Juni fra Kl. 10 Fm. til Kl. 3 Em. *Ekensund.*

Den 30te Juni fra Kl. 10 Fm. til Kl. 2 Em. *Slien* ved *Mysunde.*

Den 1ste og 3dje Juli *Slien* fra Begyndelsen af den store Bredning til Jærnbanen *Eckernførde—Flensborg.*

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Hallands Väderö. Naar Sirenen paa *Hallands Väderö* er utjenstdygtig, gives Taagesignal med en Taagelur, hvormed hver 2 Minutter gives To-Stød, hvert Stød af 5 S. Varighed med 10 S. Pause mellem Stødene.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Slesvig. Süder Hever. Ved *Süder Hever* ligger den røde Anduvningstønde med Timeglas paa Toppen fra *Süderoog* Baake i S. 25° V. og fra *St. Peter* Kirke i S. 89° V.

Büsum. I *Büsum* er oprettet en Stormsignal Station.

Elben. Cuxhaven. Fra 20de Juni til 19de August 1899 afholdes Sømineøvelser ved *Cuxhaven.* Pladsen ligger uden for Farvandet mellem Tønde Nr. 14 og Nr. 16 og er afmærket med fire gule Tønder med rødt Flag og er spærret for al Sejlads. Ved Pladsen ligger en Minekran, der om Natten viser to hvide Lanterner lodret for hinanden. Fra 7de til 19de August ligge skarpladte Miner ude. Fartøjer, der vise rødt Splitflag eller tre hvide Lanterner lodret for hinanden, ligge da ved Pladsen. Anvisninger skulle ubetinget følges.

Bönhasen Sand. Paa Grund af Uddybningsarbejder er den røde og sorte Lystønde ved *Bönhasen Sand* midlertidig inddragen.

Weser. Dwarsgat. I *Dwarsgat* har Farvandet forandret sig, hvorfor Spirtønde N er flyttet N. hen i 17 Fod Vand, fra *Hoheweg* Fyr i S. 63° V. og fra *Langwarden* Kirke i S 3° Ø. Dybgaaende Skibe bør fra Tønde Nr. 10 til noget ovenfor Tønde Nr. 11 holde sig langs de sorte Tønder, hvor der er 19½ Fod Vand. Om Natten bør man holde sig til N.-Grænsen af *Meyers Ledge* Fyrs hvide Lysvinkel.

Jade. Wangeroog Farvand. N. for de sorte Tønder Nr. 2 og Nr. 3 i *Wangeroog* Farvand er i 24 Fod Vand til Forsøg udlagt en rød Spirtønde Den er Skibsfarten uvedkommende.

Fra 7de Juni til 31te August 1899 afholdes Sømineøvelser i *Jade* mellem Tønderne Y, Z og X og V og W. Ved Pladsen ligge Minekraner og Fartøjer. Anvisninger og Signaler skulle ubetinget følges.

Holland. I *Nieuwe-* eller *Noordergat* have Stumptønderne Nr. 1 a, 1 b, 2 og 3 nu Nr. 2—5.

I *Haringvliet* til *Hellegat-* have Spidstønderne Nr. 3 a, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 og 11 nu Nr. 4—12; Stumptønderne Nr. 9 a, 10 og 11 have nu Nr. 10, 11 og 12.

Ved *Kwaden Hoek* have Stumptønderne Nr. 1 a og 2 nu Nr. 2 og 3.

I *Aardappelengat* have Spidstønderne Nr. 0, 1, 2, 3, 4, 4 a og 5 nu Nr. 1—7.

I *Beningen* have Spidstønderne Nr. 0, 1, 1 a, 1 b, 2, 3 og 4 nu Nr. 1—7.

Zeegat van Terschelling. Stortemelk. Om kort Tid tændes to Ledefyr paa *Vlieland* Ø.-Dyne, og i *Stortemelk* ombyttes Stumptønde Nr. 5 med Kryds og Spidstønde Nr. 6 med Lystønder, der vise Blinkfyr.

Nærmere Meddelelse senere.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Scheur. Om kort Tid forandres *Scheur* hvide Blinkfyr midlertidig til et hvidt, fast Fyr.

Rotterdam. Om kort Tid tændes paa V.-Pynten ved Dokhavnen ved *Rotterdam* et hvidt Blinkfyr, der viser Blink i i 7 S., Mørke i 3 S. Det vises fra en graa Fyrpæl. 51° 53′ 2″5 N. Br. 4° 27′ 47″ Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. Beningen. I *Beningen* er Afmærkningen forandret saaledes:

Sort Lystønde *„B. n. G."* Nr. 1 er nu rød og skal holdes om Styrbord for Indgaaende. 51° 47′ 16″ N. Br. 4° 13′ 8″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 er inddragen. 51° 47′ 10″ N. Br. 4° 13′ 14″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 er udlagt i 7 Fod Vand. 51° 47′ 13″ N. Br. 4° 13′ 35″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 1 er udlagt i 7 Fod Vand. 51° 47′ 22″ N. Br. 4° 13′ 10″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 2 er udlagt i 6 Fod Vand. 51° 47′ 15″ N. Br. 4° 13′ 44″ Ø. Lgd.

Den mindste Dybde i *Beningen* er 7⅔ Fod.

Belgien. Schelde. Fyrene *Lillo, Philippe* og *Pijp Tabak* ere forstærkede. Lysævnen for det hvide Lys er nu 6 Kml.

England. Sunderland. Ved *Sunderland* ligger Damperen *„Povena"* sunken 1¼ Kml. S. 40° Ø. fra Fyret paa *Roker* Pier. Masterne er c. 40 Fod over Vandet. En grøn Spidstønde er i 6 Fv. Vand udlagt tæt V. for Vraget og et Vragfyrskib i 9 Fv. Vand 1 Kbl. Ø. for Vraget. Vragfyrskibet viser 2 Balloner eller 2 Lanterner paa den Side, hvor det skal passeres. *Roker* Pier ligger paa 54° 55′ N. Br. 1° 22′ V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Port en Bessin. Den hvide Anduvningstønde ½ Kbl. NØ. for Ø. Molens Hoved ved *Port en Bessin* er inddragen.

Nordlige Atlanterhav.

Portugal S.-Kyst. Barren ved *Faro e Olhao* viser Tilbøjelighed til at indtage sin gamle Beliggenhed. Det dybeste Vand haves i Linien *Culatra* røde Fyr lidt V. for det hvide Fyr paa samme Ø.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Fyrskibet *„Boston"* Nr. 54 er atter udlagt paa sin Station og Reservefyrskib Nr. 58 inddraget.

Connecticut. New London Harbor. Fyrskibet *„Bartlett Reef"* Nr. 13 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 20, der viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Mast. Taagesignal gives med Klokke eller Taagehorn.

Virginia. Elizabeth River. Den 1ste Juli 1899 tændes et rødt, fast Fyr paa SV.-Siden af Løbet i *Elizabeth River,* ved SØ.-Siden af den gravede Rende til *Western Branch.* Det vises fra en sort Jærnpæl, der staar i 14 Fod Vand. Flammens Højde: 16 Fod. 36° 51′ 49″ N. Br. 76° 19′ 41″ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Baie de Saint Brieuc. Grand Léjon V. En grøn Vragtønde er udlagt 3½ Kml. S. 84° V. fra *Grand Léjon* Fyr 48° 44′ 35″ N. Br. 2° 45′ 5″ V. Lgd.

Baye de la Frenay. En sort Baake er opført paa Klipperne ved *Pointe de Moulin,* 1 Kml. N. 7° Ø. fra *Moulin des Salines.* 48° 37′ 38″ N. Br. 2° 18′ 0″ V. Lgd. Klippen, der ligger ¾ Kml. N. 36° Ø. fra *Pléboul* Klokketaarn, er malet hvid.

Pointe de Saint-Cast. Cannevec. Paa Klippen *Cannevec* er opført et rødt Taarn, ¼ Kml. S. 84° Ø. fra Semaforen paa Pynt *Saint-Cast.* 48° 38′ 35″ N. Br. 2° 14′ 30″ V. Lgd. Baaken paa Yderenden af Dæmningen ved *Saint-Cast* er rød.

Karantænebestemmelser.

Østrig-Ungarn. — Bestemmelserne i Sundhedskonventionen i *Venedig* er sat i Kraft overfor Skibe fra *Alexandria.*

Grækenland. — Skibe fra *østrig-ungarnske* og *italienske* Havne underkastes strengt Sundhedseftersyn.

Skibe fra *ægyptiske* Havne underkastes 11 Dages Karantæne i *Delos.*

Kapt. C. F. Hansen, Fører af Dpsk Yrsa, meddeler os d. 19. ds.:

Den 19. Juni passerede Dpsk. Yrsa i Østersøen paa Rejsen fra Libau til Kjøbenhavn, paa 55° 24′ N. Br. og 16° Ø. L., Vraget af en stor Brig eller Skonnert, flydende i Vandskorpen, meget farligt for Sejladsen. I Vraget, som var gulmalet og laa paa Siden, var et Stykke af Fokkemasten; den øvrige Rigning var borte.

LANDMANDSBANKEN

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

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

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

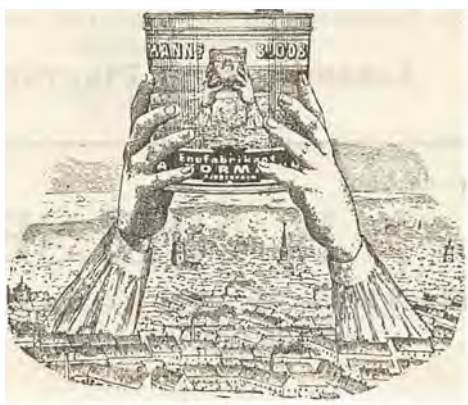
Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!!-Forsøg!!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

☞ Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over ☞ 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar. ☜

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Kjøbenhavns Børskurs d. 21. Juni 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			103¼	103½
Danmark	83		83	83¼
Norden			115	115½
Kjøbenhavn			95¾	96¼
Carl	55½		55½	56
Dannebrog			96¼	97
Skjold			72¼	72½
Helsingørs Dampsk.			60	64
Østersøen	92	½	92	92½
Nordsøen			81	83
Torm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.	85½		83	87
Dansk-russisk Dampsk.	96½	96	96	96½
Urania			91½	92½
Union			100	102
Hejmdal			99	102
Dampsk. af 1896			96½	97½
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			93	95
3½% uopsig. Stats			97	99
3½% Husejer Kreditk.			85	87
3½% Kbhvns Kreditf.			86¼	86½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			88½	89½
4% — — 6 —	89½		89¼	89½
3½% Landkreditk. 3 —			88	90
Aktier.				
Nationalbank			143	144
Privatbank	130	129¾	129¾	130
Landmandsbank			121¼	122
Handelsbank			118¾	119
Burm. & Wain			90	92
Helsingørs Jernsk.	95		95	97
Sukkerfabr.			97½	98
Bryggeri Aktier	93	½	93	93¼

Vekselkurser d. 20. Juni 1899.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.17	18.14
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 20. Juni 1899.

Russiske Noter	216.10
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.50
5% Rumænske Stats	100.90
4% — — 1890	91.25

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

„Det Foren. Dampskibs." 10,000, „Danmark" 4,000, „Norden" 16,000, „Dannebrog" 2,000, „Urania" 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Flag — Signalflag
i alle Størrelser og alle Nationer syes hurtig og efter Bestilling.
International Flagfabrik.
13, Bredgade 13.

Telefon 2018. * Telefon 2018.
J. P. NIELSEN,
Skibs- & Ankersmedie.
Strandboulevard 45.
Kjøbenhavn Ø.

W. B. Dick & Co. Ld.
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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39,¹. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Diootto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Danish and Norwegian.

TIL DØVE PERSONER. — En Dame, som for ca. tre Aar siden blev kureret for Døvhed og Øresusen ved Hjælp af Dr. Nicholson's kunstige Øretrommer, skænkede hans Institut £ 1,000 (18,000 Kr.) for at fattige Mennesker, som ikke havde Midlerne til at anskaffe sig Øretrommerne, maatte faa dem gratis. Dette Fond udvidedes ved andre gode Menneskers Tilskud til over £ 5,000 (90,000 Kr.), for hvilket Beløb der udleveredes Øretrommer til værdige Trængende. Nu har ogsaa en anden Dame stillet £ 5,000 (90,000 Kr.) til Institutets Disposition, for at Mennesker, som ikke ser sig i Stand til at betale Øretrommerne, maa faa dem frit. Dr. Nicholson's Institut for Øresygdomme, det bedste i sin Slags i Verden, er ikke oprettet med pekuniær Fordel for Øje, men for at gøre saa meget godt som muligt. Enhver Penny, som tjenes eller gives, anvendes kun til Fordel for den gode Sag. — Adressen er 3, NICHOLSON'S INSTITUT, GUNNERSBURY, LONDON, W., ENGLAND.

Paa **Søkort-Arkivet** er udkommet:
Den danske Lods. 5te Udgave. 1899.
Pris: Kr. 4,00.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,
Skibshandel.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts 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".

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. HAMBURG. Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Carl Rasmussen,
Tapetserer & Dekoratør.
● Alt Møbelskibsarbejde ●
udføres
Holmens Canal 24.
Telefon Nr. 5941.

H. RASMUSSEN.

70, Viborggade 70.

Skibs- & Klejnsmedearbejde
udføres.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin **ordinære Generalforsamling Tirsdagen den 4. Juli d. A. Kl. 10 Form. præcis** i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13, Kjøbenhavn, 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 1899.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1900.
5. Skrivelse fra Kredsstyrelsen for Fyen om Ændringer i Sønæringsloven, sigtende til at afhjælpe Manglen paa Styrmænd til Sejlskibene.

Paa denne Dagsorden vil eventuelt i senere Bekendtgørelser eller ved Generalforsamlingens Begyndelse blive opført flere Punkter.

Forslag, der ønskes fremførte paa Generalforsamlingen, maa være indsendte til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., inden den 26. Juni d. A.

P. B. V.

P. Rechnitzer,
p. T. Formand.

Ledig Plads.

Paa et herværende Kontor er en Plads ledig for en nautisk uddannet Mand med gode Sprogkundskaber (fhv. Skibsfører eller lignende). Kontortiden er 3 à 4 Timer daglig, desuden Hjemmearbejde. Fast Gage 600 Kr. aarlig, Ekstraindtægter ca. 400 Kr. aarlig. Billet mrkt.: „S. 100" indlægges snarest paa dette Blads Kontor.

P. PEDERSEN
(fhv. Skibsfører),
Skibshandler.
Lager af Udførselsvarer.
32, Southsied street. Plymouth.

Bitumastic Præparater
fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

TH. SIMONSEN,
NYHAVN 57.
SØLVMEDAILLE I MALMØ OG STOCKHOLM.
FOR LANTERNER.

Har De Tandpine,
brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre,
som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.
9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* **Telefon 5598.** *

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.
Ærb. **J. K. Jensen.**

Café van Zandt,
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Glarmester
Wald. Stallknecht
udfører
alt Skibs- og Bygnings-arbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

L. Chr. Hagen,
Auktionsholder.
Kontor for juridiske Forretninger.
Træffes fra Kl. 10—1 og 4—7.
Hyskenstræde 5, 2. Sal.

Hotel „Victoria“,
Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads, Kjøbenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

L. KLAUSEN,
Skibsinventariehandel.
Telefon 5833.
Strandboulevarden 29.
Kjøbenhavn.

Wilson Sons & Co., Limited, London E. C.
7, Draper's Garden's.
Købmænd og Ejere af
Stenkuls-Oplag
i
St. Vincent C. V., Pernambuco, Bahia.
Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, La Plata.
Filial-Etablissement i Cardiff og Buenos Ayres.
Stadig Forraad af udelukkende de allerbedste Syd Wales Dampkul. Dampslæbere ved alle Depoter og enhver Lettelse for Dampskibenes hurtige Ekspedition.
Charterers i Cardiff til de ovennævnte Havne.
Wilson Sons & Co., Limited, ere Ene-Indehavere af de ovennævnte Depoter og Filialer. Alle Forespørgsler ang. Priser etc. paa Central-Bureauet:
7, Draper's Gardens. London E. C.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

Stufvareföreningen „GARANTI“.
Hernösands district,
bestående af hederliga, under en lång följd af år välkända stufvare, af fackföreningar oberoende, rekommenderade af alla sågverkskontor inom districtet, samt Hernösands skeppsmäklarefirmor, utför stufning af lastångare, hurtigt, omsorgsfullt och till billigaste priser.
Postadress: **Sprängsviken.**
Telegrams: **„Garanti“, Kramfors.**

J. C. TEILMANN & Co.
Eneste Vinforretning paa Frihavnen.
● **Eneste Lager** ●
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Joakim Jensen,
Skibsbygger.
Anbefaler sig til D'Hrr. Dampskibs- og Sejlskibsredere.
Ophalingsbedding ved Frederiksholms Teglværk.
(Daglig Vandstand 7 Fod).

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: **Amagerbrogade 22.**
Telefon 1639.
Amager 51.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1.S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12, 6-9 Aften. Søn- og Helligdage 1-2

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

ABONNEMENTSPRISEN
er 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
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ 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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 26. Kjøbenhavn, Torsdag den 29. Juni 1899. **6. Aarg.**

INDHOLD: Beretning fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening for 1898. — Kajtajn Rudolf Rasmussen. — Literatur. — Losning i Horsens Havn. — Hvad kan der gøres for at skaffe Styrmænd til Sejlskibene? — Fragtmarkedet. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Teaktræ — AKTIESELSKABET — Teaktræ
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
BANGKOK—KØBENHAVN
have altid paa Lager i **Frihavnen**
TEAKTRÆ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut 1ma **Kvalitet.**
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.
TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

Kjøb, Salg og Nybygning
af **Sejl-** og **Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme** med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, **Bugserdampere, Trawl-** og **Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer** etc. udføres fordelagtigt ved
Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.
Strandvej 36. Telefon 69.

Wards Antifouling Composition.
Ubetinget bedste Bundfarve for Skibe.
Fabrikeres af Milburn & Surtees, Sunderland.
Agent: C. A. JØRGENSEN,
Amaliegade 22.
Telefon 5746.

Flag — Signalflag
i alle Størrelser og alle Nationer syes hurtig og efter Bestilling.
International Flagfabrik.
13, Bredgade 13.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe. Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

V. Nielsen,
Sejlmager.
31, Nyhavn 31,
anbefaler sig med
Sejl, Presenninger, Flag.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele Danmark.

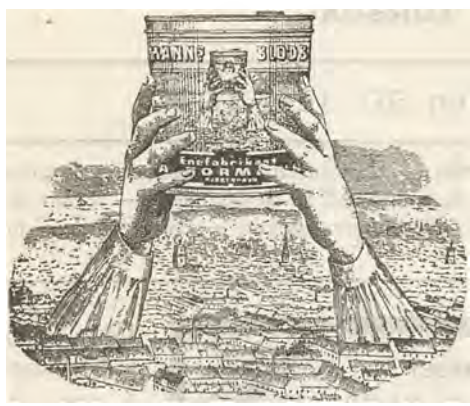
J. H. Fechtenburg & Co.,
St. Thomas,
anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering henhørende.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

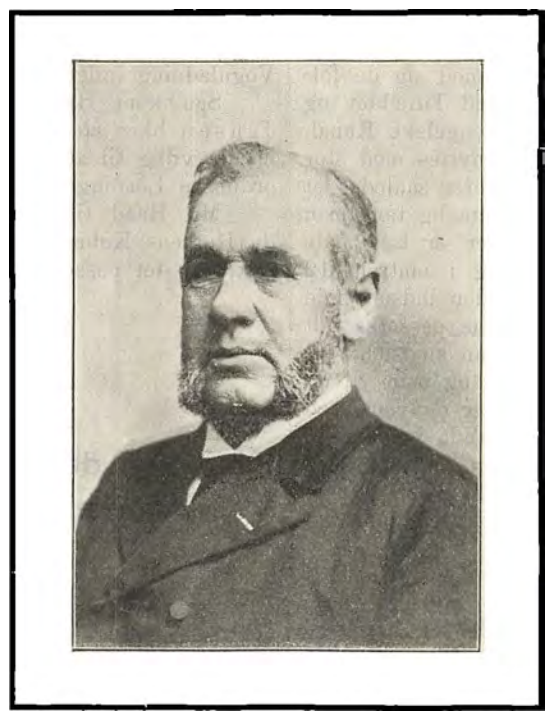
A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Kaptajn Rudolf Rasmussen.

I Søndags Morges døde under et Ophold paa Modum Bad i Norge Kaptajn Rudolf Rasmussen, Direktør for Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise. I ham har den danske Sømandsstand mistet et af sine mest ansete og afholdte Medlemmer, og Efterretningen om hans Bortgang er modtaget med den største Deltagelse.

Kaptajn Rasmussen var født i 1827 ved Odense. Han kom tidlig til Søs og førte, da han havde naaet Kaptajns Stillingen, i flere Aar Skibe i Langfart; han sejlede den Gang for et Rederi i Odense, i hvilket han selv havde Part. Da han senere hørte op med at sejle, blev han Ekspert for forskellige Søassurance-Selskaber; han erhvervede sig gennem denne Virksomhed en praktisk Indsigt og Dygtighed, der gjorde det naturligt, at han traadte i Svitzers Bjærgningsentreprises Tjeneste. Han virkede her først som Agent, indtil han ansattes som Inspektør. Da Union Salvation Co. oprettedes i Slutningen af Firserne, og Entreprisens Virksomhed derved udvidedes til Middelhavet, blev Rasmussen Direktør for denne Afdeling; for kun et Aar siden blev han derefter Bjærgningsentreprisens Direktør og saaledes Leder af et stort og betydningsfuldt Foretagende, kendt og anset i Ind- og Udland.



Kaptajn Rasmussen medbragte til denne Stilling udmærkede Betingelser. Gennem en mangeaarig Virksomhed havde han et nøje Kendskab til Entreprisens Forhold, til dens hele Arbejdsmaade. Og hertil kom, at han blandt dennes mange Medarbejdere nød den største Anseelse og omfattedes med virkelig Hengivenhed. Han var en Mand, der var mere skabt til den overordnede og ledende Stilling, end hans beskedne Fremtræden lod formode. Han var til det yderste pligtopfyldende, han fordrede det samme af sine Undergivne, men han opfattede det ogsaa som sin Pligt at støtte disse paa alle Maader.

Det er dog i endnu videre Kredse end de, han som Bjærgningsentreprisens Direktør var knyttet til, at Kaptajn Rasmussen vil savnes. Til Skibsførerstanden følte han sig stedse nøje knyttet, og han har udført et stort Arbejde for den. Han var til sin Død Medlem af Bestyrelsen for Den almindelige danske Skibsfører-Forening, og han udøvede i denne betydelig Indflydelse. Han savnedes sjeldent ved Foreningens Generalforsamlinger, og hans Ord havde altid megen Indflydelse, fordi der bag dem laa en saa varm Interesse for Standen og et saa klart Blik for de Veje, ad hvilke dens Vel bedst fremmedes. Han var i sin høje Alder ikke nogen forstokket Konservativ, men havde Forstaaelse af nye Tider og deres Krav. Derfor var han saa afholdt af yngre som af ældre; og hans Død vil i vide Kredse af vor Sømandsstand efterlade et stort Savn.

Kaptajn Rasmussen indtog i vort Samfund en betydningsfuld Stilling; men han bevarede de Egenskaber, der i de høje Stillinger ingenlunde altid bevares: Ævnen til at have sin egen Mening, Modet til at sige den, og det jævne, fordomsfri Væsen. Han havde en stærk Følelse for dem, der ere ulykkeligt stillede i Livet, og han var en Hjælper for dem, hvor han kunde være det. Han var en god Borger og et godt Menneske.

Literatur.

Grundrids af Læren om Ebbe og Flod. (Nautiske Smaaskrifter I). Ved J. A. D. Jensen, Navigationsdirektør. Forlagt af G. E. C. Gad, Kjøbenhavn, 1899.

I Forordet til dette Skrift oplyser Forfatteren, at det oprindelig blot var bestemt for Navigationsskolerne, men at han har ment ikke at burde unddrage det større Offentlighed, da der i vor Litteratur ikke findes noget nyere Skrift, hvori Sømænd og andre, der ønske det, kunne søge blot nogenlunde fyldige Oplysninger om Teorien og om de praktiske Spørgsmaal vedrørende Ebbe og Flod, der dog i saa mange Forhold er af den største Betydning, ikke mindst for Navigeringen. Det synes at fremgaa af Bogens Titel (Nautiske Smaaskrifter, I), at den vil blive den første i en Række Afhandlinger om nautiske Spørgsmaal, og det staar for os som der virkelig her er et Omraade, hvor en oplysende, populær Literatur vil være paa sin Plads. Trangen til forøgede Kundskaber gaar i Sømandsstanden som i Befolkningens øvrige Klasser ud i stedse videre Kredse, og Nutiden fordrer mere og mere, at den praktiske Dygtighed gaar Haand i Haand med den boglige Kundskab. Det her foreliggende Skrift synes os at besidde de Egenskaber, der bør kendetegne Afhandlinger af denne Art: det er kortfattet, populært og lærerigt.

Bogens Ämne har jo, særlig for Navigatører, betydelig Interesse. Efter nogle indledende Ord gives en

kort Fremstilling af Aarsagerne til Ebbe og Flod, og derefter behandles Ebbe og Flod som de optræde i Naturen; herunder fremstilles Flodbølgen og dens Forplantning, Ebbe og Flod paa de enkelte Steder og Tidevandsstrømme. I dette sidste Afsnit gøres opmærksom paa den fremragende Betydning, som Tidevandsstrømmene har omkring Eugland og særlig i den engelske Kanal, og at Benyttelsen af de Hjælpemidler, der foreligge i „Tide-Tables", Farvandsbeskrivelser m. m., er nødvendig for en samvittighedsfuld Navigering og tidsbesparende Sejlads gennem disse Farvande. Hovedtrækkene af disse Strømforhold fremstilles, og der henpeges paa deres store Betydning for Navigatøren og paa, at et nøjere Kendskab til dem bedst erhverves ved Studiet og Benyttelsen af de tabellariske Oversigter og Strømkort, som findes i flere Tidevandstabeller. Vi citere af dette Afsnit:

„Det er en meget almindelig Opfattelse, at et Skib har Strømmen med sig i 6 Timer og mod sig de følgende 6 Timer. Dette er dog ikke altid Tilfældet og mindst, efter hvad der er vist, i den engelske Kanal, hvor det sig flyttende Strømskel kan benyttes med stor Fordel til at fremskynde Rejsen. Passerer saaledes et Skib, der gør omtrent 9 Mils Fart, temmelig tæt forbi Isle of Wight for Øst gaaende, naar det er Lavvande ved Dover, faar det Strømmen med sig i omtrent 12 Timer. I de første 6 Timer har det den indsættende Flodstrøm med sig; Beachy-Head maa saa passeres lidt før det er Højvande ved Dover, saa at man stedse holder sig Øst for den før omtalte Skillelinie, og man vil da have Strømmen med sig de næste 6 Timer og være ved South-Foreland inden det endnu er Lavvande ved Dover. Et Skib, der kommer fra Nordsøen, kan derimod ikke benytte Strømmen saaledes, da Strømskellet, som det er vist, ikke bevæger sig langsomt mod Vest, men pludseligt springer tilbage."

Forf. anbefaler sluttelig Skibsførere, der befare Farvandene omkring Storbrittanien, at sætte sig nøje ind i alle Enkeltheder vedrørende Strømforholdene i disse, og der nævnes en Del Bøger, der indeholde alle ønskelige Oplysninger.

Vi have særlig dvælet ved dette Bogens sidste Afsnit, fordi det vel nok er det, man blandt danske Søfarende vil afvinde den største, i hvert Fald den mest aktuelle Interesse. Vi anbefale det lille Skrift paa det bedste til danske Navigatører.

Losning i Horsens Havn.

Vi have modtaget følgende:

Tirsdag Formiddag d. 13. Juni kom jeg ind i Horsens Havn med en Ladning Cement, hvoraf Halvdelen skulde udlosses til Købmand K. C. Larsen i Horsens og Halvdelen til Købmand Simon Sass i Skanderborg, for hvem Direktør Jensen paa Horsens Dampmølle var Speditør.

Mægleren fortalte mig, at Ladningen for Størstedelen skulde modtages i Jærnbanevogne paa Havnesporet, og at det vilde blive forlangt af mig, at jeg for egen Regning skulde levere fornødent Mandskab til at hejse Sækkene saa højt, at de kunde svinges over paa Vognene, og at særlig Direktør Jensen, der er Formand for Horsens Handelsforening, altid stillede denne Fordring til Skipperen, skønt den strider mod Skik og Brug i alle andre danske Havne.

Jeg henvendte mig da til Sejlskibsrederi-Foreningens Sagfører i Horsens, Hr. Overretssagfører Schouenborg, der fulgte med mig til Købmand K. C. Larsen, hvem vi gjorde begribelig, at Ladningen vilde blive afleveret paa Rælingen eller Brohammeren efter hans Ønske, med mindre han vilde tage Halvpart med mig i Udgifterne ved at hejse Lasten højere.

Det gik han ind paa. og hans Losseformand erklærede, at det var ret almindeligt, at der blev truffen et saadant Arrangement med Skipperne.

Min Henvendelse til Direktør Jensen faldt derimod ikke saa heldig ud; han erklærede i Telefon til Mægleren, at han „Fanden gale mig nok skulde lære den Skipper at losse, saadan som det forlangtes, og hive saa højt det forlangtes".

Da den ene Villighed jo er den anden værd, skrev jeg til Hr. Sass i Skanderborg og lod ham vide, at han maatte deponere Fragten i Horsens Bank, inden jeg begyndte paa Losningen, ligesom det var min Agt aflevere hans Del i Ladningen paa Brohammeren og forlange Afskrivning paa Konnossementer for hver udlosset Vognladning ifølge Sølovens § 139.

Saa kom Hr. Sass selv til Horsens. Direktør Jensen blev sat ud af Spillet, og Hr. Sass var overmaade villig til at bære Halvdelen af de omtalte ekstraordinære Losningsudgifter.

Mit Raad til mine Kolleger er derfor: Hold bare de Horsens Købmænd Stangen stiv, saa giver de sig nok, for det passer ikke med den „særlige Kutyme".

J. Hansen,
Jagten „Eleonora" af Marstal.

Hvad kan der gøres for at skaffe Styrmænd til Sejlskibene?

Vi have modtaget følgende:

Spørgsmaalet er udgaaet fra Fyens Kredsafdeling af Dansk Sejlskibsrederi-Forening, men da samme ogsaa i høj Grad berører os her paa Fanø, hvor Manglen saavel paa 1ste som især paa 2den Styrmænd til Sejlskibe i de senere Aar har været ret følelig, vil jeg herved forsøge at fremstille, hvad der efter min Anskuelse kan og burde gøres for at skaffe Styrmænd nok.

1) Søge at faa flere unge Mennesker til at gaa til Søs, hvilket kan opnaas ved at oprette flere Lærlingeskibe eller Sømandsskoler rundt omkring, hvor der endnu findes Sejlskibe hjemme hørende, og understøtte disse, saaledes at ogsaa fattige Drenge kan optages, gennemgaa Lægeundersøgelse og Synsprøve, samt sørge for, at de fik det nødvendige Tøj og kom ud, saa snart de havde faaet den nødvendige Uddannelse. I Forbindelse dermed Kogeskole samt Undervisning i Sløjd m. m.

2. Søge at faa Sønæringsloven ændret saaledes, at Navigationsundervisningen deles i 2, maaske i 3 Dele, med Sejlads imellem hver, og saaledes at hver Eksamen gav Ret til bestemt Fart, naar ellers Alder og Sejlads havdes.

1ste Del kunde jo være omtrent det samme som hvad der nu forlanges for at faa Bevis som Fiskeskipper, og dertil kunde maaske desuden læres praktisk Sømandsskab, binde Fiskenæt etc.; efter endt Eksamen skulde samme berettige til at sejle som Skipper i indenrigs Fart, 1ste Styrmand med Sejlskibe af indtil en vis Størrelse, samt 2den Styrmand med Sejlskib og 3die Styrmand med Dampskib i Fart i alle Have.

2den Del burde være som den nuværende, men der burde maaske i Stedet for Maskinlære læres lidt mere Sprog; denne Eksamen skulde berettige til at sejle som 1ste Styrmand samt Skibsfører.

3die Del burde være for Skibsførere til Dampskibe, og dertil skulde Maskinlæren henlægges, samt hvad der ellers maatte anses for nødvendigt for en dygtig Dampskibsfører.

Bleve disse Kursuser halvaarlige med kortere eller længere Sejlads imellem, vilde uden Tvivl Navigationen læres mere grundigt; men for de unge Søfolks Vedkommende anser jeg det for heldigt, om de kunde undgaa at gaa saa længe paa Skolen paa en Gang, da mange i den lange Tid, især de med mindre gode Ævner, glemme det praktiske og ofte blive demoraliserede ved den lange Tid i Land.

3) Søge at faa oprettet Invalid-, Pensions- og Enkekasse for Sømænd, Fiskere og deres Efterladte, samt gøre, hvad der kan gøres, for at højne Sømandsstanden i enhver Retning.

For at faa Penge til disse Formaal, kunde der lægges en Afgift paa alle Skibe (saavel egne som fremmede), der fra udenrigs Havn kom til Danmark for at losse eller lade, ligesom der gøres i Sverrig; 5 Øre pr. Register-Ton vilde i Løbet af faa Aar skabe et tilstrækkeligt Fond (især om alle Interesserede, saavel Søfok som Fiskere, gav ligesom forhen 1 Øre pr. Krone af deres Hyre), til at give saavel trængende Sømænd og Fiskere som Enker og Børn eller andre Paarørende efter Afdøde, der have ernæret sig ved Søen, en tilstrækkelig Understøttelse, saa de ingen Nød kom til at lide. Vel er der jo allerede flere Fonds, Legater og Foreninger med lignende Formaal, lige som jo ogsaa flere større Rederier har deres Pensionskasse; dog vilde en almindelig Kasse, oprettet og understøttet igennem selve Skibsfarten og Søfolkene, jo ikke blive en Byrde for Landet, men derimod en stor Lettelse; den burde være under Statens Kontrol.

Maaske kunde Rømning ogsaa hæmmes ved at det blev fastsat, at Rømningsmænd forspildte deres Ret til Understøttelse, foruden at de fik den Straf, der ved Lov er fastsat.

Der kunde jo skrives en hel Del mere om disse Ting; dog vil de jo nok af Bestyrelsen og siden af Generalforsamlingen blive grundigt gennemgaaet og drøftet, saa jeg haaber, at der kommer noget Resultat derud af, som kan forelægges Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, Navigationsdirektøren og siden Regering og Rigsdag og blive fremmet til Gavn for Sømandsstanden og vort Fædreland.

Fanø Sømandsskole, d. 25. Juni 1899.

P. H. Clausen.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedets Fysiognomi er omtrent det samme som for en Uge siden; der er Ro udbredt over saa godt som alle Brancher og Befragtningen har været ringe; som tidligere udtalt betyder dette ikke daarlige Udsigter, tværtimod synes mange Købmænd selv at have paa Følelsen, at et fast Efteraarsmarked staar for Døren, og mange benytter Øjeblikkets roligere og fra Redernes Side mere beskedne Forhandlingsmetode til at inddække Tonnage for senere Levering; men vi er som sagt i Sommersaisonen og maa lystre dens langsomme Marchtempo; imidlertid tilraade vi at holde senere Tonnage udenfor Øjeblikkets Kommando og hellere tage et Hvil indtil det atter gaar løs med fuld Musik. Det virker trættende Uge efter Uge at skulle gentage, at den eneste Branche, der er fast, er Kulmarkedet, men Sandheden tro tvinges vi til paany at nedskrive dette, dog denne Gang med den Ændring, at Raterne til Middelhavet etc. ere en Smule paa Retur, hvorimod saa til Gengæld Fragterne til Østersøen, specielt for prompt Tonnage, ere ikke saa lidt fastere end for otte Dage siden; i Kulmarkedet har der været Liv paa alle Eksportpladser, dog mest paa de skotske, hvilket søger sin Forklaring i, at Helligdagene nu nærmer sig, hvorfor mange Købmænd tager Kul hjem rigeligere end under vanlige Forhold, for at kunne være forsynede i den Periode, hvor alt Arbejde i Minerne staar stille. Vi tro, det vil have sin Interesse herunder at give nærmere Meddelelse om Helligdagene. Tiden derfor stiller sig saaledes: For Minernes Vedkommende begyndes i Grangemouth og Burntisland d. 14. Juli, derpaa festes mindst en Uge, i Methil begyndes d. 21. Juli for et lignende Otium, endelig ere Dokhelligdagene for Burntislands Vedkommende d. 14., 15. og 17. Juli, og for Methils d. 21., 22. og 24. Juli; Grangemouth Dok ferierer kun en enkelt Dag. Saaledes ser det officielle Program ud for de Pladser, der ere de vigtigste for vor hjemlige Flaade, men bag det officielle Program staar, vi fristes til at sige den lige saa officielle Udhvilen ovenpaa Fridagenes Strabadser; Firth of Forth bliver slet hele den sidste Halvdel af Juli.

Af Noteringerne hidsætte vi følgende: Kjøbenhavn 6/, større Baade 2/2,500 Tons 5/10½, Dansk Provinshavn 6/6, Kiel 6/9, Pillau 6/6, Riga 6/3, Kronstadt 6/10½, Rostock 6/9, Kønigsberg 7/10½, Stockholm 6/. Fra Newcastle noteres: Dansk Provinshavn 6/3, Kjøbenhavn 5/6, mindre Baade 6/ à 6/3, Kronstadt 6/, Helsingfors 6/6, Kønigsberg 6/9 à 7/, Libau 6/6, Stockholm 6/. Til Middelhavet noteres Genua 8/, Neapel 8/6, Civita Vecchia 9/, Messina 9/, Venedig 10/, Triest 10/, Alexandria 10/6, Tunis 8/6, Smyrna 8/ og Konstantinopel 8/. Fra Cardiff betales til Kjøbenhavn 6/6 à 6/9, Stockholm 6/6, Kronstadt 6/9, Riga 6/6, til Alexandria er Raten 10/, Genua 8/. Som man ser omtrent samme Notering som fra Østkysten, hvorfor yderligere Citering er overflødig; sluttelig kun følgende Rater i andre Retninger: Saigon 13/, Colombo 12/, Santos 13/9, Rio 12/, Buenos Aires 10/, River Plate 10/3, Las Palmas 6/9.

Sortehavet etc. er som sagt slet; vi give følgende Noteringer: Azoff 2,400 Tons 1/20 Juli 9/6 N. C. Taganrog eller Marianopel U. K. Cont. 2.500 Tons 10/31 Juli 9/6 any direct. 10/ Hamburg, 10/6 Bergen Kjøbenhavn. Taganrog Bergen 3,400 Tons 5/25 Juli 10/3, Donau 2,200 Tons 9/9 prompt any direct, 10/3 Hamburg.

Amerika er uforandret. Raterne synes en Smule svagere fra Northern range, men i samme Grad fastere fra Golfen; imidlertid er Svingningerne for smaa til at danne Grundlag for dybsindige Betragtninger i den Anledning. Der er sluttet Baltimore Moss og/eller Christiania 13,000 quarters 3/ Juli Lastning. New Orleans eller Galveston 14/6 Juni Lastning nett Charter. Northern range C. f. o. 3/ pr. Juli, øvrige Noteringer som i sidste Uge.

Personalia.

Dødsfald. Forhenværende Skibsfører Peter Chr. Høeg er afgaaet ved Døden. Han var, efterat have opgivet Søen, Karantæneofficiant.

Fhv. Skibsfører Oluf Jacobsen af Hellerup er afgaaet ved Døden.

Kapt. C. F. Møller har overtaget Førelsen af Dampskibet Anglo Dane, hvorefter den midlertidige Fører, Styrmand Jon Jonsen, afgaar fra Skibet for at overtage 1ste Styrmandspladsen i Dpsk. Algarve.

Føreren af Dpsk. Nordfarer, Kaptajn F. Brünnich, har af den franske Regering faaet tildelt Guldmedaille, og 7 Mand af Besætningen Sølvmedaille for at have reddet en fransk Skibsbesætning paa 26 Mand, som var i Havsnød.

Kapt. P. Petersen er afrejst til Antwerpen for at overtage Førelsen af Dampskibet Omsk, hvorefter den hidtidige Fører, Kapt. H. Rasmussen, er til Disposition for det under Bygning i Newcastle værende Dampskib Loire.

Fra Sø og Land.

Paa Tirsdag den 4. Juli afholder Dansk Sejlskibsrederi-Forening sin aarlige Generalforsamling her i Byen. Med Hensyn til Sted, Tid og Dagsorden henvise vi til omstaaende Bekendtgørelse; paa Dagsordenen vil dog eventuelt senere blive opført flere Punkter. — Med nærværende Nummer af Bladet følger Foreningens Aarsberetning. der vil blive Genstand for Diskussion paa Generalforsamlingen. — Efter dennes Afslutning foretages en Sejltur gennem Havnen til Frihavnen, der forevises Deltagerne. Om Eftermiddagen finder en Middag Sted. til hvilken man kan tegne sig paa Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26 og hos Hr. Kapt. Holm, St. Annæ Plads 13; Tid og Sted for denne vil blive meddelt paa Generalforsamlingen.

Vi gøre opmærksom paa, at ikke alene Kredsafdelingernes Delegerede, men samtlige Medlemmer af Foreningens forskellige Afdelinger have Adgang til Generalforsamlingen.

Ugens Havarier.

Sylfiden, Galease af Stavanger, kom d. 22. ds. paa Rejsen fra Kalmar til Aalborg med Trælast paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen uden Skade.

Ainamo, Dpsk. af Bjørneborg, der, som bekendt, strandede ved Vangsaa i November f. A., er d. 24. ds. indbragt hertil af Svitzers for at reparere.

Livorne, Dpsk. af Bergen, er d. 20. ds. indbragt til Frederikshavn af Dykkerdpsk. Helsingør efter Grundstødning paa Skagens Rev. Skibet blev af Dykkerne erklæret ubeskadiget.

Fredensborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Afgang fra Hartlepool været paa Grund. Flot med Assistance.

Russ, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 24. ds. kommet paa Grund ved Hangø.

Neptun, Dpsk. af Esbjerg, har i Manchester Kanal været i Kollision med et italiensk Barkskib og har erholdt en Del ovenbords Skade.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Glasgow 11. Juni, best. til New Orleans. — Alexandra, Rohde, ankom til New York 26. Juni. — Antwerpen, Holm, ankom til Antwerpen 22. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 16. Juni, bestemt til Boston. — Arno, Strubberg, afgik fra Barcelona 21. Juni, bestemt til Garrucha. — Beira, Brabrand, ankom til Girgenti 27. Juni. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Kbhvn. 27. Juni, bestemt til Algier. — Dagmar, Gade, afgik fra Huelva 24. Juni, bestemt til Goole. — Douro, Ørum, ankom til Kbhvn. 23. Juni, — Florida, Koch, ankom til New Orleans 23. Juni — Georgios I, Jørgensen, ankom til Antwerpen 13. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 24. Juni, bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Huelva 23 Juni. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 14. Juni, bestemt til New York. — Kentucky, Carøe, ankom til New York 22. Juni. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersborg 11. Juni. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 14. Juni, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Hansen, afgik fra Antwerpen 26. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Kbhvn. 24. Juni, bestemt til Boston. — Norge, Knudsen, afgik fra Christiania 26. Juni, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr. Lissner, ankom til Kbhvn. 24. Juni. — Omsk, Rasmussen. ankom til Antwerpen 25. Juni. — Seine, Staal, ankom til Bordeaux 17. Juni. — Tejo, Egense, afgik fra Lissabon 23. Juni, bestemt til Kbhvn. — Texas. Kihl, ankom til Newcastle 23. Juni. — Thingvalla, Laub, ankom til Kbhvn. 16. Juni. — Tiber, Bech, ankom til Livorno 25. Juni. — Tomsk, Andersen, ankom til St. Petersborg 17. Juni. — Xenia, Thidemann, afgik fra Antwerpen 17. Juni, bestemt til Boston.

Anglo Dane, Møller, ankom til Stettin 23. Juni, best. til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 25. Juni, bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, afgik fra Riga 25. Juni, bestemt til Antwerpen. — Ceres, Ryder, ankom til Kbhvn. 23. Juni, bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kønigsberg 25. Juni, bestemt til Kbhvn. — Christiaussund, Kjølsen, afgik fra Arendal 26. Juni, bestemt til Vestnorge. — Constantin, Niedersøe, passerede Holtenau 26. Juni, bestemt til London. — Ella, Lunge, ankom til Kbhvn. 24. Juni, bestemt til Hamburg. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Aalborg 26. Juni, bestemt til Libau. — Frederik, Sørensen, ankom til Kønigsberg 21. Juni, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingvartsen, afgik fra Kbhvn. 26 Juni. bestemt til Libau. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 26. Juni, bestemt til London. — Laura, Christiansen, ankom til Leith 25. Juni, bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 18. Juni, bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 26. Juni, bestemt til Danzig. — Moskov, Petersen, ankom til Kbhvn. 26. Juni, bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Nielsen, ankom til Riga 20. Juni, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, ankom til London 26. Juni, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Hull 24. Juni, bestemt til Kbhvn. — Pregel, Olsen, ankom til Antwerpen 23. Juni, bestemt til Kbhvn. Valdemar, Kofoed, afgik fra Kbhvn. 24. Juni, bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til London 22. Juni, best. til Libau. — Vesta, Müller, afgik fra Leith 15. Juni, bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, pass. Holtenau 26. Juni, best. til Hull.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 29. Juni, best. til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 27. Juni, bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 28. Juni, best. til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Odense 29. Juni, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Kronen, Wiberg, afgik fra Nykjøbing F. 28. Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 28. Juni, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 27. Juni. bestemt til Nykjøbing F. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 27. Juni, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Kronstadt 26. Juni, best. til Riga. — Frode, Wrisberg, afg. fra Kotka 7. Juni, ankom til Zaandam 14. Juni. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Sundswall 20. Juni, ankom til Rouen 26 Juni. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Blyth 17. Juni, ankom til Kronstadt 25. Juni. — Knud, Mancke, afgik fra Dunkirk 27. Juni, best. til Newcastle. — Svend, Petersen, afg. fra Ghent 24. Juni, ankom til Blyth 26. Juni. — Erik, Tofte, afgik fra Blyth 14. Juni, ank. til Riga 21. Juni. — Skjold, Schmidt, afgik fra Dunkirk 20. Juni, ankom til Blyth 23. Juni. — Danmark, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 27. Juni, bestemt til Riga. — Ragnar, Meyer, afgik fra Sunderland 23. Juni, ankom til Stettin 27. Juni. — Volmer, Riber, afgik fra Dunkirk 25. Juni, bestemt til Blyth. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 20. Juni, ankom til Kronstadt 27. Juni. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Blyth 23. Juni, bestemt til Kronstadt. — Harald, Holst, afgik fra Kronstadt 18. Juni, ankom til Gamle Carleby 21. Juni. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Blyth 17. Juni, ankom til Kronstadt 24. Juni.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Andrejeff, Johnsen, afg. fra Kronstadt 22. Juni, ankom til Luleå 25. Juni. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Kronstadt 22 Juni, ankom til Luleå 25. Juni. — A. Sbukoff, Stoltenberg, afg. fra Kronstadt 23. Juni, ank. til Luleå 26. Juni. — P. Berg, Thorsøe, ankom til Kronstadt 23. Juni. — H. Klitgaard, Rasmussen, ankom til Kronstadt 25. Juni.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Ørnskøldsvik 24. Juni. — Kamma, Pedersen, ank. til Rouen 22. Juni. — Helga, Lagesen, afgik fra Skellefteå 23. Juni. — Martha, Jørgensen, ank. til Lübeck 26. Juni. — Elna, Møller, ankom til Rotterdam 24. Juni.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Newcastle 22. Juni, bestemt til Archangel. — Niobe, Schmidt, afgik fra Kronstadt 24. Juni, best. til Havre. — Nautik, Meinertz, afgik fra Caen 25. Juni, bestemt til Warkworth. — Nora, Degn, afgik fra Rokkola 22. Juni, ankom til Kotka 25. Juni. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Manchester 21. Juni, ankom til Liverpool 22. Juni. — Nerma, Jessen, afgik fra Esbjerg 21. Juni, ankom til Leith 23. Juni.

Østersøen. Yrsa, Hansen, ankom til Antwerpen 23. Juni. — Rita, Horn, ankom til Libau 23. Juni. — Patria, Larsen, ankom til Riga 22. Juni. — Cimbria, Storm Hansen, afgik fra Kronstadt 22. Juni, bestemt til Luleå.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Riga 24. Juni, bestemt til Dordrecht. — Frisia, Skov, afgik fra Zaandam 23. Juni, ankom til Blyth 26. Juni. — Gallia, Nielsen, afgik fra Dordrecht 26. Juni, bestemt til Sunderland. — Caledonia, Fisker, afgik fra Christinestad 21. Juni, bestemt til Rotterdam.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Helsingør 22. Juni, ankom til Grangemouth 26. Juni. — Fyen, Hansen, afgik fra St. Petersborg 22. Juni, ankom til Riga 26. Juni. — Hafnia, Lund, ankom til Rotterdam 24. Juni. — Russia, Rasmussen, afgik fra Burntisland 21. Juni, ank. til Kbhvn. 24. Juni. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 23. Juni, bestemt til Delfzyl.

BERETNING

fra

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

for

Aaret 1898.

KJØBENHAVN.

Trykt hos J. Jørgensen & Co. (M. A. Hannover).

1899.

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 ved Lodtrækning Agent N. Petersen og Konsul P. Rechnitzer, der begge genvalgtes. I Stedet for afdøde Konsul J. Hintze valgtes til Medlem af Bestyrelsen Skibsreder C. P. Lund af Rønne.

Efter at disse Valg vare foretagne valgte Bestyrelsen i sit Møde d. 2. Juli 1898 Konsul P. Rechnitzer til Foreningens Formand for de næste 3 Aar. Til Viceformand for samme Tidsrum genvalgtes Kaptajn Jacob Holm.

Kredsstyrelserne.

I Kredsstyrelsernes Sammensætning ere følgende Forandringer foregaaede:

Skibsreder S. W. Bruun af Kolding, der var Medlem af Kredsstyrelsen for Øst-Jylland, er udtraadt af denne, og i hans Sted er indtraadt Havnefoged J. Jordahn af Kolding. I Afdelingen for mindre Skibe er Skibsmægler Albert E. Boye af Marstal fratraadt som Afdelingens Sekretær og Kasserer, hvilken Stilling derefter er overtaget af Skibsmægler G. Nicolaisen af Aarhus.

Foreningens Sagførere.

Sagfører A. Andresen i Aarhus er afgaaet ved Døden, og Sagfører N. Knudsen er derefter antaget som Foreningens Sagfører dersteds.

Sagfører Reinholdt-Poulsen i Randers er fratraadt som Foreningens Sagfører dersteds.

Regnskabet.

I Dansk Sejlskibsrederi-Forening var i Kalenderaaret 1898 indtegnet 952 Medlemmer og 664 Skibe, repræsenterende 87,145 Tons.

Foreningens Regnskab for Kalenderaaret 1898 udviser følgende

Indtægt.

	Kr.	Ø.
Beholdning d. 31. December 1897	78	10
Indbetalt af Kredsafdelingen for:		
Bornholm	155	16
Sjælland	241	94
Fyen	609	86
Ærø og Langeland	557	64
Øst-Jylland	188	42
Nord-Jylland	68	—
Thyland og Mors	73	60
Fanø og Vest-Jylland syd for Limfjorden	978	54
Afdelingen for mindre Skibe	1,194	58
Overordentlige Medlemmers Bidrag	380	—
Udenlandske Medlemmer	19	80
	4,545	64

Udgift.

	Kr.	Ø.
Kontorudgifter	146	98
Lønning	600	—
Rejseudgifter	722	58
Avertissementer	23	40
Medlemsbladet	2,756	—
Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.	100	—
Forskellige Udgifter	73	14
Beholdning d. 31. December 1898	123	54
	4,545	64

Ovenstaaende Regnskab med Bilag er af Undertegnede revideret og intet fundet at bemærke.

Nordby, Fanø, d. 2. Juni 1899.

P. N. Harbye.

Marstal, d. 5. Juni 1899.

T. Tønnesen.

Skibsdagbøgerne.

Som det fremgaar af sidste Aarsberetning havde Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart efter Foreningens Forslag andraget Indenrigsministeriet om Nedsættelse i Betalingen for Skibsdagbøgernes Autorisation og Ophævelse af Viserings-Afgifterne. I sidste Rigsdagssamling fremsattes derefter af Regeringen Forslag i nævnte Retning, og under 18. Novbr. f. A. udkom dette Forslag som Lov angaaende Betalingen for Autorisation og Eftersyn af Skibsdagbøger. Ved denne Lov fastsættes for Autorisation af Skibsdagbogen for Skibe over 200 Tons (Reg.-Tons Brutto) en Betaling af 2 Kr., for mindre Skibe af 1 Kr., samt bestemmes, at der for det i Sølovens § 38 foreskrevne Eftersyn af Skibsdagbogen ingen Betaling ydes.

Ved den saaledes gennemførte Lov er imødekommet et af Foreningen for c. 2 Aar siden fremført Krav, og selv om denne Lov ikke er nogen Reform af større Omfang, betegner den dog en ikke helt uvæsentlig Besparelse for Sejlskibene. Autorisations-Afgifterne ere ved den reducerede til omtrent Halvdelen af deres tidligere Størrelse og Viserings-Afgifterne helt bortfaldne. Bestyrelsen maa paaskønne, at Lovgivningsmagten saaledes har opfyldt dens Ønske om Lettelser paa dette Omraade.

Belysningen af vore Farvande.

I sidste Beretning omtales udførligt Bestyrelsens Bestræbelser for at fremme Gennemførelsen af Foranstaltninger til vore Farvandes fuldstændige og forsvarlige Belysning. Saavel fra Regerings som Rigsdags Side er der vist denne Sag megen Interesse, saaledes at der nu til Nybygninger under Fyrvæsenet anvendes henved 300,000 Kr. aarlig. Det tør da med Sikkerhed antages, at alle de af Skibsfarten paakrævede Foranstaltninger ville blive gennemførte indenfor et rimeligt Tidsrum. Paa den nu gældende Finanslov er af de af Foreningen særlig ønskede Foranstaltninger opført Bevillinger til Belysning af Lille-Bælt og Omø-Sund, til et Baakefyr paa Læsø N. V. Rev, til et Fyr ved Blaavands-Huk, hvortil senere vil slutte sig et Fyr med Taagesignal paa Skallingen.

Krydstoldvæsenet.

Bestyrelsen har, som fremhævet i sidste Beretning, fundet det hensigtsmæssigt at fremme denne Sag ved overfor Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart at begrunde sit Ønske om Krydstoldvæsenets Ophævelse, subsidiært dets Omdannelse til en Kystvagt efter en af Foreningen til Repræsentationen fremsendt Plan. Fra Repræsentationen modtog Bestyrelsen under 5. September f. A. en Skrivelse, hvori det meddeles, at denne Sag i en nær Fremtid vil blive optaget til endelig Behandling, og af Repræsentationens i afvigte Marts Maaned afgivne Aarsberetning ses det, at den har besluttet foreløbig ikke at fremme Foreningens subsidiære Forslag (om Krydstoldvæsenets Omdannelse), men derimod at andrage om dets Nedlæggelse. Bestyrelsen savner Kendskab til, hvad der herud over af Repræsentationen er foretaget i denne Sag, men den har med største Paaskønnelse set, at Skibsfartens fleraarige Krav paa dette Omraade i den nu afsluttede Rigsdagssamling omsider har affødt praktiske Resultater. Ved Bestemmelser i en Lønningslov for Toldvæsenet er det nemlig fastsat, at Toldforseglingen i aaben Sø bortfalder, og det fremgaar af Forhandlingerne, at dette vil ske allerede i Aar; der fastsattes fremdeles en Reduktion i Løbet af 5 Aar af Krydstoldfartøjernes og Krydstoldassistenternes Antal fra 30 til 20. Bestyrelsen ser ikke rettere, end at disse Foranstaltninger betegne en fuldstændig Omdannelse af Krydstoldvæsenet, saaledes at det efterhaanden vil antage den mere tidssvarende Skikkelse af en Kystvagt, og i hvert Fald vil, naar Forseglingen i aaben Sø bortfalder, Skibsfartens Krav i alt væsentligt være tilfredsstillede. Bestyrelsen haaber, at de nu vedtagne Bestemmelser ville blive liberalt gennemførte, saaledes at det i Praksis bestemt fastholdes, at Krydstoldvæsenets Opgave ikke gaar ud over en Bevogtning af Kysterne, og Bestyrelsen maa da anse sit gennem 3 Aar fortsatte Arbejde for denne Sags Ordning for afsluttet.

Toldafgifterne og forskellige Toldforhold.

De Forhaabninger, der knyttedes til sidste Rigsdagssamling med Hensyn til omsider at naa til en Revision af Toldloven, hvorved Tolden paa Skibe og Skibsmaterialer kunde hæves, ere atter blevne skuffede. Skulde Udsigterne for en saadan Revision i den kommende Rigsdagssamling vise sig lige saa tvivlsomme som i den forløbne, bør Skibsfartens Organisationer formentlig søge at bevæge Regering og Rigsdag til at foretage en partiel Revision, hvorved Skibsfartens fra alle Sider som berettigede anerkendte Krav imødekommes. Bestyrelsen har sin Opmærksomhed henvendt paa denne Sag og vil eventuelt tage Initiativet til en Henvendelse til Lovgivningsmagten i den her antydede Retning

Med Hensyn til Toldforseglingen i Kjøbenhavns Frihavn, da er denne trods gentagne Henvendelser fra Foreningen til Generaldirektoratet for Skattevæsenet endnu ikke ordnet paa en for Skibene tilfredsstillende Maade. Bestyrelsen er derfor betænkt paa at indgaa til Rigsdagen med et Andragende om at den vil yde sin Medvirkning til en forsvarlig og tidssvarende Ordning af disse Forhold. Det maa fra Foreningens Side fastholdes, at enhver Toldundersøgelse maa foregaa saaledes, at den forulemper Skibene paa den mindst mulige Maade, og naar den nuværende Ordning i Kjøbenhavns Frihavn medfører ikke alene betydeligt Tidsspilde, men tillige under visse Vejrforhold Risiko for Skibene, saa maa den ændres. Det gøres fra Generaldirektoratets Side gældende, at dette vil kræve en betydelig Forøgelse af Opsynspersonalet, men Foreningen maa fastholde, at naar en saadan Forøgelse er nødvendig af Hensyn til Skibene, saa maa den foretages, og Bestyrelsen nærer ikke Tvivl om, at Rigsdagen ganske vil tiltræde dette Synspunkt.

Telefonforbindelse mellem Hirtsholmen og Frederikshavn.

Indenrigsministeren har imødekommet Foreningens Andragende om at fremsætte Forslag om Anlæg af denne Telefonforbindelse, og de fornødne Midler hertil ere derefter bevilgede paa indeværende Aars Finanslov.

Losningen i danske Havne.

Det vil være bekendt, at Foreningen i længere Tid har arbejdet for at faa gennemført ensartede Losningsregler for Skibe i danske Havne, særlig for at værne Sejlskibene, og navnlig de mindre af disse, mod de Vilkaarligheder, de paa dette Omraade ofte ere Genstand for fra Modtagernes Side. Det Udvalg, som de jydske Handelsforeninger i Forening med flere af Søfartsforeningerne har nedsat til denne Sags Behandling, enedes paa et Møde i Aalborg d. 1. Juli f. A. om en saalydende Resolution:

„Sølovens § 136, 1ste Stykke, betragtes som opfyldt, naar Skibet bringer Godset udenfor dets Ræling i en saadan Højde, at det kan indhales paa Vogn eller sættes paa Lossebuk ved Bolværk efter Modtagerens Valg, eller

Modtageren kan forlange, at for saa vidt tilstrækkelig Plads dertil forefindes, Skibet paa tilbørlig Maade afleverer Godset paa Lossebuk eller Vægt, som anbringes paa Dækket i en efter Bolværket passende Højde.

Det kan i intet Tilfælde forlanges, at Skibet skal levere Folk paa Land til Modtagelse af emballerede Varer.

Losning fra Skibe i fast Stykgodsfart berøres ikke af disse Bestemmelser."

Denne Resolution er selvfølgelig kun at opfatte som et Udtryk for det nedsatte Udvalgs Anskuelser; den har kun en foreløbig Karakter, og Bestyrelsen maa erindre om, at moralsk bindende Beslutninger først foreligge, naar de ere akcepterede af de i Sagen interesserede Foreninger. Dette er ikke sket endnu, for en Del rimeligvis af den Grund, at Foreningens Afdeling for mindre Skibe har afbrudt de Forhandlinger om Sagen, den gennem sin Delegerede i Udvalget deltog i. Handelsforeningerne have derefter ligeledes indstillet deres Deltagelse i Udvalgets Forhandlinger, og dettes Arbejde maa antagelig anses for afsluttet. Bestyrelsen har saaledes ikke havt Lejlighed til at tage endelig Stilling i denne Sag, men den maa fremdeles anse det for ønskeligt, at der fastslaas ensartede Losningsregler i danske Havne, enten ved en Overenskomst med Handelsforeningerne eller ved en retslig Afgørelse. Der synes ikke at kunne være Tvivl om, at en Ordning, der fuldkomment sikrer Skibets Ret ifølge Sølovens § 136, maa kunne gennemføres, særlig efter at Grosserer-Societetets Komite i en Skrivelse til de jydske Handelsforeninger har udtalt, at Udtrykket ved Skibets Side ganske svarer til, hvad man tidligere kaldte paa Rælingen. Bestyrelsen er derfor meget villig til at genoptage en Forhandling om denne Sag, der under den ene eller anden Form bør føres til en Afslutning, der kan sikre Skibene mod de Vilkaarligheder, der fremdeles finder Sted paa dette Omraade.

Sømandsstandens Repræsentation i Rigsdagen.

Dette vigtige Spørgsmaal har i sidste Rigsdagssamling flere Gange lejlighedsvis været Genstand for Diskussion i Rigsdagen. Det synes, at man fra alle Sider anerkender det berettigede i det fra Sømandsstandens Side fremsatte Ønske om at opnaa Adgang for fraværende Sømænd til at afgive deres Stemme ved politiske Valg, men at man anser de praktiske Vanskeligheder, der ville være forbundne med en saadan Ordning, for saa betydelige, at man i hvert Fald foreløbig ingen Udvej ser for deres Overvindelse. Naar Bestyrelsen endnu ikke har foretaget noget Skridt til denne Sags Fremme, er Grunden den, at man ansaa det for rettest at afvente Behandlingen af det Rigsdagen i sidste Samling foreliggende Forslag om gennemgribende Ændringer i Valgloven, ved hvis Gennemførelse hemmelig Afstemning ved Valgene til Rigsdagen vilde være bleven indført. Dette Forslag blev imidlertid ikke til Lov, men da det maa antages paany at blive fremsat i den kommende Samling, er det Bestyrelsens Hensigt at anmode Regering og Rigsdag om enten forinden eller efter dets eventuelle Gennemførelse at lade Spørgsmaalet om, hvorledes fraværende Sømænd kunne faa Adgang til at stemme ved Valgene, omhyggeligt undersøge. Det staar for Bestyrelsen som utvivlsomt, at Lovgivningsmagten maa foranstalte en saadan Undersøgelse, og at den maa gøre alt, hvad den formaar for at skaffe Sømændene den Adgang til at udøve en af deres vigtigste Borgerrettigheder, som de nu savne.

Strejke-Klausuler i Kul-Certepartierne.

Fra The British Sailing Shipowners Association modtog Foreningen Meddelelse om en af forskellige britiske Søfartsforeninger vedtagen Resolution om at søge indført en Strejke-Klausul i Kul-Certepartierne, saa at dels Skibene fik Ret til at forlade Lastehavnen i Løbet af et rimeligt Tidsrum efter Udbruddet af en Strejke, dels at der gennemførtes saadanne Forandringer i eksisterende Kulmine-Garantier, at det forhindres, at Sejlskibenes Ekspedition sættes til Side, naar dette passer Minerne af Hensyn til Dampernes Lastning.

Den britiske Forening anmodede om de danske Sejlskibsrederes Støtte i denne Sag.

Foreningens i Fjor afholdte Generalforsamling gav ovennævnte Resolution sin fulde Tilslutning, og Bestyrelsen har derefter ved et Cirkulære til Foreningens Kredsstyrelser opfordret Sejlskibsrederne til saa vidt muligt at indføre en Klausul som den i Resolutionen omhandlede i Certepartierne; denne offentliggjordes samtidig i Medlemsbladet.

Fra The Sailing Shipowners Coal Charter Committee modtog Foreningen senere de af denne formulerede Klausuler, der offentliggjordes i Medlemsbladet. Efter Forhandling med Komiteen modtog Foreningen yderligere 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. Gennem Kredsstyrelserne ere disse Cirkulærer og Aftryk derefter gratis uddelte til Foreningens Medlemmer.

Bestyrelsen tror ved disse Foranstaltninger at have ydet de britiske Rederes Bestræbelser for at værne Sejlskibene mod de uheldige Følger, de hyppige Strejker kunne have for dem, sin bedste Støtte. Den opfordrer Foreningens Medlemmer til fremdeles at søge de nye Klausuler optagne i de paagældende Certepartier, og gør opmærksom paa. at Aftryk stadig kunne faas saavel paa Foreningens Kontor som hos Kredsformændene.

Udbetalingen af Hyre til Mandskaberne.

I Henhold til en paa Foreningens sidst afholdte Generalforsamling vedtagen Beslutning har Bestyrelsen i Medlemsbladet offentliggjort følgende Cirkulære:

„Da det har vist sig, at Bestemmelsen i Sølovens § 99, om at en Sømand under Rejsen kan forlange udbetalt efterhaanden indtil $^2/_3$ af sin fortjente Hyre, jævnlig har givet Anledning til Rømning efter Udbetalingen, og da det derfor ogsaa for Mandskabet er tjenligst, at en saa stor Del af Hyren ikke udbetales paa én Gang, opfordrer Bestyrelsen danske Sejlskibsrederier til ved Udmønstringen af fast Mandskab af faa fastsat i Forhyringskontrakten, at der af den fortjente Hyre kun udbetales Mandskabet indtil Halvdelen, dog saaledes, at gifte Søfolk og Søfolk, der understøtte deres Slægtninge, kunne trække paa Hyren indtil $^2/_3$ af denne."

Sundhedsattester for Skibe til russiske Havne.

I Skrivelse til Udenrigsministeriet har Bestyrelsen gjort opmærksom paa de Vanskeligheder, der for Skibsførere, som med deres Skib agte sig til russisk Havn, ere forbundne med at faa Sundhedsattester legaliserede paa saadanne Pladser, hvor der ikke findes russisk Konsul. Det var nemlig kun russiske Konsuler, der vare bemyndigede til at legalisere disse Attester, og naar Skibet var beliggende i en Havn, hvor russisk Konsul ikke findes, var Skibsføreren henvist til at faa Attesten legaliseret af et russisk Konsulat paa en anden Plads, hvilket ofte var forbundet med meget Tidsspilde, særlig da der kun i forholdsvis meget faa danske Havne findes russiske Konsulater. Bestyrelsen udtalte derfor overfor Ministeriet Ønskeligheden af, at Skibsførerne fik Adgang til at faa saadanne Attester legaliserede paa saa mange danske Pladser som muligt, hvilket den mente uden større Vanskeligheder kunde opnaas, naar der gaves andre Landes Konsuler paa danske Pladser Ret til at legalisere disse Attester, hvorved man undgik det Tidsspilde, der er forbundet med Henvendelse til det nærmeste russiske Konsulat, en Ordning, Bestyrelsen anmodede Ministeriet om ved Forhandling med den russiske Regering at søge tilvejebragt.

Foreningen har derefter havt den Tilfredsstillelse fra Udenrigsministeriet at modtage Meddelelse om, at den russiske Regering er gaaet ind paa, at Sundhedspasset for Skibe, ankommende til Rusland fra dansk Havn, tages for gyldigt, naar det er forsynet med den svensk-norske Konsuls Visa, for saa vidt der ikke i Afgangshavnen findes noget russisk Konsulat.

Den franske Mæglerkurtage.

Efter Opfordring af Medlemmer af Foreningen har Bestyrelsen anmodet Fællesrepræsentationen om at træde i Forbindelse med Udenrigsministeriet for mulig at faa dette til at støtte de engelske Skibsrederes Bestræbelser for at faa Mæglerkurtagen i franske Havne nedsat.

Fra Repræsentationen modtog Foreningen derefter Meddelelse om, at den har tilskrevet Udenrigsministeriet om ved en Henvendelse til den franske Regering eller ved de Midler, Ministeriet maatte finde hensigtsmæssige, at støtte de engelske Skibsrederes Bestræbelser i nævnte Retning.

Konsulatafgifterne.

Bestyrelsen modtog paa sidste Generalforsamling Opfordring til at genoptage Arbejdet for disse Afgifters Reduktion. Da det for Skibsfarten i Almindelighed har den største Interesse, at Konsulatafgiften bliver ophævet eller betydeligt reduceret, besluttede Bestyrelsen at anmode Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart om at fremme denne Sag. Dampskibsrederierne og Sejlskibsrederierne ere i lige Grad interesserede i en Løsning af dette Spørgsmaal, og Bestyrelsen har derfor udvirket, at Dampskibsrederi-Foreningen og Dansk Sejlskibsrederi-Forening i Forening have rettet en Henvendelse til Repræsentationen om det. Det har været Bestyrelsen magtpaaliggende, at der for Repræsentationen kom til at foreligge en indgaaende Fremstilling af denne Sags Historie og af Rederiernes Opfattelse af den, og en saadan er derfor udarbejdet ved Bestyrelsens Initiativ og er med enkelte mindre væsentlige Ændringer tiltraadt af Dampskibsrederi-Foreningen. Da Bestyrelsen maa ønske, at Foreningens Medlemmer og Offentligheden faa Kendskab til denne Fremstilling, gengives den her i sin Helhed.

„Til

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Ved Lov om Konsulatvæsenet af 14. April 1893 fastsattes det, som det vil være den ærede Repræsentation bekendt, at den Konsulatafgift, som hidtil opkrævedes af danske Handelsskibe, der anløbe Havne, hvor dansk Konsul eller Vicekonsul er ansat, bortfalder fra d. 1. Januar 1894, og samtidig paalagdes der danske Handelsskibe, hvis Drægtighed er 50 Reg. Tons Netto eller derover og som gaa i udenrigsk Fart, en fast halvaarlig Konsulatafgift af 50 Øre pr. Reg. Ton Netto for Dampskibe og 17 Øre pr. Reg. Ton Netto for Sejlskibe. Disse Afgifter ere senere, ved Lov af 31. Januar 1896, ændrede, saaledes at der nu svares en halvaarlig Afgift af 55 Øre pr. Reg. Ton Netto for Dampskibe og 12 Øre pr. Reg. Ton. Netto for Sejlskibe. Loven af 14. April 1893 bestemte fremdeles, at der efterhaanden skal søges gennemført en Ordning, hvorefter der paa de vigtigste, ogsaa oversøiske, Handelspladser ansættes udsendte Konsuler eller Vicekonsuler, der skulle være forretningskyndige Mænd med fornødent Kendskab til Handels- og Sølovgivningen, og hvem det skal paahvile, ved Siden af at udføre alle ved et Konsulat forekommende Forretninger, særlig at varetage det danske Næringsvæsens Interesser og derom at indsende jævnlige Indberetninger. Endelig ophæver Loven den danske Skibsførere hidtil paahvilende Pligt til personlig at melde sig i det danske Konsulat, naar de anløbe Havne, hvor et saadant findes, og paalægger dem derimod at indsende en skriftlig Meddelelse til Konsulatet, indeholdende Oplysninger om Skibets Destination etc.

Forinden Loven af 14. April 1893 traadte i Kraft, betalte danske Handelsskibe altsaa Konsulatafgift, naar de anløb en Havn, hvor der var ansat dansk Konsul eller Vicekonsul. Omendskønt de Ydelser, Skibene saaledes maatte præstere, vare urimeligt høje, var der dog noget, som talte for denne Ordning, idet der svaredes en Ydelse direkte til det Konsulat, med hvilket Skibet ved sin Anløben af den paagældende Havn traadte i Forbindelse, og der altsaa direkte betaltes for den Tjeneste, som Konsulatet ydede Skibet. Loven af 1893 omstødte imidlertid dette Princip og paalignede alle danske Skibe en fast aarlig Afgift til Konsulatvæsenet. Ved Fastsættelsen af denne Afgift gik man ud fra Nødvendigheden af ikke at formindske de Indtægter, som Statskassen havde af Konsulatafgifterne, idet i hvert Fald disse Indtægter maatte paaregnes at medgaa til de Udgifter, der paaførtes Statskassen i Henhold til Lovens øvrige Bestemmelser.

Disse Bestemmelser ændrede i meget betydelig Grad hele Konsulatinstitutionens Formaal. Medens den Omstændighed, at der hidtil var paalagt danske Skibe en bestemt Afgift, naar de anløb en Havn, hvor der fandtes dansk Konsulat, og medens hele den historiske Udvikling af Forholdet mellem Konsulaterne og Søfartsnæringen tydelig nok viser, at Meningen har været, at Konsulatinstitutionen i det væsentlige opretholdtes i Skibsfartens Interesse, og at denne derfor betalte de Afgifter, den krævede, fastsætter Loven af 1893 udtrykkeligt, at Konsulerne særligt skulle varetage det danske Næringsvæsens Interesser, og idet den bestemmer, at der paa de vigtigste Handelspladser skal ansættes udsendte Konsuler, viser Loven yderligere, at dens Hensigt er at gennemføre en Ordning, der tilsigter Varetagelsen af det danske Næringsvæsens Interesser i Udlandet i Almindelighed. Det fremgaar da ogsaa klart nok af de Forhandlinger, der i Rigsdagen gik forud for Vedtagelsen af Loven af 1893, at man ønskede en Institution, der med Indsigt og Kraft kunde støtte vor Tids omfattende Bestræbelser for at bryde nye Baner for vort Lands forskellige Næringsveje, for at skabe nye Afsætningsomraader for dets Frembringelser. Derfor blev Loven af 1893 gennemført saavel i Landbrugets, Industriens, Handelens og andre Næringsvejes som i Skibsfartens Interesse.

Idet Lovgivningsmagten saaledes omstødte det historiske Grundlag, hvorpaa Konsulatvæsenets Ordning hidtil havde hvilet, idet den ved at fastslaa, at det ingenlunde var Skibsfarten, der ene eller fortrinsvis havde Fordelene af Konsulatinstitutionen, burde den formentlig samtidig have foretaget en Ophævelse eller meget vidt gaaende Nedsættelse af de Afgifter, Skibsfarten svarede til denne Institution. I det Øjeblik man erkender, at Forudsætningen for disse Afgifter — at det udelukkende eller overvejende er Skibsfarten, der har Fordelene af Konsulatinstitutionen — ikke eksisterer mere, i det Øjeblik man ved Emanationen af en Lov fastslaar Opgaver for denne Institution, der tydeligt nok stiller den i Næringslivets Tjeneste i Almindelighed, i det Øjeblik er det ikke konsekvent eller retfærdigt, med Hensyn til de Afgifter, der bære den, at blive staaende ved den gamle Ordning. Det maa erkendes, at Loven af 1893 er en naturlig Frugt af en Udvikling, der faktisk havde fundet Sted; den Brug, Skibene ved deres Anløben af fremmede Havne gjorde af Konsulerne, var Aar for Aar bleven ringere, og samtidig følte der en stedse stærkere Trang til paa Udlandets vigtigere Handelspladser at faa ansat Repræsentanter for det danske Næringslivs Interesser. Loven af 1893 ramte derfor det rette, naar den løsnede de Baand med Hensyn til Skibsførernes Anmeldelsespligt hos Konsulerne, som hidtil fandtes, og naar den

samtidig gennemførte den ny Ordning af selve Konsulatinstitutionen. Men det var et beklageligt Fejlsyn hos Lovgivningsmagten, at den ikke samtidig befriede Skibsfarten for de Afgifter, der ene søgte deres Berettigelse i den Ordning, man ophævede.

Det er en naturlig Følge af denne Konsulatvæsenets stedse formindskede Betydning for Sønæringen, at der fra Skibsfartens Side i en lang Aarrække er fremsat Krav om en Reduktion af Konsulatafgifterne. Saavel Dampskibs- som Sejlskibsrederierne have nu paa omtrent alle betydeligere Pladser deres faste Agenter, der varetage deres Interesser, og selv om Skibsfarten som Følge af Bestemmelser i de danske Sølove i forskellige Tilfælde maa søge direkte Assistance hos Konsulaterne, er det dog klart, at denne Assistances Omfang langt fra staar i noget rimeligt Forhold til den store. faste aarlige Afgift, Skibsfarten svarer til Konsulatvæsenet. I en lang Aarrække har da ogsaa først Regeringen og derefter Lovgivningsmagten erkendt Berettigelsen af Skibsfartens Krav om Nedgang i Konsulatafgifterne. Det skete første Gang i 1845, da Regeringen ved Plakat af 19. Februar bestemte, at der kun skulde svares fuld Afgift, naar Skibet baade lossede og ladede, men kun halv Afgift, naar det enten kun lossede eller kun ladede; tidligere betaltes 12 Sk. pr. Kommercelæst, svarende til $12^1/_2$ Øre pr. Reg. Ton, naar Skibet enten lossede eller ladede. Ved Lov af 1. Februar 1867 bestemtes det dernæst, at Skibe paa denne Side af Kap Finisterre i Løbet af 1 Aar i samme Havn ikke skulde betale mere end 3 fulde Konsulatafgifter, og der indførtes samtidig Lempelser for de Skibe, som anløb Mellemhavne mellem Afgangsstedet og Bestemmelsesstedet. Ved Loven af 5. April 1888 nedsattes derefter Afgiften fra $6^1/_4$ til 5 Øre og for alle Sejlskibe i Fart paa denne Side af Kap Finisterre og for Dampskibe paa under 200 Reg. Tons i Fart mellem Linierne Texel—Lindesnæs og Kalmar—Rügenvalde til det halve.

Et af Regeringen i Efteraaret 1892 for Rigsdagen forelagt Lovforslag gik derimod ud paa at lade de Lettelser, som Loven af 5. April 1888 havde indført, bortfalde. Ved dette Lovforslags første Behandling i Folkethinget mødte det stærk Modstand, idet Ordførere for de forskellige politiske Partier med Styrke gjorde gældende, at Forudsætningen for Loven af 1888 var, at man skulde gaa til en yderligere Nedgang i Konsulatafgifterne, og at Maalet maatte være at stille vor Skibsfart paa samme Vilkaar som vore vigtigste Konkurrenters Skibsfart. Fra Regeringens Side gjordes herimod gældende, at de foreslaaede Afgifter ikke vare større, end at vor Skibsfart kunde bære dem, uden paa nogen Maade at være overbebyrdet, og at Staten var nødsaget til at kræve dem for at kunne bære Udgifterne til Konsulatvæsenet. Lovforslaget henvistes af Folkethinget til Behandling i et Udvalg, og af dettes Arbejde resulterede et Forslag, der helt forandrede det Grundlag, hvorpaa Konsulatafgiften hidtil havde været opkrævet, idet man foreslog at paalægge alle danske Skibe (over 50 Reg. Tons Netto) en fast aarlig Konsulatafgift. Men medens det, som ovenfor nævnt, ved Sagens første Behandling var bleven almindelig erkendt, at Skibsfarten havde et moralsk Krav paa yderligere Nedang i Konsulatafgifterne, gik man nu, ved Beregningen af den faste Afgift, ud fra, at denne skulde indbringe det samme Beløb som den hidtidige Konsulatafgift, og Afgiften foresloges herefter ansat til 1 Kr. pr. Reg. Ton Netto aarlig for Dampskibe og 34 Øre pr. Reg. Ton Netto aarlig for Sejlskibe. Paa dette Grundlag gennemførtes Lov om Konsulatvæsenet af 14. April 1893, i hvilken disse Afgifter ere optagne, idet der her fastsættes en fast halvaarlig Konsulatafgift af 50 Øre pr. Reg. Ton Netto for Dampskibe og 17 Øre pr. Reg. Ton Netto for Sejlskibe. Ved Lov af 31. Januar 1896 er denne halvaarlige Afgift derefter for Sejlskibenes Vedkommende nedsat til 12 Øre pr. Reg. Ton Netto, fordi det havde vist sig, at man ved Loven af 14. April 1893 havde paalagt dem højere Afgifter, end de havde før dennes Emanation, medens den halvaarlige Afgift for Dampskibenes Vedkommende forhøjedes til 55 Øre pr. Reg. Ton Netto for at ækvivalere Nedsættelsen af Sejlskibenes Afgift.

Ved Loven af 14 April 1893 forudsætte man altsaa, at Statskassens Indtægt af Skibenes Konsulatafgifter i det væsentlige skulde blive uforandret, d. v. s. at den skulde andrage ca. 140,000 Kr. aarlig, og til yderligere Udgifter ved den ny Ordning, som Loven indførte, kunde saa af Statskassen tilskydes et aarligt Beløb af indtil 30,000 Kr.

De forløbne Aar have imidlertid vist, at Konsulatafgiften har indbragt Statskassen betydeligt større Beløb. Medens den før 1893 indbragte ca. 140,000 Kr., har den i de siden da forløbne Finansaar, for hvilke Statsregnskab foreligger, indbragt:

I 1894—95	Kr.	177,296,83
I 1895—96	-	178.241,72
I 1896—97	-	196,368,55
I 1897—98	-	214,750,21

Denne betydelige Stigning er en naturlig Følge af vor Handelsflaades Udvidelse i disse Aar og vil særlig ved Dampskibsflaadens store Udvikling blive betydelig forøget. Imidlertid har denne stigende Konsulatafgift bevirket, at Staten har formaaet at dække sine Udgifter til Konsulatvæsenet næsten udelukkende med Skibenes Afgift, og skønt den Ordning, Loven af 14. April 1893 indførte, indtil videre kræver stedse større Midler, for at kunne gennemføres, taler Sandsynligheden for, at vor Skibsfart med den Stigning i Tonnagen, der har fundet Sted i de sidste Aar, vil komme til at yde et saa stort aarligt Beløb i Konsulatafgift til Statskassen. at den faktisk helt eller i langt overvejende Grad kommer til at betale Udgifterne til Konsulatvæsenet. Men naar man har for Øje, at denne Institutions Hensigt efter Loven af 1893 uimodsagt er at tjene Næringslivet i Almindelighed, ikke særlig Skibsfarten, saa er det klart, at Konsulatafgiften i sin nuværende Form ikke er et Vederlag, Skibsfarten yder for modtagne Tjenester, men er en direkte Skat, der er paalagt Sønæringen. Spørgsmaalet bliver derfor ikke længere, om den Konsulatafgift, Skibsfarten betaler, er et passende Vederlag for den Brug, Skibsfarten gør af Konsulerne, men Spørgsmaalet bliver, om der er Grund for Staten til at opretholde en direkte paa Sønæringen hvilende Skat.

Ved Undersøgelsen af dette Spørgsmaal bør det først fremhæves, at Skibsfarten bører til de Næringsveje, der ikke er i Stand til at overføre de direkte Skatter, der hvile paa den, til Forbrugerne. Medens for Eksempel de højere Afgifter, der opkræves i en Havn af Skibene, eller de Afgifter, der kræves i et Lands Havne i Form af Fyrafgift el. lign., helt eller delvis af Rederierne gennem højere Fragter til den paagældende Havn eller det paagældende Lands Havne kunne paabyrdes Producenterne eller Forbrugerne, er dette ikke Tilfældet med Statsskatter, fordi disse ramme vedkommende Stats Rederier uden at ramme de konkurrerende Staters Rederier. Ved at paalægge Skibsfarten saadanne Skatter giver man derfor dens udenlandske Konkurrenter en Begunstigelse i Konkurrencen paa Verdensmarkedet. Det maa derfor siges, at et Land hæmmer sin Skibsfart i sin Udvikling ved at paalægge den direkte Skatter. Men der turde dog tillige være særlige Grunde, der tale for, at Staten ikke paalægger Skibsfarten direkte Skatter. Der er ingen Næringsvej, der i det Omfang som Skibsfarten konkurrerer paa det internationale Marked; dens Opgaver ere at føre Kapitalen ud paa dette Marked og her at gøre den frugtbringende. Skibsfartens overvejende Virksomhed er altsaa at tjene Penge i Udlandet, der derefter komme

Landets Borgere til Gode, og denne dens Virksomhed giver Beskæftigelse til et stort Antal Mennesker. Det er derfor fra Skibsfartens Side fuldt berettiget at sige: Vor Opgave er at gøre de Kapitaler, der ere betroede os, frugtbringende ved at arbejde med dem paa Verdensmarkedet; vi forlange da af Staten, at den med Hensyn til de Afgifter, den kræver af os, skal tage Hensyn til til de tilsvarende Afgifter, der ere paalagte vore Konkurrenter, og at den skal sørge for, at vore Afgifter ikke ere større end disses. Spørgsmaalet bør ikke være, om Skibsfarten formaar at bære disse Afgifter eller ikke, men det bør være, om man har anlagt den eneste rette Maalestok for at paaligne dem, nemlig om de stille vore Skibe i udenrigs Fart lige med de konkurrerende Nationers. Det er klart, at saafremt Staten anlægger denne Maalestok for Paaligningen af Skatter paa Skibsfarten, maa Konsulatafgiften nødvendigvis bortfalde eller i hvert Fald reduceres meget betydeligt, thi vore vigtigste udenlandske Konkurrenter, særlig England, svare en langt lavere Konsulatafgift end den, der er paalagt vore Skibe.

Det er ved forskellige Lejligheder blevet indvendt mod Skibsfartens Bestræbelser for at blive fritaget for Konsulatafgiften, at Skibsfarten i de senere Aar er blevet særlig begunstiget med Hensyn til Skattelettelser. Dette er imidlertid kun sket i meget ringe Grad; den vigtigste af de saaledes fremdragne Lettelser bestaar i Skibsafgiftens Ophævelse, men denne Ophævelse er for det langt overvejende Antal danske Skibe blevet uden Betydning, fordi det er en Foranstaltning, der rammer alle Skibe, der anløbe danske Havne; derfor blev Fragterne paa danske Havne, da Skibsafgiften blev ophævet, tvungne ned med et Beløb, der svarede til Skibsafgiftens Størrelse. Denne Foranstaltning kommer derfor Producenterne og Forbrugerne til Gode, men det er ganske uberettiget i den at se en Vinding for den danske Skibsfart. Og det vil let ses, at de ovenfor nævnte Reformer, hvor kærkomne de end vare, ikke have saa store Virkninger, at de kunne bringe vor udenrigske Skibsfart virkelig omfattende Lettelser. De Reformer, vor Skibsfart mest har ønsket og stærkest har paakaldt — Ophævelse af Told paa Skibe og Skibsbygningsmaterialer og Ophævelse af Konsulatafgiften — ere derimod ikke blevne gennemførte. Det kan derfor ikke med Rette siges, at vor Skibsfart er bleven i saadan særlig Grad begunstiget med Reformer, at den ikke skulde kunne appellere til Lovgivningsmagtens Omsorg for dens Udvikling, naar den mener denne i unødig Grad hæmmet ved bestaaende Love.

Hvad iøvrigt de Afgifter, der hvile paa Skibsfarten, angaar, saa maa det ikke glemmes, at Konsulatafgiften er en særlig Skat, der hviler paa den. Ejerne af danske Damp- og Sejlskibe ere jo beskattede efter ganske samme Regler som Landets øvrige Borgere; herimod kan intet indvendes, skønt det dog maa nævnes, at de talrige danske Undersaatter, der sejle med danske Skibe, for en stor Dels Vedkommende ere helt eller delvis udelukkede fra at nyde de Goder, Landets Borgere ellers nyde. Det følger i det hele af Skibsfartens Arbejdsmaade, at den i meget ringe Grad falder Staten til Byrde, ikke paa langt nær i det Omfang som de Næringsveje, der ere bundne til Danmark, og hvis Arbejde udføres her i Landet. Det synes under disse Omstændigheder dobbelt unaturligt at paalægge Skibsfarten en Skat ud over de ordinære Skatter, den svarer.

Den økonomiske Betydning af Konsulatafgiftens Ophævelse vil for Skibsfarten ikke være ringe. Det er allerede fremhævet, at en saadan Ophævelse vil stille den mere lige med dens vigtigste udenlandske Konkurrenter. Men selv bortset herfra vil den være en betydelig Lettelse for Skibsfarten. I Forhold til de Kapitaler, der ere anbragte i danske Dampskibe, er det anselige Summer, de maa betale i Konsulatafgift. De største af vore Dampskibe maa betale 4 à 5,000 Kr. aarlig. Det er klart, at dette er en virkelig Byrde paa dette Skibs Drift, og at det i det hele er en Hæmsko paa den Udvikling, vor Dampskibsfart har alle Betingelser for at gaa i Møde, naar Staten paalægger den en saa stor aarlig Afgift. Hvad Sejlskibene angaar, saa stiller Forholdet mellem Skibenes Værdi og Konsulatafgiften sig ikke saa grelt som ved Dampskibene, men det maa paa den anden Side fremhæves, at Sejlskibenes Ejere har et berettiget Krav paa, at Staten med Hensyn til de Lettelser, den kan yde dem, strækker sig saa vidt som paa nogen Maade muligt. Sejlskibenes Stilling er her som overalt alvorlig truet, og naar man maa erkende, at det er af overordentlig Betydning for Bevarelsen af store Dele af vor Sømandsstand og for Opretholdelsen af en Bedrift, for hvilken vort Land har gode Betingelser, at vor Sejlskibsfart ikke trænges helt til Side, saa maa man ogsaa fordre, at Staten ikke lægger Bestræbelserne herfor den mindste Sten i Vejen. Men det vil næppe finde Modsigelse, naar det paastaas, at Sejlskibsrederiernes Stilling er saadan, at de maa reducere deres Udgifter til det mindst mulige, og at en Besparelse som den, Konsulatafgiftens Ophævelse vilde betegne, for dem derfor vilde være af virkelig Betydning. Det synes jo ogsaa, at Lovgivningsmagten ikke savner Forstaaelse af Betydningen af i Landet at bevare en dygtig og uafhængig Middelstand. Men de Betragtninger, der frembringe denne Forstaaelse, finde i fuldt Maal Anvendelse, naar Talen er om at bevare en saa stor Del af vor Sømandsstand som den, der er knyttet til Sejlskibsnæringen.

For Staten vil Konsulatafgiftens Ophævelse selvfølgelig ikke betyde en Reform af mere omfattende økonomisk Virkning. Det maa antages, at Skibsfartens Konsulatafgift nu andrager mellem 200,000 og 250,000 Kr. aarlig. Selvfølgelig kan Staten uden Vanskelighed undvære denne Afgift og selv bære Udgifterne til Konsulatvæsenet, hvad jo med Institutionens hele Formaal for Øje er det ene naturlige. Men Staten er jo, mulig med Rette, for Tiden ængstelig for at give Afkald paa Indtægter uden at faa dem dækkede fra anden Side. Det vil derfor vistnok findes naturligt, at undertegnede Foreninger minde om, at der hos Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart hviler et Forslag om Ophævelse eller Omordning af en Statsinstitution, Krydstoldvæsenet, hvis Gennemførelse utvivlsomt vil kunne yde Statskassen Dækning for det Tab, Konsulatafgiftens Ophævelse vil betegne for den.

Vil Lovgivningsmagten fordre Kompensation for Statskassens Tab ved Ophævelsen af Konsulatafgiften, saa er her et Skibsfarten vedrørende Omraade, paa hvilken saadan Kompensation kan findes.

Undertegnede Foreninger, repræsenterende de danske Damp- og Sejlskibsrederier, tro, at der, i Henhold til det ovenfor fremførte, fra Skibsfartens Side bør rettes en Henvendelse til Lovgivningsmagten, gaaende ud paa at andrage denne om en Ophævelse af Konsulatafgiften eller dens meget betydelige Reduktion, og den støtter sit Haab om, at en saadan Henvendelse vil blive modtagen med Velvillie, dels paa den Omstændighed, at saavel Regering som Rigsdag have vist deres Villie til at varetage vor Skibsfarts Tarv, dels derpaa, at ved de i afvigte April Maaned afholdte Folkethingsvalg have 7 af Folkethingets nuværende Medlemmer besvaret et derom af Dansk Sejlskibsrederi-Forening fremsat Spørgsmaal derhen, at de vilde medvirke til en Nedsættelse af Konsulatafgiften. Vi anmode derfor den ærede Repræsentation om paa Grundlag af det i nærværende Skrivelse fremførte at rette en saadan Henvendelse til Lovgivningsmagten, og vi anmode om, at Repræsentationen, saafremt den er villig hertil, vil indsende denne Henvendelse snarest muligt, idet det maa anses for meget ønskeligt, at den kan blive grundig behandlet i Valgperiodens nu paabegyndte første Samling,

hvad uden Tvivl vil kunne lette Sagens endelige Gennemførelse."

Som det vil fremgaa af denne Skrivelses Slutning, havde de to Rederi-Foreninger ønsket, at Repræsentationen, hvem Skrivelsen tilstilledes under 25. Oktober f. A., havde fremmet den saa vidt, at den kunde været i hvert Fald foreløbig behandlet i sidste Rigsdagssamling, den første i Valgperioden, hvad af praktiske Grunde var særdeles ønskeligt. Foreningen er uden Meddelelse fra Repræsentationen om, hvad der er foretaget i Sagen, men i Repræsentationens Aarsberetning meddeles det, at den har besluttet paa Grundlag af omtalte Skrivelse at fremme Sagen paa bedst mulig Maade, enten ved en Henvendelse til Lovgivningsmagten eller ved nærmere Undersøgelse i en eventuel Kommission. Skønt Bestyrelsen maa tvivle om, at man har handlet klogt ved ikke at efterkomme dens Ønske om at faa Sagen bragt for Regering og Rigsdag i den nu afsluttede Samling, nærer den det Haab, at dens Bestræbelser for at opnaa en betydelig Reduktion af Konsulatafgiften ville føre til et gunstigt Resultat.

Mægler-Institutionen.

Bestyrelsen har i Skrivelse til Fællesrepræsentationen henledet dennes Opmærksomhed paa, at de Bestemmelser, paa hvilke Mægler-Institutionen her i Danmark hviler, ere meget forældede, og at Skibsfarten, siden de bleve fastsatte, ganske har skiftet Karakter. For Nutidens større Skibe er Mæglerkurtagen utvivlsomt for høj, og hertil kommer, at det som Regel er rent nominelle Tjenester, Mægleren yder Skibet; dette gælder særlig om Skibets Ind- og Udklarering, som uden Vanskelighed kan besørges ved dets egen Foranstaltning. Den høje Kurtage kommer desuden kun i ringe Grad Mæglerne til Gode. Der kan intet indvendes imod, at der ydes Skibsmæglerne — der jo for en væsentlig Del virke i Skibsfartens Interesse og assistere denne i Udøvelsen af dens Bedrift — et rundeligt Vederlag for denne Assistance; men af dette anseelige Vederlag faa Mæglerne som Regel kun en meget ringe Part, idet den største Del af Fortjenesten tilfalder Ladningsmodtagerne, der meget almindeligt gennem Adressering af Skibene til Købmandens Mægler tiltvinge sig fra 50 til 70 pCt. af det Vederlag, Mægleren har indkasseret hos det paagældende Skib. Forholdene ere saaledes blevne meget unaturlige og uheldige baade for Rederne og Mæglerne, idet Rederne maa betale høje Afgifter for Tjenester, som de i et stort Antal Tilfælde slet ikke have Brug for, og Mæglerne som Regel af denne betydelige Fortjeneste kun faa en meget ringe Part, medens den største Del tilfalder Ladningsmodtagerne, som ingen som helst Adkomst have til at faa den. — Bestyrelsen udtaler sluttelig, at den ikke indser, at der kan være nogen Vanskelighed eller Ulempe forbunden med at frigive Skibsmægler-Næringen, og at den i hvert Fald maa anse det for ubetinget rigtigt, at Forretningerne ved Skibenes Ind- og Udklarering frigives, samt anmoder Repræsentationen om at tage denne Sag under Overvejelse og eventuelt gøre Skridt til en Reform af disse Forhold.

Af Repræsentationens Aarsberetning fremgaar det, at den har vedtaget at fremme dennne Sag.

Synsprøver for Søfolk.

I Henhold til en fra Kredsstyrelsen for Fyen modtagen Anmodning og til Beslutning af Generalforsamlingen har Bestyrelsen anmodet Fællesrepræsentationen 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 den udleveres ham. Bestyrelsen har gjort gældende, at det maa erkendes som uheldigt, at den Synsprøve, der nu i Sønæringsloven fordres som Betingelse for Erhvervelse af Bevis som Skibsfører, Sætteskipper eller Styrmand, ikke af Loven fordres afholdt enten naar den, der agter at gaa til Søs, første Gang udmønstres, eller naar han indstiller sig til Optagelse paa Navigationsskolen. Loven yder ikke nogen Garanti for, at Mandskabet i vore Skibe tilfredsstiller de Fordringer, der maa stilles til det med Hensyn til Synsævner, og det er for de unge Sømænd — særlig de, der aspirere til at blive Befalingsmænd — meget uheldigt, at de kunne paabegynde en Livsbane, som de mulig senere maa afbryde paa Grund af Mangler ved Synsævnerne.

Fra Repræsentationens Forretningsudvalg har Bestyrelsen derefter under 5. September f. A. modtaget foreløbig Meddelelse om, at dette Spørgsmaal vil blive taget under nærmere Overvejelse, og at man vil lade det behandle i den samlede Repræsentation, forinden endelig Bestemmelse tages. Nogen senere Meddelelse fra Repræsentationen foreligger ikke.

Af- og Paamønstring af Mandskab.

Kredsstyrelsen for Fyen har anmodet Bestyrelsen om at foranledige undersøgt, hvorvidt en Skibsfører, der ved Forbisejling ankrer paa Kjøbenhavns Red, naar han vil af- eller paamønstre en Del af Besætningen, kan tvinges til at bringe hele Besætningen i Land for at mønstre om, naar den ikke har mønstret før i det paagældende Aar, samt om en Skibsfører, der ligger i dansk Havn, skal mønstre hele sit Mandskab om, naar han derfra er bestemt direkte til Skibets Hjemsted. Bestyrelsen har i denne Anledning rettet en Forespørgsel til Mønstringsbestyreren i Kjøbenhavn, der velvilligt har tilstillet den et Svar, som gennem Medlemsbladet er bragt til Medlemmernes Kundskab. Der skal derfor her kun kortelig erindres om, at dette Svar gaar ud paa, at i førstnævnte af ovenstaaende to Tilfælde er Skibsføreren kun pligtig til at mønstre de afskedigede eller antagne Folk, hvilke sidste skal fremstilles for Mønstringsbestyreren, og at der altsaa ikke er Tale om at forlange hele Mandskabet sendt i Land. Om Ommønstring af hele Mandskabet bliver der kun Tale, naar Skibet ankrer paa Indrereden og toldklarerer. I det andet Tilfælde anføres, at hverken Lov om Mønstring eller de til den hørende ministerielle Vejledninger indeholde noget om dette. Mønstringsbestyreren udtaler, at han for sit Vedkommende vil ommønstre Besætningen efter de almindelige Regler, hvis Skibet skal vedblive at være i Fart, men ikke gøre det, hvis det efter Førerens Forklaring maa anses for rimeligst, at Skibet gaar til Hjemstedet for at oplægges, eller hvis Besætningen muligvis hører hjemme paa Skibets Hjemsted og skal afmønstres der.

Det fremgaar af denne Udtalelse, at Mønstringsbestyreren i Kjøbenhavn har den Opfattelse af de paagældende Forhold, som Foreningen maa ønske gjort almindeligt gældende. Bestyrelsen henstiller derfor til Kredsstyrelserne at indberette til den, naar Mønstringsautoriteterne fordre fulgt en herfra afvigende Fremgangsmaade, saaledes at Foreningen vil kunne skride ind i de Tilfælde af denne Art, der maatte forekomme.

Udvidelse af Bomløbet i Kjøbenhavns Havn.

I Forening med Dampskibsrederi-Foreningen er Bestyrelsen indgaaet til Fællesrepræsentationen og til Grosserer-Societetets Komite med Anmodning om ved en Henvendelse til Indenrigsministeriet at søge tilvejebragt en Udvidelse af dette Løb og en Ordning af Forbindelsen mellem Toldboden og Nyholm, der ikke nødvendiggør Løbets Afspærring og en Del af Døgnet hindrer Sejladsen gennem det.

Manglen paa Styrmænd til Sejlskibene.

Fra Kredsstyrelsen for Fyen er modtaget en Opfordring til at søge udvirket en Forandring i Lov om Sønæring, hvorved der gives de, der have bestaaet Fiskeskipperprøven, Ret til at fare som Styrmænd med Sejlskibe i Fart paa evropæiske Havne, og hvorved det opstilles som Betingelse for at fare som Styrmand med Dampskibe, at Vedkommende har faret mindst 2 Aar som Styrmand med Sejlskibe.

Bestyrelsen har havt denne Sag under nøje Overvejelse og har til Hensigt at fremme den. Den ser sig imidlertid ikke i Stand til nu at angive sit endelige Standpunkt overfor dens Enkeltheder; dette vil først kunne ske efter at Sagen har været behandlet i Bestyrelsens forestaaende Møde, eventuelt paa Generalforsamlingen.

Forskellige Meddelelser.

Bestyrelsen har indmeldt Foreningen i „Dansk Forening for international Søret," hvis Formaal er at understøtte den i Bryssel i Aaret 1897 sammentraadte Comité maritime international i dens Bestræbelser for at tilvejebringe Ensartethed i de forskellige Landes Søret. Aarsbidraget er 20 Kr.

Det vil fremgaa af ovenstaaende Beretning, at Foreningen i det forløbne Aar paa mange forskellige Omraader har arbejdet i Sejlskibsnæringens Interesse, at dens Arbejde i flere Retninger har hidført gode Resultater, og at den har forberedt Løsningen af Spørgsmaal af stor Betydning for Sejlskibsrederierne. Bestyrelsen gør i Aar som tidligere opmærksom paa, at en kraftig Tilslutning til Foreningen er en af de vigtigste Betingelser for at dens Arbejde kan bære Frugt.

I Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Kjøbenhavn, i Juni 1899.

P. RECHNITZER,
Aalborg,
Formand.

M. N. FISCHER, Vejle.	JACOB HOLM, Kjøbenhavn, Viceformand.	I. 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.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Cardiff 14. Juni, bestemt til Singapore. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Luleå 26. Juni, bestemt til Amsterdam. — Søborg, Fischer, afg. f. Sevilla 22. Juni, best. t. Ayr. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Calais 20. Juni. — Jomsborg, Kühl ankom til Trangsund 16. Juni. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Solombal 23. Juni, best. t. London. — Rosenborg, Schultz, ank. til Hull 26. Juni. — Fredensborg, Andersen, ankom til Kristinestad 26. Juni. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Wasa 26. Juni, best. til Himango. — Christiansborg, Petersen, ankom til Wasa 23. Juni. — Amalienborg, Dømel, afgik fra Grimsby 26. Juni, bestemt til Kronstadt.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, ankom til Gravesend 25. Juni. — Skodsborg, Lund, ank. til Cardiff 24. Juni. — Klampenborg, Mathiesen, ankom til Solombal 20. Juni. — Jægersborg, Jensen, ankom til Blyth 26. Juni. — Guldborg, Jensen, ankom til Blyth 21. Juni. — Tuborg, Hveissel, afg. fra Grindstone Island 19. Juni, bestemt til Preston.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Methil 22. Juni, best. til Kronstadt. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Kronstadt 22. Juni, ankom til Libau 24. Juni. — Agnete, Jensen, afg. fra Riga 24. Juni best. til Ghent. — Hermia, Sørensen, ankom til Ghent 24. Juni. — Alice, Hansen, ankom til Riga 21. Juni. — Bornholm, Petersen, afgik fra Bordeaux 22. Juni, best. til Hamburg. — Ajax, Brorsen, afgik fra Kbhvn. 22. Juni, ankom til Riga 25. Juni. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Baltasound 21. Juni, best. til Libau. — Nauta, Madsen, afg. fra Newcastle 24. Juni, ankom til Kiel 27. Juni. — Rønne, Hintze, afg. fra Petersborg 20. Juni, bestemt til Tayport. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Lerwick 21. Juni, ankom til Stettin 26. Juni.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Libau 26. Juni. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Burntisland 26. Juni, bestemt til Kiel. — Absalon, Predbjørn, ankom til Methil 24. Juni. — Ansgar, Larsen, ankom til Gand 24. Juni. — J. N. Madvig, Olsen, ank. til Calais 21. Juni. — Hamlet, Sommer, afgik fra Rouen 26. Juni, bestemt til Newcastle. — Helge, Matthiessen, ankom til Methil 26. Juni.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afgik fra Newchwang 22. Juni, fra Shanghai 26. Juni. — Cathay, Schiøning, afgik fra Port Said 19. Juni, best. til Kbhvn. — Nordhavet (befragtet Damper), Olsen, afgik fra Simonoseki 14. Juni, ankom til Hongkong 22. Juni.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Ghent 25. Juni. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Sørnæs 27. Juni. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kbhvn. 24. Juni.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Bilbao 23. Juni, bestemt til Boness.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 24. Juni til Trangsund.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Wiborg 27. Juni. — Clara, Petersen, afgik fra Grangemouth 22. Juni, bestemt til Kronstadt.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Medor, Svarrer, ankom til St. Petersborg 19. Juni fra Montevideo. — Sixtus, Lassen, ankom til Cardiff 19. Juni fra Limmerick. — Thor, Meinerts, ankom til Manansary 9. Juni fra Marseille. — Cito, Christensen, ankom til Gorontala 10. Juni fra New York. — Gladstone, Christiansen, sejlet fra Delagoa Bay 20. Juni til East London. — Vega, Pedersen, til Søs fra Elben 21. Juni til Rio Janeiro pass. Dover 23. Juni. — Anna & Emmy, Svarrer, ankom til Charlestown 21. Juni. fra Groningen. — Cingalese, Harreby, til Søs fra Elben 22. Juni til Bahia. — Røhl, Kallesen, ankom til Falmouth 23. Juni fra River Plate, beordret til Antwerpen. — Laura, Kallesen, sejlet fra Savannah la Mar 5. Juni til New York. — Valparaiso, Lorentzen, sejlet fra San Jean del Sur 20. Maj til Falmouth. — Dpsk Carla, Holst, afgik fra Brake 24. Juni til Malmø. — Nancy, Hansen, ankom til Cardiff 22. Juni fra Nantes. — Nordby, Andersen, sejlet fra Kbhvn. 24. Juni til Sverige.

Fanø. Sønderho. Anna, Mortensen, pass. Dragør 21. Juni paa Rejse fra Søderhamn til Rochester. — Merida, Pedersen, ankom til Falmouth 23. Juni fra Rio Grande.

Svendborg. Niels, Hansen, ankom til Boston 19. Juni. — Valdemar, Andreasen, ankom til Littlehampton 19. Juni. — Elise Bay, Petersen, ankom til Trelleborg 21. Juni. — Saga ankom til Newcastle 17. Juni. — Urania, Hansen, ankom til Svabster Red 21. Juni. — Skirner, Nielsen, ankom til Grangemouth 21. Juni. — Solon, Hansen, ankom til Kirkaldy 21. Juni. — Kruse, Larsen, ankom til Portsmouth 20 Juni. — Agnes, Andreasen, ankom til Newhaven 21. Juni. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Charlestown 21. Juni. — Sophie, Jensen, ankom til Linhamn 22. Juni. — Elise, Andreasen, ankom til Grangemouth 22. Juni. — Freir, Christensen, ankom til Fowey 22. Juni. — Neptunus, Jensen, ankom til Hartlepool 22. Juni. — Doris, Hansen, ankom til Lousiemouth 22. Juni. — Grønsund, Mikkelsen, ankom til Kingslynn 23. Juni. — Vega, Rasmussen, ankom til Ghent 23. Juni. — Hertha, Hansen, ankom til Newcastle 23. Juni. — Diana, Fallentin, ankom til Newcastle 22. Juni. — Helge, Hansen, ankom til Åbo 22. Juni. — I. M. Nielsen, Nielsen, ank. til Lowestoft 22. Juni. — Ruth, Nielsen, ank. til Rochester 23. Juni. — Galathea, Bom, ankom til London 24. Juni. — Samson, Hansen, ankom til Svaneke 24. Juni. — Phønix, Hansen, ankom til Amsterdam 25. Juni — Svafva, Nielsen, ankom til Gamle Karleby 26. Juni. — Lea, Petersen, ankom til Luleå 25. Juni. — Ane, Jørgensen, ankom til Neder Kalix 26. Juni. — Ceres, Jensen, ankom til Harburg 25. Juni.

Ærø. Martha, Carlsen, ankom 19. Juni til Aberystwyth Red. — Marie, Bøye, ankom 19. Juni til Boness. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 20. Juni til Newcastle. — Zephyr, Hansen, ankom 20. Juni til Newcastle. — Juliane, Christensen, ankom 20. Juni til Portsmouth.. — Danmark, Christensen, ankom 22. Juni til Leith. — Familiens Haab ankom 21. Juni paa Kbhvns. Red. — Christian, Eschen, ankom 21. Juni til Kbhvn. — Kodan, Hansen, ankom 22. Juni paa Helsingør Red fra Riga. — Frem, Folmer, pass. 21. Juni Drogden. — Fredensborg, Kisby, ankom 23. Juni til Bordeaux. — Dorthea, Christensen, ankom 23. Juni til Bordeaux. — Lorenz, Levinsen, ankom 23. Juni til Harburg. — Hosanna, Hay, ankom 22. Juni til Riga. — Alf, Rasmussen, ankom 23. Juni paa Dragør Red paa Rejse fra Geestemünde til St. Petersborg. — Marie, Weber, ankom 22. Juni paa Kbhvns. Red paa Rejse fra Hernøsand til Kirkaldy. — Nielsine, Petersen, ankom 23. Juni til Kbhvn. — Caroline, Knudsen, ankom 24. Juni til Pontrieux. — Ane, Jensen, ankom 24. Juni Ile Tudy. — Eden, Mikkelsen, ankom 24. Juni til Havre fra Guadeloupe. — Karen, Hansen, ankom 23. Juni til Moss (Norge.). — Sylphe, Christensen, ankom 25. Juni til Brahestad. — Thea, Friis, ankom 26. Juni til Sundsvall. — Skirner, Jepsen, ankom 25. Juni til Luleå. — Marie, Christensen, ankom 25. Juni til Karlshamn. — Prøven, Schmidt, ankom 26. Juni til Hamburg fra Rio Hacka. — Apollo, Albertsen, ankom 24. Juni til Nakskov. — Catrine, Rasmussen, ankom 26. Juni paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Fowey til Kotka. — Hans, Folmer, ankom 26. Juni til Borgå. — M. Hay, Petersen, ankom 25. Juni til Fjellebroen. — Salvador, Fabricius, ankom 25. Juni til Luleå.

Rønne. Camtoos, Pedersen, ankom til Blyth 18. Juni. — Odin, Møller, ankom til Bergquara 19. Juni. — Freja, Beck, ankom til Neufahrwasser 19. Juni. — Kirstine, Pedersen, ankom til Leith 21. Juni. — Laurentine Emilie, Johnsen, ankom til Faxe 20. Juni. — Nestved, Larsen, ankom til Stolpemünde 22. Juni. — Gudmund, Borbye, ankom til Kappeln 23. Juni. — Weset, Ølsted, ankom til Gotland 23. Juni.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i 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, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Fyrskibet „Vyl" SØ. Paa Vraget af den 6 Kml. S. 48° Ø. fra Fyrskibet *„Vyl"* sunkne Damper *„Bergliot"* ere Master og Skorsten nu borttagne. Mindste Dybde over Vraget er 5½ Fv. Vragvageren er inddragen.

Jyllands V.-Kyst. Kjærgaarde. Ombygningen af *Kjærgaarde* Baake er udsat til Midten af Juli 1899.

Farvandet Syd for Fyen. Rudkjøbing-Løb. I *Rudkjøbing-Løb* har Prikken paa *Siø-Haye*, der er den 6te Risprik N. fra, nu to Koste som Topbetegnelse.

Østersøen. Bornholm. Hammeren. V. „Det Forenede Dampskibs-Selskab" meddeler:

Den 23de Juni. 3 Kml. V. for *Hammeren* Fyr. Et Vragstykke, tilsyneladende Siden af et Fartøj.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Örnsköldsviks Skjærgaard. Bodumsby. I Farvandet til *Bodumsby* ere de nye Sømærker nu udsatte.

Långvind og Enångersfjärden. Ved Indløbet til *Långvind* og i *Enångersfjärden* ere de nye Sømærker nu udsatte.

Tyskland. Memel. I Baakelinien i Indløbet til *Memel* er der for Tiden kun 18 Fod ved Middelvandstand.

Lodsvagt-Taarnet er nedbrudt; indtil det nye er opført, gives ikke Strømsignaler.

Frisches Haff. Königsberg. Ved Vraget, der ligger sunket 2 Kml. V. for Lystønden uden for Renden til *Königsberg*, vises en hvid Lanterne, naar Vejret tillader det, foruden den hvide Lanterne, der vises fra et Fartøj ved Vraget.

Rügen. Stubbenkammer. Taagesignalet ved *Stubbenkammer* er nu oprettet.

Neustadt. Anduvningstønden ved *Neustadt* er nu rød og ligger midt for den gravede Rende. 54° 5′ 26″ N. Br. 10° 48′ 53″ Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Göteborg. Den 1ste August 1899 tændes to hvide, faste Fyr ved Farvandet til Kajen ved „Masthugget" i *Göteborg* Havn. Flammens Højde: 13 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Brændetid: 24de Juli—15de Maj. De vises fra Duc d'Alber. 57° 42′ 13″ N. Br. 11° 56′ 5″ Ø. Lgd. og 57° 42′ 12″ N. Br. 11° 56′ 15″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Den 15de Juli 1899 tændes følgende Fyrlamper:

Skarvø, S.-lige Indløb til *Egernsund*. Den viser Fyr med Formørkelser fra N. 79° V., fri S. om *Fliset*, gennem V. og S. til S. 47° Ø., fri V. om *Stapnes*. Lyset er rødt fra N. 79° V. til S. 73° V., fri S. om *Brønnesfluerne*, og fra S. 12° V., fri V. om *Stabsæt*, gennem S. til S. 20° Ø., fri Ø. om *Mærra*, grønt fra S. 61° V., fri N. om *Svetlingerne*, til S. 32° V., fri Ø. om *Glaana*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 15 Fod. Lysævnen: 7 Kml. for det hvide, 4_{5} Kml. for det røde og 4 Kml. for det grønne Lys. Brændetid hele Aaret. Lille, hvidt Fyrhus. 58° 24′ 20″ N. Br. 5° 59′ 30″ Ø. Lgd.

Samtidig forandres *Vibberodden* Fyr til at vise rødt Lys fra S. 21° Ø. til S. 28° Ø., over *Isakboen* og *Svaanesfluerne*. 58° 25′ 5″ N. Br. 5° 59′ 45″ Ø. Lgd.

Mastrafjord, ved *Sorgenfri* paa *Klosterøen*. Den viser Fyr med Formørkelser fra V. gennem N. og Ø. til S. 70° Ø., fri N. om *Mosterø*. Lyset er grønt fra V. til N. 79° V., fri N. om *Brødflakket*, rødt fra N. 63° V., fri S. om *Lodrfluen*, til N. 38° V., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 14 Fod. Lysævnen: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys. Brændetid: 15de Juli– 15de Maj. Lille, hvidt Fyrhus. 59° 6′ 30″ N. Br. 5° 36′ 10″ Ø. Lgd.

Til Efteraaret, naar Fyrene tændes, forandres følgende Fyrlamper saaledes:

Tananger skal vise Fyr med Formørkelser. 58° 55′ 50″ N. Br. 5° 34′ 50″ Ø. Lgd.

Rommelines skal vise Fyr med Formørkelser. 60° 1′ 20″ N. Br. 5° 20′ 50″ Ø. Lgd.

Søndre Rødø N.-lige og S.-lige Fyrlamper forandres til at vise vekslende Fyr. De ere overet i N. 16° Ø. og skulle lyse over c. 30° paa hver Side af denne Linie. 64° 21′ 55″ N. Br 10° 25′ 5″ Ø. Lgd. og 64° 22′ 10″ N. Br. 10° 25′ 15″ Ø. Lgd.

Vadsø. Ytre Seigrunden. Tønden paa *Ytre Seigrunden* ved *Vadsø* er inddragen. Man er fri S. om Grunden, naar Fyrlampen paa *Vadsø* viser hvidt Lys.

Tyskland. Helgoland. Düneninsel. Paa *Düneninsel* ere de nye Fyrbaaker, der have Form af afkortede Pyramider, nu opførte og Fyrene tændte.

Den N.-lige Fyrbaake er hvid, 24 Fod høj med rød Kegle med Spidsen opad paa Toppen. Fyret viser hvidt Fyr med Formørkelser fra N. 58° V. til N. 46° V. og hvidt, fast Fyr fra S. 65° V. til S. 73° V. Flammens Højde: 33 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Det staar 80 Alen NV. for den gamle Baake. 54° 11′ 6″ N. Br. 7° 54′ 54″ Ø. Lgd.

Den Ø.-lige Fyrbaake er sort, 31 Fod høj med sort Ballon paa Toppen. Fyret er hvidt, fast og lyser fra S. til S. 34° V. og fra N. 60° V. til N. 44° V. Flammens Højde: 46 Fod. Synsvidden: 5 Kml.

Den V.-lige Fyrbaake er hvid, 18 Fod høj med en hvid Kegle med Spidsen nedad paa Toppen. Fyret er rødt med Formørkelser og lyser fra S. 6° V til S. 28° V. Flammens Højde: 39 Fod. Synsvidden: 3_{5} Kml.

N.-Baaken overet med Ø.-Baaken i S. 52° Ø. leder i $5^{1}/_{2}$ Fv. Vand ind i Nordhavnen indtil *Helgoland* nye Fyr haves i S. 2° V. Naar dette Fyr haves i S. 6° V. styres SØ. t. S., 1 Kml. Det hvide, faste Fyr paa N.-Baaken bliver synligt, hvorpaa man styrer S. t. V. ind. I N.-Fyret hvide, faste Lysvinkel er det forbudt at ankre, da den dækker Telegrafkabler.

V.-Baaken overet med Ø.-Baaken i N 22° Ø. leder i 19 Fod Vand ind i Sydhavnen, indtil *Helgoland* nye Fyr haves i N. 52° V. Naar dette Fyr haves i N. 43° V. kan man styre N. 1° V. ind i Havnen i 13 Fod Vand.

Lysgrænserne ere ikke endelig bestemte.

Elben. I *Elben* er sort Spidstønde Nr. 14 atter udlagt i 16 Fod Vand. 53° 32′$_{6}$ N. Br. 9° 53′$_{7}$ Ø. Lgd.

Jade. Fyrskibet „Aussen Jade" NØ. Den ene Tønde NØ. for Fyrskibet *„Aussen Jade"* er flyttet til i Nærheden af Spirtønde Nr. A i *Wangeroog* Farvand.

Holland. Zeegat van Terschelling. Stortemelk. I *Stortemelk* er Stumptønde Nr. 5 med Kryds nu ombyttet med en sort Lystønde Nr. 5, der viser hvidt Blinkfyr. 53° 19′ 15″ N. Br. 5° 4′ 57″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 6 er ombyttet med en rødmalet Lystønde Nr. 6, der viser hvidt Blinkfyr. 53° 18′ 56″ N. Br. 5° 7′ 9″ Ø. Lgd.

Paa *Vlieland* Ø.-Dyne er tændt to hvide, faste Ledefyr. Nærmere Meddelelse senere.

Zuiderzee. Slijk. I *Slijk* er Vraget S. for *Broekerhaven* borttaget. Afmærkningen er inddraget.

Texel. Harssens. Fra 18de—25de Juli 1899 afholdes Skydeøvelser fra Fort *Harssens*. Der skydes indenfor en Vinkel, der er afmærket med fire Fartøjer med rødt Flag, der ligge 15,000 og 7,000 Alen fra Fortet. Dampere ligge ude for at give Anvisning. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet.

IJmuiden. Fra 6te—15de Juli 1899 afholdes Skydeøvelser fra Fort *IJmuiden*. Der skydes mellem N. 36° V. og S. 8° V. indtil 13,000 Alens Afstand fra Fortet. Damper ligger ude for at give Anvisning. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet.

Zeegat van Goeree. Aardappelengat. I *Aardappelengat* er Dybden nu 13 Fod.

Zeegat van Brouwershaven. Dwars in den Weg S. Løbet S. om *Dwars in den Weg* er nu afmærket saaledes:

Stumptønde Nr 1 i 19 Fod Vand. 51° 44′ 3″ N. Br. 3° 54′ 53″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 2 i 15 Fod Vand. 51° 44′ 5″ N. Br. 3° 55′ 22″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 3 i 13 Fod Vand. 51° 44′ 12″ N. Br. 3° 56′ 10″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 4 i 11 Fod Vand. 51° 44′ 17″ N. Br. 3° 56′ 58″ Ø. Lgd.

England. Souter Point. Vraget af den SØ. for *Souter Point* sunkne Bugserbaad *„Friends"* er uskadeligt for Skibsfarten. Afmærkningen er inddragen.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Basse Seine. Lodsfartøjer, der uden for *Havre* have Lodser ombord til *Basse Seine*, føre en hvid Lanterne, der lyser Horisonten rundt, og afbrænde mindst hver 15 Minutter et rødt Blus af 25 à 30 Sekunders Varighed. Lodsbaadene til *Havre, Honfleur, Trouville* etc. afbrænde hvide Blus.

Fecamp. Paa Yderenden af Forlængelsen af N.-Molen ved *Fécamp* tændes om kort Tid et Lynfyr, der hver 10 Sekunder viser hvidt To-Lyn. Flammens Højde: 46 Fod. Lysævnen: 23 Kml. Det vises fra et rundt Taarn af Murværk.

Samtidig slukkes Blinkfyret paa N.-Molen. Det gamle Fyr kan skjules af det ny Fyrtaarn fra N. 64° V. til N. 70° V. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

Paimpol. Portz-Hévenne. En Redningsbaad er anbragt Ø. for Pynt *Portz-Hévenne*, c. $3^{1}/_{2}$ Kbl. S. 56° Ø. for Pyramiden paa *La Vierge*.

Loguivi. En rød Baake er opført paa Klippen V. for Indløbet til *Loguivi*, 2 Kbl. S. for *Tranquel* og 2 Kbl. N. 86° Ø. fra Spidsen af *Roc'h-Levret*. 48° 49′ 27″ N. Br. 3° 3′ 41″ V. Lgd.

Ouessant. Pern. Cléac'h. Paa Galleriet paa *Créac'h* Fyrtaarn er anbragt en Sirene, der hver 2 Minutter giver To-Stød, hvert Stød af 3 S. Varighed med 3 S. Pause mellem Stødene.

Taagesignalet paa Pynt *Pern, Ouessant* SV.-Spids, gives ikke mere.

Skotland. Clyde. Greenock. Vraget af den ved *Greenock* sunkne Brig er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Nordlige Atlanterhav.

Azorerne. Terceira. Angra. En Brig har lidt Havari ved at støde paa Vraget af Damperen *„Cidador"*, som for en Snes Aar siden sank paa *Angra* Red. Man bør tage Lods.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. ‚Narragansett Bay. Vraget af Skonnerten *„Addie M'Anderson"*, der laa sunket i *Narragansett Bay*, er borttaget.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Spezia. Lerici. Spirtønden, der laa c. 1 Kbl. fra Fyret paa Yderenden af *Lerici* Mole, er inddragen.

Gaeta. La Pila. Ved Grunden *La Pila* er i $7^{1}/_{2}$ Fv. udlagt en rød Spidstønde, fra *Torre Foce* i S. 81° V., fra *Torre Mola* i S. 23° V. og fra Skorstenen V. for *La Villa* Havn i 48° Ø. 41° 14′ 40″ N. Br. 13° 36′ 28″ Ø. Lgd.

Golfo di Salerno. Kap Orso. Kap *Orso* Fyr er atter i Orden.

Øen Pianosa. Ved Kysten ved *San Giovanni* er opført en 45 Fod høj, sort og hvid stribet, pyramideformet Baake, 1,000 Alen N. 50° V. fra Havnefyret og N. 87° V. fra *Belvedere*. Dennes Midte holdt overet med Baaken leder fri af Grunden *San Giovanni*. 42° 35′ 32″ N. Br. 10° 5′ 39″ Ø. Lgd.

Italiens Ø.-Kyst. Lido. I Indløbet ved *Lido*, mellem Lystønden og Havnekontoret, maa Dampskibe ikke gaa med mere end 5 Miles Fart, og i Nærheden af Pramme ved Dæmningen skulle de gaa saa langsomt som muligt.

Østerrig-Ungarn Muggia. Dampere, der ville forlade *Muggia* Havn, skulle 5 Minutter før Afgangen hejse rødt Flag eller en rød Lanterne paa den højeste Mast. Indgaaende Dampere skulle da uden for Havnen og uden at være i Vejen for den udgaaende afvente dennes Afgang.

Rusland. Novorossisk. Ved *Novorossisk* er tændt et rødt, fast, midlertidigt Fyr paa den højre Gren af Molen for Kystfarere, c. 500 Alen NV. for det Inderste af V.-Molen. Flammens Højde: 9 Fod. Med Storm af NØ. kan Fyret ikke tændes.

Algier. Bugten Ras el Kebir. En 4 Fods Grund er funden i 8 Favne i Bugten *Ras el Kebir*, c. 4 Kbl. fra Land. 37° 2′ 15″ N. Br. 6° 35′ 44″ Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

St. Lucia. Port Castries. Vigie Point. Tønden, der laa c. 2 Kbl. fra *Vigie Point* ved Indløbet til *Port Castries*, findes ikke.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Ved *Rio Grande do Sul* kunne Barren i Marts og April 1899 i henholdsvis 30 og 27 Dage passeres med et Dybgaaende af 12 Fod.

Karantænebestemmelser.

Østerrig-Ungarn. Indførsel af de almindelige som særlig smitsomme ansete Varer er forbudt og Transit af dem er kun tilladt, naar særlige Sikringsforanstaltninger ere trufne.

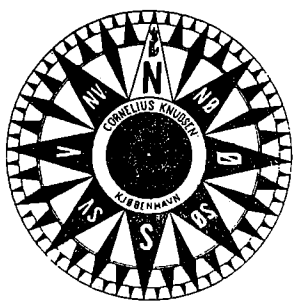
Italien. — Skibe, der komme fra pestsmittet Sted, maa kun anløbe *Genua*, *Livorno*, *Neapel*, *Nisida*, *Palermo*, *Messina*, *Brindisi* og *Venedig*. Indførsel af brugte Klæder og Klude er forbudt.

Rumænien. — Skibe fra pestsmittet Sted maa kun anløbe *Sulina*, hvor de underkastes 6 Dages Observationskarantæne og Desinfektion.

Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.

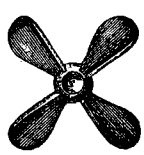


Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaalere.
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre,
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Paralellinealer.
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**
(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.

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

Indreg. Varemærke.



Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads.

Fabrikanter af International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

P. PEDERSEN

(fhv. Skibsfører),

Skibshandler.

Lager af Udførselsvarer.

32, Southsied street. Plymouth.

Kjøbenhavns Børskurs d. 28. Juni 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			104½	105
Danmark			83¾	85
Norden			115½	116
Kjøbenhavn	97	½	97¼	97½
Carl	56		55¾	56
Dannebrog			98	99
Skjold			73	73½
Helsingørs Dampsk.			60	66
Østersøen			94	95
Nordsøen	83½	84	84	85
Torm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			95	96½
Urania			92¼	93
Union			—	—
Hejmdal			—	—
Dampsk. af 1896			97½	99
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			100	101
5% — —			99½	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			93	95
3½% uopsig Stats			97¼	97½
3½% Husejer Kreditk.			85½	86
3½% Kbhvns Kreditf.			86¼	88
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			88¾	89½
4% — — 6 —			88¾	89½
3½% Landkreditk. 3 —			88	89¾
Aktier.				
Nationalbank			144½	145
Privatbank	129½	¾	129¼	129¾
Landmandsbank			121½	122¾
Handelsbank			119	119¼
Burm. & Wain			90¼	90½
Helsingørs Jernsk.			—	—
Sukkerfabr.			90¾	91
Bryggeri Aktier			93½	94

Vekselkurser d. 27. Juni 1899.

	Ävista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.18	18.15
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 27. Juni 1899.

Russiske Noter	216.35
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.30
5% Rumænske Stats	—
4% — — 1890	91.20

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

„Det Foren. Dampskibs." 50,000, „Danmark" 2,000, „Norden" 10,000, „Kjøbenhavn" 20,000, „Carl" 12,000, „Dannebrog" 30,000, „Skjold" 12,000, „Urania" 8,000, „Dampskibs. af 1896" 18,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

Hotel „Victoria",

Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads,
Kjøbenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.

Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.

J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa
Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

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.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN. Gittervej. Frihavnen. Ø. Telefon 35.

Har De Tandpine,

brug altid **Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre,**
som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus.
1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.

Ærb. **J. K. Jensen.**

Søfodtøj.

Præmieret i Stockholm og Bergen.

Wald. Lassen.
St. Strandstæde 17.
* *Grundlagt 1844.* *

Gæstgiveriet Skipperhuset.
Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

Børs-Caféen
ved Havnen, Aarhus, anbefales af
CHR. BUCH'S Enke.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1.S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9 Aften. Søn- og Helligdage 1-2

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING
FOR
ASSURANCE & HAVARISAGER.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.
Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning
Agentur for
Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir" i Stockholm.
Expedition af de svenske Postdampskibe:
„Malmø", „Lübeck", „Najaden", „Halland", „Halmstad", „J. P. Dillberg" og **„Westkusten"** i Farten
Kjøbenhavn—Lübeck
samt
Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.
Endvidere
„Æolus", „Transit Nr. I" og **„Nore"** i Farten
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •
udføres
Holmens Canal 24.
Telefon Nr. 5941.

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.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.
Skibssmedie og Maskinværksted.
Udfører godt og billigt Arbeide.

Paa **Søkort-Arkivet** er udkommet:
Den danske Lods. 5te Udgave. 1899.
Pris: Kr. 4,00.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

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.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin **ordinære Generalforsamling Tirsdagen den 4. Juli d. A. Kl. 10 Form. præcis** i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13, Kjøbenhavn, 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 1899.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1900.
5. Skrivelse fra Kredsstyrelsen for Fyen om Ændringer i Sønæringsloven, sigtende til at afhjælpe Manglen paa Styrmænd til Sejlskibene.

Paa denne Dagsorden vil eventuelt i senere Bekendtgørelser eller ved Generalforsamlingens Begyndelse blive opført flere Punkter.

Forslag, der ønskes fremførte paa Generalforsamlingen, maa være indsendte til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., inden den 26. Juni d. A.

P. B. V.

P. Rechnitzer,

p. T. Formand.

Danish and Norwegian.

TIL DØVE PERSONER. — En Dame, som for ca. tre Aar siden blev kureret for Døvhed og Øresusen ved Hjælp af Dr. Nicholson's kunstige Øretrommer, skænkede hans Institut £ 1,000 (18,000 Kr.) for at fattige Mennesker, som ikke havde Midlerne til at anskaffe sig Øretrommerne, maatte faa dem gratis. Dette Fond udvidedes ved andre gode Menneskers Tilskud til over £ 5,000 (90,000 Kr.), for hvilket Beløb der udleveredes Øretrommer til værdige Trængende. Nu har ogsaa en anden Dame stillet £ 5,000 (90,000 Kr.) til Institutets Disposition, for at Mennesker, som ikke ser sig i Stand til at betale Øretrommerne, maa faa dem frit. Dr. Nicholson's Institut for Øresygdomme, det bedste i sin Slags i Verden, er ikke oprettet med pekuniær Fordel for Øje, men for at gøre saa meget godt som muligt. Enhver Penny, som tjenes eller gives, anvendes kun til Fordel for den gode Sag. — Adressen er 3, NICHOLSON'S INSTITUT GUNNERSBURY LONDON, W., ENGLAND.

Telefon 2018. * Telefon 2018.

J. P. NIELSEN,

Skibs- & Ankersmedie.

Strandboulevard 45.

Kjøbenhavn Ø.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

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.

H. RASMUSSEN.

70, Viborggade 70.

Skibs- & Klejnsmedearbejde

udføres.

Glarmester
Wald. Stallknecht
udfører
alt Skibs- og Bygnings-arbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

J. C. TEILMANN & Co.
Eneste Vinforretning paa Frihavnen.
● **Eneste Lager** ●
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

L. Chr. Hagen,
Auktionsholder.
Kontor for juridiske Forretninger.
Træffes fra Kl. 10—1 og 4—7.
Hyskenstræde 5, 2. Sal.

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.

Café van Zandt,
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Stufvareföreningen „GARANTI".
Hernösands district,
bestående af hederliga, under en lång följd af år välkända stufvare, af fackföreningar oberoende, rekommenderade af alla sågverkskontor inom districtet, samt Hernösands skeppsmäklarefirmor, utför stufning af lastångare, hurtigt, omsorgsfullt och till billigaste priser.
Postadress: **Sprängsviken.**
Telegrams: **„Garanti", Kramfors.**

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

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

NORDISK SKIBSREDERFORENING,
stiftet 1889.
Bureau: **Kongensgade Nr. 2, Christiania,**
optager skandinaviske Damp- og Sejlskibsredere som Medlemmer, besørger gennem sine ansete Forbindelser Ordningen af Tvistigheder i Skibenes Anliggender af enhver Art uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton om Aaret. (H. O.)

3 Kabinetsbilleder
◆ gratis ◆
ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr. Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus. NB. *Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.*

Monty.
St. Kongensgade 21.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og Barometere.
Regulering og Reparation af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

L. KLAUSEN,
Skibsinventariehandel.
Telefon 5833.
Strandboulevarden 29.
Kjøbenhavn.

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* **Telefon 5598.** *

„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
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ 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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 27. Kjøbenhavn, Torsdag den 6. Juli 1899. **6. Aarg.**

INDHOLD: Dansk Sejlskibsrederi-Forenings ordinære Generalforsamling. — Kaptajn, Skibsreder H. T. Helweg. — Sø- og Handelsretsdom. — Mønstringsforhold i Gøteborg. — Fragtmarkedet. — International Søret. — Om Indkrævning af Liggedagspenge i Belgien. — Om Indladning af Birkestav. — Fra Island. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Aktieselskabet

Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.

(Holm & Collerup)

med

Filial i Frihavnen

anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.

Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

V. Nielsen,

Sejlmager.

31, Nyhavn 31,

anbefaler sig med

Sejl, Presenninger, Flag.

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

(Axel Herfurth Fleron.)

Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

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.

M. Christiansen

M. Christiansen,
Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hintzes Enke

Hansa Composition.

Anerkendt bedste Skibsbundfarve.

ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.

Telefon 165.

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

Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over **hele Danmark.**

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

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 Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet
elegante Uniformshuer.

Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.
Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til
Iul. Christensen — Hjertenfrydsgade 12. — Kjøbenhavn. K.

H. BOHN'S

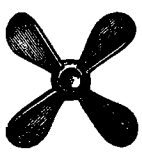
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

L. KLAUSEN,

Skibsinventariehandel.
Telefon 5833.
Strandboulevarden 29.
Kjøbenhavn.

Frederik Preisler.

Indreg. Varemærke.



Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads.
Fabrikanter af International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn
Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Telefon 2018. * Telefon 2018.

J. P. NIELSEN,

Skibs- & Ankersmedie.
Strandboulevard 45.
Kjøbenhavn Ø.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.
Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.
St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

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 Forlang ende

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmand, der opfylder de i Sønæringsloven 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.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings ordinære Generalforsamling

afholdtes i Tirsdags her i Kjøbenhavn. Der var mødt Delegerede for samtlige Foreningens Kredsafdelinger.

Formanden, Konsul Rechnitzer, Aalborg, aabnede Generalforsamlingen; paa hans Forslag valgtes Højesteretssagfører Ludvig Arntzen til dens Dirigent.

Kassereren, Sekretær Drechsel, fremlagde det reviderede Regnskab, med Hensyn til hvilket vi henvise til det i Aarsberetningen optagne Sammendrag. Et Restancebeløb fra Afdelingen for mindre Skibe indstilledes det at eftergive. Dette vedtoges, og der gaves Decharge.

Formanden fremlagde Aarsberetningen, der medfulgte sidste Nummer af Bladet. Dens enkelte Afsnit sattes under Diskussion.

Toldafgifterne og forskellige Toldforhold.

Kaptajn Kofoed, Rønne: Der er ganske vist med Hensyn til Toldforholdene indført en Lettelse, idet Toldforseglingen i aaben Sø bortfalder, men endnu er der tilbage en gammel Uskik, nemlig Toldforseglingen paa Reden. Det er en ganske forældet og unyttig Foranstaltning, som kun er til Tidsspilde og Ulejlighed, naar man skal ligge og vente paa Patrouillen, og jeg vil derfor henstille til Bestyrelsen at gøre noget for at faa den fjærnet.

Agent N. Petersen, Marstal: Jeg vilde gerne her fremdrage Spørgsmaalet om Diæterne til Toldvæsenet. Jeg finder det ganske uforsvarligt, at man skal betale disse Diæter; det vilde dog være korrekt, at det var Staten, som holder Kontrollen, der betalte dem, særlig de til Vagtholdet. En anden Sag er det med Losningen, skønt jeg finder, det vilde være rigtigst, om Staten betalte det hele. Jeg skal henstille til Generalforsamlingen at tage dette Spørgsmaal med ind under det foreliggende Forhandlingsæmne.

Formanden: Jeg kan give de to Herrer min fulde Tilslutning. Det er en forældet Forretningsgang, at et Skib, der kommer fra en indenlandsk Havn, f. Eks. med en Ladning Sten, skal forsegles ved Ankomsten til en anden indenlandsk Havn. Ogsaa det af Hr. Petersen fremdragne Spørgsmaal om Vagtholdet have vi tidligere behandlet. Vil Staten øve Kontrol, er det ogsaa rimeligt, at den betaler for Kontrollen i Stedet for at lægge det over paa Skibene. Det kan jo til Tider være meget byrdefuldt, navnlig naar det hænder, at Skibene komme ind Dagen før en Helligdag. Der kan f. Eks., naar det er Dagen før Pinsedag, bliver hele 3 Dages Vagthold blot for at passe paa, at der ikke sendes Varer i Land. Jeg benytter Lejligheden til at gøre opmærksom paa, at der næres Haab om, at der i Løbet af indeværende Aar vil blive nedsat en Kommission af Regeringen til at overveje alle de brændende Spørgsmaal, der foreligge for Søfartens Vedkommende, og sker det, ville jo ogsaa disse to Spørgsmaal blive Genstand for Overvejelse. Bestyrelsen skal notere sig de berettigede Anker, der ere fremsatte, og drage Omsorg for, at de komme videre.

Skibsreder Torm, Kjøbenhavn: Spørgsmaalet om Diæterne vil antagelig blive Genstand for Behandlig i den Kommission, der ventes nedsat, og før den Tid, tror jeg ikke, det nytter noget at søge at hidføre en Forandring. Paa det Møde, der afholdtes i Jylland af jydske Handelsforeninger, var Sagen ogsaa paa Bane, skønt Købmændene ikke betale stort mere end $^1/_4$ af hvad vi andre maa betale. Det havde maaske været heldigt, om Spørgsmaalet var bleven berørt, da Loven om Toldvæsenets Lønninger var for i Rigsdagen; det skete imidlertid ikke, men efter hvad der foreligger vide vi i hvert Fald, at der indenfor de højere Autoriteter er Stemning for at imødekomme de Ønsker, der ere fremsatte, og det er da at haabe, at Kommissionen vil kunne udrette noget, om det end vil tage nogen Tid, inden en tilfredsstillende Løsning kan naas.

Havnefoged Møller, Svendborg: Naar vi nu ere slupne for Toldforseglingen paa Skibe under Sejl have vi i Virkeligheden naaet det, som Sejlskibsrederi-Foreningen fra først af har arbejdet hen til og sat sig som Maal, og Foreningen bør derfor foreløbig holde sig lidt tilbage. Hvis vi stadig komme med Fordringer om et og samme Spørgsmaal, kunde det maaske give Anledning til, at Regeringen trættes, og at man mulig ser med mindre milde Øjne paa andre Forslag fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Vi bør derfor lade alt bero indtil videre og overlade Spørgsmaalets Behandling til den eventuelle Kommission.

Losningen i danske Havne.

Skibsmægler G. Nicolaisen, Aarhus: Der staar jo en stærk Strid mellem Modtagerne og Skibsførerne om, hvor meget hver Part skal udrette, og de mindre Skibsførere kæmpe haardt for deres Opfattelse af Lossereglerne og gaa strengt frem efter deres Certeparti. Den i Aalborg i Fjor vedtagne Resolution giver ikke nogen bestemt og nøjagtig Forklaring, og jeg maa derfor meget beklage, at Forhandlingerne angaaende Losningen bleve afbrudte paa en saa uheldig Maade efter Mødet i Aalborg.

Jeg var selv til Stede ved Generalforsamlingen i Afdelingen for mindre Skibe, og Spørgsmaalet blev da ikke tilstrækkelig forklaret os, og det blev opstillet paa en saadan Maade, at vi absolut maatte tro, at det var Handelsforeningernes Mening at binde de mindre Skibe endnu mere end tidligere. Vi savne altsaa en for alle Parter tilfredsstillende Forklaring af Sølovens § 136, og jeg vilde derfor meget gerne se, at vi i det kommende Aar kunde indlede fornyede Underhandlinger med Handelsforeningerne derom. I de fleste Havne, som f. Eks. Aarhus, Kolding og Randers, hjælper altid Modtageren Skibsføreren, idet han giver ham en Mand i Rummet til at fylde i Sækkene eller til at hive op, mod at Skibsføreren benytter Købmandens Emballage; derimod høre vi jo stadig Klager fra Horsens, Kallundborg og Svendborg. Jeg vil henstille til Bestyrelsen, at den paany optager dette Spørgsmaal til Drøftelse, for at vi kunne komme til en Forstaaelse med Handelsforeningerne om Lossereglerne, og kunne faa en Afgørelse i den ene eller den anden Retning. Jeg vil dog anse det for det bedste, om det ordnes som i Aarhus, hvor vi ingen Spektakler have, idet Købmanden betaler den Hjælp, der ydes ham, og Skibsføreren hiver Godset saa højt, at det kan indtages.

Kaptajn Torm: Jeg var i Fjor Medlem af det Udvalg, der vedtog den i Beretningen omtalte Resolution, som Hr. Nicolaisen meget rigtig betegnede som ubestemt og unøjagtig, og jeg beklager ogsaa, at Forhandlingerne bleve afbrudte paa den Maade, som de gjorde, thi vi mødte kun Imødekommenhed og Venlighed fra Handelsforeningernes Side, og det glæder mig derfor, at Forhandlingerne mulig ville blive aabnede igen. Naar det i Sølovens § 136 hedder, at Godset skal leveres „ved Skibets Side", forekommer det mig at være en meget god Bestemmelse, det er en af de tydeligste Bestemmelser i Søloven; det er ganske ensbetydende med, hvad man paa Engelsk kalder „within reach of ship's tackles". Jeg har faaet det Indtryk, at Købmændene ikke ville chikanere, og har ogsaa det Indtryk, at Sejlskibsførerne heller ikke vil det, og jeg vilde derfor anse det for meget heldigt, om Forhandlingerne genoptoges; med lidt god Villie komme vi nok til et Resultat.

Formanden: Det drejer sig jo om at faa ensartede Regler for Losningen, saaledes at en Reder eller hans Repræsentant véd, at Losningen vil koste saa og saa mange Penge, og han derefter kan sætte sin Fragt. Naar vi ikke kom til noget fuldstændigt Resultat i Aalborg i Fjor, var det fordi vi opdagede, at det ikke var nok, at vi vedtog Regler for selve Hejsningen, men at der ogsaa maatte vedtages Regler med Hensyn til Fyldning af løst Korn, og at der maatte tages Bestemmelse om, hvorvidt Skipperen havde Ret til at levere i egen Emballage, eller om han var

forpligtet til at levere i den Emballage, som Modtageren sendte ombord. Vi havde et Responsum fra Grosserersocietetet, der var givet 2 Aar, før Søloven traadte i Kraft, men vi vare ikke sikre paa, om dets Stilling i Øjeblikket vilde være den samme, og derfor vedtog vi at indhente et nyt Responsum i saa Henseende. De Herrer, der vare med ved Forslagets Behandling, ville erindre, at det, vi vedtog om Losningen, var noget rent foreløbigt. Afdelingen for de mindrn Skibe har imidlertid desavueret alt, hvad der er foregaaet tidligere, og saa kan man ikke fortænke Handelsstandens Repræsentanter i, at de lagde Vaabnene ned og sagde, at de ikke vilde have med det at gøre, thi de have været overordentlig villige til at gaa ind paa en Forhandling paa et fornuftigt Grundlag. Handelsstanden har dog ikke ganske villet afvise det hele, de have netop med virkelig Liberalitet paa Mødet i Randers i forrige Maaned sagt: Vi ere villige til en ny Behandling af Spørgsmaalet, saa snart vi erfare, at Sejlskibsrederi-Foreningen har den samme Villie.

Bestyrelsen ønsker netop her i Dag at anmode Generalforsamlingen om Bemyndigelse til at indlede Underhandlinger med det Udvalg, som Handelsstanden nedsatte i Aarhus i Fjor.

Kaptajn Kofoed, Rønne: Hjemme paa Bornholm ere Modtagerne overordentlig flinke saavel overfor fremmede Skibe som overfor vore egne; kunde man overalt naa samme Resultat som paa Bornholm, vilde alle Parter være overordentlig tilfredse. Paa den anden Side er Sølovens § 136 en saa fuldkommen Rettesnor som vel muligt: en gensidig Forstaaelse, saaledes som vi f. Eks. have det her i Kjøbenhavn, er naturligvis under alle Omstændigheder det heldigste. Her i Kjøbenhavn have vi ikke stort at beklage os over. Forholdene i andre danske Havne kender jeg ikke, men skal ikke have noget imod, at der kommer en ny Forhandling i Gang, og at man arbejder hen mod ensartede Regler over hele Landet.

Havnefoged Møller, Svendborg: En Forhandling med Handelsstanden kan mulig bringe et Resultat, men for Øjeblikket stiller rigtignok Handelsforeningerne sig temmelig skarpt, saa at jeg næppe tror, at en Forhandling vil lede til det rigtige Resultat. Efter hvad der foreligger, synes det ikke, at de ville gaa ind paa, hvad der forlanges fra den mindre Sejlskibsflaades Side, derimod søge de at skærpe Fordringerne saa meget som muligt. Paa et Møde af fynske Handelsforeninger, der holdtes i Middelfart for nylig, opstillede man endogsaa den Fordring, at Skipperen skulde betale det halve af Vejningsomkostningerne, og man vilde have, at hvad der dér besluttedes skulde være gældende, uden at man spurgte den anden Part, om de kunde gaa med dertil. En Repræsentant for Svendborg, hvilken By jo ellers hidtil har stillet sig meget radikalt, tog dog til Orde herimod og sagde, at der ikke kunde vedtages noget uden begge Parters Samtykke. Sejlskibsrederne vilde have en bedre Basis at drive Underhandlingerne paa, hvis man, naar der indtraf et Tilfælde af Stridighed i en eller anden Havn, da gik Rettens Vej og lod Retten afsige en Dom. Ganske vist kan man ikke være sikker paa, at den næste Dom vilde falde ud paa samme Maade, men der vilde dog være en bedre Basis at bygge paa end den, der nu foreligger. Om der er Midler til at føre en eventuel Retssag til Højesteret, véd jeg ikke, men det staar for mig saaledes, at naar man havde en Dom, vilde det være meget lettere at komme til en Overenskomst, der kunde gælde i alle Forhold.

Kaptajn Kofoed: Jeg slutter mig til Hr. Møllers Udtalelse om det ønskelige i at faa en retslig Afgørelse, da ogsaa jeg tror, det vilde afgive et sikrere Grundlag til at arbejde videre paa.

Formanden: Jeg mener ikke, at vi skulde være bemyndigede til, naar det kom til en saadan Underhandling, at træffe en bindende Afgørelse, Sagen bør selvfølgelig forelægges for Foreningen paa en Generalforsamling; saafremt der opnaaedes noget, der maatte anses for at være særdeles heldigt, turde man dog vel nok slaa det fast. For mig er Hovedsagen, at der naas Ensartethed, saa at man kan vide: Nu koster Losningen saa og saa meget, saa maa Skibet have saa og saa meget i Fragt. Jeg har sagt til Handelsstandens Repræsentanter, at det beror paa et komplet Fejlsyn, naar de stille saa yderliggaaende Fordringer med Hensyn til Losningen, idet Skibene helst søge de Havne, hvor de blive godt behandlede. Selv om Losningen skulde blive noget dyrere for Skibene, gør det ikke saa meget, thi naar der først er opnaaet Ensartethed, maa vi ogsaa gennem Association kunne naa at faa Fragterne noget forhøjede.

Havnefoged Møller: En Fragtforhøjelse tror jeg ikke paa Muligheden af; kan der spares noget paa et Skib, skulle Købmændene nok benytte sig deraf.

Skibsmægler Nicolaisen: Jeg kan slutte mig til Hr. Møller; at faa Fragterne forhøjede lader sig ikke gøre. Vi have i Aarhus havt Fragten fra 25 Øre ned til 20 Øre; for Øjeblikket er den 10 Øre. De tage, hvad der bydes; der kan ligge 20 Skibe i Havnen og kun være Fragt til 2, saa de ligefrem slaas om Fragterne. Som Forholdene for Øjeblikket ere, ville vi have lettere ved at komme overens med Modtagerne om at dele Losningsomkostningerne, end vi ville have ved at faa højere Fragt. Jeg har i de 25 Aar, jeg har været i Mæglerforretning, fulgt Fragterne og set, hvorledes Konjunkturerne stille sig i Smaafarten, og paa Grundlag af de Iagttagelser, jeg har gjort, tør jeg sige, at det ikke lader sig gøre at fremtvinge en Forhøjelse. Fragterne afhænge ganske af det øjeblikkelige Tilbud. Og selv om det var muligt ved Association at tilvejebringe en Forhøjelse, saa anser jeg det for umuligt at opnaa Enighed. Vi have maaske 10—1200 Smaaskibe, som gaa i Fragtfart, men i den mindre Forening er der knap 300, saa jeg ser ikke, hvorledes man skulde kunne blive enig om en samlet Optræden. Vi vide jo alle, hvor ivrig den lille Forening var for at fremtvinge bedre Fragter, men det kom de hurtig fra, fordi de saa, at det var umuligt.

Skibsreder Torm: Naar det Resultat, der maatte komme ud af Forhandlingerne med Handelsstandens Repræsentanter, først skal godkendes af en Generalforsamling, ser jeg ikke der kan være nogen Risiko ved at gaa til en Forhandling. At faa Sagen for en Domstol, kan have sin store Betydning, naar det ikke kan ordnes paa anden Maade, men det er umuligt at sige paa Forhaand, hvorledes en Dom vil blive, og selv om man faar en Søretsdom eller Overrets- eller Højesteretsdom i et eller andet Spørgsmaal, kan der komme en Dom i et lignende Spørgsmaal, som gaar til en ganske anden Side end den første. Jeg anbefaler derfor at give Bestyrelsen Bemydigelse til at søge at opnaa en Overenskomst.

Formanden: Naar der bliver givet Generalforsamlingen Lejlighed til at billige en eventuel Overenskomst, synes jeg ikke, der kan være nogen Betænkelighed ved at give Bestyrelsen den ønskede Bemyndigelse. De Udtalelser, der ere faldne i Dag, ere af stor Betydning, idet de vise Bestyrelsen, i hvad Retning den skal søge at faa disse Forhandlinger ledede.

Bestyrelsens Henstilling til Generalforsamlingen om at meddele den Bemyndigelse til at fortsætte Forhandlingerne med Handelsforeningernes Delegerede om en tilfredsstillende Ordning af Losningsspørgsmaalet vedtoges enstemmigt.

Udbetalingen af Hyre til Mandskaberne.

Skibsreder Winther, Fanø: Sølovens § 99 giver Sømanden Ret til under Rejsen at forlange indtil $^2/_3$ af den fortjente Hyre udbetalt. Det har imidlertid vist sig, at denne Bestemmelse ofte giver Anledning til Rømning, og det vilde derfor være ønskeligt, at Foreningen arbejdede hen til, at der kunde blive indført i Mønstringsrullen den Bestemmelse, at Mandskabet kun skulde kunne forlange indtil Halvdelen udbetalt.

Efter at d'Hrr. Havnefoged Møller, Skibsreder P. H. Clausen, Fanø, og Skibsreder Winther havde havt Ordet for korte Bemærkninger, udtalte

Dirigenten: Der er ingen Tvivl om, at en Vedtagelse mellem Skibsføreren og Mandskabet om Udbetalingen af Hyren er fuldstændig bindende og maa respekteres af Konsulerne.

Sundhedsattester for Skibe til russiske Havne.

Formanden: Det vil være bekendt, at det under visse Forhold er lidt vanskeligt at faa Sundhedsattester for Skibe, der skulle til russiske Havne, da der er ansat saa faa russiske Konsuler, og det giver ofte Anledning til Tidsspilde; der kan gaa 1½—2 Dage, inden Attesten kan skaffes til Veje. Foreningen tog sig derfor af Sagen og rettede en Henvendelse til det danske Udenrigsministerium, hvori man anmodede om at faa den Læmpelse, der bestod i, at en anden Konsul skulde være berettiget til at legalisere Sundhedspasset. Det danske Udenrigsministerium traadte da ogsaa i Underhandlinger med de russiske Myndigheder, og Sagen er nu ordnet paa den Maade, at Sundhedspasset kan legaliseres af den svensk-norske Konsul, forsaavidt der ikke findes russisk Konsul, hvor Skibet ligger, eller hvor det skal gaa til. Sagen er gaaet igennem med ganske ualmindelig Hurtighed, og jeg tror, der er Anledning for Generalforsamlingen her til at udtale sin Anerkendelse og Paaskønnelse overfor det danske Udenrigsministerium for den hurtige Ekspedition.

Forsamlingen sluttede sig hertil ved at rejse sig.

Konsulatafgifterne.

Formanden: Jeg skal oplyse, at Sagen er gaaet fra os til Fællesrepræsentationen og derfra til Ministeriet, og det turde saa være tænkeligt, at den sammen med de allerede omtalte Sager vil blive indbragt for en Kommission. Andet eller mere er der sikkert ikke at faa udrettet i Øjeblikket. Det nytter ikke noget at komme med Anmodning til Regeringen om en Forandring eller Reform paa dette specielle Omraade; det maa følge med forskellige andre Spørgsmaal.

Mæglerinstitutionen.

Skibsmægler Nicolaisen, Aarhus: Med Hensyn til Spørgsmaalet om Frigivelse af Mæglerinstitutionen maa jeg sige, at jeg og mine Kolleger ikke rigtig kunne indse, hvad det vilde gavne Skibsfarten, at Mæglerinstitutionen blev frigiven; det vilde lede til, at en hvilken som helst vilde kunne udføre de paagældende Funktioner, og der vilde da let kunne komme Eksistenser ind, som maaske ikke altid er de heldigste. En anden Sag er det, at den Kurtage, der ydes Mægleren, er for stor, men det, at man ophæver Institutionen, vil ikke bevirke, at Kurtagen bliver mindre, da Skibet ikke er adresseret til Mægleren, men til Købmanden; Købmanden bestemmer Kurtagen, og hvis Mæglerinstitutionen ophæves, vil det føre til, at der i Certepartiet indføres en Passus, hvori der staar, at Skibet er fri for Klarering, men skal betale saa og saa meget, og hvad angaar de Skibe, som ikke ere adresserede, er det saaledes, at Kurtagen er gaaet ned til et rent Minimum. For de større Skibes Vedkommende er Mæglerkurtagen ganske vist for høj, men Rederen gør som Regel Akkord med sin Mægler. Kun hvor Købmanden fordrer Adresse i Certepartiet, vil Købmanden forbeholde sig sin Kurtage, naar Skibet er adresseret til ham. Som Forholdet nu er, har Rederen dog en lille Smule Sikkerhed for, naar han har med en anerkendt Mægler at gøre, at hans Fartøj kommer i bedre Hænder, end naar det skal være overgivet til enhver som helst.

Formanden: Vedtægterne for Mæglerinstitutionen ere givne i Aaret 1830, de ere altsaa nu 70 Aar gamle og passe ikke paa Nutidens Forhold. Den første Indvending, jeg har at gøre mod dem, er den Bestemmelse, der findes i § 2 om Meddelelse af Bestalling som Mægler. Der staar, at Bestalling kun kan gives, naar Flertallet af Købmændene i Byen ønsker det; det gælder i hvert Fald i Provinserne, jeg ved ikke, om det ogsaa gælder i Kjøbenhavn. Denne Bestemmelse er fuldstændig forældet, thi der findes nu en Masse Kolonial- og Manufakturhandlere, som ikke have det mindste med Mægler at gøre, og det er derfor ganske urimeligt, at de skulde have Medbestemmelsesret her. Vi have netop for nylig i Aalborg havt et særlig grelt Eksempel paa, hvor meningsløs denne Bestemmelse er, idet man ved Ansættelsen af en ny Mægler maatte forespørge hos alle Byens Købmænd. Dernæst finder jeg det uheldigt, naar der i § 3 bestemmes, at der til Mæglere fortrinsvis skal vælges saadanne, som have tilsat deres Formue i Handelsvirksomhed. Det vil med andre Ord sige, at f. Eks. en intelligent Sømand ikke kan blive Mægler, og det er efter min Mening netop en saadan Mand, der vilde være vel skikket til denne Virksomhed, men efter denne Bestemmelse kan han ikke erhverve Bestalling, naar en forhenværende Fallent søger samtidig med ham, thi saa gaar denne foran. Det kunde maaske passe for 70 Aar siden, men ikke nu. Endelig har jeg en tredie Indvending at gøre, nemlig at den Kurtage, man satte for 70 Aar siden, selvfølgelig ikke passer mere; da Skibene nu ere langt større, er Kurtagen alt for høj. Adresseringen gaar kun ud paa at vildlede. Købmanden faar de ⅔, medens Mægleren kun faar ⅓ af Kurtagen. Alle disse raadne Forhold maa vi have ud af Verden, og det kan kun ske ved en Reform af selve Vedtægten. Jeg har ikke noget imod, at Mæglerne faa en ordentlig Betaling for deres Arbejde, det skulle de have, og det skal være Personer af godt Rygte; men vi maa se at komme alt det usunde ved Institutionen til Livs, og det kan kun ske ved en Reform.

Skibsmægler Nicolaisen: I engelske Certepartier har man faaet Klausulen om Adressering udeladt, og paa samme Maade maatte Rederne her — mulig i Forbindelse med Dampskibsrederne — kunne faa Certepartier opstillede, hvor Klausulen var udeladt. — I Aarhus gaa vi ikke saa vidt, at vi forespørge enhver Købmand. Andragendet indgives til Magistraten, og derfra gaar det til Handelsforeningens Bestyrelse og videre. Heller ikke foretrækker man fremfor alle andre en Købmand, som det er gaaet skævt. Vi gaar i Aarhus i det hele taget frem efter en Smule mere moderne Begreber.

Man gik derefter over til

Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen

i Stedet for Kaptajn M. N. Fischer, Vejle, Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing Jyll., og Skibsreder P. N. Winther, Fanø, der fratraadte efter Tur.

Paa Forslag af Havnefoged Møller, Svendborg, genvalgtes de fratrædende Bestyrelsesmedlemmer enstemmigt.

Skibsreder Winther takkede for Valget.

Valg af 2 Revisorer for Kalenderaaret 1899.

Til Revisorer genvalgtes enstemmigt Skibsreder P. N. Harbye, Fanø, og Navigationslærer Tønnesen, Marstal.

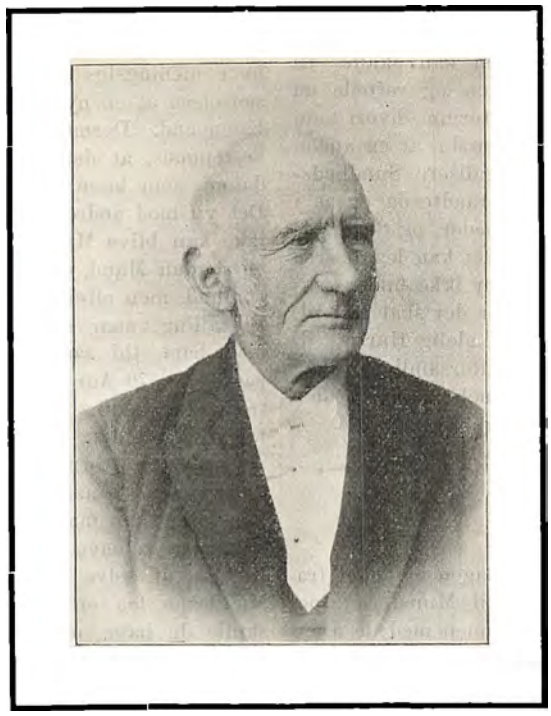
Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1900.

Formanden: Spørgsmaalet har staaet mellem 2 Byer, Svendborg og Rønne. Vi ere komne til det Resultat at foreslaa Generalforsamlingen, at vi mødes næste Aar i Svendborg, hvor der endnu ikke har været afholdt nogen Generalforsamling, men kun det konstituerende Møde, og da Foreningen har saa mange Venner og saa stor Tilgang nede i Svendborg, have vi ment at ville foreslaa Generalforsamlingen afholdt der.

Havnefoged Møller, Svendborg, sluttede sig til Formandens Forslag, der enstemmigt vedtoges.

(Sluttes i næste Nr.)

Kaptajn, Skibsreder H. T. Helweg



afgik den 27. Juni, paa sin 79-aarige Fødselsdag, ved Døden i Odense.

Kaptajn Helweg, der altsaa var født d. 27. Juni 1820, kom efter sin Konfirmation til Søs og blev Skibsfører allerede i en Alder af 21—22 Aar. Han sejlede derefter som Skibsfører i en halv Snes Aar og opgav saa Sølivet for at overtage Stillingen som Forretningsfører i Fyens Skibsassurance-Forening. Senere blev han Agent for det kongelige Søassurance-Kompagni samt Ekspert for Bureau Veritas. I 1872 blev Helweg Repræsentant i Fyens Stifts Sparekasse, og i 1877 valgtes han til Direktør; han var ogsaa Repræsentant i Fyens Diskontokasse. I Odense var Helweg i mange Aar et virksomt Medlem af Byraadet og Havneudvaget; han havde desuden en Mængde andre Tillidshverv; han var saaledes Formand for „Odense og Kjerteminde Skipper-Forening", for „Foreningen til Understøttelse af gamle, trængende Sømænd og Efterladte" med „Sømandsstiftelsen", for „Sømandsstuen" i Odense, og han var i Bestyrelsen for flere filantropiske Foretagender. — I mange Aar var Helweg en af de største Skibsredere i Odense, og han nærede lige til det sidste en varm Interesse for Søen og Sømændene.

Helweg var en ualmindelig retskaffen og nobel Personlighed, og de mange i den danske Søfartsverden, der kendte ham, nærede den største Højagtelse for ham. Han var i sin høje Alderdom en sjelden aandslivlig Mand, der med usvækket Interesse omfattede den Stand, han fra Ungdommen tilhørte. Mange ville huske den Elskværdighed, med hvilken han medvirkede ved Dannelsen af „Dansk Sejlskibsrederi-Forening" paa det Møde i Odense, hvor denne grundlagdes. Den danske Sømandsstand har i Helweg mistet en Hædersmand, som vil mindes i vide Kredse.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. 1899. Afsagt d. 28. Juni 1899. Den 2. Sept. f. A. Kl. c. 8 Eftm. stødte norsk Damper Fremad, 219 Netto Tons, i Sundet sammen med engelsk Damper Ness, 1963 Netto Tons; den første var lastet med Sild i Tønder, den sidste med Træ. Fremad ramtes af Ness' Stævn om Bagbord ved Maskinrummet lidt agten for midtskibs. Stødet skete omtrent under en ret Vinkel; Fremad faldt Bagbord over og sank omtrent straks i 10—11 Fv. Vand; Besætningen reddedes ombord paa Ness. Sammenstødet skete i retvisende S. 1° Ø ca. 3 Kvartmile fra Kronborg. Vinden var vestlig med Styrke 3—4, Strømmen nordlig. Det var mørkt, men godt sigtbart Vejr, af og til med Regn.

Under denne Sag paastod Firmaet Jansen & Co. for Fremads Fører Firmaet C. K. Hansen for Ness' Fører dømt til at betale det samlede Tab af Fremad med Tilbehør, Fragt, Ladning etc. med 142,845 Kr. samt Sagens Omkostninger; C. K. Hansen paastod sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger, subsidiært begge Skibes Tab og Udgifter fordelte efter Rettens Skøn; disse vare ialt 161,288 Kr, idet Ness Tab var ansat til 18,443 Kr.

Fremads Forklaring gik ud paa, at Skibet kom Nord fra, passerede ca. $^1/_2$ Kvm. uden om Kronborg og styrede derefter S. $^3/_4$ V. paa Kompasset, der omtrent ingen Deviation havde. Det gik med fuld Fart, ca. 8 Knob, og havde Hveens vestre Fyr lidt om Bagbord. Mindst 10 Minutter før Sammenstødet fik man ret forude en Dampers 3 Lanterner i Sigte. Kaptajnen, der havde Vagten, lod Roret lægge Bagbod, indtil Fremad havde drejet ca. 2 Streger, da der blev støttet. Den forandrede Kurs holdtes i 3—4 Min., i hvilke man saa begge den modgaaende Dampers Sidelanterner, men nu et Par Streger om Bagbord. Der drejedes endnu en Streg til Styrbord, saa at Kursen blev S. V. $^1/_4$ S. efter Kompasset, hvorpaa Roret atter blev støttet. Straks efter forsvandt Damperens røde Lanterne, saa at kun dens Toplanterne og grønne Lanterne vare synlige, men tillige saas nu en hvid Lanterne lige under dens Bov, der antoges for Signal for Lods. Fremads Udkigsmand, der stod paa Broen, sendtes nu hen for at se, om Sidelanternerne, som han selv havde pudset og sat ud, brændte klart, hvad de gjorde. Da Kursen S. V. $^1/_4$ S. var styret i 3—4 Min., og den anden Damper var 4—5 Streger om Bagbord, vil Kaptajnen i Kikkert have kunnet skimte dens Skrog i formentlig flere Kabellængders Afstand. Han lod da Roret lægge haardt Bagbord; i Løbet af ca. 3 Min., indtil Sammenstødet skete, antages Skibet at være drejet til V. t. N. lige mod Land. Da Roret beordredes haardt Bagbord, gav Kaptajnen et haardt Stød med Dampfløjten; der var forinden intet saadant Signal givet. Straks efter, omtrent samtidig, hørte man fra den anden Damper som et enkelt Dampfløjtestød, og umiddelbart før Sammenstødet saa man dens røde Lanterne. En af Matroserne mener at have set denne førend han hørte Dampfløjtestødet og at have skimtet den omtrent tværs af Fremad i over en Kabellængdes Afstand. Et Par Mand af Besætningen forklare, at Fremads Sidelanterner, navnlig ogsaa den grønne, brændte klart endnu medens Skibet var i Færd med at synke.

Ness' Forklaring gik ud paa, at Skibet kom Syd fra med svensk Lods ombord. Kl. ca. 7^{20} passeredes Hveens vestlige Fyr i $^1/_2$—1 Kvm's Afstand, med fuld Fart, ca. 9 Knob De tre Lanterner brændte klart. Fra Hveen sattes Kursen misv. N. t. Ø. og skal være holdt uforandret. Kort efter fik man Helsingørs røde

Havnefyr, hvis Lysvidde er 5 Kvm., i Sigte forude, lidt om Bagbord; efter Lodsens Udsagn styredes derefter imod det. Lidt herefter anbragtes en hvid Lanterne under Boven som Signal til Helsingørs Lodser: tillige mindskedes Farten til ca. $8^1/_2$ Knob. Kl. ca. $7^3/_4$, mindst 10 Min. før Sammenstødet, varskoede Udkigsmanden paa Bakken, at der var en hvid Lanterne forude om Styrbord. Denne saas samtidig af Lodsen, Kaptajnen, 1ste og 3die Styrmand, der alle vare paa Broen; den var 2—3 Streger om Styrbord. Hverken disse, Udkigsmanden eller Rorgængeren saa nogen Sidelanterne, men kun den hvide Lanterne og antog derfor, at denne var ombord i en Ankerligger. Kaptajnen og Lodsen vilde paa samme Tid have set Sidelanternerne paa Fartøjer, der lige vare passerede Kronborg. Den hvide Lanterne trak sig mere og mere tværs, indtil den efter 8—9 Min. Forløb var ca. 5 Streger om Styrbord. Da opdagedes pludselig tillige en rød Lanterne lidt om Styrbord, som af de fleste af de ovennævnte af Besætningen betegnes som brændende klart, men af Lodsen som brændende saa svagt som om den var ved at slukkes. Man saa nu Fremad i et Par Skibslængders, maaske kun i ca. 300 Fods Afstand. Roret lagdes straks haardt Bagbord, Maskinen beordredes fuld Kraft bak, og der gaves 3 Stød med Dampfløjten. Der forløb vel 1—2 Min. fra man saa Fremads røde Lanterne og indtil Sammenstødet skete; i den Tid skal Ness have drejet ca. 1 Streg Styrbord over, saa at Skibet stevnede misv. N. N. Ø. Maskinen gjorde 15—20 Omdrejninger bak inden Sammenstødet og Farten var da ikke helt standset. Ved Sammenstødet drejede Ness Øst over, gik lidt frem, stoppede og satte Baad i Vandet. 3die Styrmand, som var i denne, forklarede, at han ikke kunde se Fremads grønne Lanterne brænde, da han var henne ved Skibet paa begge Sider af det. Lodsen har vel set Fremads Toplanterne oftere i det Kvarter, der forløb fra han først saa den, men ikke brudt sig derom, da han antog den for at være fra en Ankerligger, som han uden videre vilde gaa klar af.

Erklæringer fra Svitzers Dykker og fra norsk Veritas gaa henholdsvis ud paa, at Fremads Lanterner vare paa Plads og ikke forrykkede og at de i Juli 1898 vare i forskriftsmæssig Orden. Ved Besigtelse her viste det sig dog, at den grønne Lanternes Lindse havde ganske blaa Farve, at begge Lanterners Fladbrændere vare utilfredsstillende og uden Glas, og at Brænderne stod ca. 1 Tomme for lavt. hvorved Lysstyrken formindskedes. Det godtgjordes fremdeles, at den røde Lanterne viste sit Lys i godt 2 Kvm.'s Afstand, den grønne i $1^7/_{16}$—$1^1/_2$ Kvm.'s Afstand.

I Sø- og Handelsrettens Dom udtales det, at selv om der antagelig har været Mangler ved Fremads Sidelanterner (jvf. Bekendtgørelse af 1. Juli 1897 om Beskaffenheden af Lanterner paa danske Dampskibe), og selv om i al Fald den grønne Lanterne ikke har fyldestgjort Kravet i de internationale Søvejsregler om Synlighed i mindst 2 Kvm.'s Afstand (jvf. Anordning af 22. Jan. 1897, Art. 2) kan dette dog ingen Betydning faa i dette Tilfælde. Lysstyrken af de to Sidelanterner, særlig af den røde, hvorpaa det her fortrinsvis kommer an, og som de fleste af Ness' Besætning have udsagt brændte klart, var nemlig saa stor, at man fra Ness har maattet kunne se dem i mindst ca. 5 Min. før Sammenstødet, altsaa tilstrækkelig til at dette kunde have været undgaaet. Naar man alligevel ikke fra Ness saa Lanternen i rette Tid, maa dette hidrøre fra, at man ikke har holdt tilstrækkeligt Udkig efter den, fordi man fra først af, medens det endnu ikke kunde fordres, at Sidelanternerne skulde være synlige, gik ud fra, at Fremad var en Ankerligger. Heraf følger, at Ness har Hovedskylden for Sammenstødet, idet Retten ganske ser bort fra, om Ness' Manøvre. efter at den havde faaet Øje paa Fremads røde Lanterne, har været rigtig. — Fremad var dog ikke helt uden Skyld, idet den ubetinget (jvf. § 28 i Søvejsreglerne) burde have givet Signal med Dampfløjten, da den foretog de to første Drejninger paa 2 og 1 Streg Styrbord over, hvilke Signaler dog mulig vare blevne hørte. Det var dertil stridende mod Søvejsreglernes § 21, at den foretog de to derefter følgende Drejninger til Styrbord, især den anden af dem til Kursen S. V. $^1/_4$ S.; dette kan dog ikke tillægges nogen afgørende Betydning.

Dommen gik ud paa, at Ness' Rederi bør godtgøre Fremads Rederi 100,000 Kr. af de dette ved Sammenstødet paaførte Tab og Udgifter (ca. $^7/_{10}$ af 142,845 Kr.) med Renter, samt 300 Kr. i Sagsomkostninger.

Mønstringsforhold i Gøteborg.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler os, at den fra Udenrigsministeriet har modtaget følgende Skrivelse:

„Førere af danske Skibe have besværet sig til det kgl. Generalkonsulat i Gøteborg over, at de svenske Myndigheder forlangte, at Paamønstring i Gøteborg af svenske Søfolk paa dansk Skib skulde foregaa i „Sømandshuset", ikke i det danske Konsulat, samt at de nægtede at føre de paamønstrede paa den danske Skibsbemandingsliste, men udstedte en særlig svensk Liste. Skibet kom saaledes til at sejle med to Bemandingslister, hvad der f. Eks. i russiske Havne voldte forskellige Vanskeligheder.

Generalkonsul Heckscher undersøgte Sagen, og da det befandtes, at der fulgtes en forskellig Praksis med Hensyn til Spørgsmaalet i de svenske Havne, blev der af Gesandtskabet i Stockholm rettet en Henvendelse desangaaende til den svenske Regering.

I Svaret fastholdes, at Paamønstring i Henhold til Forordning 4. Juni 1868 og Kundgørelse 1. November 1878 skal foregaa i „Sømandshuset", men at den særlig svenske Bemandingsliste ikke er nødvendig, idet den tilsigtede Kontrol kan udøves ved, at en Attest fra Sømandshuset om Paamønstringen vedhæftes den danske Skibsbemandingsliste, en Fremgangsmaade, der f. Eks. allerede benyttes i Kalmar."

Fragtmarkedet.

Vi gaar med halv Kraft for Tiden, men der er fuld Damp paa Kedlerne, vi venter kun paa Signalet nede i Maskinen; da vil Skruen atter gaa rundt og den store „Tramp" vil haste af Sted som den var betalt for det, hvad den jo forøvrigt ogsaa er; for Øjeblikket er imidlertid Lønnen ringere, end den kunde være, men det skader ikke; man har godt af en Gang imellem at puste lidt ud, og naar man som for Øjeblikket kan klargøre sig de naturlige Grunde for Fragtmarkedets Ro i saa godt som alle Brancher, vil ingen skadelige Følger opstaa for Efteraarets Konjunktur; man vil tværtimod med fordoblede Kræfter kaste sig ind i Verdensmarkedets Tummel, naar der atter slaas fuld Kraft frem — men naar indtræffer dette højtidelige Øjeblik? Vi er saa dristige at sætte medio August, uden at vi derfor vil udgive os for at sidde inde med profetiske Ævner; vore Læsere vil til den Tid kunne konstatere, om vi faar Ret. Det er Amerikanerne, der begynder at røre paa sig, de vil ikke dække en enkelt Rejse, men flere paa en Gang Aaret ud, og de vil gerne lægge en seks pence

eller en lille shilling til for hver Maaned. Mange Redere vil sikkert dække i hvert Fald noget af Tonnagen for at have den faste Basis at arbejde videre paa og saa spekulere med Resten af Baadene. Om denne Taktik er rigtig, skal vi ikke komme ind paa, man har jo altid en behagelig Følelse af Tryghed, naar man kan se Fremtiden i Møde saa nogenlunde sikret, men det vil da paany være paa sin Plads at minde om Farerne ved de kalkulerede Terminer for Baadenes Ladeklarhed, specielt for anden og tredie Rejses Vedkommende. Der var vel i Fjor ikke en eneste Reder, som klarede sine „laydays" uden mange Bryderier, og som maatte se Certepartier blive annullerede, fordi man hjemme havde været for optimistisk overfor de uforudsete Hændelser og Forhindringer; man kom allevegne for sent og stod da med prompt Tonnage ledig paa Torvet. Vilde man nu blot i Aar erindre dette og ikke maale Tiden for knap. Fragter man i Forvejen, saa er det dog, fordi man ikke vil løbe nogen Risiko, hvor forkert da netop at løbe Risiko ved Annullering — en langt større, end om man tog sin Chance i Øjeblikkets aabne Marked. Lad kun Forretning paa Forretning gaa i Stykker, tilsidst giver Amerikanerne nok efter, og man faar rigelig Tid til Udførelsen af den Opgave, som man indgaar paa. Købmanden vil jo nødig halvere en Maaned, i Reglen er laydays 1—20 eller 1—25, men har man en Baad beregnet ladeklar i Tyverne, saa stryg hellere de resterende af den Maaned, en 10—12 Dage kan let tabes, og begynd paa laydays næste Maaned, man er da paa den sikre Side. Der ventes en overordentlig stor Eksport fra Amerika i den kommende Saison, man behøver ikke at frygte for at komme til at gaa ledig. Af Fragter fra Staterne noterer vi: Northern range C. f. o. eller Danmark 3/1½, August, 3/3 September, Baltimore Bergen 3/1½ pr. Juli, Galveston eller New Orleans U. K. Continent 15/ September, 15/6 Oktober, alt for Korn. Phosphate giver Fernandina Stettin 18/6 August September, Memel 18/6 à 19/ pr. Juli August, Brunswich Hamburg 17/ pr. August, Tampa Hamburg 17/6 September, og endelig Savannah Stettin 18/ August September. Bomuld giver Charleston Liverpool eller Bremen 35/ Sept., Genua eller Barcelona 40/, Savannah Liverpool 35/, Træ betaler Mobile Grangemouth 100/ Greenock 107/6 à 110/, Pensacola Alexandria 125/, Quebeck Cork 47/. Amerika vil sikkert paany i Aar blive en god Støtte for vor betydelige Atlanterhavsflaade.

Kulmarkedet er stadig fast, dog, som sidst, hovedsagelig for Østersøens Vedkommende. Vi spaar at komme op paa 9/ til Kronstadt fra Firth of Forth i Efteraarsmaanederne, og Kronstadt vil trække Østersøen med sig. Øjeblikkets Noteringer ere: Cardiff Kronstadt 7/6, Reval 7/3, Libau 7/, Stockholm 7/6, Kjøbenhavn 7/, og til Middelhavet etc.: Genua eller Savona 8/6, Civita Vecchia 8/, Neapel 8/6, Trapani 8/9, Palermo 8/, Venedig 9/9, Triest 9/6, Konstantinopel 8/, Odessa 8/3, Alexandria 10/3. Fra Firth of Forth noteres Leith Genua 8/, Venedig eller Triest 9/9, Barcelona 9/6. Til Østersøen dansk Provinshavn 6/6 à 6/9, Kjøbenhavn 6/ à 6/3, Kiel 6/9, Rostock 7/, Kønigsberg 8/, Libau 6/3, Riga 6/, Stockholm 6/6. Helsingfors 7/1½ og Kronstadt 7/ à 7/3. Fra Newcastle er Raten for prompt Baad 6/ Kjøbenhavn, Kronstadt 6/6 à 6/9.

Sortehavet etc. er uforandret mat og kun meget faa Forretninger have fundet Sted den sidste Uge. Azoff Marseille er sluttet 2800 Tons til 9,50 Frcs., Taganrog U. K. Continent 4000 Tons 15/25 Juli 9/ any direct, 9/3 Hamburg, 10/ Bergen Kjøbenhavn. Poti Rotterdam 2400 Tons 1/10 Juli 11/.

Østen og Østersøen er ligeledes uforandrede, den første livlig, den sidste mat.

International Søret.

Den tidligere her i Bladet omtalte Comité maritime international i Belgien, der har Underafdelinger i de forskellige Lande, hvoriblandt ogsaa en her i Vinter dannet Underafdeling, afholder Møde i London d. 13., 14. og 15. Juli. Mødet skal beskæftige sig med følgende Spørgsmaal.

I. Kollisioner, hvor begge Skibe have Skyld.
   a) om Fordelingen af Skaden.
   b) om Ladningens Forhold med Hensyn til sit Erstatningskrav.
II. Rederens Ansvar,
   om det skal være personligt og da med hvilken Begrænsning, eller om det kun skal strække sig til Værdien af Skib og Fragt.

Hvis ovennævnte Spørgsmaal ikke skulde udfylde Mødets Tid, bliver endvidere at forhandle:

a) Jurisdiktionen i Kollisionssager.
b) Bjærgning og Regler om Forpligtelsen til at blive paa Kollisionsstedet.

Mødet, der har vakt stor Interesse i engelske maritime Kredse, antages at faa en ikke ringe Tilslutning fra de forskellige Lande, og det er at haabe, at det, selv om ikke positive Resultater skulde opnaas, maa bane Vejen for en international Forstaaelse paa ovennævnte Punkter, hvilket vil have den allerstørste Betydning for Søfarten og dens Udøvere.

Om Indkrævning af Liggedagspenge i Belgien.

Angaaende dette Spørgsmaal skriver det bekendte Firma De Leeuw & Philipsen i Antwerpen følgende til Nordisk Skibsreder-Forening:

Hvad angaar Overliggedage, da er det uden Betydning, at Kaptajnen gør Reservation paa Fragtkvitteringen, da der kun tages Hensyn til, om der er sendt lovformelig Protest eller ikke; ydermere er det meget vigtigt, at Protesten meldes rettidigt.

Der kan være Tale om 3 Tilfælde:

a) Losningen skal foregaa i et bestemt Antal „running days". Naar, i dette Tilfælde, Kaptajnen paa den sidste af de stipulerede Lossedage ser, at Losningen ikke kan tilendebringes rettidigt, saa skal han sende Modtageren Protest inden samme Dags Udgang. Hvis han negligerer dette, og Protesten først sendes næste Dag, saa ville Overliggedagene først tælle fra den derpaa følgende Dag og Kaptajnen saaledes fortabe sin Ret for én Dag.

b) Losningen skal foregaa med et bestemt Kvantum pr. „workable hatch per hour" eller med et bestemt Kvantum pr. Dag. I dette Tilfælde maa Protest sendes, saa snart Modtageren ikke tager imod saa hurtigt, at det stipulerede Kvantum kan losses, og ny Protest bør sendes ved hver Gentagelse. Ellers udsætter Kaptajnen sig for at fortabe sin Ret, idet Modtageren vil paastaa, at det ikke var ham, som tog imod for langsomt, men at det var Kaptajnen, som ikke udleverede hurtigt nok.

c) Losningen skal foregaa „as fast as steamer can deliver". Dette Tilfælde stiller sig paa lignende Maade som under b), idet Protest maa sendes, naar ikke Modtagerens Folk er klare til at tage imod, efterhaanden

som Skibet udleverer, og ny Protest maa sendes ved Gentagelse, for at forebygge lignende Modtræk fra Modtageren som under b).

I Tilfældene a) og b) kan Kaptajnen forlange, at der af Handelsretten udnævnes en Mand, som konstaterer, at Modtageren ikke tager imod hurtigt nok.

Protest skal meldes paa lovformelig Maade, d. v. s. „par voie d'huissier", og koster c. Frcs. 10.

Om Indladning af Birkestav.

Vi have modtaget følgende:

Jeg befragtede mit Skib med d'Hrr. T. & J. Salvesen i Helsingfors, at indtage en Ladning Stav i Rummet og Battens paa Dæk; jeg forglemte at udelukke Birk, og da Lasten kom paa Siden, var det Birkestav. Resultatet meddeles herved, og man bedes lægge Mærke til Dimensionerne.

Al Staven skal være $^1/_2$", men er nærmere $^3/_4$", 22" lang, Brederne som følger: 5" 856. $4^1/_2$" 9461. 4" 32699. $3^1/_2$" 55802. 3" 104164. $2^1/_2$" 115991. 2" 216963. $1^3/_4$" 17575. $1^1/_2$" 22196, ialt 575,707 Stykker, som gav et Resultat af 57 Stander, og Skibet var dermed saa dybt lastet, at vi ej kunde tage fuld Dækslast, men kun 16 Stander paa Dæk, og laa da dybere i Vandet end med en Ladning Kul.

Almindelig Indtagende er ca. 70 Stander i Rummet og 28 paa Dækket; vi har saaledes et mindre Indtagende af 25 Stander.

Moral: Befat Dem ej med Birkestav.

Ærbødigst
X.

Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Seydisfjord, d. 14. Juni 1899.

I Dag kom Postdampskibet Ceres, Kaptajn Ryder, til Seydisfjord paa Hjemrejse til Kjøbenhavn, og i Gaar kom Dampskibet Viking hertil fra Udlandet. De engelske Trawlere under Island ere nu komne under dobbelt Ild, idet Krydseren Galathea, Kaptajn Cross, har taget en hel Del Trawlere, der færdedes paa ulovligt Territorium. Galathea har nu forladt Island, men skal afløses af en mindre Krydser. Det danske Stationsskib Heimdal, Kommandør Bræstrup, synes ligeledes at være alle Steds nærværende, og det er sikkert med Vemod, at Trawlerne tænke tilbage paa de gode Tider, da Fylla og Ingolf forrettede Stationstjeneste ved Island; thi Trawlerne løb fra disse Skibe med største Lethed. Torskefiskeriet er ikke endnu rigtig begyndt; i Øfjorden fiskes der derimod en Del Sild, der finder udmærket Anvendelse som Agn.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den af Agent N. Petersen i Marstal som korresponderende Reder i Figeholm købte 3m. Skonnert er løbet af Stablen. Den fik Navnet Alpha og skal føres af Kapt. H. Rasmussen.

Paa Flensborg Skibsværft er Dampskibet Harburg, bygget til det tysk-australske Dampskibsselskab, løbet af Stablen. Dets Dimensioner ere 390' × 47' 8" × 31'.

Fra Christensens Værft i Kolding løb d. 28. Juni en Skonnert af Stablen paa 48,47 Reg.-Tons. Den fik Navnet Alfa, er hjemmehørende i Kolding og tilhører et Aktieselskab med Dampskibsekspeditør Bay som korresponderende Reder; den skal føres af Kaptajn Petersen af Fanø. — I disse Dage lægges paa Værftet Kølen til en lignende Skonnert.

Personalia.

Kapt. F. Funder har efter sin Sygdom atter overtaget Førelsen af Dampskibet H. P. Prior, hvorefter Kapt. E. Lorentzen indtil videre har overtaget Dampskibet Frederik. Den midlertidige Fører af dette Skib, N. P. Sørensen, er traadt tilbage i sin tidligere Stilling som 1ste Styrmand.

Kapt. J. P. Bay har overtaget Førelsen af Dampskibet Tejo; den midlertidige Fører, H. Egense, er traadt tilbage i Stillingen som 1ste Styrmand.

Fra Sø og Land.

Udenrigsministeriet meddeler os, at Dødeligheden i Rio de Janeiro er yderligere aftagen i Maj Maaned og at der blandt Dødsaarsagerne anføres 45 Tilfælde af gul Feber, 55 af andre Febre, 43 af Kopper og 18 af Beri Beri (mod henholdsvis 88, 108, 30 og 22 i April.)

Ifølge Indberetning til Udenrigsministeriet fra Generalkonsulatet i Buenos Aires er der i denne By forefaldet mellem 20 og 30 Tilfælde af gul Feber i Tiden fra Begyndelsen af Maj til 8. Juni.

I Anledning af en fra Indenrigsministeriet modtagen Anmodning ønsker Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart Oplysning om, hvilke Velgørenhedsanstalter, saasom Understøttelses- og Pensionskasser for saarede, syge og uarbejdsdygtige Sømænd og deres Efterladte, der findes i Danmark, samt at modtage Exemplarer af de gældende Love, Bestemmelser og andre Publikationer vedrørende disse. Repræsentationen anmoder derfor de paagældende Institutioner om snarest muligt at indsende saadanne Oplysninger under Adresse Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, St. Annæ Plads 3, Kjøbenhavn, K.

I det engelske Underhus er forelagt Oplysninger, der vise det Antal Dage, Timer og Minutter, som de Dampere, der gaa i Postfarten mellem Queenstown og New York og mellem Southampton og New York, have brugt til Overfarten i begge Retninger i 1898. Den hurtigste Rejse fra Queenstown til New York udførtes af Campania i August Maaned i 5 Dage 14 Timer og 10 Minutter, og den hurtigste Rejse i omvendt Retning af Lucania i samme Maaned i 5 Dage 15 Timer og 50 Minutter. Den hurtigste Rejse fra Southampton til New York udførtes af Kaiser Wilhelm der Grosse i Marts i 6 Dage 6 Timer 15 Minutter og i omvendt Retning af samme Skib i November Maaned i 6 Dage 31 Minutter.

Her i Kjøbenhavn er nylig dannet en Forening under Navn af Det engelske Selskab, der vil arbejde for i alle Retninger at fremme Forbindelsen mellem England og Danmark. Selskabet søger Medlemmer baade i England og

Danmark, og i „Fairplay" anbefales Planen varmt paa Grundlag af Oplysninger, Bladet har modtaget fra Firmaet C. K. Hansen her i Byen.

Der er tilkendt Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise 22,000 Kr. i Bjærgeløn for Bjærgning af Dpsk. Roger af Bordeaux, som d. 1. Maj strandede ved Bornholm og senere bragtes flot og bugseredes hertil.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 4. Trækning begynder Onsdag den 12. Juli. Paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder vil 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, hvorom, for 4. Trækning Vedkommende, henvises til omstaaende Bekendtgørelse. Gevinsterne kunne eventuelt ombyttes med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Glasgow 11. Juni, best. til New Orleans. — Alexandra, Rohde, ankom til New York 26. Juni. — Algarve, Borries, afgik fra Glasgow 1. Juli, bestemt til Kronstadt. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Kbhvn. 2. Juli, bestemt til Finland. — Antwerpen, Holm, afgik fra Antwerpen 1. Juli, bestemt til Newcastle. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 4. Juli, bestemt til Boston. — Arno, Strubberg, ankom til Huelva 28. Juni. — Beira, Brabrand, afgik fra Messina 30. Juni, bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Sundsvall 23. Juni, bestemt til Oran. — Dagmar, Gade, afgik fra Huelva 24. Juni, best. til Goole. — Douro, Ørum, ankom til Stockholm 29. Juni. — Florida, Koch, ankom til New Orleans 23. Juni — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Antwerpen 28. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 24. Juni, bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Huelva 27. Juni, bestemt til Middlesbro. — Island, Skjødt, ank. til New York 29. Juni. — Kentucky, Carøe, afgik fra New York 29. Juni, best. til Aarhus. — Kursk, Christensen, afgik fra St. Petersborg 25. Juni, best. til Finland. — Leopold II, Kruse, afg. fra St. Petersborg 1. Juli, best. til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 14. Juni, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Hansen, ank. til St. Petersborg 29. Juni, bestemt til Antwerpen. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Kbhvn. 24. Juni, bestemt til Boston. — Norge, Knudsen, ankom til Kbhvn. 27. Juni, bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til St. Petersborg 2. Juli, bestemt til Finland. — Omsk, Petersen, ankom til Antwerpen 25. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Seine, Staal, afgik fra Bordeaux 2. Juli, bestemt til La Rochelle. — Tejo, Bay, ankom til Kbhvn. 3. Juli, bestemt til St. Petersborg. — Texas, Kihl, ankom til Newcastle 23. Juli, bestemt til New Orleans. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christianssand 30. Juni, bestemt til New York. — Tiber, Bech, afgik fra Livorno 28. Juni, bestemt til Messina. — Tomsk, Andersen, ankom til St. Petersborg 17. Juni. — Xenia, Thidemann, afgik fra Antwerpen 17. Juni, bestemt til Boston.

Anglo Dane, Møller, afgik fra Kbhvn. 30 Juni, best. til Manchester. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 2. Juli, best. til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til Antwerpen 30. Juni, bestemt til Kbhvn. — Ceres, Ryder, afg. fra Kbhvn. 1. Juli, best. til Leith. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 3. Juli, best. til London. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Stavanger 4. Juli, bestemt til Arendal. — Constantin, Niedersøe, afg. fra London 2. Juli, bestemt til Hamburg. — Ella, Lunge, ankom til Kbhvn. 5. Juli, bestemt til Danzig. — Esbjerg, Bentzen, afg. fra Libau 1. Juli, bestemt til London. — Frederik, Lorentzen, ankom til Hull 3. Juli, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Libau 28. Juni, bestemt til Hull. — Kasan, Thomsen, ankom til London 3. Juli, bestemt til Hull. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn 30. Juni, bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 29. Juni, bestemt til Pillau. — Maja, Petersen, ankom til Danzig 30. Juni, best. til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 3. Juli, bestemt til London. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 3. Juli, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, pass. Holtenau 3. Juli, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 2. Juli, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 3. Juli, bestemt til Libau. — Pregel, Olsen, ankom til Antwerpen 23. Juni, bestemt til Kbhvn. — Thyra, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 4. Juli, bestemt til Riga. — Valdemar, Kofoed, ankom til Hull 28. Juni, bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Libau 2. Juli, best. til London. — Vesta, Müller, afgik fra Leith 15. Juni, bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ank. til Hull 29. Juni, best. til Kbhvn.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 4. Juli, best. til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 6. Juli, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 6. Juli, best. til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 4. Juli, best. til Aalborg. — Kronen, Wiberg, afgik fra Newcastle 4. Juli, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 4. Juli, bestemt til Odense. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Nykjøbing F. 5. Juli, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 5. Juli, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Eos, Mattson, afgik fra Malmø 6. Juli, bestemt til Grimsby via Helsingborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Riga 1. Juli, best. til Dunkirk. — Frode, Wrisberg, afg. fra Kotka 7. Juni, ankom til Zaandam 14. Juni. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Sundswall 20. Juni, ankom til Rouen 26 Juni. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Kronstadt 30. Juni, ankom til Gamle Karleby 3. Juli. — Knud, Mancke, afgik fra Newcastle 1. Juli, best. til Libau. — Svend, Petersen, afg. fra Blyth 30. Juni, ankom til Kbhvn. 3. Juli. — Erik, Tofte, afgik fra Riga 30. Juni, best. til Ghent. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 27. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Danmark, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 27. Juni, ankom til Riga 29. Juni. — Ragnar, Meyer, afgik fra Stettin 29. Juni, bestemt til Swansea. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 28. Juni, ankom til Riga 4. Juli. — Dan, Hansen, afgik fra Kronstadt 30. Juni, ankom til Riga 2. Juli. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Blyth 23. Juni, ankom til Kronstadt 30. Juni. — Harald, Holst, afgik fra Gamle Carleby 1. Juli, bestemt til Rouen. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Kronstadt 29. Juni, ankom til Ijo 3. Juni.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Andrejeff, Johnsen, afg. fra Luleå 29. Juni. — P. Berg, Thorsøe, afg. fra Kronstadt 30. Juni, ank. til Kotka 1. Juli. — J. Siem, Knudsen, afg. fra Luleå 29 Juni. — W. Savin, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 30. Juni. — A. Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Luleå 30. Juni. — Russ, Jensen, pass. Helsingør 30. Juni, bestemt til Calais.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Amsterdam 30. Juni. — Kamma, Pedersen, ankom til Sunderland 1. Juli. — Helga, Lagesen, ankom til Calais 1. Juli. — Martha, Jørgensen, ank. til Riga 2. Juli. — Elna, Møller, ankom til Newcastle 30. Juni. — Therese, Knudsen, afgik fra Wifstawarf 30. Juni.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Archangel 1. Juli. — Niobe, Schmidt, ankom til Havre 3. Juli. — Nautik, Meinertz, afgik fra Warkworth 29. Juni, bestemt til Kronstadt. — Nora, Degn, afgik fra Kotka 30. Juni, best. til Morlaix. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Liverpool 1. Juli, bestemt til Norrkøping. — Nerma, Jessen, ankom til Kallundborg 1. Juli.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Antwerpen 2. Juli, bestemt til Kbhvn. — Rita, Horn, afgik fra Kbhvn. 1. Juli, bestemt til Hull. — Patria, Larsen, afgik fra Riga 2. Juli, bestemt til Rotterdam. — Cimbria, Storm Hansen, afgik fra Luleå 30. Juni, bestemt til Rotterdam.

Union. Anglia, Erichsen, ankom til Dordrecht 1. Juli. — Frisia, Skov, afg. fra Blyth 28. Juni, ankom til Lübeck 2. Juli. — Gallia, Nielsen, afgik fra Sunderland 29. Juni, ankom til Kbhvn. 2. Juli. — Caledonia, Fisker, ankom til Rotterdam 2. Juli.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Grangemouth 29. Juni, ankom til Kbhvn. 2. Juli. — Fyen, Hansen, afgik fra Riga 29. Juni, best. til Dunkerque. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 30. Juni, ank. til Helsingør 30. Juni. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Delfzyl 29. Juni.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Kronstadt 2. Juli. — Christiansborg, Petersen, ankom til Gl. Karleby 1. Juli. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Amsterdam 3. Juli. — Fredensborg, Andersen, ankom til Boberget 26. Juni. — Frederiksborg, Jørgensen, afgaaet fra Gl. Karleby, best. til Frankrig. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Grimsby 2. Juli, best. til Kronstadt. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Grimsby 2. Juli. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Trangsund 28. Juni, bestemt til Rouen. —

Kronborg, Schultz, pass. Port Said 29. Juni, bestemt til Singapore. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Solombal 23. Juni, bestemt til London. — Søborg, Fischer, ankom til Ayr 30. Juni.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, afgik fra Blyth 30. Juni. bestemt til Lübeck. — Jægersborg, Jensen, ankom til Kbhvn. 2. Juli. — Marselisborg, Hartmann, ankom til Rotterdam 29. Juni. — Tuborg, Hveissel, ankom til Grindstone 9. Juni. — Klampenborg, Mathiesen, ankom til Solombal 20. Juni. — Skodsborg, Lund, afg. fra Cardiff 3. Juli, bestemt til Marseilles.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Kronstadt 2. Juli, ankom til Riga 4. Juli. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Libau 2. Juli, best. til Rotterdam. — Agnete, Jensen, afgik fra Ghent 4. Juli best. til Methil. — Hermia, Sørensen, afgik fra Ghent 28. Juni, ankom til Methil 30. Juni. — Alice, Hansen, afgik fra Kbhvn. 4. Juli, bestemt til Rotterdam. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kbhvn. 4. Juli, bestemt til Burntisland. — Ajax, Brorsen, afgik fra Riga 3. Juli, bestemt til Antwerpen. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Libau 1. Juli, best. til Boness. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 29. Juni, ankom til Grangemouth 2. Juli. — Rønne, Hintze, afgik fra Dundee 4. Juli, bestemt til Fraserburgh. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Stettin 1. Juli, bestemt til Boness.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Libau 26. Juni. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Kiel 4. Juli, bestemt til Grangemouth. — Absalon, Predbjørn, ankom til Methil 24. Juni. — Ansgar, Larsen, ankom til Newcastle 29. Juni. — J. N. Madvig, Olsen, ank. til Methil 2. Juli. — Hamlet, Sommer, ankom til Kbhvn. 4. Juli. — Helge, Matthiessen, afgik fra Methil 1. Juli, bestemt til Kronstadt.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afgik fra Hongkong 3. Juli, bestemt til Singapore. — Malaya, Prahl, afgik fra Kronstadt 1. Juli, ankom til Kbhvn. 4. Juli. — Cathay, Schiøning, afgik fra Port Said 19. Juni, best. til Kbhvn., pass. Gibraltar 29. Juni. — Livadia, Jørgensen, afgik fra Wladivostok 29. Juni, bestemt til Singapore, ankom til Bacon 3. Juli. — Nordhavet, Olsen, afgik fra Hongkong 28. Juni, bestemt til Bangkok.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Boness 2. Juli. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Ghent 4. Juli. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Burntisland 1. Juli.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Boness 28. Juni.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Helsingfors 2. Juli. — Clara, Petersen, afgik fra Kronstadt 2. Juli, bestemt til Hernøsand.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Laura, Callesen, ankom til New York 25. Juni fra Savannah la Mar. — Esmeralda, Pedersen, ankom til Gefle 26. Juni fra St. Petersborg. — Hans, Beck, pass. Hirtshals 29. Juni fra New York til Kolding. — Serapis, Winther, prajet 15. Juni paa 36° N. Br. 16° W. Lgd. fra Swansea til Valparaiso. — Sørine, Andersen, sejlet fra Corinto 25. Maj til Falmouth. — Røhl, Callesen, ankom til Antwerpen 28. Juni fra River Plate. — Cingalese, Harrebye, pass. Dungeness 27. Juni fra Hamburg til Bahia. — Valparaiso, Lorentzen, sejlet fra San Jean del Sur 26. Maj til Kanalen f. O. — Wilhelmine, Oldefar, sejlet fra Newcastle N. S. W. 29. Juni til Junin. — Elisabeth, Harreby, ankom til Campesche 29. Juni fra Pernambuco. — Nanna, Warrer, sejlet fra Nantes 30. Juni til Belize. — Clara, Nielsen, sejlet fra Rio Janeiro 25. Juni til Trinidad. — Embla, Jepsen, ankom til Nantes 2. Juli fra Point à Pitre. — Prinsesse Marie, Winther, ankom til Delaware Breakwater 2. Juli fra Passaroang.

Fanø. Sønderho. Ribe, Skov afgik 26. Juni fra Liverpool til Kanada — Mary, Lydom, ankom 28. Juni til Issefjord fra Charlestown. — Merida, Pedersen, ankom 1. Juli til Antwerpen fra Rio Grande via Falmouth.

Svendborg. Ludvig, Larsen, ankom til Uleåborg 26. Juni. — Skjold, Larsen, ankom til Nedercalix 26. Juni. — Hans Emil, Hansen, ankom til Carlshamn 26. Juni. — Haabet, Andreasen, ankom til Newcastle 24. Juni. — Embla, Mikkelsen, ankom til London 27. Juni. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Gamle Karleby 27. Juni. — Kirstine, Dam, ankom til Newhaven 27. Juni. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Charlestown C. 28. Juni. — Estrup, Madsen, ankom til Bridgeford 26. Juni. — Dannebrog, Clausen, ankom til Charlestown 26. Juni. — Adonis, Andersen, ankom til Luleå 26. Juni. — Fylla, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 27. Juni. — Marie, Nielsen, ankom til Kønigsberg 27. Juni. — Hansine, Hansen, ankom til St. Petersborg 28. Juni. — Odin, Andersen, ankom til Wasa 28. Juni. — Rota, Jørgensen, ankom til Charlestown 28. Juni. — Brage, Jørgensen, ankom til Rye 28. Juni. — Grete, Hansen, ankom til Åbo 28. Juni. — Venus, Jensen, ank. til St. Davids 29. Juni. — Althea, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 28. Juni — Niels Jensen, Henriksen, ankom til Reval 29. Juni. — Martha, Christiansen, ankom til Åbo 29. Juni.

Ærø. Ægir, Rasmussen, ankom 27. Juni til Sundswall. — Christian, Albertsen, ankom 25. Juni til Aberdeen. — Olga, Jørgensen, ankom 25. Juni til Port en Bessin (Frankrig). — Cecilie, Schaarup, ankom 25. Juni paa Helsingørs Red. Webers Minde, Madsen, ankom 25. Juni til Gøteborg. — Mathilde, Hansen, ankom 28. Juni til Rønne. — Ingeborg, Svane, ankom 29. Juni til Jersey. — Mette, Simonsen, ankom 28. Juni til Præstø. — Dannebrog, Bøye, ankom 29. Juni til Kotka. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 28. Juni til Wasa. — Hebe, Clausen, ankom 16. Juni paa Saffi Red (Marokko) fra Gøteborg. — Henry, Bager, ankom 28. Juni paa Helsingør Red. — Hansigne, Clausen, ankom 30. Juni til Brest. — Argus, Svane, ankom 29. Juni til Milford. — Haabet, Christensen, ankom 30. Juni til Piteå. — Thekla, Fabricius, ankom 29. Juni til L'Orient. — Maren, Christensen, ankom 30. Juni til L'Orient. — Fuglen, Hansen, ankom 1. Juli til Reval. — Thyra, Rasmussen, ankom 1. Juli til Sundswall. — Norden, Rasmussen, ankom 2. Juli paa Pontrieux Red. — Caroline, Madsen, ankom 1. Juli til Kbhvn. fra Stettin. — Ceres, Bager, ankom 2. Juni til Sundsvall. — Ærø, Christensen, akkom 1. Juli til London. — Christiane, Albertsen, ankom 1. Juli til Dysart. — Emanuel, Hansen, ankom 2. Juli til Pillau.

Rønne. Prøven, Bidstrup, ankom til Stockholm 26. Juni. Clara Marie, Kofod, ankom til Kbhvn. 28. Juni. — Rolf, Jakobsen, ankom til Kbhvn. 30. Juni. — Ane Katrine, Hermansen, ankom til Kbhvn. 30. Juni. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Kbhvn. 1. Juli. — John Hintze, Andersen, ankom til Kbhvn. 1. Juli.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Kattegat. Briseis-Flak. Paa *Briseis-Flak* er paa den tidligere kendte 20 Fod Pulle funden en mindste Dybde af kun 16 Fod. 56° 20′ 10″ N. Br. 11° 20′ 50″ Ø. Lgd.

2,000 Alen S. 44° V. fra den nævnte Pulle er i 4 à 5 Fv. Vand funden en Stenpulle med 18 Fod og 1,500 Alen N. 52° Ø. fra den førstnævnte Pulle i 4 à 5 Fv. Vand en Stenpulle med 17 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Gefle. Uddybningen af Løbet over den indre Fjord til *Gefle* Havn er nu begyndt og Belysning og Atmærkning af den sejlbare Del af Løbet paa de to Arbejdssteder foretagen.

For at Skibe ikke skulle mødes paa Strækningen mellem *Frederiksskans* Fyr og det røde Fyr ved den indre Fjord vises fra Ø.-Enden af Kajen ved *Geflecåns* N.-Side følgende Signal: En sort Ballon eller en rød Lanterne hejst paa en høj Stang betyder, at Skibe kunne staa ind, men ikke ud. Vises ingen Ballon eller rød Lanterne, kunne Skibe staa ud, men ikke ind.

Rusland. Neva Munding. Vraget paa Ø.-Siden af *Sineflag Banke* er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Sineflag Banke. En stor rød Spidstønde med Stage og Ballon, hvorunder et blaat Flag, er udlagt paa *Sineflag Banke* Ø.-Side.

Tyskland. Pillau. Ved *Pillau* brænder, naar Løbet er klart, et hvidt, fast Fyr paa *Mittelbake* og et hvidt, fast Fyr paa *Winkbake*. Naar Løbet ikke er klart eller kun kan benyttes af mindre Fartøjer, brænder kun Fyret paa *Winkbake*.

Neufahrwasser. Fra den 3die Juli 1899 gives i c. 3 Uger intet Tidsignal ved *Neufahrwasser*.

Grosse Haff. Ledelinien i den gravede Rende i *Grosse Haff* angives af tre Duc d'Alber paa den lille *Patschamp*. Om Natten brænder et hvidt Fyr paa hver af disse Duc d'Alber.

Stettiner Haff. Ziegenort. *Ziegenort* SØ.-lige Indløb er om Bagbord for Indgaaende afmærket med tre røde Spirtønder med Fløj, om Styrbord med to sorte Spirtønder og en sort Tønde med Ballon.

Kiel. Ved *Kiel* er Fortøjtønde Nr. 22 inddragen og udlagt som Tønde Nr. 4 a mellem *Wittlingskuhle* og Fortøjtønde Nr. 4 og Nr. 5. 54° 19′ 51″ N. Br. 10° 9′ 23″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Bönhasensand. Den rød- og sortmalede Lystønde ved *Bönhasensand* øvre Ende er atter udlagt i 19 Fod Vand. 53° 32'.5 N. Br. 9° 54'.3 Ø. Lgd.

De sorte Spidstønder Nr. 13 og 14 ere paa Grund af Uddybningsarbejder midlertidig inddragne.

Norderney. Dove Tief. I *Dove Tief* har Løbet atter flyttet sig Ø hen. Anduvningstønden er derfor flyttet c. 800 Alen Ø. hen og de sorte Spidstønder Nr. 1 og Nr. 2 c. 1,100 Alen Ø. hen. Dybden er nu 8 Fod, Lavvande. Anduvningstønden er nu sort; mellem denne og rød Tønde A er udlagt en rød Spirtønde. Spidstønderne Nr. 1 og Nr. 2 have nu Ballon. *Georgshöhe* Ledefyr ere flyttede efter Løbet.

Holland. Zeegat van Terschelling. Stortemelk. I *Stortemelk* vise Lystønderne Nr. 5 og Nr. 6 hvidt Blinkfyr, Blink 6 S., Mørke 4 S. Synsvidden: 4 Kml.

Det bageste Ledefyr er et hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 87° V. gennem V. til N. 3° V., stærkest i N. 65° V. Flammens Højde: 94 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Rundt, mørkebrunt, 21 Fod højt Fyrtaarn, der staar paa Dynen *Ooster of Witte Lid* paa *Vlieland*. 53° 18' 15" N. Br. 5° 5' 39" Ø. Lgd.

Det forreste Ledefyr og Fyrtaarn er som det bageste. Flammens Højde: 42 Fod. Det staar paa *Vlieland* Ø.-Dyne. 53° 18' 30" N. Br. 5° 4' 51" Ø. Lgd.

Holdte overet i S. 65° Ø. skærer Linien Mærket „*Vlieland* Fyr overet med *Strandduin* Ledefyr" i S. 38° Ø. i et Punkt, hvor der er dybt Vand i *Stortemelk* ved Spidstøndekanten, og med Kurs S. 81° Ø. kan man staa forbi Lystønderne, og naar de ere passerede, holdes den røde Lystønde Z aaben af den sorte Lystønde. Man staar videre til *Vlieland* Fyr kommer overet med *Oostduin* Ledefyr og styrer da S. 20° Ø. til *Vlie* Red.

Fyrskibet „Haaks" NV. En Mast, 4 Fod over Vandet, 2 Kml. N. 42° V. for Fyrskibet „*Haaks*". 52° 59' 15" N. Br. 4° 16' 0" Ø. Lgd.

Nieuwe Maas. Zuiden. Blinkfyret paa den yderste Duc d'Albe ved S.-Siden af Farvandet i *Zuiden* er atter tændt og det udlagte Fartøj inddraget.

Zeegat van Goeree. Hellevoetsluis. Paa Grund af Skydeøvelser er det forbudt at ankre paa *Hellevoetsluis* Red i en Vinkel, hvis Toppunkt ligger paa 51° 49' 53" N. Br. 4° 7' 39" Ø. Lgd. og hvis Ben gaa i S. 32° V. og S. 2° V. og ere afmærkede med Pæle.

Aardappelengat. I *Aardappelengat* er Dybden nu 16 Fod.

Zeegat van Zieriksee. V.-Pynten af *Banjaard* er tiltagen, saa at der paa 51° 39' 12" N. Br. 3° 27' 28" Ø. Lgd. kun er 14 Fod Vand.

I Farvandet mellem *Noord Stenbank* og *Banjaard* maa vises Forsigtighed.

England. Humber. Hull Middle. Det midlertidige Fyrskib NV. for *Hull Middle* er ombyttet med en rødmalet Lystønde, mærket *12 Upper West Middle*. Den viser hvidt Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 11 Fod. 53° 44' 0" N. Br. 0° 19' 45" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Dungeness Ø.-Red. Damperen „*Venus*" er sunken paa *Dungeness* Ø.-Red, 4 Kbl. S. 29° V. for *Newcome* Tønde og S. 81° Ø. fra Batteri Nr. 1.

En grønmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, er i 14 Fod Vand, Lavvande, udlagt tæt SØ. for Vraget. 50° 55' 30" N. Br. 1° 0' 0" Ø. Lgd.

St. Ives. Stones Rocks. Omtrent den 16de August 1899 ombyttes den sorte Spidstønde ved *Stones Rocks*, tæt ved *Godrevy Head*, med en Fløjtetønde. 50° 15' 40" N. Br. 5° 25' 30" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Baie de Bénodet. Basse Cluyou. Paa *Basse Cluyou* er der ved lavest Lavvande kun 6 Fod Vand. Den ligger i Linien *Bénodet* Fyr overet med *Coq* Fyr i N. 14° V.

Iles de Glenan. En Grund, der falder 6 Fod tør ved Lavvande, ligger 1,1 Kml. S. 61° V. fra *Penfret* Fyr, S. for *Vieux-Glenan*, hvor Kortet angiver 17 Fod Vand.

Rochebonne. Fyrskibet ved *Rochebonne* er inddraget. Et Fyrtaarn opføres paa Grunden.

Ved Klippen *La Congrée* udlægges hvide Spidstønder ved Arbejdsstedet.

Det gamle *Rochebonne* Fyrskib udlægges som Depotskib 1½ Kml. NNØ. for *La Congrée*, men viser intet Fyr, og Ballonerne paa Toppen er borttagne; en lille Damper og Arbejdsfartøj ligger om Natten ½ Kml. Ø. for Fyrskibet. Disse Skibe vise Ankerlanterner.

Rochebonne vedbliver at være afmærket med den nye Fyrponton og de to store Lystønder.

Gironde. Bec d'Ambès. Den sorte Lystønde, der viser rødt Lys, ved *Banc du Bec d'Ambès* er flyttet c. 800 Alen SØ. hen. 45° 2' 6" N. Br. 0° 36' 14" V. Lgd.

Den røde Lystønde, der viser grønt Lys, ved *Banc du Bec d'Ambès* er flyttet c. 950 Alen SV. hen. 45° 1' 28" N. Br. 36' 10" V. Lgd.

Den røde Spidstønde med Kegle er flyttet c. 650 Alen SØ. hen. 45° 1' 12" N. Br. 0° 35' 36" V. Lgd.

Afrika. Fernando Po. Santa Isabel Bay. Ved Indløbet til *Santa Isabel Bay* ere de røde Tønder, som laa V. ¼ S., 2¾ Kbl. og SV. t. V. ½ V., 3½ Kbl. fra *Fernanda Point* Fyr, inddragne. *Fernanda Point* ligger paa 3° 46' N. Br. 8° 47' 40" Ø. Lgd.

Newfoundland. Port Basque. Channel Head. Taagesignalet paa *Channel Head* giver hver 8 Minutter Et-Skud. Naar et Skib høres, vil der fra Stationen blive givet To-Skud.

I Indløbet til *Port Basque* ligge nu følgende Tønder:

Paa *West-Baldwin Rock* en sort og hvid vandret stribet Tønde med sort Kegle.

Mellem *Eastern Baldwin* og *Road Island* en hvid Tønde med hvidt Timeglas.

Den røde Tønde paa *Eastern Baldwin Rock* er uforandret.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Vraget af Skonnerten „*Fannie Flint*" i det Ø.-lige Indløb til *Nantucket Sound* er borttaget, og Afmærkningen er inddragen.

Fyrskib Nr. 47 SØ. for *Pollock Rip Shoal* SØ.-Ende er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 58. Fyr- og Taagesignal ere uforandrede.

Rhode Island. Beavertail. Omtrent den 26. Juni 1899 forandres det hvide, faste Fyr paa *Conanicut Island* S.-Pynt til et hvidt Blinkfyr, der viser Otte-Blink med 2 S. Mørke mellem Blinkene, fulgt af Mørke i 15 S.

Connecticut. Long Island Sound. Fyrskibet „*Cornfield Point*" Nr. 48 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 20. Det viser et hvidt, fast Fyr fra Fokkemasten og et rødt, fast Fyr fra Stormasten.

New Haven Harbor. Omtrent den 28. Juni tændes paa *Middle Breakwater* i *New Haven Harbor* et hvidt, fast Fyr paa Ø.-Enden og et rødt, fast Fyr paa V.-Enden. Det første vises fra en sort Pæl med hvid Top, det sidste fra en rød Pæl med hvid Top. Flammens Højde: 29 Fod.

New York. East River. South Brother Island Ledge. Paa Ø.-Siden af det V.-lige Indløb til *South Channel* i *East River* er atter opført en Fyrbaake paa den ødelagtes Plads. Baaken er rød, firkantet med rødt Hus. Fyret er rødt, fast. Flammens Højde: 17 Fod.

Delaware. Taagesignalet paa Ø.-Enden af *Delaware* Bølgebryder ved S.-Siden af Indløbet til *Delaware Bay*, er forandret og giver nu hver 15 Sekunder Et-Stød af 2 S.s Varighed.

Pennsylvania. Schuylkill River. En rød Spirtønde Nr. 10 er i 21 Fod Vand udlagt ved en Klippe paa Ø.-Siden af den gravede Rende S. for *Baltimore* og *Ohio* Jærnbanebro, fra den nedre Ende af *Baltimore* og *Ohio* Jærnbanebros Midtpier i S. 30° V. og fra Enden af *Bartram Park* Pier i S. 59° Ø.

North Carolina. Cape Fear River. Da *Middle Ground* i *Cape Fear River* tiltager S. og Ø. for *Bald Head Shoal* Tønde Nr. 5, bør man tage Lods.

South Carolina. Charleston. Main Channel. *Cumming Point Shoal* er tiltagen NØ. efter. Sort Tønde Nr. 13 er derfor flyttet 200 Alen N. 8° Ø. hen i 9 Fv. Vand; fra Fort *Sumter* Baake i S. 73° Ø. og fra *Sullivans Island* bageste Ledebaake i S. 8° V.

Rød Spidstønde Nr. 4 og sort Stumptønde Nr. 5 ere inddragne.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Gaeta Bugt. Formio. Ved *Formio* er tændt et rødt, fast Fyr paa Dæmningen *Pescatori* og et rødt, fast Fyr ved Pladsen *Basso a Mare*.

Sardinien. Cavoli. Kap Carbonara. Fyret paa Øen *Cavoli* er atter i Orden og viser hver ½ Minut hvidt Et-Blink.

Terranova. Den hvide Spirtønde ved S.-Siden af det indre Løb V. for Øen *Mezzo* er ombyttet med en hvid, cylindrisk Tønde.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi. Pass a Loutre Channel. I *Pass a Loutre Channel* ere følgende Tønder inddragne:

Sort Stumptønde Nr. 1, der laa 1⅞ Kml. S. 68° Ø. fra *Pass a Louttre* Fyr. Rød Spidstønde Nr. 2, der laa 1¾ Kml. S. 76° Ø. fra *Pass a Loutre* Fyr. Sort og hvid lodret stribet Spidstønde, der laa 2½ Kml. S. 74° Ø. fra *Pass a Loutre* Fyr.

Karantænebestemmelser.

Tyrkiet. — Karantænen for Skibe fra *Ægypten* er forlænget til 12 Dage. Indførsel af Postsager fra *Ægypten* er forbudt.

Norge. — *Ægypten* er erklæret for pestsmittet.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:

VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

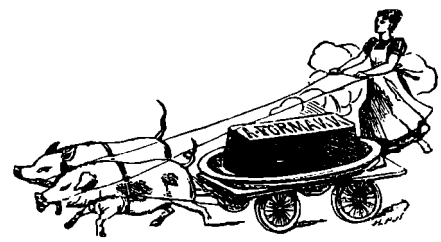
!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

☞ Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over ☞ 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar. ☜

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Kjøbenhavns Børskurs d. 5. Juli 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	104¾	105¼	105	105½
Danmark			84	85
Norden			117	117¼
Kjøbenhavn			97½	98
Carl			56	56½
Dannebrog			98¾	99½
Skjold			73¾	74
Helsingørs Dampsk.			63	69
Østersøen			98	100
Nordsøen			85	90
Torm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			85	89
Dansk-russisk Dampsk.			96	98
Urania	93½		93¼	93½
Union			101	105
Hejmdal			—	—
Dampsk. af 1896			98¾	99½
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			93	95
3½% uopsig. Stats			97¼	98½
3½% Husejer Kreditk.			85¾	87
3½% Kbhvns Kreditf.			87¼	89
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			88¾	90
4% — — 6 —			88¾	90
3½% Landkreditk. 3 —			96	98
Aktier.				
Nationalbank			144½	145
Privatbank			129½	129¾
Landmandsbank			122	124
Handelsbank			118¾	119
Burm. & Wain	90½		90¼	90½
Helsingørs Jernsk.			—	—
Sukkerfabr.	91½		91¼	91¾
Bryggeri Aktier			92	92¼

Vekselkurser d. 4. Juli 1899.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.18	18.15
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 4. Juli 1899.

Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.40
5% Rumænske Stats	100.90
4% — — 1890	92.00

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

„Det Foren. Dampskibs." 10,000, „Norden" 24,000, „Kjøbenhavn" 20,000, „Carl" 8,000, „Dannebrog" 34,000, „Skjold" 8,000, „Urania" 16,000, „Dampskibs. af 1896" 8,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Danish and Norwegian.

TIL DØVE PERSONER. — En Dame, som for ca. tre Aar siden blev kureret for Døvhed og Øresusen ved Hjælp af Dr. Nicholson's kunstige Øretrommer, skænkede hans Institut £ 1,000 (18,000 Kr.) for at fattige Mennesker, som ikke havde Midlerne til at anskaffe sig Øretrommerne, maatte faa dem gratis. Dette Fond udvidedes ved andre gode Menneskers Tilskud til over £ 5,000 (90,000 Kr.), for hvilket Beløb der udleveredes Øretrommer til værdige Trængende. Nu har ogsaa en anden Dame stillet £ 5,000 (90,000 Kr.) til Institutets Disposition, for at Mennesker, som ikke ser sig i Stand til at betale Øretrommerne, maa faa dem frit. Dr. Nicholson's Institut for Øresygdomme, det bedste i sin Slags i Verden, er ikke oprettet med pekuniær Fordel for Øje, men for at gøre saa meget godt som muligt. Enhver Penny, som tjenes eller gives, anvendes kun til Fordel for den gode Sag. — Adressen er 3, NICHOLSON'S INSTITUT GUNNERSBURY, LONDON, W., ENGLAND.

W. B. Dick & Co. Ltd.

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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

Skib til Salg.

En velsejlende Jagt, 17½ Tons Netto, sejler uden Ballast, ogsaa fordelagtig til Stenfiskeri, hvortil et særskilt dertil brugeligt Spil medfølger, er til Salg ved Novbr, **Pris 1800 Kr.**
Nærmere Oplysninger ved
Mæglerne Christensen & Co.
Svendborg.

H. RASMUSSEN.

70, Viborggade 70.

Skibs- & Klejnsmedearbejde

udføres.

J. H. Fechtenburg & Co.,

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

CARL KRARUP,

Amallegade 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. I" og „Nore" i Farten
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.

Telefon Nr. 5941.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Enghavevej. V.

Bopæl: Valdemarsg. 24. V.

Telefon 5560.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

---

25. Series

4de Trækning begynder Onsdag den 12te Juli 1899.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinstrække.					Hovedgevinstrække.					2. Præmiegevinstrække.				
1	Gevinst	paa	900	Kr.	1	Gevinst	paa	1800	Kr.	1	Gevinst	paa	900	Kr.
1	—	»	450	-	1	—	»	900	-	1	—	»	450	-
1	—	»	300	-	1	—	»	600	-	1	—	»	300	-
6	—	à	150	-	6	—	à	300	-	6	—	à	150	-
50	—	»	100	-	50	—	»	200	-	50	—	»	100	-
75	—	»	50	-	75	—	»	100	-	75	—	»	50	-
95	—	»	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 fornys à 2 Kr. 50 Øre Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19,** hvor **Planen** paa Forlangende udleveres **gratis.**

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Flag — Signalflag

i alle Størrelser og alle Nationer syes hurtig og efter Bestilling.

International Flagfabrik.

13, Bredgade 13.

LANDMANDSBANKEN

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

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

P. PEDERSEN

(fhv. Skibsfører),

Skibshandler.

Lager af Udførselsvarer.

32, Southsied street. Plymouth.

Wilson Sons & Co., Limited, London E. C.

7, Draper's Garden's.

Købmænd og Ejere af

Stenkuls-Oplag

i

St. Vincent C. V., Pernambuco, Bahia. || **Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, La Plata.**

Filial-Etablissement i Cardiff og Buenos Ayres.

Stadig Forraad af udelukkende de allerbedste Syd Wales Dampkul. Dampslæbere ved alle Depoter og enhver Lettelse for Dampskibenes hurtige Ekspedition.
Charterers i Cardiff til de ovennævnte Havne.
Wilson Sons & Co., Limited, ere Ene-Indehavere af de ovennævnte Depoter og Filialer. Alle Forespørgsler ang. Priser etc. paa Central-Bureauet:
7, Draper's Gardens. London E. C.

Udkommen er:

Nautiske Smaaskrifter I

Grundrids af Læren om

Ebbe og Flod

ved

J. A. D. Jensen,

Navigationsdirektør.

1 Kr.

G. E. C. Gad.

Hotel „Victoria",

Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads,
Kjøbenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

Stufvareföreningen „GARANTI".

Hernösands district,

bestående af hederliga, under en lång följd af år välkända stufvare, af fackföreningar oberoende, rekommenderade af alla sågverkskontor inom districtet, samt Hernösands skeppsmäklarefirmor, utför stufning af lastångare, hurtigt, omsorgsfullt och till billigaste priser.

Postadress: **Sprängsviken.**
Telegrams: **„Garanti", Kramfors.**

Glarmester

Wald. Stallknecht

udfører

alt Skibs- og Bygningsarbejde.

Indfatning af Billeder.

Lager af Koøjeglas.

10, St. Strandstræde 10.

Telf. 3862. * Telf. 3862.

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.

Cykler haves paa Lager fra **135 Kr.**

Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.

Mindre Skibsarbejde udføres.

18, Lille Strandstræde 18.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

* **Telefon 5598.** *

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 3.

Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

Læge H. C. Lund,

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9 Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Café van Zandt,

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

„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
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ 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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 28. Kjøbenhavn, Torsdag den 13. Juli 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Dansk Sejlskibsrederi-Forenings ordinære Generalforsamling. (Sluttet.) — Losning af Trælast i London. — Fragtmarkedet. — Engelsk Dom om Bjærgeløn for Bjærgning af en dansk Damper. — Spørgsmaal og Svar. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele Danmark.

Kjøb, Salg og Nybygning
af **Sejl-** og **Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme** med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, **Bugserdampere, Trawl-** og **Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer** etc. udføres fordelagtigt ved
Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.
Strandvej 36. Telefon 69.

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.

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Flag — Signalflag
i alle Størrelser og alle Nationer syes hurtig og efter Bestilling.
International Flagfabrik.
13, Bredgade 13.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe. Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

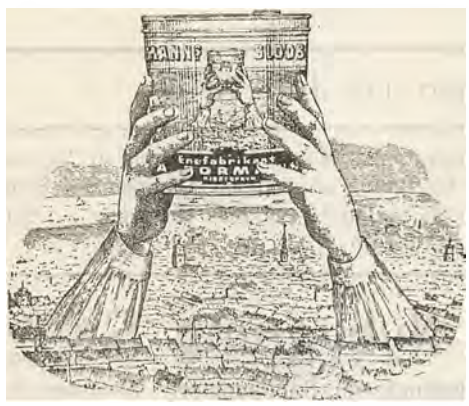
NORDISK SKIBSREDERFORENING,
stiftet 1889.
Bureau: **Kongensgade Nr. 2, Christiania,**
optager skandinaviske Damp- og Sejlskibsredere som Medlemmer, besørger gennem sine ansete Forbindelser Ordningen af Tvistigheder i Skibenes Anliggender uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton om Aaret. (H. O.)

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

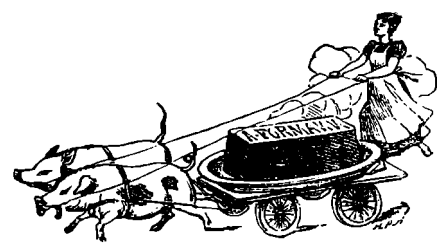
!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings ordinære Generalforsamling.

(Sluttet.)

Skrivelse fra Kredsstyrelsen for Fyen om Ændringer i Sønæringsloven, sigtende til at afhjælpe Manglen paa Styrmænd til Sejlskibene.

Havnefoged Møller, Svendborg: Det har i de senere Aar vist sig at blive mere og mere vanskeligt at skaffe Styrmænd til vore Sejlskibe, særlig til dem, der komme senest ud om Foraaret, og ogsaa til dem, der komme til at mønstre om i Aarets Løb. Vi have havt det Tilfælde, at et Skib er kommet til at ligge 4—5—6 Dage udenfor Svendborg og har maattet vente paa at faa en Styrmand, og saa er det blevet nødvendigt at tage en Styrmand paa 70—80 Aar, som hverken kan høre eller se, for at fyldestgøre Lovens Bogstav, og Skibet har endda maattet tage en Mand til for at have den nødvendige Arbejdskraft. Naar samtidig med, at det er saa vanskeligt at skaffe tilstrækkelige Styrmænd, Hyren er stegen i ganske overordentlig Grad, er det kun naturligt, at Sejlskibsførerne have set en Fare i dette Forhold, som burde modarbejdes, og det har da ogsaa været Genstand for Overvejelser i alle vore søfarende Kredse. Jeg og flere med mig kunne ikke komme bort fra, at disse uheldige Forhold først og fremmest skyldes den Bestemmelse, at Maskinlære er tvungent Fag til Stymandseksamen; derved tvinges paa en Maade alle, særlig unge Navigatører over i Dampskibene, fordi de tro, at de der skulle vinde Guld og grønne Skove, skønt det virkelige Forhold dog er det, at de for den største Del kun lide bitre Skuffelser og gaa tilbage til Sejlskibene, hvor de staa uforstaaende overfor Gerningen. For at søge at afhjælpe Manglen paa Styrmænd, have vi først tænkt paa, om det ikke kunde ske ved at give dem, der have taget Sætteskipperprøve, Adgang til at blive Styrmænd, men det vilde maaske være mindre heldigt, da man let kunde komme til at gaa Sætteskippernes Rettigheder for nær. Dernæst kastede vi Blikket paa Fiskeskipperprøven. Det er ganske latterligt at tænke sig, at en Fiskeskipper kan styre sit Skib op til Island og være betroet mange Mennesker og ogsaa undertiden kostbare Ladninger, men være Styrmand paa et Sejlskib kan han ikke. Vi tænkte os derfor Muligheden af, at denne Prøve blev en lille Smule udvidet, saaledes at de, der havde taget den, kunde faa Ret til at fare som Styrmand med Sejlskibe i begrænset Farvand, f. Eks. blot paa alle Havne i Evropa. Der er nu en stor Del af vore Navigatører, der straks gaa over i den mindre Fart, og der vilde være mangen en af dem, der kunde have Lyst til at sejle som Styrmand og derved stige et Trin op ad Rangstigen, som han aldrig vil naa, dersom han skal tage den udvidede Eksamen med Maskinlære. Som Forholdene ere nu, gaa Navigatørerne lige fra Eksamensbordet ombord i et Dampskib. De ere opdragne ombord i et Dampskib, og naar de have faaet deres Eksamen, gaa de til Dampskibene igen, og de have derfor ikke den fjerneste Ide om, hvad det er at føre et Sejlskib, eller om at tjene som Befalingsmand ombord i et Sejlskib. Det har vist sig, at Mangel paa Kendskab til Sejlmanøvrering og til, hvad et Sejlskib kan gøre i Fart, i Følge sin Form og de Sejl, det fører, har bevirket store Havarier, Oversejlinger o. s. v. Det vilde derfor være heldigt, om det kunde blive fastsat, at ingen kunde blive Styrmand ombord i Dampskib uden først at have faret en begrænset Tid, f. Eks. 2 Aar, som Sejlskibsstyrmand. Naar de saaledes vekslede fra det ene til det andet, vilde den Mangel, der nu er i deres Uddannelse, blive afhjulpen. Vi have derfor villet anmode Foreningen om at hjælpe til at faa gennemført denne Forandring i Sønæringsloven, saaledes at en Dampskibsstyrmand først skal have gjort 1 eller 2 Aars Styrmandstjeneste i Sejlskib. Jeg kan ikke tro, at Dampskibsrederi-Foreningen vil sætte sig meget imod dette Forlangende, hvorimod de vistnok vilde se skævt til os, hvis vi havde villet den tvungne Maskinlære til Livs. Jeg anbefaler dette Forslag til Vedtagelse.

Konsul C. P. Lund, Rønne: Jeg kan i meget slutte mig til Hr. Møllers Udtalelser, særlig hans Forslag om at indføre 2 Afdelinger i Styrmandseksamen, saaledes at Sejlskibsstyrmænd ikke vare pligtige at tage Maskineksamen. Nu tage de den, fordi de skulle, ikke særlig fordi de ville fare med Dampskib. Jeg kan ligeledes slutte mig til Hr. Møllers Udtalelser om Fiskeskipperprøven, det er ganske urimeligt, at en Mand kan sejle hele Verden rundt, naar han sejler med en Ladning Fisk, medens han ikke en Gang maa sejle som Styrmand i det samme Skib, naar Ladningen er Kul. Man kunde godt give Fiskeskippere Tilladelse til at sejle paa evropæiske Havne. At forlange 2 Aars Tjeneste i Sejlskib forekommer mig derimod at være et for stort Baand at lægge paa de unge Mænd, og det vilde desuden let kunne omgaas. Jeg tror, det vilde være heldigere at holde sig til den første Del af Hr. Møllers Forslag og derimod ikke lægge Baand paa de unge Mennesker, der en Gang er komne ind i Dampskibsfarten og søge at komme frem der.

Skibsreder Torm: Jeg kan til Dels slutte mig til Hr. Lunds Ytringer. Fiskeskipperprøven er noget lignende som det, vi i gamle Dage kaldte Breddeeksamen, og den maa være tilstrækkelig for at føre Sejlskib. Ganske vist kan man sige, at jo mere de unge Mænd lære, des bedre; det er altsammen godt nok, hvis Rosinen i Pølseenden var fed nok, men Sejlskibsførerne tjene jo ikke saa overdrevent meget, at det lønner sig for dem at koste saa særdeles meget paa deres Uddannelse. Noget maa der gøres for at skaffe Sejlskibsflaaden tilstrækkelig Tilgang af Styrmænd, thi som det er nu, øver Sejlskibsfarten ikke mere Tiltrækning paa de unge Styrmænd, hvad der vistnok for en stor Del skyldes den sikkert forkerte Anskuelse, at Sejlskibene ville forsvinde mere og mere. Adgangen til at blive Styrmand maa derfor gøres lettere. Forslaget om, at Dampskibsstyrmænd skulle sejle 2 Aar i Sejlskib, tror jeg ikke er heldigt, det vilde blive vanskeligt, ja næsten umuligt for dem at komme til at sejle de 2 Aar, jeg tror, at det vilde være urigtigt at lægge et saadant Baand paa de unge Mennesker, skønt jeg sætter stor Pris paa Uddannelsen i Sejlskib. Saafremt vi faa den tidligere omtalte Kommission, vil dette Spørgsmaal jo ogsaa falde indenfor dens Omraade. Hvor meget denne Kommission kan udrette, er ikke godt at sige, Kommissioner have deres gode og deres daarlige Sider, men for Øjeblikket tror jeg ikke, vi kunne gøre stort andet ved Sagen end fremkomme med en Udtalelse; der er jo et gammelt Ord, der siger: Saa længe Retten arbejder, skal man tie stille.

Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn: Jeg kan ikke være enig med Indlederen. Jeg synes, det vilde være et Tilbageskridt at gaa ind paa hans Forslag. Jeg ser ikke bedre, end at der utvivlsomt kræves en bedre Navigatør til at føre et Sejlskib end et Dampskib, som dog hver fjortende Dag gaar fra den ene Havn til den anden. Men jeg er selvfølgelig enig i, at der ikke behøves nogen Eksamen i Maskinlære for at føre Sejlskib. Jeg har i sin Tid for den Kommission, der udarbejdede Sønæringsloven, fremsat et Forslag, som ikke fik Majoritet for sig, og som jeg her skal nævne. Det gik ud paa, at man skulde have to Eksaminer, ligesom man har i næsten alle søfarende Stater undtagen Norge, nemlig en for Langfart og en anden for kort Fart, hvorved man forstaar Nordsø- og Østersøfart — man kunde forøvrigt godt tage Kanalen med. Grænsen vil naturlig blive angivet ved de Grænser, hvor man kan føle sig frem med Loddet. For en saadan Fart vilde Fiskeskipperprøven være fuldstændig tilstrækkelig. Om man saa yderligere kunde give dem Tilladelse til at sejle som Styrmand i Sejlskibe i evropæisk Fart eller muligvis i hvilkensomhelst Fart, er jo et Spørgsmaal, der kunde tages under Overvejelse. I Kommissionen hævdede imidlertid forskellige Medlemmer, at det ikke lod gøre, da første Styrmand paa et Sejlskib altid skulde være i Stand til under Kaptajnens Sygdom at føre Skibet videre, og

man maatte altsaa kræve de samme Kundskaber i Navigation af ham som af Kaptajnen. — Med Hensyn til de 2 Aars Tjeneste i Sejlskib, maa jeg sige, at jeg ikke ser, der kan gives fyldestgørende Grunde for et saadant Krav. Der kræves nu, hvad enten man vil være Styrmand i Sejlskib eller Dampskib, at man skal have sejlet 2 Aar i Sejlskib, hvoraf et Aar som fuldbefaren Matros. Kommissionen var den Gang, den behandlede dette Spørgsmaal, meget betænkelig ved at gaa saa vidt, fordi man mente, at det efterhaanden kunde blive meget vanskeligt at faa Hyre i Sejlskibe. Hvis man nu vilde forlange 2 Aars Sejlads som Styrmand i Sejlskib, frygter jeg for, at disse Folk vilde komme til at gaa, indtil de blev 40 Aar, inden de fik den Fart.

Kaptajn P. H. Clausen, Fanø: Man bør paa forskellige Maader søge at skaffe Sømandsstanden større Tilgang, saa faa vi ogsaa nok det tilstrækkelige Antal Styrmænd. Man kunde godt forlange Fiskeskipperprøven af alle, der vilde være Styrmænd; naar de have været ude paa Vandet et Par Aar, kunne de uden Vanskelighed tage den, og den vilde være tilstrækkelig for at sejle som anden Styrmand. De, der saa havde Ævner og Anlæg, kunde tage en videregaaende Eksamen.

Havnefoged Møller: Naar det blev sagt, at det var at lægge for stort Baand og Tvang paa Dampskibsstyrmændene at forlange, at de skulde gøre 2 Aars Tjeneste som Styrmænd i Sejlskibe, vil jeg dertil svare, at det er ikke noget i Sammenligning med den Tvang, der udøves mod Hundreder og atter Hundreder af vore Styrmænd, der sejle med Sejlskib, idet man forlanger, at de skulle tage en Eksamen, som de ikke have Brug for og ikke have i Sinde at benytte. Man gør det derved umuligt for mangen dygtig Matros at faa en Eksamen, der berettiger ham til at blive Styrmand i Sejlskib. Det er meget uheldigt, at Dampskibsfarten drager den aller største Del af de unge Styrmænd til sig, thi naar de efter flere eller færre Aars Forløb komme tilbage til Sejlskibsfarten — og de komme tilbage i Snesevis — savne de tilstrækkeligt Kendskab dertil. Vi ville tusinde Gange hellere tage dem straks, naar de komme fra Eksamen, saa længe de ere unge og have let ved at nemme. Der er Hundreder af Tilfælde, hvor vi have taget Styrmænd lige ud fra Navigationsskolen, og de have ikke været en Maaned om bord, før de ere dygtige Styrmænd. Det kan aldrig skade en Dampskibsstyrmand at have gjort Tjeneste som Styrmand i Sejlskib, tværtimod, der foreligger mange Eksempler paa, at Mangel paa Kendskab til Sejlskibes Manøvrering har foraarsaget Havarier og Oversejlinger. Ganske vist skulle de allerede nu have sejlet som Matros, men saa længe de ere Matroser, bryde de sig ikke om saadanne Ting som f. Eks. hvor stærkt et Sejlskib løber, eller hvor meget et Dampskib maa til Siden for at komme klar, hvad Kurs Skibet styrer, eller hvad Afdrift det har. Saa længe Danmark endnu har en Sejlskibsflaade, som det har, kan det aldrig blive saa galt, som Kaptajn Holm sagde, at de maatte gaa indtil de blev 40 Aar, før de kunde blive Styrmand i Dampskib. De behøve jo ikke at sejle som første Styrmand, de kunne godt sejle som anden.

Konsul Lund, Rønne: Hr. Møller mener, at naar der er Tvang paa andre Steder, kunde der ogsaa være det her. Men netop her vilde det være uheldigt, da det vilde sætte de unge Mænd for langt tilbage. Jeg tror ogsaa, at Sejlskibsfarten vilde være den bedste Skole, og at en Dampskibsstyrmand kan have uhyre stor Fordel af at være uddannet i et Sejlskib, men jeg er imod denne Tvang. Derimod kan jeg gaa med til, at Sejlskibsstyrmænd slippe for at tage Eksamen i Maskinlære, og at Fiskeskipperprøven giver Adgang til at blive Styrmand i Sejlskib.

Formanden: Bestyrelsen er ganske klar over, at det er et meget vigtigt Spørgsmaal, og den har underkastet det en indgaaende Behandling i Mødet i Gaar. Bestyrelsen har til Hensigt at fremme Sagen, og vi ere villige til at arbejde videre i den af Hr. Møller antydede Retning, dog var det den omtrent enstemmige Mening i Bestyrelsen, at Forlangendet om de 2 Aars Tjeneste i Sejlskib er for stræng en Fordring at stille. Denne yderliggaaende Fordring vil jeg ikke love, at Bestyrelsen kan gaa med til.

Dirigenten: Jeg tillader mig at spørge den ærede Indleder, om han fastholder noget bestemt Forslag til Generalforsamlingen.

Havnefoged Møller: Nej, jeg antager forøvrigt, at Diskussionen vil blive fortsat senere. Hvis man mener, at 2 Aar er for meget, kunde jeg godt gaa med til kun at forlange 1 Aar. Vi have i vor Kreds ikke vovet at røre ved den obligatoriske Maskinlære til Styrmandseksamen. Kunde man faa den bort som tvungent Fag, ja, saa forandrer det jo Sagen betydeligt, men det lader sig næppe gøre, da Loven endnu ikke har virket saa mange Aar, og Dampskibsrederne, som i Fællesrepræsentationen vistnok have den afgørende Stemme, vilde formodentlig sætte sig imod et saadant Forslag. Derimod kunde de maaske nok være tilbøjelige til at gaa med til den billigere Fordring.

Dirigenten: Denne Sag kan ikke ordnes af Sejlskibsrederi-Foreningen og dens Generalforsamling; det er altsammen kun Tanker, der kunne drøftes her og af Bestyrelsen føres frem paa rette Sted. Jeg henstiller derfor til Hr. Møller at nøjes med den Diskussion, der nu har fundet Sted, og derimod ikke stille bestemt Forslag, men kun bede Bestyrelsen om fremdeles at tage sig af Sagen og arbejde hen til at fremskaffe en rigeligere Tilgang af Styrmænd til Sejlskibe, uden dog at binde Bestyrelsen strengt til de opstillede Betingelser.

Efter at et Par korte Bemærkninger vare vekslede mellem Havnefoged Møller og Dirigenten, udsattes Mødets Forhandlinger.

Efter at Forhandlingerne vare genoptagne, udtalte

Dirigenten: Jeg henstiller til Generalforsamlingen at indskrænke sig til at vedtage en Resolution, gaaende ud paa at opfordre Bestyrelsen til at virke for Foranstaltninger, der kunne fremme Tilgangen af Styrmænd til Sejlskibene.

Mægler A. Hansen, Svendborg, indbragte paa Fyens Kredsstyrelses Vegne følgende Forslag til Resolution:

> Generalforsamlingen opfordrer Bestyrelsen til at arbejde hen til en Forandring i Lov om Sønæring, hvorved Sømænd med den nu eksisterende Styrmandseksamen (uden Maskinlære) gives Ret til at fare som Styrmand og Skibsfører paa alle Have og Farvande med Sejlskibe, og saa at Fiskeskipperprøven giver Ret til at fare som 1. Styrmand med Sejlskibe paa alle evropæiske Havne og som 2. Styrmand paa alle Farvande, samt saa at Vedkommende for at blive Styrmand med Dampskib skal have faret som Styrmand med Sejlskib.

Mægler A. Hansen, Svendborg: De vil se, at vi i dette Forslag have modereret betydeligt; vi forlange kun føjet til, at der skal arbejdes hen til, at Dampskibsstyrmænd maa fare som Styrmænd med Sejlskibe. De to Aar bliver der ikke Tale om mere; de kunne f. Eks. mønstre ud i Svendborg og gaa tilbage til Kjøbenhavns Red, saa have de opfyldt Betingelsen. Forøvrigt overlade vi til Bestyrelsen at arbejde i den Retning, som Udtalelserne i Dag angive.

Kaptajn Fischer, Vejle: Jeg slutter mig fuldt ud til den sidste Resolution. Det er ingen let Sag for en ung Styrmand uden Erfaring at føre Købmandsgods og Mennesker sikkert over Søen. Ganske vist staa Assurandørerne bag ved og betale den mulige Skade, men Rederierne lide dog alligevel som Regel Tab. Vore Styrmænd kunne derfor have udmærket godt af at faa saa alsidig en Uddannelse som muligt. Hvis de ikke kunne faa 2 Aars Tjeneste i Sejlskibe, vil jeg i alt Fald støtte Forslaget om 1 Aar.

Dirigenten: I Forslaget er der ikke nævnt nogen

bestemt Tid; der er kun sagt, at de skulle have været Styrmænd i Sejlskibe.

Kaptajn Jacob Holm: Lige saa meget jeg før var imod de 2 Aar, lige saa meget er jeg imod 1, thi hvor skulle vi faa Styrmændene anbragte, hvor skulle de faa den Fart fra. Det er aldeles umuligt. Og hvis Rederierne og Assurandørerne mene, at vore Styrmænds Uddannelse er utilstrækkelig og ville stille større Fordringer — hvad jeg ikke tror, de ville — saa staar det dem virkelig frit for at forlange, at de skulle gaa længere Tid og have mere Erfaring, inden de komme ind i disse Stillinger. At unge Mennesker uden Erfaring komme ind i saadanne Stillinger, tror jeg ikke, der er noget at gøre ved; det har været saaledes i gamle Dage, og det vil ogsaa vedblive at være saaledes i Fremtiden.

Havnefoged Møller: Der er ingen Grund til at frygte for, at vi ikke skulde kunne faa dem anbragte, vi have slet ikke saa ringe en Sejlflaade, den kan tage mangen en god Styrmand, og desuden kunne de lige saa godt fare som anden Styrmand som de kunne fare som første, de faa samme Erfaring. Derimod yder deres Matrostjeneste i Sejlskib ingen Garanti for, at de som Styrmænd kunne virke tilfredsstillende.

Kaptajn Holm: Jeg kan forstaa, at man fra Sejlskibsførernes Side siger: Vi kunne ikke finde os i ombord i et Sejlskib at modtage som Styrmand et ungt Menneske, der er opdraget udelukkende i Dampskibsfarten, men af hvad Grund en Dampskibsstyrmand skal have sejlet et Aar som Styrmand ombord i et Sejlskib, for at styre et Dampskib, det forstaar jeg ikke. Jeg har netop i den senere Tid hørt Dampskibsførere sige, at de slet ikke ere saa sikre paa, at det er heldigt i Dampskibene at have Folk, der have været i Sejlskibe, og at de hellere ville have Folk, der ere opdragne i Dampskibe (Modsigelse). Ja, det er ikke noget, jeg siger som min egen Erfaring, det er nu farende Dampskibsføreres Mening. Det er ganske forskellige Ting, de skulle lære i et Dampskib og et Sejlskib, det har ikke noget med hinanden at gøre.

Mægler Hansen, Svendborg. Jo, det har meget med hinanden at gøre. Jeg kunde nævne to Kollisioner, der bevislig er skete, fordi vedkommende Styrmænd ikke kendte den Fart, Sejlskibe gøre; de have ikke forstaaet, at et Sejlskib gør meget stærkere Fart end et Dampskib.

Havnefoged Møller: Om jeg husker ret, er der netop her i Kjøbenhavn fra Dampskibsredernes Side fremkommet Udtalelser om, at de ere mest tilfredse med de Dampskibsførere, de have faaet fra Sejlskibsflaaden.

Efter korte Bemærkninger af Kaptajn Fischer, Vejle, Havnefoged Jordahn, Kolding, Mægler Hansen, Svendborg, Havnefoged Møller, Svendborg, og Agent Petersen, Marstal, sluttedes Forhandlingen, og man skred til Afstemning, hvorved det af de Delegerede fra Fyens Kredsafdeling stillede Forslag til Resolution vedtoges med stor Majoritet.

Dirigenten: Vi kunne vel gaa ud fra, at den Minoritet, der var mod Forslaget, væsentlig var det af Hensyn til det sidste Punkt, om at Styrmænd skulle have faret med Sejlskib, inden de kunne faa Tjeneste i Dampskib. (Stemmer: Ja!)

Skrivelse angaaende Udvidelse af Nexø Havn.

Toldkontrollør Stub, Nexø: Maa jeg allerførst takke Bestyrelsen, fordi den har optaget denne Sag paa Dagsordenen, og dernæst gøre opmærksom paa, at jeg i mange Aar, hvor jeg end har været, har arbejdet for at faa en Havn paa Østkysten af Bornholm, hvor Skibene kunne søge ind under Havari- og Isforhold. Med den ringe Størrelse og ringe Dybde, Havnen nu har, er det særligt under stormfuldt Vejr i Oktober, November og December umuligt at skaffe Plads til alle de Skibe, der søge Nexø Havn; det har, navnlig i de to sidste Aar, ofte gjort mig ondt at se, hvor mange man har maattet afvise. I November Maaned var der c. 30 Skibe, der maatte gaa ind til Nexø, og omtrent daglig laa der 4—5—6 Skibe udenfor med Lodsflag oppe; men der var ingen Plads til dem, og en Del af dem stak ogsaa for dybt. Paa et saa udsat Sted som her bør der være en Havn, og Tiden til at gennemføre Sagen synes mig nu at være kommen; alle ville sikkert erkende nu i vore humane Tider, at det er sørgeligt, naar Sømanden ikke kan finde et Tilflugtssted. Og hvorfor skulde vi ikke beholde disse Skibe paa dansk Grund i Stedet for at lade dem gaa tilbage til Østersøen og ind i en fremmed Havn. — I sidste Rigsdagssamling fik vi, som bekendt, bevilget 300,000 Kr. til en Udvidelse af Nexø Havn. Deraf vil, som det vil ses af min Indstilling til Bestyrelsen, 81,500 Kr. gaa til Tørlægningen, for at man kan komme til at sprænge ud, medens Udsprængningen kun vil koste 47,000. Det forekommer mig da, at der ingen Mening er i, ikke straks at gaa til en Dybde af 20 Fod, saaledes som det i sin Tid blev foreslaaet, og jeg har derfor indgivet min Indstilling til Sejlskibsrederi-Foreningen om at andrage om de fornødne Midler til en saadan Udvidelse. Man vil maaske herimod indvende, at naar Nexø nu faar en Havn paa 16 Fods Dybde, er dette tilstrækkeligt for Trafikken, og at den større Udvidelse vil medføre, at Nexø vil faa flere Renter at udrede, men jeg mener, at det dog bør gøres af Hensyn til Søfarten i sin Helhed, selv om det ogsaa skal komme til at koste et Par Hundrede Tusinde Kroner mere, naar man skal gaa til den større Dybde og forlænge en Mole, for at Skibene kunne komme ind til enhver Tid, naar Vinden springer om. Jeg vil meget varmt anbefale denne Sag til Generalforsamlingen og bede den opfordre Bestyrelsen til at indgaa med en Fremstilling af Sagen til Indenrigsministeriet. At der er Trang til en Havn paa 20 Fod, have jo allerede Dampskibsrederi-Foreningen og Den almindelige danske Skibsfører-Forening udtalt, og naar den større Uddybning kun vil koste en saa ubetydelig Sum som den, her er Tale om, mener jeg, der er al Grund til at gaa dertil. Ogsaa Hensynet til Assurandørerne og Rederierne taler for at gaa til de 20 Fod; der sidder jo en betydelig Kapital i de Skibe, som stikke mellem 16 og 20 Fod. Jeg haaber, at Foreningen vil yde Sagen sin Støtte.

Konsul C. P. Lund, Rønne: Naar jeg ikke kan være enig med Hr. Stub, kunde det mulig se ud, som om det var paa Grund af den Jalousi, om jeg saa maa kalde det, der gør sig gældende mellem Østkysten og Vestkysten af Bornholm, men det er det ikke. Det er, fordi jeg har en lidt anden Opfattelse af Sagen end Hr. Stub. Jeg beundrer Hr. Stubs Energi i denne Sag, og jeg vil prise den By lykkelig, der besidder en saadan Mand, men jeg kan ikke dele hans Anskuelser herom. Det kneb, som bekendt, svært med at faa de 300,000 Kr. bevilgede i sidste Rigsdagssamling, og det var egentlig kun ved et Kompromis, at det lykkedes at faa det gennemført. Jeg siger ingenlunde, at det vilde være nogen Skade at faa Havnen udvidet til 20 Fod, men man skal være lidt forsigtig med at komme med slige Andragender og ikke overspænde sine Kræfter. En Udvidelse af Nexø Havn til 16 Fod vil afhjælpe de værste Mangler, i hvert Fald for den Fart, der væsentlig kan komme i Betragtning; Dampskibe paa 20 Fods Dybgaaende kunne ganske vist ikke komme derind, men hvormange er det om Aaret? Lad os sige en 2—3—4 Stykker. Det Gode, der vilde opnaas ved den større Udvidelse, svarer ikke ganske til Omkostningerne. Jeg tror derfor ikke, Regeringen gaar med dertil, efter at den har havt saa meget Bryderi med at faa de 300,000 Kr. bevilgede. Større Beløb tror jeg heller ikke, Byen har Raad til at forrente, og at Regeringen skulde gaa med til at skænke Nexø c. 300,000 Kr., kan jeg ikke tænke mig, særlig naar man tager Hensyn til, at andre Havne paa Bornholm ogsaa søge at gøre deres Krav gældende. Allinge Kommune har saaledes havt Andragende inde om at faa deres Havn udvidet — den er vistnok kun 10 Fod dyb — og deres Krav var saamænd meget beskedent, men det blev afslaaet, og der er andre Steder paa Bornholm, hvor de ogsaa skulle til at bygge Havne og ogsaa gærne vilde have lidt Hjælp. Deres Andragender ville formodentlig komme ind til næste Rigsdagssamling. Jeg vil villig indrømme, at Staten er en god Malkeko, og hvad man faar derfra, er de fleste maaske tilbøjelige til at sige, faar man for ingen Ting, og jeg misunder dem det ikke, men Sejlskibsrederi-Foreningen

maa være meget betænkelig ved at fremkomme med saadanne Andragender som dette, der for mig staar som haabløst; vi skulle vogte os for, som Havnefoged Møller sagde før, at sætte Foreningens Renommé paa Spil. Der er dernæst en anden Hage ved dette Forslag, idet det, saa vidt jeg ved, er kommet fra Hr. Toldkontrollør Stub selv, jeg tror ikke en Gang det kommer fra Byraadet i Nexø, men hvis Rederi-Foreningen skulde optage ethvert Forslag fra sine Medlemmer, vilde den sætte en hel Del af sin Prestige til. Jeg kan tilføje, at jeg har talt med forskellige Medlemmer af Fællesrepræsentationen, og de mente ligesom jeg, at den Sag var haabløs.

Kaptajn Fischer, Vejle: Saaledes som Skibsfarten har udviklet sig, maa man sige, at 16 Fods Dybde er alt for lidt, og tænke vi os blot nogle Aar frem, vil 20 Fod ikke være for meget. En Række Havne ere da ogsaa i de senere Aar blevne stærkt uddybede, i Aarhus er man nu oppe paa 25 Fod, i Horsens 19, Vejle 18—19, Kolding 19 og Odense Kanal vil man have uddybet til 19 Fod. Nu have vi ganske vist ingen Repræsentanter paa Rigsdagen, der støtte og tale vor Sag, som de burde, men man maa dog gaa ud fra, at det ikke er store Kapitaler, der gives til Skibsfarten i Sammenligning med, hvad der gives til andre Erhvervsgrene, f. Eks. Landbruget. Jeg ser ikke paa Sagen som Hr. Lund og vil støtte Hr. Stubs Forslag.

Formanden: I Bestyrelsens Møde i Gaar, hvor Sagen blev drøftet, vare vi enige med Hr. Konsul Lund i, at et Andragende om et saadant Tilskud ikke kan udgaa fra Sejlskibsrederi-Foreningen, men maa komme fra Nexø Byraad eller Havnekommission. Hvorvidt det saa kunde finde Tilslutning, tør vi ikke have nogen begrundet Mening om i Øjeblikket, men vi mene, at da Sagen i meget høj Grad interesserer Dampskibsfarten, maaske i højere Grad end Sejlskibsfarten, vilde det være naturligt, at Henvendelsen fra Nexø gaar til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Jeg for mit Vedkommende tror ikke paa Muligheden af at faa saa stort et Beløb som c. $^1/_4$ Mill. Kr. af Hensyn til Konsekvenserne. Skænker Staten et saadant Beløb her, ville mange andre komme og bede om et lignende. Jeg paaskønner i høj Grad Hr. Stubs Energi for sin By og dens Havn, men jeg tror ikke, vi kunne komme dette Spørgsmaal nærmere end at sige, at Sagen maa udgaa fra Nexø By og Havneudvalg og gaa igennem Fællesrepræsentationen.

Toldkontrollør Stub: Jeg ser ikke, hvorfor der ikke fra denne Forening kunde ske en Henstilling til Indenrigsministeriet om at tage Sagen under fornyet Overvejelse, naar man kan henvise til, at Tørlægningen koster saa og saa meget og Udsprængningen saa og saa meget. M. H. t. den ærede Formands Udtalelse om, at Regeringen ikke giver 250,000 Kr. hen som Gave, da tror jeg dog rigtignok, at Rigsdagen vil bevilge dem, naar de i Søfarten interesserede udtale sig for det. Kampen om de 300,000 Kr. til Nexø Havn var af rent politisk Natur; jeg kunde til Bevis herfor fremlægge et Brev fra en højt agtet Mand. Naar der tales om det usandsynlige i, at Staten skulde give en Gave, saa vil jeg erindre om, at Rønne Kommune fik 80,000 Kr. som Gave til sin Havn for nogle Aar siden. Jeg ser ikke, hvorfor der ikke skulde kunne gøres noget lignende her.

Konsul Lund: Jeg har ikke sagt, at det vilde være til nogen Skade at faa en Havn med 20 Fod Vand, men jeg har sagt, at det var usandsynligt, at Nexø kunde faa det nu, da der rejses saa mange Krav om Laan til Havneanlæg, og at det var for hurtigt at komme igen til Staten. I Rønne have vi en Indsejling af 19—20 Fod, men ingen Plads i Havnen til at modtage Skibe med det Dybgaaende, vi trænge derfor haardt til en Udvidelse. Kunde Rønne blot faa det halve af, hvad Nexø nu ønsker, vilde man i Rønne paatage sig at garantere baade for at Skibene kom ind og fik Plads. Jeg maa bestemt protestere mod, at Rønne skulde have faaet 80,000 Kr. til Skænk. Indsejlingsforholdene ved Rønne vare daarlige; saa fik de som en Gave for at forbedre dem 80,000 Kr. til at anlægge en Bølgebryder for, men selve Rønne Havn har, saa vidt jeg erindrer, aldrig faaet synderligt Tilskud fra Staten. Jeg anser det imidlertid for rimeligt, at Rønne nu i den kommende Rigsdagssamling vil søge om et større Laan eller Gave, hvilket Regeringen nu foretrækker. Det ligger jo nær at antage, at det vil komme til at spille en Rolle, om en By kan byde nogen Sikkerhed for det Laan, den faar, og der er ingen Tvivl om, at Rønne med Lethed, hvis den fik 80,000 eller 100,000, kunde paatage sig de Forpligtelser, der fulgte dermed; derimod tvivler jeg om, at Nexø kunde gøre det.

Kaptajn Fischer: Jeg tror, Hr. Lund tager fejl af Sagen. Rønne Havn betragter jeg som Handelshavn. Den Kommission, der for nogle Aar siden var nedsat om Nød- og Tilflugtshavne, har anbefalet Nexø (Konsul Lund: Nej, det er fejl!). Her er slet ikke Tale om Nexø Havn som Handelshavn.

Toldkontrollør Stub: Rønne fik de 80,000 lige rent ud som Gave. M. H. t. de andre Havneanlæg paa Bornholm skal jeg oplyse, at der er nedsat en Kommission af Indenrigsministeriet til at undersøge, hvad der af Hensyn til Fiskeriet bør foretages af Havneanlæg paa Bornholm, og denne Kommission vil med det første træde sammen. Jeg taler alene i Søfartens Interesse for denne Sag, og jeg nærer ingen Jalousi overfor Rønne; jeg ønsker en god Havn paa Vestkysten og en god Havn paa Østkysten.

Dirigenten: Jeg har fra Formanden modtaget et Forslag, saalydende:

> Sagen henvises til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, naar Nexø Byraad eller Havneudvalg fremsætter Anmodning om at virke for Tilskud til den angivne Udvidelse til 20 Fod.

Konsul Lund: Jalousien mellem Øst- og Vestsiden af Bornholm er ikke bestemmende for mig i denne Sag. jeg taler ud af min Overbevisning. Jeg forstaar ikke Hr. Fischers Udtalelse om Nexø som Nødhavn; Rønne er ifølge sin Beliggenhed langt mere skikket til Nødhavn.

Kaptajn Fischer: Paa Vestkysten er der ikke saa megen Trang dertil.

Toldkontrollør Stub: Det er kun de Skibe, der ere mellem Falsterbo og Bornholm, som gaa tilbage med østlig Storm og søge ind til Rønne; men fremkommer der Forslag om Havneanlæg i Rønne, skal jeg med Fornøjelse støtte det.

Kaptajn Holm: De fleste her ville sikkert være enige om, at det heldigste vilde være at faa en Nødhavn paa Vestsiden og en paa Østsiden, og det er virkelig ikke saa store Beløb, der udkræves dertil; vi kunne faa dem for 2—300,000 Kr. Forøvrigt stiller jeg Forslag om Afslutning.

Forslag om Afslutning af Diskussionen vedtoges.

Det af Formanden stillede Forslag om, at Sagen eventuelt henvises til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, vedtoges.

Skrivelse fra Fanø Kredsstyrelse om at virke for, at Fyrskibene i vore Farvande ad elektrisk Vej sættes i Forbindelse med Land.

Skibsreder P. N. Winther, Fanø, anbefalede Sagen.

Kaptajn Jacob Holm: Man har i England i lange Tider eksperimenteret med at sætte Fyrskibene i Forbindelse med Land, uden at disse Eksperimenter dog have givet heldige Resultater. I den senere Tid synes det imidlertid, som Spørgsmaalet er ved at finde sin Løsning, jeg sigter til Telegraferingen uden Traad, hvormed man for Øjeblikket gør Eksperimenter i England. Naar disse Forsøg ere afsluttede og maatte vise sig at give virkelig praktiske Resultater, vil forhaabentlig Bestyrelsen indgaa til Regeringen med Andragende om at bringe denne Opfindelse til Anvendelse hos os.

Skibsreder Winther: Det var netop ogsaa Meningen, at vi ønskede, at man skulde afvente Resultaterne af Forsøgene med Telegrafering uden Traad.

Formanden: Jeg skal paa Bestyrelsens Vegne sige, at den skal have sin Opmærksomhed henvendt paa denne Sag.

Formanden: Forinden vi slutte vore Forhandlinger, vil jeg tillade mig at takke den ærede Dirigent for den Velvillie, han har vist ved at dirigere i Dag, og for den smukke og sympatetiske Maade, hvorpaa han har ledet vore Forhandlinger.

Dirigenten takkede og udtalte, at det i høj Grad havde interesseret ham at overvære og lede disse Forhandlinger.

Efter en Forhandling for lukkede Døre hævedes derefter Generalforsamlingen.

Efter Generalforsamlingen foretog Deltagerne med Havnevæsenets Damper „Grane" en Sejltur gennem Havnen, der afsluttedes med et Besøg i Frihavnen. Saavel de nye Anlæg i den gamle Havn som Frihavnens Pakhuse og andre storartede Anlæg besaas med stor Interesse af de udenbys Delegerede. Fra Havnevæsenets og Frihavnsdirektionens Side udvistes den største Imødekommenhed ved Gæsternes Modtagelse. — Om Aftenen afholdtes en Middag i „Hotel National", hvor Foreningens Formand, Konsul Rechnitzer, talte for Konge og Fædreland, Kaptajn Holm for de indbudte Gæster, Havnekaptajn Drechsel og Frihavnsdirektør Thielsen, Skibsreder Torm for Foreningen, hvorefter fulgte en lang Række Taler. Der herskede en ypperlig Stemning, og de fleste af Deltagerne afsluttede Aftenen i Tivoli.

Losning af Trælast i London.

I Anledning af vort Referat i dette Blads Nr. 22 af en Retssag i London, der var anlagt af Dampskibet „Brendas" Rederi imod Modtagerne af en i Surrey Commercial Docks udlosset Ladning Træ, og af de Bemærkninger, som en æret Indsender fra London under Mærket P. A. P. fremsætter om denne Sag i Bladets Nr. 24, tilskrives der os fremdeles fra sagkyndig Haand følgende:

Denne Dom har virkelig en meget stor Interesse. Vel vilde dens Betydning være endnu større, om det tidligere Chamber of Shippings Certeparti fremdeles var gældende med Klausulen: „any custom of the port to the contrary notwithstanding", men selv om denne Klausul ikke findes mere i disse Certepartier, saa maa det erindres, at de kun gælder for Dampskibe og at det staar enhver, ogsaa engelsk Sejlskibsreder frit for at betinge sig hvadsomhelst, inden han bortfragter sit Skib. Dommen har altsaa belært os om, at naar man efter Ordene Cargo to be taken from alongside at Merchants risk and expense tilføjer Ordene any custom of the port notwithstanding saa er man garderet mod den Kutyme i London, hvorefter det er Skibets Sag at anbringe Trælasten paa Kaj eller i Lægter. Man vil maaske indvende, at det behøvede vi ikke en Dom for at blive belært om, at det siger sig selv, at naar vi udtrykkeligt reserverer os imod Kutymen, saa er den død og magtesløs overfor os. Men er det nu saa sikkert? P. A. P. siger ganske vist, at „Dommeren selvfølgelig ikke kunde komme til andet Resultat, end at Modtageren var pligtig at betale den Andel af Losningsudgiften, der var forbunden med at placere Træet i Lægtere eller paa Kaj". Dommeren selv var ikke mindre sikker i sin Sag; han brugte endogsaa meget positive og stærke Udtryk for at tilkendegive sin Mening om Klausulens Klarhed, der efter hans Mening ikke levnede Skygge af Tvivl. Det er langt fra mig at ville udtale nogen Misfornøjelse med Dommen — tværtimod, jeg anser det for en fornuftig og retfærdig Dom, som vi kun kan være glade ved; men jeg synes blot, at der nok kunde være Grund til at være noget skeptisk med Hensyn til, hvorledes en engelsk Dommer vilde stille sig til en saadan Klausul. Mr. Justice Mathew, som var Dommeren, mente, at Hensigten aabenbart var at eliminere den Kutyme, hvis Eksistens var blevet bevist i Helios-Sagen; men en engelsk Dommer plejer ellers ikke at lægge saa stor Vægt paa Hensigten; for ham er Ordene eller Bogstaven i Almindelighed af større Betydning, og de forekommer mig i dette Tilfælde at være alt andet end klare, hvis Meningen med dem skal være som af Dommen udtalt. I Helios-Sagen lød Klausulen simpelt hen: the cargo to be taken from alongside at Merchants risk and expense; trods denne meget tydelige Klausul blev det antaget, at man ombord ikke kunde nøjes med at levere Lasten paa Rælingen, men man maatte anbringe den i Lægtere, uden dog at være forpligtet til at stuve den dér. Et saadant Resultat kunde Retten umulig være kommet til, om det ikke var, fordi den havde anset Levering ved Siden for et saa elastisk Begreb, at det ogsaa dækkede Lastens Anbringelse i Lægtere; thi er der noget, man holder strengt paa i England, saa er det det, at en Kutyme ikke kan gælde mod en Kontrakt Altsaa: Levering langs Siden vil i dette Tilfælde, under disse Omstændigheder, sige: Levering i Lægtere. Det vil forstaas, at naar man tilføjer Ordene any custom of the port to the contrary notwithstanding, saa er det, strengt taget, en ganske overflødig og unyttig Tilføjelse, som ogsaa ellers kun benyttes overfor Brasilianere og deslige. Det, som man vil udelukke, er jo Kutymer, der er i Strid med, at Købmanden skal tage Lasten free from alongside, men de er ogsaa udelukkede uden saadan Tilføjelse, fordi de ikke kan forenes med Betingelsen: free from alongside. Naar det nu en Gang er kendt for Ret, at en kutymemæssig Forpligtelse for Skibet til at anbringe Lasten i Lægteren eller paa Kajen ikke kommer i Konflikt med en udtrykkelig kontraktmæssig Betingelse, hvorefter Lasten skal tages frit fra Skibssiden, saa synes det dog ikke saa ubetinget sikkert, at Retten maatte dømme, som den gjorde, i Brenda-Sagen. Dommen i Helios-Sagen viser jo, at Skibets Forpligtelse til at anbringe Lasten i Lægtere ikke er i Strid med Levering free from alongside; følgelig er det ingen custom of the port to the contrary, og følgelig kan det ikke være til denne Kutyme, der sigtes ved Ordene: any custom of the port to the contrary notwithstanding. Det vil maaske herefter bedre forstaas, hvorfor denne Sag overhovedet kunde bringes for Retten. Skønt jeg ikke véd, hvad Forsvaret gik ud paa, tvivler jeg ikke om, at det støttede sig til et Ræsonnement som det her anførte. Dommens Betydning ligger efter min Mening deri, at vi nu har paa det rene, hvorledes eller, rettere, ved hvilke Klausuler vi kan værge os mod en saadan Kutyme, der paalægger Rederne Forpligtelser, som efter deres Natur bør hvile paa Modtagerne, fordi Rederens Opgave alene er at transportere Godset og ikke tillige at sørge for dets Anbringelse iland eller ombord i Lægtere.

Idet vi med Glæde have modtaget ovenstaaende Bidrag til Belysning af Brenda-Sagen, skal vi bemærke, at vi dog nærmest slutte os til den Opfattelse, der af Dommeren i Brenda-Sagen gjordes gældende, nemlig at Ordene taken from alongside o. s. v. ved Helios-Sagen vare blevne Genstand for en Udvidelse paa Grund af den i London gældende Kutyme, men at denne Udvidelse af Ordenes almindelige Betydning udelukkedes ved Klausulen i Brenda-Certepartiet any custom of the port notwithstanding. Thi det var jo dog netop den i London eksisterende Kutyme for Losning af Trælast, der gjorde, at Ordene taken from alongside anvendtes i udvidet Betydning, indbefattende Pla-

cering i Lægtere eller paa Kaj, og naar der saa findes en udtrykkelig Udtalelse om. at særlige Kutymer ikke skal have nogen Indflydelse paa den almindelige Losningspligt, da maa Ordene taken from alongside atter faa deres almindelige, gængse Betydning.

I al Fald foreligger der nu en Udtalelse fra en engelsk Domstol om, at man ved en Klausul som den omtalte kan fri sig for en ud over det almindelige udvidet Losningspligt, og det er dette, der, som ogsaa af den ærede Indsender fremhævet, har Betydning for Rederne, om end, som vi tidligere have bemærket, Betydningen forringes væsentlig, naar en stor Part af Rederne ikke længere overfor Befragterne formaa at bibeholde et Certeparti med den omtalte Klausul.

Red.

Fragtmarkedet.

Et af de mange Beviser for, at Fragtmarkedet, set under et, maa kaldes godt og i hvert Fald har tilstrækkeligt Arbejde for den udbudte Tonnage, er det Faktum, at det saa godt som i alle Brancher er meget vanskeligt for Købmændene at finde den nødvendige Dampertonnage. Man hører overalt Udbrud som: „Hvor er Baadene henne?“ Det synes en vanskelig Opgave at forklare vore Befragtere, at Baadene netop ere der, hvor de skal være, ude paa Arbejde, men vi indrømme, at ofte studser ogsaa vi ved de store Anstrengelser, der gøres nødvendige for at løse en ganske almindelig Opgave som at finde en Baad for Kul f. Eks. til god dansk Havn, og uvilkaarligt smiler man over den megen Ængstelse og Nervøsitet, der viste sig paa mange Steder, da man ogsaa her hjemme tog sig for at udvide Flaaden. Al den Tonnage, der kontraheredes sidste Aar, er vel nu i Virksomhed, og naar man undtager én Branche, Sortehavet, have vi ikke hørt Klager fra nogen Side angaaende Overproduktion af Skibe. Sortehavet er det vanskelige, lunefulde, forkludrede Barn, som man aldrig har kunnet stole paa, som smiler det ene Øjeblik, for at flæbe det næste, og her har den ny og nybyggede Tonnage saa sikkert ingen Indflydelse havt; det er de gamle tramps, der nusser om i de Regioner, arrigt vrissende af hinanden, for tunge i Bagkroppen til at komme over de forskellige „bars“, slæbende Pramme med sig fra Plads til Plads, værdige Illustrationer til Navnet „the Blacksea“ — hvor det som bekendt kan se meget sort ud; men den ny Tonnage er i Arbejde — fuldt ud; det er som om de store Jærnkolosser kan forvandles til Draaber i Havet, naar de først kommer ud paa det rette Element; man maa tilsidst indrømme det: vor Klode vokser med rivende Fart i Øst og Vest, og dog stadig bevarende sin runde, trivelige Skikkelse; dette er Øjeblikkets Fænomen. „Selv Fagmænd“ — hedder det hos Pessimister — udtaler aldeles bestemt, at der maa komme en Reaktion, et Tilbageslag, der vil blive ødelæggende for mange; vi bøjer os principmæssigt for det gyselige Ord „Fagmand“, der kun synes at skilte med et Værelse udlejet i Hjærnen, fuldt møbleret, og saa de andre Kamre gabende tomme; men spørg en „Fagmand“, om han f. Eks. kan forklare os andre Stakler, hvad Grunden er til at Kulfragterne stadig bliver fastere, at Baad paa Baad fragtes med stigende Rater, han vil ikke kunne give fyldestgørende Grunde, men til Afsked vil han ryste paa Hovedet og sige: „der kommer en Reaktion“, og det tror vi paa. Disse Linier kun for at lægge et lille formildende Ord ind for de vantro og saa til Slut, uden at ville forsøge os paa det filosofiske Omraade, kun dette: alle Fornødenheder stiger i Pris, vi betaler Arbejdet paa Landjorden højere Aar efter Aar, hvorfor skal vi saa ikke ogsaa betale Arbejdet paa Søen efter samme Skala. Skibene koster mere i Hyre, Udrustning etc., Fragten maa stige proportionalt for Balancen, men vi har da kun rykket den naturlige Basis herfor nogle Pence i Vejret; dette kalder nogle Konjunktur, vi kalder det kun et naturligt Grundlag, og derfor frygte vi heller ikke for en Reaktion.

Ugens Noteringer ere uforandrede fra sidst, alle Brancher staar paa samme Stadium, kun Amerika rykker nødvendigt noget mere i Forgrunden, alt eftersom Kampagnen nærmer sig; vi kunne derfor indskrænke os til ganske faa Tal fra de forskellige Lejre. New Orleans eller Galveston til U. K. Cont. 14/6 pr. Juli, 15/ pr. August. nett charter; Northern range Danmark én Havn 3/, to 3/1½ pr. August. Fernandina Rotterdam 16/6. San Lorenzo U. K. Cont. 25/6 pr. September.

Sortehavet etc. Nicolaieff Rotterdam 8/. Azoff Antwerpen 9/3, Nicolaieff Genua 8½ Frcs., Taganrog 12,500 quarters 9/6 any direct, 3 pence ekstra for Hamburg.

Kulmarkedet. Cardiff Kronstadt 8/, Libau 7/3, Dansk Havn 7/. til Genua 8/6 à 8/9, Neapel 8/9, Venedig 10/3. Fra Østkysten: Firth of Forth dansk Provinshavn 6/6, Kjøbenhavn 6/3, Wismar 7/, Kronstadt 7/, og til Middelhavet: Leith Genua 8/, Venedig eller Triest 10/, Alexandria 10/9.

Engelsk Dom om Bjærgeløn for Bjærgning af en dansk Damper.

High Court of justice — Admiralty Division.

Den danske Damper N. G. Petersen brækkede Skrueaksen, medens den befandt sig paa en Rejse fra Kjøbenhavn til Sunderland, og satte Flag efter Assistance, hvorefter Damptrawleren Scorpion kom til Stede og blev liggende i Nærheden om Natten; den næste Dag kom en anden Trawler til Stede og slæbte N. G. Petersen ind til Havn.

Under denne Sag fordrede nu Ejerne af Scorpion en Betaling for den ydede Assistance, idet der anførtes, at Scorpion, da den kom i Nærheden, var blevet prajet, om den vilde bugsere, hvortil den havde svaret ja, at den holdt sig i Nærheden, af N. G. Petersen hele Natten, at den sendte en Baad over om Morgenen og at Kaptajnen paa N. G. Petersen havde sagt, at han gerne vilde bugseres, men vilde have to Trawlere, idet en fremmed Trawler paa det Tidspunkt var kommet op til dem. Endvidere anførte Scorpion, at de herefter havde søgt at bringe en Trosse ombord, hvilket mislykkedes, og at de, da de senere vilde bringe en Trosse ombord, var blevet afviste, og at N. G. Petersen derefter lod den fremmede Trawler bringe sig i Havn, skønt Scorpion havde været baade villig og i Stand til at bugsere Damperen i Havn.

Kaptajnen paa N. G. Petersen hævdede herimod, at Scorpion ikke var blevet engageret til at blive i Nærheden om Natten, at Scorpion ikke vilde assistere sammen med den anden Trawler, og at den ikke var blevet afvist fra Damperen.

I sin Dom udtalte Dommeren, at det her drejede sig om, hvorvidt der fra N. G. Petersens Side var foretaget noget, der kunde tydes som en Opfordring til Scorpion om at blive om Natten. Den ene Part paastod det, medens den anden benægtede det; men naar Hensyn toges til den uheldige Stilling, hvori Damperen befandt sig, med en brækket og kun rent temporært i Stand sat Skrueakse, med stærk Storm og høj Sø, saa var det rimeligst at antage, at der var blevet rettet en Anmodning til Scorpion om at blive i Nærheden; det modsatte vilde have

været meget urigtigt af Kaptajnen paa N. G. Petersen. Det maatte ligeledes antages, at Scorpion senere var blevet afvist, da den tilbød sin Assistance. For at blive liggende om Natten i Damperens Nærhed og for Tilbudet om at bugsere burde Scorpion have et Vederlag, som under Hensyn til samtlige Omstændigheder og Værdien af N. G. Petersen (£ 150,000) blev ansat til £ 150. (Sh. Gaz.)

Spørgsmaal og Svar.

Sp. Vi sende hermed Genpart af et Tids-Certeparti, ved hvilket vor Damper Eleanor var fragtet for 3 Kalendermaaneder, begyndende omtrent d. 28. December 1898. Den gik imidlertid faktisk først i Fart d. 7. Januar 1899 Kl. 9 Fm. og afsluttede Farten d. 18. Maj Kl. 2 Eftm. Den havde saaledes, i Henhold til senere Kontrakt om udvidet Tid, sejlet i 4 Maaneder, 11 Dage og 5 Timer. Vi ønske Oplysning om, hvorvidt de 11 Dage og 5 Timer skal betales *pro rata*, idet man regner 30 Dage i en Maaned eller 365 Dage i et Aar, eller om de ikke skal det.

Sv. Vanskeligheden fremkommer ved Brugen af Ordet Kalendermaaned for Tidsafsnit, der ere Dele af forskellige Kalendermaaneder. Strengt taget er en Kalendermaaned en af de Maaneder, der nævnes i Almanakken, men saaledes opfattes Forholdet ikke her. I dette Tilfælde regnede man de tre Kalendermaaneder henholdsvis fra 7. Januar til 7. Februar, herfra til 7. Marts og saa til 7. April. Den følgende Maaned vilde blive til 7. Maj og den derefter følgende til 7. Juni. Af denne sidste Maaned brugtes kun en Del, og Spørgsmaalet maa da blive: Hvilken Længde havde den saakaldte Kalendermaaned, af hvilken der kun brugtes en Del? Da der faktisk er 31 Dage fra 7. Maj til 7. Juni, maa Svaret være, at i dette Tilfælde maa der betales for den særskilte Del af de 31 Dage. Vi vide ikke, om en Domstol nogensinde har dømt i dette Spørgsmaal, men vi tro, at den vilde have dømt i denne Retning, med mindre det klart bevistes, at Overenskomsten ved Kutyme maatte opfattes paa en anden Maade. (Sh. Gaz.).

Nybygninger, Køb og Salg.

Sk. Mathilde af Faaborg, 30 Tons, er af Kapt. Nicolaisen solgt til Kapt. C. Friis af Marstal for 7,000 Kr.; den vil faa Navnet Paket og skal gaa i Stykgodsfart mellem Kjøbenhavn og Marstal.

Personalia.

Dødsfald. Dampskibskaptajn J. P. Jensen af Assens er afgaaet ved Døden.

Hans Valdemar Hansen, der var forhyret med Dampskibet Chr. Broberg, er afgaaet ved Døden i Tarragona.

Efter Kapt. R. Rasmussens Død er Ledelsen af Svitzers Bjærgningsentreprise overgaaet til Kapt. Hecksher, der i flere Aar har været knyttet til Entreprisen.

Fra Sø og Land.

Udenrigsministeriet meddeler os:

Ifølge Lov af 21. December 1898 § 24 er det under Straf af Bøder og eventuelt Fængsel indtil 6 Maaneder i Havne i De forenede Stater af Amerika forbudt saavel fremmede som amerikanske Skibsførere at udbetale Hyreforskud, der endnu ikke er fortjent. Den stedfundne Betaling frigør ikke Skibet. Loven indeholder desuden detaillerede Regler om i hvilke Tilfælde der med Gyldighed efter amerikansk Lov kan anvises paa Hyrerne. Hyreanvisninger skulle i alle Tilfælde efter stedfundne Undersøgelser approberes og undertegnes af en Shipping Commissioner eller vedkommende Lands Konsul.

Det meddeles til Sh. Gaz., at Kronstadt for Tiden er stærkt søgt af Skibe og at Losningsomkostningerne ere blevne høje. For faa Dage siden ventede 15 kullastede Dampere paa Kajplads, og Stuerterne have paa derfor og paa Grund af, at Arbejdet for Tiden er saa presserende, forlangt og faaet et Tillæg af 15 c.

Føreren af det strandede Dampskib Paris, Kaptajn Watkins, har nu afgivet sin Beretning om Skibets Stranding til Dampskibs-Inspektionen i New-York. Han udtaler, at den Kurs, han satte fra Cherbourg, gav rigelig Plads til at passere Lizard. Lizard Fyr. som han vilde bruge som Vejleder, kom i Sigte, og han satte saa Damperens Kurs langs dets Lyslinie, hvilket altid forhen havde været en sikker Rute. Han var ude af Stand til at forklare Afvigelsen.

Der er nu tegnet Assurance for White Star Liniens nye Dampskib Oceanic til et Beløb af 350,000 Lst. Skibets Værdi angives til 500,000 Lst. Risikoen for de resterende 150,000 Lst. overtages af Rederiet.

Det hamburg-amerikanske Dampskibsselskab har besluttet at indføre Maksimums Lastelinier for sine Skibe.

Ugens Havarier.

Dagmar, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 10. ds. paa Rejsen fra Huelva til Goole paa Grund i Gooles Havn. Skibet kom flot med Assistance; om det har lidt nogen Skade, vides endnu ikke.

Anna, Skonnert af Kolding, kom paa Rejsen til Svendborg med Hvede d. 7. ds. paa Grund ved Sortsø.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til New Orleans 4. Juli. — Alexandra, Rohde, afgik fra New York 1. Juli, best. til Kbhvn. — Algarve, Borries, afgik fra Glasgow 1. Juli, bestemt til Kronstadt. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Kannisari 8. Juli. — Antwerpen, Holm, afgik fra Newcastle 7. Juli, bestemt til Kronstadt. — Arkansas, Jespersen, afg. fra Kbhvn. 4. Juli, bestemt til Boston. — Arno, Strubberg, ankom til Swansea 10. Juli. — Beira, Brabrand, afgik fra Messina 30. Juni, bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Oran 10. Juli. — Dagmar, Gade, ankom til Goole 6. Juli. — Douro. Ørum, afgik fra Pernau 7. Juli, best. til Oporto. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 6. Juli, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 5. Juli. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christiania 11.

Juli, bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Middlesbro 6 Juli. — Island, Skjødt, afgik fra New York 8. Juli, bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Carøc, afgik fra New York 29. Juni, best. til Aarhus. — Kursk, Christensen, afgik fra Finland 4. Juli, best. til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 10. Juli. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 7. Juli. — L. P. Holmblad, Hansen, ankom til St. Petersborg 29. Juni. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Kbhvn. 24. Juni, bestemt til Boston. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 12. Juli, bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra St. Petersborg 9. Juli, bestemt til Finland. — Omsk, Petersen, afgik fra Antwerpen 8. Juli, bestemt til Kbhvn. — Seine, Staal, afgik fra Havre 9. Juli, bestemt til Kbhvn. — Tejo, Bay, ankom til St. Petersborg 8. Juli. — Texas, Kihl, afgik fra Newcastle 6. Juli, bestemt til New Orleans. — Thingvalla, Laub, afgik fra Kbhvn. 28. Juni, bestemt til New York. — Tiber, Bech, afgik fra Tarragona 10. Juli, bestemt til Malaga. — Tomsk, Andersen, afgik fra St. Petersborg 5. Juli, bestemt til Ghent. — Xenia, Thidemann. ankom til New York 10. Juli.

Anglo Dane, Møller, ankom til Liverpool 10. Juli, bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 10. Juli, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til Antwerpen 30. Juni. — Ceres, Ryder, afg. fra Leith 5. Juli, best. til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til London 10. Juli, best. til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Stettin 8. Juli, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Niedersøe, afgik fra Kbhvn. 9. Juli, bestemt til Libau. — Ella, Lunge, ankom til Danzig 7. Juli, bestemt til Kbhvn. — Frederik, Lorentzen, pass. Skagen 11. Juli, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Hull 10. Juli, bestemt til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, ankom til London 3. Juli, bestemt til Libau. — Kiew, Erichsen, afg. fra Hull 9. Juli, bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn 9. Juli, bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Kønigsberg 6. Juli, best. til Kbhvn. — Maja, Petersen, afgik fra Kbhvn. 10. Juli, bestemt til Hamburg. — Morsø, Frisenette, afgik fra London 10. Juli, best. til Newcastle. — Moskov, Petersen, afgik fra Riga 11. Juli, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Nielsen, ankom til Antwerpen 6. Juli. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kønigsberg 9. Juli, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 11. Juli, bestemt til London. — Pregel, Olsen, ankom til Kbhvn. 9. Juli, bestemt til Riga. — Thyra, Sørensen, ankom til Riga 6. Juli, bestemt til Antwerpen. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Kbhvn. 11. Juli, bestemt til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Holtenau 10. Juli, bestemt til London. — Vesta, Müller, afgik fra Leith 15. Juni, best. til Island. — Vesuv, Andresen, ankom til Hull 29. Juni, bestemt til Kbhvn. — Viking, Blom, ankom til Libau 9. Juli, bestemt til Hull.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 13. Juli, best. til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 12. Juli, bestemt til Kallundborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 12. Juli, best. til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Odense 12. Juli, best. til Newcastle via Frederikshavn. — Kronen, Wiberg, afgik fra Nykjøbing F. 12. Juli, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 12. Juli, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 12. Juli, bestemt til Nakskov. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 11. Juli, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Dunkirk 10. Juli, best. til Blyth. — Frode, Wrisberg, afg. fra Amsterdam 11. Juli, best. til Grimsby. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Rouen 9. Juli, ankom til Swansea 11. Juli. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Ohla 11. Juli, bestemt til Rouen. — Knud, Mancke, afgik fra Newcastle 1. Juli, ankom til Libau 6. Juli. — Svend, Petersen, afgik fra Blyth 30. Juni, ankom til Kbhvn. 3. Juli. — Erik, Tofte, afgik fra Ghent 7. Juli, ankom til Blyth 10. Juli. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 27. Juni, ankom til St. Petersborg 4. Juli. — Danmark, Kraemer, afgik fra Riga 5. Juli, ankom til Ghent 10. Juli. — Ragnar, Meyer, afgik fra Swansea 6. Juli, bestemt til Stettin. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 28. Juni, ankom til Riga 4. Juli. — Dan, Hansen, afgik fra Riga 6. Juli, bestemt til Dunkirk. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 10. Juli, bestemt til Ghent. — Harald, Holst, afgik fra Gamle Karleby 1. Juli, ankom til Rouen 9. Juli. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Kronstadt 29. Juni, ankom til Ijo 3. Juli.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Jensen, ankom til Calais 4. Juli. — W. Savin, Jørgensen, ankom til Rotterdam 7. Juli. — J. Siem, Knudsen, ankom til Rotterdam 7. Juli. — A. Shukoff, Stoltenberg, ankom til Rotterdam 8. Juli. — P. Andrejeff, Johnsen, afg. fra Rotterdam 8. Juli, ank. til Hull 9. Juli. — H. Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Kronstadt 9. Juli.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Amsterdam 11. Juli. — Kamma, Pedersen, ankom til Riga 10. Juli. — Helga, Lagesen, afgik fra Blyth 8. Juli. — Martha, Jørgensen, afgik fra Riga 9. Juli. — Therese, Knudsen, ankom til Rouen 7. Juli.

Uranla. Polarstjernen, Nielsen, ankom til Kbhvn. 2. Juli. — Ekliptika, Klaaborg, ankom til Montevideo 25. Juni. — Venus, Nielsen, ankom til Antwerpen 3. Juli. — Sirius, Bay-Schmidt, afgik fra Bordeaux 30. Juni, best. til Montevideo. — Urania, Jørgensen, afgik fra Grangemouth 9. Juli, bestemt til Kbhvn. — Saturn, Lund, afg. fra Libau 8. Juli, bestemt til Amsterdam. — Pallas, Degn, ankom til Riga 30. Juni.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra New York 9. Juli, bestemt til Kbhvn. — Nordland, Pii, afgik fra Rio Janeiro 1. Juli, best. til Antwerpen. — Finland, Schmidt, ankom til Windau 9. Juli. — England, Andresen, ankom til Antwerpen 30. Juni. — Holland, Jørgensen, ankom til Boness 5. Juli. — Rusland, Møller, ankom til Rotterdam 7. Juli. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Riga 3. Juli. — Skotland, Branth, afgik fra Windau 4. Juli, bestemt til Alloa.

Vesterhavet. Niobe, Schmidt, afgik fra Havre 8. Juli, ankom til Methil 10. Juli. — Nancy, Mathisen, ankom til Liverpool 7. Juli. — Nautik, Meinertz, ankom til Kronstadt 6. Juli. — Nora, Degn, ankom til Morlaix 8. Juli. — Neptun, Jørgensen, ankom til Norrkøping 9. Juli. — Nerma, Jessen, afgik fra Kallundborg 7. Juli, ankom til Hudixvall 10. Juli.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kbhvn. 8. Juli, ankom til Libau 10. Juli. — Rita, Horn, afgik fra Hull 10. Juli, bestemt til Kbhvn. — Patria, Larsen, ankom til Rotterdam 7. Juli. — Cimbria, Storm Hansen, ankom til Rotterdam 7. Juli.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Howdon 11. Juli, bestemt til Kronstadt. — Frisia, Skov, afg. fra Lübeck 7. Juli, ankom til Riga 10. Juli. — Gallia, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 8. Juli, ankom til Riga 10. Juli. — Britannia, Nielsen, ankom til Frederikshavn 8. Juli. — Caledonia, Fisker, afgik fra Wearmouth 7. Juli, ank. til Aarhus 10. Juli.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Kbhvn. 6. Juli, ankom til Grangemouth 10. Juli. — Fyen, Hansen, afgik fra Dunkerque 9. Juli, ankom til Blyth 11. Juli. — Hafnia, Jensen, afgik fra Rotterdam 6. Juli, best. til Riga. — Russia, Rasmussen, afgik fra Helsingør 7. Juli, ankom til Riga 9. Juli. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Blyth 8. Juli, ankom til Svendborg 11. Juli.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Cardiff 14. Juni, bestemt til Singapore. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Amsterdam 6. Juli, bestemt til Luleå. — Søborg, Fischer, ankom til Ayr 8. Juli. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Grimsby 7. Juli, bestemt til Kronstadt. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Rouen 10. Juli, bestemt til Grimsby. — Uranienborg, Schmidt, ankom til London 5. Juli. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kronstadt 8. Juli. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Kristinestad 7. Juli, best. til Rotterdam. — Amalienborg, Dømel, ankom til Jacobstad 9. Juli. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. til Rouen 10. Juli. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Gl. Karleby 6. Juli, bestemt til Newcastle.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, ankom til Blyth 10. Juli. — Skodsborg, Lund, afg. fra Cardiff 2. Juli, bestemt til Marseilles. — Klampenborg, Mathiesen, afgik fra Solombal 28. Juni. — Jægersborg, Jensen, ank. til Uleåborg 11. Juli. — Guldborg, Jensen, afgik fra Lübeck 9. Juli, bestemt til Ripola. — Tuborg, Hveissel, ankom til Preston 5. Juli.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Riga 11. Juli, best. til Ostende. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Rotterdam 7. Juli. — Agnete, Jensen, afgik fra Methil 9. Juli, best. til Kiel. — Hermia, Sørensen, afgik fra Methil 5. Juli, ankom til Korsør 9. Juli. — Alice, Hansen, ankom til Rotterdam 7. Juli. — Bornholm, Petersen, afgik fra Burntisland 8. Juli, bestemt til Kiel. — Ajax, Brorsen, ankom til Antwerpen 8. Juli. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Boness 6. Juli. — Nauta, Madsen, afgik fra Grangemouth 4. Juli, ankom til Kiel 7. Juli. — Rønne, Hintze, afgik fra Dundee 4. Juli, ankom til Baltasound 6. Juli. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Hull 8. Juli, bestemt til Shetlands.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Gand 9. Juli. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Grangemouth 8. Juni. — Absalon, Predbjørn, ankom til Methil 24. Juni. — Ansgar, Larsen, afgik fra Newcastle 4. Juli, bestemt til Kronstadt.— J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Methil 6. Juli, best. til Kronstadt. — Helge, Matthiessen, ankom til Kronstadt 9. Juli.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afgik fra Hongkong 3. Juli, ank. til Singapore 10. Juli. — Malaya, Prahl, afgik fra Kbhvn. 4. Juli, bestemt til Port Said. — Cathay, Schiøning, pass. Gibraltar 29. Juni, ankom til Kbhvn. 9. Juli. — Livadia, Jørgensen, afgik fra Shimonoseki 7. Juli, bestemt til Singapore. — Nordhavet, Olsen, afgik fra Hongkong 28. Juni, ankom til Bangkok 8. Juli.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ank. til Kbhvn. 9. Juli. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Ghent 6. Juli. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kallundborg 8. Juli.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Boness 7. Juli, bestemt til Kronstadt.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Helsingfors 7. Juli, bestemt til Antwerpen. — Clara, Petersen, ankom til Hernøsand 5. Juli.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ank. 8. Juli til Antwerpen.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Hans, Beck, ankom til Kolding 4. Juli fra New York. — Nordby, Christiansen, prajet 10. Juni paa 2° S. Br. 31° W. Lgd., fra Taltal til Falmouth. — Nor Wester, Nielsen, ankom til London 4. Juli fra Port Chalmers. — Dpsk. Carla, Holst, sejlet fra Carlshamn 4. Juli til Hamburg. — Cingalese, Harreby, pass. Lizard 3. Juli fra Hamburg til Bahia. — Havila, Thøgersen, ankom til Taltal 6. Juli fra Newcastle N. S. W. — Puck, Clausen, ank. til Buenos Aires 7. Juli fra Liverpool. — Doris Brodersen, Hansen, sejlet fra Liverpool 7. Juli til Guayaquil. — Anna, Clausen, ankom til Rio Grande 10. Juli fra Liverpool.

Fanø. Sønderho. Venner, Aarre, er paa Rejse fra La Plata til Stockholm prajet 1. Juni paa 6° N. Br. 28° W. Lgd. pass. Beachy Head 2. Juli, Kbhvn. 11. Juli. — Anne Jensine, Øhle, ankom 5. Juli til Zara fra Liverpool.

Svendborg. Tritton, Nielsen, ankom til Southampton 29. Juni. — Martin, Mortensen, ankom til Pillau 1. Juli. — Urda, Rasmussen, ankom til Drøbak 1. Juli. — Roska, Møller, ankom til Helsingfors 2. Juli. — Lilly, Rasmussen, ankom til Kirkaldy 2. Juli. — Erik ankom til Archangel 4. Juli. — Adolphine, Sørensen, ankom til Wasa 4. Juli. — Doris, Hansen, ankom til Wemyss 3. Juli. — Valdemar, Andreasen, ankom til Fowey 4. Juli. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Uleåborg 5. Juli. — Kathrine, Hansen, ankom til Stettin 5. Juli. — Concordia, Henriksen, ankom til Petersborg 5. Juli. — Gefion, Rasmussen, ankom til Uleåborg 5. Juli. — Roma, Jensen, ankom til St. Peterborg 5. Juli. — Hans Emil, Hansen, ank. til Kønigsberg 6. Juli. — I. M. Nielsen, Nielsen, ank. til Dysart 6. Juli. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Wisbech 7. Juli. — Fremad, Brandt, ankom til Leith 7. Juli. — Estrup, Madsen, ankom til Fowey 8. Juli. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Christianssand 8. Juli. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Kønigsberg 8. Juli. — Agnes, Andreasen, ankom til Fowey 8. Juli. — Emanuel, Bentzen, ankom til Portsmouth 9. Juli. — Svafva, Nielsen, ankom til Ræfsø 10. Juli.

Ærø. Hebe, Clausen, afgik 21. Juni fra Saffi (Marokko) bestemt til Aberdeen. — Albert, Fabricius, ankom 4. Juli til Boness. — Marie, Weber, ankom 3. Juli til Kirkaldy. — Frem, Folmer, ankom 4. Juli til Pornic Red. — Ellen, Lauritzen, ankom 5. Juli til Luleå. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 4. Juli til Karrebæksminde. — Kodan, Hansen, ank. 5. Juli til Tayport. — Alf, Rasmussen, ankom 5. Juli til St. Petersborg. — Lucinde, Christensen, ankom 1. Juli til Saffi fra Antwerpen. — Nansen, Pofler, pass. 22. Juni Ponta do Arnel (Azorerne) paa Rejse fra Cadiz til Newfoundland. — Phønix, Eriksen, ankom 7. Juli til Uleåborg. — Cathrine, Rasmussen, ankom 8. Juli til Kotka. — Agent Petersen, Frederiksen, pass. 7. Juli Stettin paa Rejse fra Newcastle til Aspø. — Hosanna, Hay, ank. 7. Juli paa Helsingør Red. Aurora, Raahauge, ankom 8. Juli til St. Waast le Hougue. — Norden, Rasmussen, ankom 5. Juli til St. Brieux Dok. Danmark, Christensen, ankom 8. Juli til Lemkenhafen. — Berthel, Eschen, ankom 8. Juli til Kolding. — Caroline, Knudsen, ankom 10. Juli til Charlestovn. — Agnes. Rasmussen, ankom 10. Juli til Langesund. — Hildur, Schmidt, ankom 10. Juli til Port l' Abbe.

Rønne. Veset, Ølsted, ankom til Danzig 1. Juli. — Hans Peter, Westh, ankom til Mullerup 1. Juli. — Neptun, Køller, ankom til Kbhvn. 2. Juli. — Odin, Møller, ankom til Masnedsund 3. Juli. — Freja, Beck, ankom til Varberg 3. Juli. — Emanuel, Mortensen, ankom til Kbhvn. 3. Juli. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Visby 3. Juli. — Hermod, Grønvald, ankom til Rendsborg 3. Juli. — Thor, Jensen, ankom til Solombal 4. Juli. — Næstved, Larsen, ankom til Rügenvalde 5. Juli. — Georg, Jensen, ankom til Pillau 6. Juli. — Prøven, Bidstrup, ankom til Oscarshamn 6. Juli. — Laurentine Emilie, Johnsen, ank. til Kbhvn. 7. Juli. — Freja, Beck, ankom til Mariager 6. Juli. — Coureer, Holm, ankom til Helsingør 8. Juli. — Amarant, Kyhn, ankom til Archangel 8. Juli. — Ansgar, Clausen, afgik fra Port Cathrina 8. Juli, bestemt til Kowda.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Kattegat. Til Brug ved Opmaalingen i *Kattegat* udlægges en Vager med Stage og rødt Flag c. 3 Kml. SØ. for *Havknude*.

Sundet. Nordre Røse. Ved *Nordre-Røse* Fyr er oprettet et Vandstand-Signal, der vises fra en Mast med Raa.

En Ballon paa Toppen betyder daglig Vandstand.

Hejst V. for Masten betyder Balloner under Raaen, at Vandstanden er over daglig Vandstand.

Hejst Ø. for Masten betyder Balloner under Raaen, at Vandstanden er under daglig Vandstand.

1	Ballon tæt ved Masten	betyder indtil	½	Fod.
1	— under Raanokken	—	1	—
2	Balloner tæt ved Masten	—	1½	—
2	— under Raanokken	—	2	—

Signalet er særligt til Vejledning for Lodserne. Det gives om Dagen og reguleres hver Time.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Hanöbugten. Ronneby. Det nye Farvand til *Ronneby* skal belyses saaledes:

Klofven Fyr paa Holmens SØ.-Pynt, et hvidt, fast Fyr, der lyser over c. 40°. 56° 8′ 47″ N. Br. 15° 14′ 47″ Ø. Lgd.

Dunsö Fyr paa Holmens SV.-Side, et hvidt Fyr med To-Formørkelser hver 10 Sekunder, der lyser over c. 40°. 56° 8′ 57″ N. Br. 15° 14′ 40″ Ø. Lgd.

Holdte over et lede Fyrene fra Søen mellem *Stora Brottet* og *Jössebådan* til tværs af *Skaftö*.

Ulfvaskär to hvide, faste Ledefyr. S.-Fyret paa Holmens SV.-Side. 56° 9′ 12″ N. Br. 15° 15′ 22″ Ø. Lgd. N.-Fyret paa Holmens NV.-Side. 56° 9′ 18″ N. Br. 15° 15′ 23″ Ø. Lgd.

Holdte over et lede Fyrene fra tværs af *Skaftö* til Fyrene paa *Yttre Stekö* og *Lilla Ekö* komme over et tværs af Sundet mellem *Klofven* og *Dunsö*.

Yttre Stekö røde, faste Fyr paa Holmens S.-Side. 56° 9′ 36″ N. Br. 15° 16′ 15″ Ø. Lgd.

Lilla Ekö røde, faste Fyr paa Holmens V.-Side. 56° 9′ 42″ N. Br. 15° 16′ 20″ Ø. Lgd.

Holdte over et lede Fyrene fri af *Ulfvaskär* til N. om *Fiskarörs* NV.-Pynt.

Aspan hvide, faste Fyr. 56° 9′ 27″ N. Br. 15° 19′ 12″ Ø. Lgd.

Gjöholm røde og hvide vekslende Fyr. 56° 9′ 28″ N. Br. 15° 19′ 43″ Ø. Lgd.

Holdte over et lede Fyrene forbi *Fiskarör* og *Lindskär*, til *Sandviken* Fyr viser hvidt Fyr med Formørkelser.

Sandviken Fyr med Formørkelser viser hvidt Lys over Farvandet, rødt Lys V. for det og grønt Lys Ø. for det. 56° 10′ 27″ N. Br. 15° 18′ 40″ Ø. Lgd.

Der er ikke Vagt ved Fyrene.

En Lystønde, der viser hvidt Fyr, udlægges ved Landgrunden ved *Fiskarör* NV.-Pynt ved Farvandets Bøjning.

Paa *Ronneby* Havnepier to røde Lanterner.

Fyrene brænde hele Aaret, naar Is ikke forhindrer Skibsfarten.

Nærmere Meddelelse senere.

stergötlands Skjærgaard. Slätbaken. Ettersundet og Stegeborg. Den 14de Juli 1899 forandres *Ettersundet* Ledefyr til at vise rødt Lys om Bagbord, grønt Lys om Styrbord saavel for Indgaaende som for Udgaaende.

Stegeborg Fyr forandres samtidig til at vise rødt Lys mod Ø., grønt Lys mod Vest.

Stockholms Skjærgaard. Oscar-Frederiksborg. Fra 22de Juli til 15de September 1899 ligger en rød Lystønde med sort og hvid Kegle udenfor *Sandön* ved *Solöfjärden*, ved Siden af Farvandet mellem *Vermdölandet* og *Rindön*. Fra Tønden gøres Forsøg med elektrisk Lys. Naar Forsøg ikke foretages, viser Tønden hvidt, fast Fyr.

Finland. Finske Bugt. Åbo Skjærgaard. Matildedals Nya. Paa 11 Fods Grunden *Matildedals Nya*, der ligger i Farvandet til *Matildedals Bruk*, er udsat en Stage, sort foroven, hvid forneden, med en nedadvendt over en opadvendt Kost. 60° 13′ 16″ N. Br. 22° 53, 57″ Ø. Lgd.

Rusland. Kronstadt. London Grund. Et Fyrskib er midlertidig udlagt ved N.-Kanten af *London Grund*. Det viser et hvidt, fast Fyr fra Stormasten. Skroget er sort, det har tre Master og to hvide Taarne.

Tyskland. Neustadt. Anduvningstønden ved *Neustadt* er nu sort og rød.

Femer-Bælt. Fra Midten af August til Slutningen af Oktober ligge mange Fartøjer med Drivnet ude paa Sildefiskeri i *Femer-Bælt*. Fartøjerne vise de reglementerede Lanterner og ligge altid i Læ af Nettene.

Kiel. I Havnen ved *Kiel* bygges en Bro V. for det kejserlige Værft. Naar den er fuldført, tændes to hvide Fyr paa dens Yderende.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Vaida Bugt. Vaidagub Fyr. Fyrtaarnet *Vaidagub* er sat i Telefonforbindelse med Vaidagub Post- og Telegraf-Station.

Holland. Pampus. Fra 24de Juli til 12te August 1899 afholdes Skydeøvelser fra Fort *Pampus*. Fra 24de til 31te Juli skydes i N.-lig og Ø.-lig Retning i indtil 6,500 Alens Afstand. Fra 1ste til 12te August skydes i NØ.-lig og NNØ.-lig Retning i indtil 13,000 Alens Afstand. Dampere ligge ude for at yde Assistance. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fort *Pampus*, Batterierne *Diemerdam* og *Durgerdam*, V.-Batteriet tæt ved *Muiden* og *Muiderberg* Kirketaarn.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. I *Nieuwe Rolterdamsche Waterweg* er Dybden nu i *Zuiden* $21^1/_2$ Fod, i *Hoorn* $20^1/_2$ Fod og i Farvandet S. for *Maassluis* 22 Fod.

Zeegat van Goeree. Scharrezeepolder. *Scharrezeepolder* hvide, faste Ledefyr skal flyttes. Det er derfor slukket og et midlertidigt Fyr tændt. 51° 48′ 12″ N. Br. 4° 2′ 30″ Ø. Lgd.

Schelde. Borsele. *Borsele* grønt, rødt og hvidt lave Ledefyr er flyttet 40 Alen V. hen. Fyrlinien N. 10° V. leder nu tættere til Spidstøndekanten i *Pas van Terneuzen*. Fyrlinien skærer *Nieuw Neuzenpolder* Fyrlinie, der gaar i S. 50° Ø., i et Punkt, der ligger paa 51° 22′ 29″ N. Br. 3° 44′ 49″ Ø. Lgd.

Frankrig. Fyrskibet „*Ruytingen*" er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget. Det viser hver 20 Sekunder rødt Et-Blink, Flammens Højde: 38 Fod. Taagesignal gives med Sirene, der hver $^1/_2$ Minut giver afvekslende Et-Stød og To-Stød.

England. North Sunderland. Den 15de Juni 1899 foretages følgende Forandringer ved *North Sunderland* Havn:

Det røde Fyr paa NV.-Pierens S.-Arm forandres til et hvidt Fyr. Naar det er forbundet med Fare at staa ind, vises et rødt Fyr over det hvide.

Det røde Fyr paa den gamle Pier i Inderhavnen forandres til et hvidt Fyr. Naar det er forbundet med Fare at staa ind, slukkes Fyret.

Masterne, hvorfra disse Fyr vises, faa Kegle paa Toppen.

Det røde Flag, der nu vises fra Fyrtaarnene fra halv Flod til halv Ebbe, forandres til et blaat Flag. Naar det er forbundet med Fare at staa ind, hejses et rødt Flag over det blaa.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Englands V.-Kyst. Barry—Sully Island. Fra den 22de Juli til 12te August 1899 afholdes Søminøvelser paa en Plads, der ligger mellem Kysten og en Linie fra *Sully Island* SØ.-Pynt til *Barry* Ø.-lige Havnehoved. Pladsen, der er spærret for al Sejlads, er afmærket med grøn og hvid lodret stribede Spidstønder.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Ouessant. Stiff Bale. Gorlé-Bihan. Paa *Gorlé-Bihan* er nu opført en rød Jærnbaake med Kegle. Højden 14 Fod over Højvande. 48° 28′ 20″ N. Br. 5° 2′ 40″ V. Lgd.

Ile d'Aix. Ø. Chiron. Den sorte Baake paa *Chiron* er forsvunden. 46° 0′ 12″ N. Br. 1° 8′ 53″ V. Lgd.

Gironde. Mortagne la Rive. Det hvide, faste Fyr ved *Mortagne la Rive* Havn forandres om kort Tid til et rødt, fast Fyr.

Canada. St. Lawrence Flod. St. Thomas Bank. Ved *St. Thomas Bank*, tæt ved *Quebec*, er den sorte Stumptønde inddragen. En sort Lystønde, der viser Fyr med Formærkelser og er mærket *St. Thomas Bank* med hvidt, er i 5 Fv. Vand udlagt 1 Kbl. N. for Stumptøndens Plads. Flammens Højde: 10 Fod. Synsvidden: 4 Kml. 47° 1′ 25″ N. Br. 70° 35′ 2″ V. Lgd.

St. Félicité. N. for *St. Félicité* Kirke ligger c. 1 Kml. fra Kysten en c. 300 Alen lang og bred Stengrund med 4 Fv., stejlt affaldende til 9 Fv., Mudder. Ud for Grunden bør man ikke komme Kysten nærmere end 2 Kml. 48° 55′ 18″ N. Br. 67° 20′ 52″ V. Lgd.

Newfoundland S. St. Pierre et Miquelon. St. Pierre. Paa *Sainte Pierre* Red er udlagt en Fortøjtønde c 3 Kbl. S. 26° V. fra Kap *l'Aigle*. 46° 47′ 20″ N. Br. 56° 9′ 40″ V. Lgd. Det er forbudt at fortøje i Tønden og at ankre i dens Nærhed.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Kennebec River. Perkins Island. I *Perkins Island* røde, faste Fyr er indsat en hvid Vinkel, der lyser fra S. 12° V. til S. 37° V, mellem *Perkins Island South Ledge* Tønde og *Perkins Island North Ledge* Tønde.

Massuchusetts. Buzzards Bay. New Bedford Harbor. Sand Spit. Ved V.-Enden af *Sand Spit* er Stumptønde Nr. 4 ombyttet med en rød Klokketønde Nr. 4. Den ligger i 18 Fod Vand, c. $^1/_2$ Kml. SØ. for *Dumpling Rock* Fyr.

New York. Long Island. Gardiners Bay. Long Beach. Taagesignalet med Klokke gives atter fra Stationen paa Grunden, der strækker sig SV. ud fra *Long Beach Point*.

Coney Island. Det røde Blinkfyr paa *Norton Point, Coney Island* V.-Ende, viser nu Et-Blink hver 5 Sekunder. Iøvrigt er Fyret uforandret.

Long Beach Barre. Taagesignalet med Klokke paa *Long Beach* Barre Fyrtaarn gives atter. 41° 7′ N. Br. 72° 18′ V. Lgd.

Hudson River. New Baltimore Dike. Det røde, faste Fyr paa S.-Enden af *New Baltimore* Dæmning, Ø.-Siden af Hovedløbet i *Hudson River*, V.-Siden af *Hotaling Island*, er slukket.

New Yersey. Fyrskibet „*Five Fathom Bank*" Nr. 40 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 16. Det viser samme Fyr og giver samme Signal som Nr. 40. Det er skonnertrigget, har to Master og er malet gult, mærket „Relief" og Nr. 16 med sort. Det har en sort Ballon paa hver Top.

Virginia. Chesapeake Bay. Lægteren „*Caravan*" er sunken i *Chesapeake Bay* Indløb, c. $2^1/_2$ Kml. N. 35° Ø. for *Cape Henry* Fyr og i S. 71° Ø. fra *Thimble Shoal* Fyr. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, er i 27 Fod Vand udlagt ved Vraget.

North Carolina. Fyrskibet „*Frying Pan Shoal*" Nr. 1 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 29 inddraget.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Oneglia. Paa *Oneglia* Ø.-Mole er det midlertidige Fyr slukket og det permanente Fyr tændt. Det viser hvidt Et-Blink hver 5 Sekunder. Synsvidden $10_{,5}$ Kml.

Øen Lipari. Paa *Lipari* Red tæt ved Pynt *Scaliddi* er den gamle Fortøjtønde ombyttet med en cylindrisk Fortøjtønde af Jærn.

Korsika. Lavezzi ØNØ. Paa den lille Grund ØNØ. for *Lavezzi* er der 27 Fod Vand, og den ligger i Linien *La Trinité* Kors overet med *Pertusato* Fyr i N. $49^0_{,5}$ V. og 750 Alen N. 67° Ø. fra Taarnet paa *Lavezzi* Skær. 41° 19′ 7″ N. Br. 9° 15′ 38″ Ø. Lgd.

Lavezzi. En 9 Fods Grund er funden i Linien *Pertusato* Fyr overet med *Semillante* Monument i N. 57° V., c. 500 Al. S. for *Lavezzi* Fyr. 41° 19′ 53″ N. Br. 9° 15′ 39″ Ø. Lgd.

En 12 Fods Grund c. 600 Alen S. 86° Ø. fra *Lavezzi* Fyr. 41° 20′ 2″ N. Br. 9° 15′ 54″ Ø. Lgd.

En 1 Fods Grund SØ. for Øen *San Baiuso*, c 800 Alen S. 28° V. fra den S.-lige Top paa Øen *Cavallo*. 41° 21′ 33″ N. Br. 9° 15′ 49 Ø. Lgd.

En 3 Fods Grund ligger 80 Alen Ø. for den sidstnævnte.

Porto Vecchio. Maestro Maria. Omkring Klippen, der ligger 200 Alen NØ. for Øen *Maestro Maria* NØ.-Pynt, er fundet flere Grunde med 6 à 12 Fod Vand. Den yderste ligger paa 41° 33′ 21″ N. Br. 9° 22′ 17″ Ø. Lgd.

Rusland. Mariupol. I *Mariupol* Havn foretages Uddybning, hvorfor det er forbudt at ankre i Forhavnen. Dybden er 13 Fod, men den skal forøges til $17^1/_2$ Fod.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. Middle Ground og Beacan Nr. 7. *Middle Ground* hvide, faste Fyr er atter tændt paa den ny opførte Baake paa V.-Enden af *Middle Ground Shoal Spit* og det midlertidige Fyr slukket.

Det røde, faste Fyr Nr. 7 ved SV.-Siden af Løbet, c. $^7/_{16}$ Kml. V. for *Gladden* Batteri Fyr, er igen tændt.

British Honduras. Belize Harbor. Fort George. Fort *George* røde, faste Fyr er forandret til et hvidt, fast Fyr.

Karantænebestemmelser.

Tyrkiet. — Skibe fra *Ægypten* med Kornladning til *Konstantinopel* maa efter 11 Dages Karantæne ved *Delos, Grækenland*, og naar Lastrummet der er desinficeret og forseglet, losse i Lægtere ved *Monastir Aghzi* eller *Tourla*. Indførsel af levende Dyr fra *Ægypten* er forbudt.

Spanien. — *Mersina* og Omegn, *Anatolien*, er atter erklæret fri for Kolerasmitte.

Kjøbenhavns Børskurs d. 12. Juli 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			105	105¼
Danmark			85¾	86½
Norden			117½	118
Kjøbenhavn	98		97¾	98¼
Carl			56¾	57½
Dannebrog	101½		101¼	101¾
Skjold	74¼		74½	74¾
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen	98	98½	98	98½
Nordsøen			87	88
Torm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			85	86
Dansk-russisk Dampsk.			96	97
Urania	93½	93¾	93½	93¾
Union			104	106¼
Hejmdal			—	—
Dampsk. af 1896			100¾	102¼
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			91	93
3½% uopsig. Stats			96¾	97¼
3½% Husejer Kreditk.			85¾	86
3½% Kbhvns Kreditf.			87	89
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			88¾	90
4% — — 6 —			89	89½
3½% Landkreditk. 3 —			88¾	89½
Aktier.				
Nationalbank			144¼	145
Privatbank	129½		129½	129¾
Landmandsbank			122¼	124
Handelsbank			118½	119
Burm. & Wain			90	90¾
Helsingørs Jernsk.			—	—
Sukkerfabr.	93	92¾	92¾	93
Bryggeri Aktier	92	91¾	91¾	92

Vekselkurser d. 11. Juli 1899.

	Ävista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.19	18.16
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 11. Juli 1899.

Russiske Noter	216.50
4% Russiske Consols	100.50
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.20
5% Rumænske Stats	101.50
4% — — 1890	91.80

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

„Det Foren. Dampskibs." 12,000, „Danmark" 2,000, „Norden" 4,000, „Kjøbenhavn" 8,000, „Carl" 18,000, „Dannebrog" 22,000, „Skjold" 10,000, „Urania" 38,000, „Union" 2,000, „Dampskibs. af 1896" 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

PRIMA BUNKER-KUL.
BD BLUMENFELD.
HAMBURG.
DOVENHOF 77 & 79.

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

Indreg. Varemærke.

Aktie- selskabet
Dansk Farvefabrik System Holzapfel.
16, St. Annæplads
Fabrikanter af International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Donby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.
Telegram-Adr.: KNØHRHARD — **HAMBURG.** — Telephon 287.
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.

W. B. Dick & Co. Ld.
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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, 1. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

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

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

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.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

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. I" og **„Nore"** i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.

Telefon Nr. 5941.

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.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Hotel „Victoria“,
Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads,
Kjøbenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

L. KLAUSEN,
Skibsinventariehandel.
Telefon 5833.
Strandboulevarden 29.
Kjøbenhavn.

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

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.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12, 6-9 Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Søfodtøj.
Præmieret i Stockholm og Bergen.
Wald. Lassen.
St. Strandstræde 17.
* *Grundlagt 1844.* *

Danish and Norwegian.

TIL DØVE PERSONER. — En Dame, som for ca. tre Aar siden blev kureret for Døvhed og Øresusen ved Hjælp af Dr. Nicholson's kunstige Øretrommer, skænkede hans Institut £ 1,000 (18,000 Kr.) for at fattige Mennesker, som ikke havde Midlerne til at anskaffe sig Øretrommerne, maatte faa dem gratis. Dette Fond udvidedes ved andre gode Menneskers Tilskud til over £ 5,000 (90,000 Kr.), for hvilket Beløb der udleveredes Øretrommer til værdige Trængende. Nu har ogsaa en anden Dame stillet £ 5,000 (90,000 Kr.) til Institutets Disposition, for at Mennesker, som ikke ser sig i Stand til at betale Øretrommerne, maa faa dem frit. Dr. Nicholson's Institut for Øresygdomme, det bedste i sin Slags i Verden, er ikke oprettet med pekuniær Fordel for Øje, men for at gøre saa meget godt som muligt. Enhver Penny, som tjenes eller gives, anvendes kun til Fordel for den gode Sag. — Adressen er 3, NICHOLSON'S INSTITUT GUNNERSBURY, LONDON, W., ENGLAND.

Saltfragter
laste i
Lissabon til
Frederikshavn og Aalborg: 3/500 t. d. w. Juli—Aug. 125/130 Øre, dansk Tønde.
Sverige indtil Hernøsand: Flere Skibe 3/400 t. d. w. Juli—Oktober à 80/85 Øre pr. hectoliter.
Norge indtil Trondhjem: Flere Skibe 3/600 t. d. w. Aug.—Novbr. à 80/100 Øre pr. Tønde à 140 liter.
Maasluis eller Vlaardingen: **Sejlskibe** 3/600 t. d. w. & **Dampskibe** indtil 15/1800 t. d. w., større 7/—7/6, mindre 7/6—7/9, muligen 8/ pr. ton, laste i Lissabon eller St. Ybes Juli—Oktober.
Gør godhedsfuld Tilbud til
Telegrams: **Aolsen.**
Albert Olsen & Cta.,
Salt- & Befragtningsforretning.
Lissabon.

Skonnert til Salg.
En i Fredericia Havn liggende Skonnert, 31 69/100 Reg. Tons, laster ca. 1400 Ctnr. d. w., er til Salg straks. Man bedes henvende sig til
Mægler Julius Mortensen,
Fredericia.

Telefon 2018. * Telefon 2018.
J. P. NIELSEN,
Skibs- & Ankersmedie.
Strandboulevard 45.
Kjøbenhavn Ø.

H. RASMUSSEN.
70, Viborggade 70.
Skibs- & Klejnsmedearbejde
udføres.

3 Kabinetsbilleder
♦ gratis ♦
ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr. Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus. NB. *Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.*
Monty.
St. Kongensgade 21.

TH. SIMONSEN,
NYHAVN 57.
SØLVMEDAILLE I MALMØ OG STOCKHOLM.
FOR LANTERNER.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.
Ærb. **J. K. Jensen.**

Gæstgiveriet Skipperhuset.
Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

Børs-Caféen
ved Havnen, Aarhus, anbefales af CHR. BUCH'S Enke.

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

Har De Tandpine,
brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.
9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Café van Zandt,
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Skib til Salg.
En velsejlende Jagt, 17½ Tons Netto, sejler uden Ballast, ogsaa fordelagtig til Stenfiskeri, hvortil et særskilt dertil brugeligt Spil medfølger, er til Salg ved Novbr, **Pris 1800 Kr.**
Nærmere Oplysninger ved
Mæglerne Christensen & Co.
Svendborg.

Manometre, Vacummetre og Tællere.
P. Otzen & Thorstenson.
Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

A. Rustads Efterfølger,
Østervoldgade 16 A.
Skibssmedie og Maskinværksted.
Udfører godt og billigt Arbejde.

P. PEDERSEN
(fhv. Skibsfører),
Skibshandler.
Lager af Udførselsvarer.
32, Southsied street. Plymouth.

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.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

Udkommen er:

Nautiske Smaaskrifter I

Grundrids af Læren om

Ebbe og Flod

ved

J. A. D. Jensen,
Navigationsdirektør.

1 Kr.

G. E. C. Gad.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

* **Telefon 5598.** *

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

LANDMANDSBANKEN

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

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

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste Skibsinventarie- og Proviantering shandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Glarmester

Wald. Stallknecht

udfører

alt Skibs- og Bygningsarbejde.

Indfatning af Billeder.

Lager af Koøjeglas.

10, St. Strandstræde 10.

Telf. 3862. * Telf. 3862.

Havnefyr & Lanterner.

Metalspejlapparater.

Skibslanterner med Certifikat Gl. Lanterner prøves og forandres.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,
Kjøbenhavn.
Telefon Nr. 3681.

G. W. Frydenlund & Søn

Anti-magnetiske

Ankergangs Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og Barometere.

Regulering og Reparation af Søuhre

udføres samvittighedsfuldt.

Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay. Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

„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
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ 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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 29. Kjøbenhavn, Torsdag den 20. Juli 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Det internationale Søretsmøde i London. (Forts.) — Missisippi Floden og New Orleans Farten. — Dampskibet „Paris" Stranding. — Om Indsejlingen til Wasa. — Fragtmarkedet. — Fra Island. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Aktieselskabet

Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.

(Holm & Collerup)

med

Filial i Frihavnen

anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølbaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.

Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele Danmark.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

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.

Flag — Signalflag

i alle Størrelser og alle Nationer syes hurtig og efter Bestilling.
International Flagfabrik.
13, Bredgade 13.

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

Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Fanø Sømandsskole
optager Elever til enhver Tid. Efter endt Kursus sørges for Hyre, ligesom Skolen ogsaa kan skaffe Hyre til saavel Styrmænd som Mandskab til vore Skibe.
Nærmere ved Henvendelse til
P. H. Clausen,
Fanø.

TRADE E R C MARK 1750 LEITH

Edinburgh.

TRADE E R C MARK 1750 LEITH

Sejldug.

ADVARSEL!

Det gode Renommé, som vor STORM Sejldug nyder i Kraft af mangeaarige Erfaringer, ogsaa i de danske Skibsfartskredse, har sandsynligvis givet Anledning til, at en anden Fabrik eller dens Repræsentant ligeledes stempler sin Vare med **STORM.**

Ærede Konsumenter bedes derfor om stedse at forlange

Edinburgh STORM Sejldug

og lægge Mærke til, at enhver Rulle, foruden vort fuldstændige Firma, ligeledes er forsynet med vore retslig beskyttede, indregistrerede Varemærker

STORM

TRADE E R C MARK 1750 LEITH

og gøre vi endnu specielt opmærksom paa, at Mærket TRADE E R C MARK 1750 LEITH gentager sig i korte Mellemrum paa vor Dug, foruden det fuldstændige Stykkemærke paa selve Rullen.

Edinburgh Roperie & Sailcloth Co. Ltd.
Leith. Grundlagt 1750.

Indreg. Varemærke.

Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads

Fabrikanter af International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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.

H. RASMUSSEN.

70, Viborggade 70.

Skibs- & Klejnsmedearbejde

udføres.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste Skibsinventarie- og Proviantering shandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.
Depôt: **Toldbodgade 14.**

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

Det internationale Søretsmøde i London.

(Fra vor særlige Meddeler).

Den 13. Juli, Kl. 12, begyndte Mødet med en officiel Modtagelse af Londons Lord Mayor i Mansion House. Mødets Deltagere samledes i en af Festsalene, hvor Lord Mayoren kom til Stede.

Mr. Mc. Arthur henvendte sig til Lord Mayoren med en kort Redegørelse for Mødets Formaal og en Tak for den Modtagelse, Deltagerne havde faaet i London, hvorpaa Lord Mayoren udtalte sin Glæde over at se Medlemmerne af Konferencen samlede og Haabet om, at de saa overmaade vigtige Spørgsmaal, som skulde debatteres, maatte kunne føres til en for alle heldig og retfærdig Løsning.

Efter at dernæst Ms. Le Jeune fra Antwerpen, den amerikanske Gesandt i London, Choate, Ms. Marais fra Rouen og Dr. Sieveking fra Hamburg havde udtalt paa deres Nationers Vegne en Tak til Lord Mayoren og London for Modtagelsen, og enkelte Repræsentanter fra de øvrige Lande vare blevne forestillede for Lord Mayoren, indtoges en Lunch, hvorefter Mødet konstituerede sig og valgte Vicepræsidenter for de forskellige Lande.

Fredag d. 14de paabegyndtes Forhandlingerne i Fishmongers Hall under Forsæde af Mr. Phillimore, senere under Forsæde af Dr. Sieveking fra Hamburg. Det første Spørgsmaal, der sattes under Diskussion, var Spørgsmaalet om Fordelingen af Tabet ved Kollissioner, hvor begge Skibe have Skyld. Efter at Dr. Franck fra Antwerpen i et overbevisende Foredrag havde fremhævet det rigtige og retfærdige i en forholdsmæssig Fordeling efter den større og mindre Skyld, saaledes som Forholdet var i Tyskland, Skandinavien og det øvrige Kontinent, blev en Resolution i denne Retning enstemmig vedtagen.

Det næste Spørgsmaal drejede sig om, hvorvidt den forholdsmæssige Fordeling ogsaa skulde have Hensyn til Ladningerne, og hvorledes disses Stilling i det hele taget var.

Efter Foredrag af Dr. Asser fra Holland og forskellige andre, blev man, til Trods for at Anskuelserne syntes at divergere noget med Hensyn til Ladningens Stilling, dog enige i det faktiske Resultat, nemlig at naar Ladningen i Skib A er blevet beskadiget ved Kollission mellem A og B, da vil den rimeligvis ikke kunde holde sig til Skib A, da dette har fritaget sig for Ansvar ved negligence clause, men naar Ladning A derefter holder sig til Skib B, da møder dette Skib med den Indsigelse, at det kun har forholdsmæssig Skyld og derfor kun skal betale forholdsmæssig.

Saaledes kommer den forholdsmæssige Fordeling af Kollissionsskade ogsaa til at faa Hensyn til Ladningerne.

Samme Dags Eftermiddag paabegyndte man endvidere Forhandlingerne om Redernes Ansvarlighed, hvilket Spørgsmaals Behandling fortsattes om Lørdagen Kl. 10 Form.

(Fortsættes).

Missisippi Floden og New Orleans Farten.

Vi have modtaget følgende:

Under et Ophold i New Orleans for nylig erfarede jeg, at de Oplysninger, der gennem „Dansk Søfartstidende“ Nr. 17 vare komne til Byen om Torpedoerne i Missisippifloden, havde vakt betydelig Opsigt blandt en Del derværende Forretningsfolk; thi de troede, at Floden for længe siden var befriet for de Uhyrer, der vare bestemte til at sende de spanske Orlogsskibe ud af Verden.

For at faa rigtig Underretning om Torpedoerne, henvendte jeg mig paa Hydrographic Office og meddelte Sekretæren, at der i et dansk Søfartsblad var offentliggjort en Beretning om, at Sejladsen paa Floden var farlig paa Grund af de Torpedoer, der endnu fandtes i den et eller andet Sted uden at være afmærkede. Jeg bad altsaa om tilforladelige Oplysninger om Aarsagen til dette Rygte. Sekretæren blev meget forbavset over Efterretningen, men han antog, at Aarsagen til den muligvis stammede fra en af de konkurrerende Byer ved Golfen; han meddelte, at Hydrographic Office havde offentliggjort, at Torpedoerne var fjernet og Farvandet frit for disse Forhindringer, og at Historien selvfølgelig var blottet for Sandhed.

Da jeg alligevel tillod mig at tvivle om, at Bladet vilde fremkomme med en saadan Beskyldning uden at have fuldstændig Sikkerhed for, at det var overensstemmende med Sandheden, blev jeg anmodet om at følge med til det Kontor (U. S. Engeneering Department), hvorunder Flodens Sejlløb direkte sorterer, for at jeg kunde blive overbevist om min Vildfarelse. I dette Kontor oplyste en Embedsmand paa Sekretærens Spørgsmaal, at det var længe siden, Torpedoerne ophørte med at være nogen Hindring for Sejladsen til New Orleans. Dermed burde Sagen maaske have været afgjort, men for en Sikkerheds Skyld spurgte jeg dog, om alle Torpedoerne ere bragte i Sikkerhed ved at blive tagne op af Floden. Dertil svaredes ja! de var alle fjernet med Undtagelse af 6, men det forudsattes, at disse 6 ikke kunde forulempe Sejladsen; thi Farvandet, hvori de vare udlagte, blev undersøgt med Dræg til 42 Fod. Paa forskellige af mine Spørgsmaal svaredes derefter, at Torpedoerne kunne bringes til at eksplodere dels ved at noget stødte til dem og dels ved elektrisk Ledning fra Land; denne Ledning blev afbrudt ved, at den ene Torpedo (den sidste, der er arbejdet med?) eksploderede og splintrede Skibet, der var beskæftiget med at tage den op.

Der angaves to Aarsager til, at de 6 Torpedoer ikke ere fundne, og til at det er opgivet at lede efter dem: Der kan være en Mulighed for, at de paa en eller anden Maade har faaet en Lækage, derefter ere fyldte med Vand og gaaet til Bunds. Eller de kan have frigjort sig for Fortøjningerne og være drevne bort.

Sekretæren fik derefter de Oplysninger, der efter Hukommelsen kunde gives ham om „Dansk Søfasrtidende“s Meddelelse, for at indberette det til Hovedkontoret i Washington, og forhaabentlig vil der herefter blive taget fat paa at lede efter dem igen og med bedre Resultat end tidligere, thi endnu er de næppe langt borte fra det Sted, hvor de udlagdes; og i ethvert Tilfælde er der noget paafaldende i, at der forsvandt saa mange samtidig med, at den ene af dem havde foraarsaget saa stor Ulykke og sat Skræk i Blodet paa alle dem, der havde med Sagen at gøre.

Ligger der noget til Grund for den Anskuelse, at Torpedoerne kan være ført bort af Strømmen, da er det

ikke utroligt, at de nu er undervejs til den gamle Verden med Golfstrømmen, og Faren for at støde imod dem, og derved bringe selv det største og bedste Skib til at synke øjeblikkelig med Last og Passagerer, eksisterer altsaa ikke alene paa Missisippifloden, men ogsaa i Dampskibsruten mellem Amerika og Evropa.

Der er ingen Aarsag til at tro andet end, at den forannævnte Erklæring (af en Løjtnant) er afgivet i god Tro og overensstemmende med de Oplysninger, der er indhentet hos de Folk, der har arbejdet ved Undersøgelsen paa Floden; men desuagtet kan der ogsaa ligge noget til Grund for den Anskuelse, at de mange Mennesker, der ved Eksplosionen paa en saa voldsom Maade bragtes ud af Verden, har bidraget til, at andre er blevne ængstelige for at arbejde paa dette Sted, og denne Angst kan muligvis have medført en Forsigtighed, der ikke har været uden Indflydelse paa den afgivne Erklæring.

Torpedoer høre uden Tvivl med til de Genstande, der ikke kan opløses i Vand eller tabe i ødelæggende Kraft ved at opbevares deri, og som en Følge deraf eksisterer der altsaa paa Missisippifloden (neppe andre Steder) en Mulighed for, at 6 Skibe kan blive tilintetgjorte paa Steder, hvor der ingen Fare forudsættes at være. I denne Tid er det let nok at styre fri af det Sted, hvor de formodes at ligge; thi nu er Luften altid klar og gennemsigtig, og Lodserne vælge selvfølgelig altid den ufarlige Side mellem Forterne — for opgaaende den venstre Side; men om Vinteren og Foraaret, naar Trafiken er størst, og Flodvandet kommer ned mod 5° C., medens Luften er over 20° C., og der som en Følge deraf altid ligger et temmelig tykt Lag tæt Taage over Floden, da bliver Risikoen betydelig større derved, at Lodserne fra Rigningen maa holde Udkig efter Toppen af Træerne paa Flodbreden og lede Sejladsen derefter.

Gennem Flodens Udløb, South Pass, skal for Tiden være 26′ Vand, og det betragtes ikke som særlig risikabelt at bringe moderne og fladbundede Dampere ud, der stikker ca. 25′, naar de styre godt. Denne Vandstand vil rimeligvis holde sig saa længe Floden er lav og rolig uden Strøm, altsaa omtrent Aaret ud.

y.

Dampskibet „Paris“ Stranding.

„Sh. Gaz.“ skriver under 11. d. M.: The New-York Board af Inspectors af Steam vessels, som have havt Kaptajn Watkins Rapport angaaende Strandingen af den amerikanske Passagerdamper „Paris“ paa the Manacles Rocks paa Kysten af Cornwall til Betænkning, have i Dag offentliggjort deres Dom herom.

De sige: „Vi finde Kaptajn Watkins Forklaring ufuldstændig i Enkelthederne, idet han kun bemærker, at han har begaaet en Fejltagelse ved at beregne sin affarende Plads tvers af La Hague Kl. 7,38, paa hvilket Tidspunkt han i Virkeligheden var tvers af the Casquets. Denne Fejlregning bringer ham $16^1/_2$ Minut forud for hans Bestik, men kan ikke forklare, at han er 7 Minuter Nord for sin Kurs, som vilde tillade ham, svarende til hans Bestemmelse, at passere Lizard i en Afstand 3 Minuter. — Da Kaptajn Watkins ikke nævner, at han ved Udsætning af Kursen har beregnet nogen Strøm, ere vi af den Mening, at han slet ikke har taget Strømsætningen i Betragtning, endskønt han ved at nærme sig den engelske Kyst maa have mødt Flodtiden, som maatte sætte ham ind imod Landet. Han bemærker, at Lodskud først har været taget ved Opdagelsen af den over Landet herskende Taage, da Skibet stødte paa Grunden. — Kaptajn Watkins paatager sig det fulde Ansvar for det skete Uheld, hvilket han tilskriver den ovennævnte Fejltagelse.

Retten finder, at Kaptajn Watkins ikke har handlet med den fornødne Forsigtighed og Opmærksomhed paa Navigeringen af sit Skib og suspenderer hans Førercertifikat for 2 Aar.“

I sin Rapport meddeler Kaptajn Watkins, at han har faret tilsøs siden 1851, og fik i 1892 Førercertifikat, hvorefter han uafbrudt har været Kaptajn paa Passagerdampere af Inman-International- og American-Linien, og har gjort Rejsen over Atlanterhavet næsten 500 Gange. Ligeledes omtaler Kaptajn Watkins sin Tjeneste i den amerikanske Marine under den spansk-amerikanske Krig, som navigerende Officer paa Skibet „Yale“, samt hans ærefulde Afsked fra denne Stilling med Rang af Kaptajn i Flaaden. — Han slutter sin Rapport saaledes:

„Jeg har fundet det rigtigt at bringe disse Enkeltheder til Deres Kundskab, i det Haab, at De vil tage min lange, ansvarsfulde Løbebane i Søfartens Tjeneste, i hvilken jeg haaber fuldtud at have erhvervet mig mine Foresattes fuldstændige Tillid, i Betragtning. Den skete Ulykke er ikke Følge af nogen Mangel paa Omtanke eller Omsorg for mit Skib og dets Sikkerhed, men fremkom alene ved en Fejltagelse i min Beregning, som ovenfor beskrevet.“

Rapporten udtaler den høieste Ros over den af af Officerer og Mandskab udviste Diciplin.

Om Indsejlingen til Wasa.

Vi have modtaget følgende:

Tidligere var det en almindelig Regel ved Anduvning af Wasa Skærgaard at tage Lods ombord fra Rönskær med S. V. og vestlige Vinde, men derimod fra Norrskær med østlige og nordlige Vinde. Grunden hertil var, at Farvandet ad Rønskær er saa snævert, at der ikke er Krydserum for en almindelig middelstor Skonnert. I Aar er der opdaget et nyt Farvand ad Rønskær med tilstrækkelig Dybde og Krydserum for middelstore Sejlere, saaledes at det ikke mere er nødvendigt, særlig for danske Skonnerter, at søge Norrskær for Lods; man kan med alle Vinde tage Lods fra Rønskær, da denne Vej jo som bekendt er baade kortere og billigere til Wasa. Rønskær anduves ved at holde en stor, firkantet, hvidmalet Tavle overet med Rønskærs Baake. Dette Mærke fører ind imellem de første Prikker, men Lodsen vil i Reglen være kommet Skibet i Møde forinden, naar Lodsflaget sættes betids.

J. Møller,
„Agnete“.

Fragtmarkedet.

Søen ligger stille i bagende Sol, kun af og til en sommerlet Krusning, og saa paany den rolige, blanke Havflade saa langt Øjet rækker. Damperne drager de fine Linier efter sig hen over Havet fra Havn til Havn, Linier, der udviskes hurtigt som Røgen vejres bort i

den klare Luft, men Linier der alligevel ridses ind Time efter Time i Journalen og fortæller om Damperens Kurs. Alt gaar i regelmæssigt Løb fra Plads til Plads, frem og tilbage, vi ere komne ind paa dette netop at etablere „Linier". Vi har paany herhjemme, for at benytte en daarlig Vittighed, „Linieskibe" overalt, og vi ser netop heri et godt Bevis for Fragtmarkedets Stabilitet, man laver ikke Linier af det bare Vand. Dette at skabe faste Ruter tilhører imidlertid kun de store, der hører Kapital til at „slaa en Linie op", og man kan vel ogsaa overdrive Betydningen heraf. Det ser uvilkaarligt en Smule grinagtigt ud at reklamere med regelmæssig Rute f. Eks. til Sydafrika, naar man tilfældig skal have en enkelt Baad den Vej og ikke har noget imod at tage en Smule Ladning med, man maa ikke tirre Dyrene, i dette Tilfælde Handelsstanden, thi Linien forpligter. Købmænd har Lov til at basere Køb og Salg paa langt mere bestemt Levering, naar de benytter en regelmæssig Rute, end naar de skal søge Skibsrum i det uvisse, men narres de en Gang eller to Gange, fremkommer netop denne Mistro til Foretagender af Redere, som sikkert ganske fair have søgt at starte en Rute, men som ikke har haft Evne, resp. Kapital, tilstrækkeligt til at gennemføre Projektet, og sligt kaster en Skygge over Rederistanden i sin Helhed. Linier er godt, naar de læggos mellem Havne, der staar i saa livlig Udveksling med hinanden, at man kan se, at Foretagendet indenfor rimelig Tid vil kunne bære sig — men vi advarer til Forsigtighed ved Benyttelsen af Udtrykket regelmæssig, direkte Linie o. s. v., hvor man i næste Øjeblik havde Lyst til at ændre Reklameplakaten til uregelmæssig, indirekte og saa et stort Spørgsmaalstegn og en Tankestreg —

Ugens Befragtninger have været normale uden nogen Svingning i de forskellige Brancher. Vi noterer — Kulmarkedet. Fra Cardiff til Kronstadt 8/6, Reval 7/9, Riga 7/6, Stockholm 7/9. København 7 à 7/3 og til Middelhavet Genua 8/9, Civita Vecchia 9/, Leghorn 9/3, Neapel 8/9, Catania 9/3, Palermo 9/3, Venedig 10/6, Konstantinopel 10/3, Donau 11/3 og Alexandria 10/9. Fra Østkysten noteres til dansk Havn ab Firth of Forth 7/ for mindre Baade, 6/6 for større, Rostock giver 7/3, Pillau 7/3, Kønigsberg 8/3, Libau 7/, Kronstadt 7/3. Til Middelhavet noteres Leith Genua 8/, Venedig eller Triest 9/9, Alexandria 10/9. Kulmarkedet er meget fast i alle Retninger, og Udsigterne for yderligere Stigning gode.

Sortehavet etc. er uforandret; vi noterer Nicolajeff og Odessa til 2 franske Middelhavshavne 10 Francs, Nicolajeff Marseilles 9 Francs, Donau Barcelona 10 Francs, Azoff 13,500 quarters 9/6 N. C. Novorossisk Cette $11^1/_2$ Francs.

Amerika har bl. a. følgende Befragtninger: Northern range 13,000 quarters c. f. o. $3/4^1/_2$ pr. Juli, Filadelfia eller Baltimore $3/4^1/_2$ c. f o. New Orleans eller Galveston U. K. Cont. 15/ pr. August, New Orleans eller Galveston 16/ til U. K. Cont. pr. September. Endelig betales fra San Lorenzo til U. K. Cont. 24/6 à 25/ pr. September Oktober. Udsigterne for Amerika ere gode.

Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Seydisfjord, d. 8. Juli 1899.

Uagtet vi allerede ere naaet hen i Juli Maaned, har Fiskeriet dog kun givet et ringe Udbytte hidindtil; for Øjeblikket er her sikkert Fisk nok, men nu er det Mangelen paa Agn, der hindrer Baadene i at gaa ud. Sommersilden, der jo er en god Madding, er vanskelig at fange for Øjeblikket, og Silden, der viser sig i Fjordene, er ligeledes saa lille, at den gaar gennem Maskerne paa Sildegarnene. Fiskepriserne er jo ualmindelig høje, saa at det vilde blive et glimrende Aar for Fiskerne, hvis Fiskeriet lykkedes. Her paa Seydisfjord noteres Priserne 18, 15 og 13 Øre pr. Pd. af virket Fisk. Fra Nordlandet har man ligeledes den Efterretning, at der er intet Torskefiskeri og ingen Sild af Betydning. Dampskibet Vaagen har været paa Seydisfjord og den danske Skonnert Mars afsejlede herfra i Gaar til Udlandet. Mars, der er forsynet med Hjælpemaskine, er et nyt Skib, der er særlig praktisk for Islandsfarten. Det er befragtet af Gravnaselskabet paa Island. Orlogsskonnerten Diana, Kaptajn Hammer, tiltræder Hjemrejsen den 17. Juli; en Mængde Opmaalinger ere foretagne her paa Islands Østkyst; men den første Maaned fik Diana lidet udrettet formedelst de ugunstige Vejrforhold.

Kl. 12 Aften.

Postdampskibet Vesta, Kaptajn Møller, ankom for 1 Time siden til Seydisfjord paa Rejsen til Kjøbenhavn. Vesta melder, at der intet Fiskeri er paa Nordlandet, paa Blønduos fangedes der dog lidt Sild. Heimdal, Kommandør Bræstrup, er nu paa Nordlandet og ventes til Østlandet i næste Uge, flere engelske Trawlere, der vare paa ulovligt Søterritorium ved Vestmannøerne, havde erholdt alvorlige Advarsler. Den engelske Krydser Blonde ankom til Reykjavik for en 14 Dage siden og ventes ligeledes hertil i en nær Fremtid.

Diana kom ind til Seydisfjord umiddelbart før Vesta og erholdt i Aften Meddelelse om, at Ministeriet havde forlænget Togtet.

Personalia.

Dødsfald. Styrmand Niels Juel Jespersen er afgaaet ved Døden i Leith.

Maskinmester Vilh. Schleppegrell Fals er afgaaet ved Døden.

Forhenværende Skibsfører, Kapt. Jørgen Peter Asbre er afgaaet ved Døden.

Den danske Afdeling af Comité maritime international er paa Aarsmødet, der, som omtalt, afholdes i London i disse Dage, repræsenteret af Grosserer Harald Hansen, Højesteretsadvokat Hindenburg og Dispachør V. Middelboe.

Kapt. H. Rasmussen, er afrejst til Newcastle for at tilse Færdiggørelsen af det under Bygning til D. F. D. S værende Dampskib Garonne.

Dampskibet Ydun er foreløbig overtaget af den tidligere Styrmand paa S/S Limfjorden T. K. Rasmussen. Den hidtidige Fører P. Schmidt er traadt tilbage i Stillingen som Styrmand.

Kapt. A. Christensen, Ørnen, er sygemeldt, hvorfor Skibet er overtaget af Styrmand Hagensen.

Fra Sø og Land.

Ladning og Losning i Luleå. Skibsredere, som have havt deres Skibe i Fart paa Luleå i Sommer, have gjort temmelig ubehagelige Erfaringer. Misfornøjelsen blandt Stevedorerne i Forbindelse med den Omstændighed, at en Del af Arbejderne ere tagne tilbage til Skovene, har gjort det meget vanskeligt at opdrive den fornødne Arbejdskraft.

Dampere, som komme med Kul have Tørn, saavel som Skibe, der vente paa Ladning af Træ eller Erts, og Arbejdet

med Ladning og Losning optager en urimelig Tid. En Damper, som ankom til Luleå den 18. Juni, havde endnu ikke forladt Havnen den 12. Juli, og Ophold paa fjorten Dage og derover skulle være meget almindeligt. Sh. Gaz.

Høje Kulfragter. Paa Kulpladserne paa Nord-Øst-Kysten og paa Bristol Kanalen ere Skibsaffærerne stærkt foruroligede af Mangel paa Tonnage, og Fragterne ere som Følge deraf høje, særlig for Østersøpladserne. Paa Newcastle Børs sluttedes den 11. Juli til følgende Rater: 6 s. 9 d. for Kronstadt, 7 s. for St. Petersborg, 6 s. 6 d. for Fairwater og 7 s. 3 d. for Kønigsberg. Disse ere de højeste Fragter, som endnu ere betalte i Sommer. Fragterne til Kronstadt steg i Løbet af tre Dage 9 d. Sh. Gaz.

Kapt. N. N. Aarre, Fører af dansk Bark Venner, rapporterer:

Engelsk Fregatskib K. C. L. R. prajet den 30. Maj 1899 paa 0° 25′ N. Br. 27° 48′ V. Lgd. styrende Syd paa. Alt vel.

I „Fairplay" henleder en Indsender Dampskibsrederes Opmærksomhed paa nogle Forhold, der ikke synes at være almindelig kendte. Dampskibe befragtes nemlig ofte til hollandske Havne, særlig fra River Plate, med Klausulen: „Discharge to be effected according to custom of the port." Nu findes der ikke i hollandske Havne nogen fast Kutyme for Losning, saa at Artikel 457 i Nederlandenes Handelslovbog kommer til Anvendelse. Denne Artikel har følgende Ordlyd.

„If the time allowed for loading and unloadning has no been fixed by the charter-party, it must be completed, in the Realm and the colonies of the State, within fifteen working-days after the master shall have declared that he is ready for loading and unloading."

Denne gamle Bestemmelse er selvfølgelig meget skadelig for Dampere, men dens Følger kan afværges af Rederne naar de nægte at optage Ordene „custom of the port" eller „as customary at port of discharge" i Certepartiet eller Konnossementet, og naar de stipulere, at der skal losses et bestemt Antal Tons pr. Dag, eller indføre Klausulen „As fast as steamer can deliver". I sidste Tilfælde er det af Betydning at tilføje Ordene: „Otherwise steamer to have liberty to discharge cargo into lighters or on the quay at consignees risk and expense," thi dersom man undlader dette, har Skibet kun Ret til at fordre Liggedagsgodtgørelse, hvilket som Regel er besværligt, kostbart og usikkert.

Bestyrelsen for Atlantic Transport Co. har givet følgende Instruks for Selskabets Officerer: Den yngste af de vagthavende Officerer skal udsætte Skibets Kurs, som derefter skal godkendes eller forandres af første vagthavende Officer og endelig af Kaptajnen. Ansvaret kommer derved selvfølgelig til at hvile paa Kaptajnen, og Hensigten med denne Instruks er at forhindre, at der opstaar nogen Tvivl med Hensyn til Forandring af Kursen, naar den opdages at være fejl. Udsættes Kursen af den yngste Officer, kan hans Foresatte ingen Betænkelighed have ved at paapege eller rette en Fejltagelse. Er Kursen derimod udsat af Kaptejnen, kan der opstaa Betænkelighed ved at rette den, og dette kan medføre Ulykkestilfælde.

Ugens Havarier.

Paris, Dpsk., der, som bekendt, kom paa Grund paa Manacles Rev, er d. 11. ds. bragt flot af Svitzers Bjærgnings Entreprise og Nordische Bergungsverein i Forening.

Søborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Clyden været i Kollision med Dpsk. Salacia. Søborg fortsatte Rejsen til Kronstadt.

Najaden, Dpsk. af Esbjerg, har været i Besæt i Isen udfor Kap Orloff. Kieler Dpsk. Signal bragte Najaden ud af Isen og ind til Solombal Red. Najaden har brækket Skruen.

Canadia, Dpsk. af Kjøbenhavn, Troensegaard, er paa Rejsen fra Tynen til Montreal ankommet d. 16. ds. til Quebec med Skade paa Stævn og Forpeaken fuld af Vand. Skibet er gaaet i Tørdok.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til New Orleans 4. Juli. — Alexandra, Rohde, afgik fra New York 1. Juli, best. til Kbhvn. — Algarve, Borries, ankom til Gefle 16. Juli. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Kannisari 13. Juli, bestemt til Barcelona. — Antwerpen, Holm, ankom til Kronstadt 13. Juli. — Arkansas, Jespersen, afg. fra Kbhvn. 4. Juli, bestemt til Boston. — Arno, Beck, ankom til Swansea10. Juli. — Beira, Brabrand, ank. til Kbhvn. 15. Juli. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Bizerte 16. Juli. — Douro. Ørum, afgik fra Pernau 7. Juli, best. til Oporto. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 6. Juli, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Jørgensen, ank. til St. Petersborg 5. Juli. — Hekla, Thomsen, ankom til Swinemünde 17. Juli. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Kbhvn. 18 Juli, best. til Wiborg. — Island, Skjødt, afgik fra New York 8. Juli, best. til Kbhvn. — Kentucky, Carøc, ank. til Kbhvn. 18. Juli. — Kursk, Christensen, ank. til Bordeaux 14. Juli. — Leopold II, Kruse, ank. til Antwerpen 10. Juli. — Louisiana, Jensen, ank. til Kbhvn. 7. Juli. — L. P. Holmblad, Hansen, ankom til St. Petersborg 29. Juni. — Nicolai II., Michelsen, ankom til Boston 13. Juli. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 12. Juli, bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Petersborg 14. Juli, bestemt til Finland. — Omsk, Petersen, ankom til Petersborg 15. Juli. — Seine, Staal, ankom til Kbhvn. 12. Juli. — Tejo, Bay, ankom til Gefle 13. Juli. — Texas, Kihl, afgik fra Newcastle 6. Juli, bestemt til New Orleans. — Thingvalla, Laub, ankom til New York 14. Juli. — Tiber, Bech, afg. fra Cadiz 17. Juli, bestemt til Lissabon. — Tomsk, Andersen, ankom til Ghent 12. Juli. — Xenia, Thidemann, afgik fra New York 15. Juli, bestemt til Aarhus.

Anglo Dane, Møller, afgik fra Liverpool 14. Juli, bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 18. Juli, bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til Antwerpen 30. Juni, bestemt til Kbhvn. — Ceres, Ryder, afg. fra Leith 24. Juni, best. til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til London 9. Juli, best. til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Arendal 17. Juli, bestemt til Vestnorge. — Constantin, Niedersøe, pass. Holtenau 17. Juli, bestemt til London. — Ella, Lunge, afgik fra Kbhvn. 17. Juli, best. til Hamburg. — Frederik, Lorentzen, ankom til Kønigsberg 17. Juli, bestemt til Hull. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Antwerpen 14. Juli, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til Libau 17. Juli, bestemt til Kbhvn. — Kiew, Erichsen, ankom til Libau 17. Juli, bestemt til Hull. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 13. Juli, bestemt til Island. — Louise, Brabrand, afg. fra Kbhvn. 15. Juli, best. til Hull. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 16. Juli, bestemt til Danzig. — Morsø, Frisenette, afgik fra Newcastle 13. Juli, best. til Libau. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 16. Juli, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 18. Juli, bestemt til Riga. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kbhvn. 17. Juli, bestemt til London. — Perm, Christensen, ankom til London 16. Juli, bestemt til Kbhvn. — Pregel, Olsen, ankom til Riga 15. Juli, bestemt til Antwerpen. — Thyra, Sørensen, pass. Holtenau 16. Juli, bestemt til Antwerpen. — Valdemar, Kofoed, ankom til Libau 12. Juli, bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Hamburg 17. Juli, bestemt til Kbhvn. — Vesta, Müller, ankom til Kbhvn. 18. Juli.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 19. Juli, best. til Kbhvn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 20. Juli, best. til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 20. Juli, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Newcastle 20. Juli, bestemt til Odense. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 18. Juli, best. til Nyborg — Kronen, Wiberg, afgik fra

Newcastle 18. Juli. bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 18. Juli, bestemt til Odense. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 18. Juli, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 19. Juli, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 15. Juli, bestemt til Kronstadt. — Frode, Wrisberg, afgik fra Grimsby 17. Juli, best. til Kronstadt. — Sigurd. Jørgensen, afgik fra Swansea 14. Juli, bestemt til Kronstadt. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Ohla 11. Juli, bestemt til Rouen. — Knud, Manhcke, afgik fra Libau 14. Juli, bestemt til London. — Svend, Petersen, afgik fra Kbhvn. 14. Juli, ankom til Wasa 18. Juli. — Erik, Tofte, afgik fra Blyth 11. Juli, ankom til Riga 18. Juli. — Skjold. Schmidt, afgik fra Riga 15. Juli, bestemt til Dunkirk. — Danmark, Kraemer, afg. fra Ghent 18. Juli, bestemt til Blyth. — Ragnar, Meyer, afgik fra Stettin 15. Juli, best. til Sunderland. — Volmer, Riber, afgik fra Riga 15. Juli, bestemt til Dunkirk. — Dan, Hansen, afgik fra Dunkirk 17. Juli, bestemt til Blyth. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 10. Juli, ankom til Ghent 16. Juli. — Harald, Holst, afgik fra Rouen 14. Juli, ankom til Wearmouth 16. Juli. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Ijo 14. Juli, bestemt til Zaandam.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Berg, Thorsøe, afgik fra Wiborg 12. Juli. — P. Andrejeff, Johnsen, afgik fra Hull 13. Juli. — A. Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Rotterdam 13. Juli, ank. til Newcastle 14. Juli. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Rotterdam 13. Juli, ankom til Hull 14 Juli. — H. Klitgaard, Rasmussen, ank. til Amsterdam 16. Juli.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Blyth 15. Juli. — Kamma, Pedersen, ankom til Riga 10. Juli. — Helga, Lagesen, afgik fra Lübeck 15. Juli. — Martha, Jørgensen, ankom til Ghent 15. Juli. — Elna, Møller, afgik fra Newcastle 17. Juli. — Therese, Knudsen, ankom til Blyth 18. Juli.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 12. Juli, bestemt til New York. — Ekliptika, Klaaborg, ankom til Montevideo 25. Juni. — Sirius, Bay-Schmidt, afgik fra Bordeaux 30. Juni, best. til Montevideo. — Venus, Nielsen, ankom til Bordeaux 18. Juli. — Urania, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 16. Juli, bestemt til Dunston. — Saturn, Lund, ankom til Amsterdam 14. Juli. — Pallas, Degn, afg. fra Kbhvn. 13. Juli, bestemt til Antwerpen. — Mars, Clausen, ankom til Bergen 13. Juli.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra New York 9. Juli, bestemt til Kbhvn. — Nordland, Pii, afgik fra Rio Janeiro 1. Juli, best. til Antwerpen og Kbhvn. — Finland, Schmidt, ankom til Windau 9. Juli. — England, Andresen, afgik fra Kbhvn. 17. Juli, bestemt til Riga. — Holland, Jørgensen, ankom til Boness 5. Juli. — Rusland, Møller, ankom til Kbhvn. 18. Juli. — Tyskland, Høgstedt, afgik fra Kbhvn. 14. Juli, bestemt til Rotterdam. — Skotland, Branth, ankom til Alloa 10. Juli.

Vesterhavet. Niobe, Schmidt, afgik fra Methil 13. Juli, ankom til Esbjerg 16. Juli. — Nancy, Mathisen, afgik fra Liverpool 14. Juli, bestemt til St. Petersborg. — Nautik, Meinertz, afgik fra Kronstadt 16. Juli, bestemt til Caen. — Nora, Degn. afgik fra Morlaix 13. Juli, ankom til Blyth 16. Juli. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Stockholm 14. Juli, ankom til Gefle 15. Juli. — Nerma, Jessen, afgik fra Hudixvall 18. Juli, bestemt til Gravelines.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Libau 15. Juli, bestemt til Boness. — Rita, Horn, afgik fra Kbhvn. 16. Juli, ankom til Libau 18. Juli. — Patria, Larsen, afgik fra Rotterdam 16. Juli, ankom til Amsterdam 16. Juli. — Cimbria, Storm Hansen, afgik fra Rotterdam 12. Juli, bestemt til Luleå.

Union. Anglia, Erichsen, ankom til Kronstadt 18. Juli. — Frisia, Skov. afg. fra Riga 15. Juli, bestemt til Ghent. — Britannia, Nielsen, afgik fra Aarhus 18. Juli, bestemt til Malmø. — Caledonia, Fisker, afgik fra Aarhus 17. Juli, bestemt til Riga.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Grangemouth 14. Juli, ankom til Kbhvn. 17. Juli. — Hafnia, Jensen, ankom til Riga 12. Juli. — Russia, Rasmussen, afg. fra Riga 15. Juli, best. til Amsterdam.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Cardiff 14. Juni, bestemt til Singapore. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Luleå 13. Juli, best. til Rotterdam. — Søborg, Fischer, afgik fra Glasgow 12. Juli, bestemt til Kronstadt. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Kronstadt 14. Juli. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Grimsby 15. Juli, bestemt til Kronstadt. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 17. Juli. — Rosenborg, Schultz, ankom til Räfsø 15. Juli. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Rotterdam 16. Juli, bestemt til Cardiff. — Amalienborg, Dømel, afgik fra Jacobstad 12. Juli, bestemt til Rotterdam. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Rouen 16. Juli, bestemt til Newcastle. — Christiansborg, Petersen, ank. til Newcastle 13. Juli.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, afg. fra Blyth 15. Juli, best. til Petersborg. — Skodsborg, Lund, afgik fra Marseilles 15. Juli, bestemt til Sevilla. — Klampenborg, Mathiesen, ankom til Sharpness 15. Juli. — Jægersborg, Jensen, ank. til Jacobstad 17. Juli. — Guldborg, Jensen, ankom til Trangsund 12. Juli. — Tuborg, Hveissel, ankom til Preston 5. Juli.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Riga 12. Juli, best. til Ostende. — Agnete, Jensen, ank. til Kiel 13. Juli. — Hermia, Sørensen, afgik fra Korsør 14. Juli, ankom til Riga 17. Juli. — Alice, Hansen, ankom til Rotterdam 7. Juli. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Methil 18. Juli, best. til Kronstadt. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 15. Juli, bestemt til Burntisland. — Ajax, Brorsen, ankom til Antwerpen 8. Juli. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Baltasound 14. Juli, bestemt til Danzig. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 18. Juli. — Rønne, Hintze, ankom til Libau 16. Juli. — Kjøbenhavn, Thomsen, ank. til Baltasound 12. Juli.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Grangemouth 18. Juli. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Kiel 16. Juli. — Ansgar, Larsen, ankom til Riga 17. Juli. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 13. Juli. — Hamlet, Sommer, ankom til Luleå 16. Juli. — Helge, ank. til Riga 15. Juli.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ank. til Kbhvn. 9. Juli. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Methil 16. Juli. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Windau 17. Juli.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Kronstadt 16. Juli.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Antwerpen 14. Juli. — Clara, Petersen, afgik fra Hernøsand 11. Juli, bestemt til Grangemouth.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 15. Juli til Honfleur.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Kronprinsesse Louise, Jepsen, sejlet fra Mauritius 3. Juni ankom til Rangoon 15. Juli. — Prinsesse Marie, Winther, beordret fra Delaware Breakwater til Philadelphia 12. Juli. — Ameta, Nielsen, ankom til Rio Janeiro 14. Juli fra Liverpool. — Max, Poulsen, ankom til Callao 14. Juli fra Liverpool.

Fanø. Sønderho. Anna, Mortensen, ankom til Rochester 6. Juli fra Søderhamn. — Henny, Ibsen, afgik fra Jaluit 26. Febr. til Carolineøerne. — Venner, Aarre, passerede 18. Juli Kbhvn. paa Rejse fra La Plata til Stockholm.

Svendborg. Kruse, Larsen, ankom til Charlestown 9. Juli. — Union, Rasmussen, ankom til Lybeck 10. Juli. — Urania, Hansen, ankom til St. Davids 9. Juli. — Psyche, Hansen, ankom til Portsmouth 11. Juli. — Heimdal, Rasmussen, ankom til Ræfsø 12. Juli. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til St. Petersborg 11. Juli. — Kirstine, Sørensen, ankom til Bergen 11. Juli. — Brage, Jørgensen, ankom til Fowey 13. Juli. — Niels, Hansen, ankom til Hasle 14. Juli. — Hanne, Jørgensen, ankom til Leith 14. Juli. — Elise Bay, Pedersen, ankom til Wiborg 17. Juli. — Ruth, Nielsen, ankom til Alloa 14. Juli. — Ludvig, Larsen, ankom til Nystad 15. Juli. — Fides, Nielsen, ankom til Uleåborg 15. Juli. — Neptunus, Jensen, ankom til Orth 16. Juli.

Ærø. Mathilde, Hansen, ankom 10. Juli til Skien. — M. Hay, Petersen, ankom 10. Juli til Frederiksstad. — Juliane, Christensen, ankom 10. Juli til Amble. — Duen, Boutrup Christensen, ankom 10. Juli til Gøteborg. — Niels Juul, Nielsen, ankom 12. Juli paa Kbhvns. Red, paa Rejse fra Åbo til Isigny. — Kvik, Olsen, ankom 12. Juli paa Kbhvns. Red paa Rejse fra Sundsvall til Isigny. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 11. Juli til Sundsvall. — Hansigne, Clausen, ankom 8. Juli til Landerneau. — Christian den 9ende, Knudsen, ankom 13. Juli til Fécamp. — Hosanna, Hay, ankom 16. Juli til Geatyarmouth. — Kodan, Hansen, ankom 14. Juli til Wemyss. — Thekla, Fabricius, ankom 14. Juli til Fowey. — Sylfid, Kromann, pass. 16. Juli Ærø paa Rejse fra Harburg til Kotka.

Rønne. Odin, Møller, ankom til Karrebæksminde 12. Juli. Rolf, Jakobsen, ankom til Kbhvn. 9. Juli. — John Hintze, Andersen, ankom til Kbhvn. 12. Juli. — Erik, Sonne, ankom til Archangel 9. Juli. — Laurentine Emilie, Johnsen, ankom til Faxe 12. Juli. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Kbhvn. 13. Juli. — Hans Peter, Vesth, ankom til Kalmar 12. Juli. — Veset, Ølsted, ankom til Halmstad 14. Juli.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Kjærgaarde. Ombygningen af *Kjærgaarde* Baake foretages fra den 23de til den 29de Juli.

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

Paa *Havrevlen* 12 Fod.
I Kanalen 11 Fod.
Paa *Fjordgrunden* 10 Fod.

Kattegat. Endelave NV. Møllegrund NV. To 10 Fods Sten, der ligge i 13 à 14 Fod Vand, ere ved Opmaalingen iaar fundne c. 3 Kbl. V. for den hvide Vager med 1 nedadvendt Kost, *Møllegrund NV.*, 9,900 Alen N. 41½° V. fra *Endelave* Kirke.

Vageren er derfor flyttet 5½ Kbl. N 68° V. hen og ligger nu i 17 Fod Vand c. 2 Kbl. N. 43° V. for Stenene.

Sundet. Flinterende. Nordre-Flint. Den 13de Juli 1899 er den til Sildefiskernes Vejledning bestemte Klokketønde ved *Nordre-Flint* udlagt. Den ligger i 5 Fv. Vand i Linien mellem Vageren ved Grunden og Grundens Ø.-Side.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sundet. Lommabugt. Indtil den 17de August 1899 afholdes Skydeøvelser over *Lommabugt*, V. for *Arlöf*, i indtil 4,000 Alens Afstand fra Land. Der skydes i NV.-lig Retning. Naar der skydes, hejses rødt Flag ved Skydepladsen, og Farvandet er da spærret for al Sejlads.

Stockholms Skjærgaard. Brännudden. Paa Grund af Bjærgningsarbejder ved Vraget af Damperen *„Timsah"*, der ligger sunket ved *Brännudden* paa *Rindö*, er det forbudt at passere Vraget og 3 Kbl. Omkreds med mere end 5 Mils Fart.

Finland. Bottniske Bugt. Fyrskibet *„Nahkiainen"*, SV. for *Brahestad*, udlagdes paa Station den 4de Juli, Fyrskibet *„Plevna"* den 5te Juli og Fyrskibet *Qvarken (Snipan)* den 28de Juni 1899.

Tyskland. Frisches Haff. Königsberg. Vraget 2 Kml. V. for Lystønden uden for Renden til *Königsberg* er borttaget.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Göteborg. Det ydre Fyr ved *Carnegieska Bruk* i *Göteborg*, der nu viser Et-Blink hver 5 Sekunder, forandres om kort Tid til et Fyr med Formærkelser hver 5 Sekunder. Nærmere Meddelelse senere.

Paternoster. I Tiden for Sildefiskeriet i Farvandet ved *Marstrand* gives Taagesignalet paa *Paternoster* midlertidig med Knaldraketter, der eksplodere i c 600 Fods Højde. Hver 15 Minutter gives Tre-Knald med c. 15 Sekunders Pause mellem Knaldene.

Bohus. Kråksundsgap. Fra den 17de til den 31te Juli 1899 er *Kråksundsgap* indre Fyr paa *Solberget* paa *Orust* slukket.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Fyrskibet *„Oste-Riff"* er midlertidig ombyttet med et Fyrskib med tre Master.

Cuxhaven. Fra Slutningen af Juli 1899 gives Vindsignalet ved *Cuxhaven* midlertidig ikke.

Jade. Aussenjade. I det N.-lige Farvand i *Aussenjade* ere Tønderne N A, N B, N 1 og N 2 inddragne. I *Alten Jade* ere fem røde Spirtønder udlagte.

Nærmere Meddelelse senere.

Holland. Zeegat van Terschelling. Slenk. I *Slenk* er en Stumptønde Nr. 2 a med afkortet Kegle udlagt i 12 Fod, da Grunden *Groote Plaat* skyder sig længere ud i Farvandet. 53° 18′ 58″ N. Br. 5° 14′ 37″ Ø. Lgd.

Zuiderzee. Diemerdam. Fra 7de til 14de August 1899 afholdes Skydeøvelser fra Batteriet *Diemerdam*, c. 2,000 Alen S. for Fort *Pampus*. Skydepladsen ligger i Trekanten mellem Batteriet *Diemerdam*, Fort *Pampus* og N.-Enden af *Muiden* Havnedæmning. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fort *Pampus*, *Muiden* V.-Batteri og *Diemerdam* Batteri, og en Damper ligger ude til Assistance for Sejlfartøjer. Pladsen er, naar der skydes, spærret for al Sejlads.

Zeegat Hoek van Holland. I *Zeegat Hoek van Holland* er Dybden nu 27 Fod.

Zeegat van Goeree. Beningen. I *Beningen* er den mindste Dybde nu 8 Fod.

Rak van Scheelhoek. I *Rak van Scheelhoek* har Spidstønde Nr. 2 nu Ballon paa Toppen. Tønden er flyttet og ligger nu i 20 Fod Vand. 51° 50′ 44″ N. Br. 4° 2′ 9″ Ø. Lgd.

Aardappelengat. I *Aardappelengat* er Dybden nu 15¼ Fod.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Fécamp. Damperen *„Elizabeth"* er sunken midt i Løbet til *Fécamp* Havn. Om Natten kan man ikke staa ind i Havnen. Et rødt Flag er hejst paa hver af de to Master og om Natten vises en rød Lanterne fra en af Masterne.

Havre. Et Stillads, der er 33 Fod højt over Vandet, er rejst paa Yderenden af S.-Dæmningen ved *Havre*, c. 250 Alen fra Fyret paa S.-Dæmningen, og c. 350 Alen fra Masten paa *La Floride* Bastion.

Fra Stilladset vises om Dagen et rødt Flag og om Natten et rødt Fyr. Taagesignal gives med en Klokke, hvorpaa mindst hver 1 Minut kimes i 5 Sekunder.

Nordlige Atlanterhav.

Atlanterhavet. Den 23. Juni. 50° 16′ N. Br. 17° 23′ V. Lgd. Bark *„Siddortha"* fuld af Vand. Fokkemast og Stormast staaende.

Frankrig. Penfret. *Penfret* Fyrs Lysevne er nu 25 Kml. Det viser Et-Lyn hver 5 Sekunder, og den røde Farve er den samme som for de andre røde franske Fyr.

Nova Scotia SØ.-Kyst. Mahone Bay. Hobsons Nose. Øen i *Mahone Bay*, hvorpaa Fyrtaarnet staar, hedder nu *Hobsons Island* og ikke *Hobsons Nose*.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. New Bedford. Palmer Island. Det hvide Fyr paa NØ.-Enden af *Palmer Island*, ved V.-Siden af Indløbet til *New Bedford* indre Havn, er forandret til et rødt Fyr. Iøvrigt uforandret.

Connecticut. Connecticut River. West Channel. Brockway. Omtrent den 10. Juli 1899 tændes to hvide, faste Ledefyr ved *Connecticut River* V.-Side. Forfyret vises fra en sort Pæl S. 46° V. fra *Brockway Island* S.-Pynt. Flammens Højde: 14 Fod. Bagfyret vises fra en sort Pæl c. 150 Alen S. 24° Ø. fra Forfyret. Holdte overet lede Fyrene gjennem Løbet V. om *Brockway Island*.

Long Island Sound. Hookers Rock. En rød Spirtønde Nr. 2½ er i 21 Fod Vand, Lavvande, udlagt ved *Hookers Rock*, V. for *Thimbles*, fra *Middle Rock* i S. 5° V. og fra *Spectacle Island* S.-Ende i S. 27° Ø.

New London Harbor. Fyrskibet *„Bartlett Reef"* Nr. 13 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet Nr. 20 inddraget.

East River. New York. En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 23 Fod Vand, Lavvande, udlagt ved et Vragstykke i *New York Harbor*, fra *Governor Island* Fyr i N. 44° Ø. og fra Batteriets Flagstang i S. 30° Ø.

Hudson River. Schodack Channel. Det røde, faste Fyr paa V.-Siden af *Mull Plaat Island, Hudson River* Ø.-Side, er slukket.

New Jersey. Seabright. Damperen *„Macedonia"* er sunken 1⅝ Kml. fra *Seabright*. Masterne ere over Vandet. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der hver 22 Sekunder viser hvidt Lys i 13 S., Mørke i 9 S., er i 52 Fod Vand udlagt 100 Alen SØ. til S. for Vraget, fra Fyrskibet *„Sandy Hook"* i S. 34° V. og fra *Navesink* Fyr i S. 43° Ø.

Virginia. Fyrskibet *„Cape Charles"* Nr. 49 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 16 inddraget.

South Carolina. Charleston. De to ved *Charleston* inddragne Tønder laa i *Old Main Channel*.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Château d'If. Det ny Fyr paa *Château d'If* er nu tændt. Lysevnen: 14 Kml. Flammens Højde er uforandret.

Toulon. Tønderne til Deviationsundersøgelse, der paa Grund af Uddybning vare flyttede til i Nærheden af *Balaguier*, ere atter udlagte ved *Toulon*.

Italien. Favignana. Punta Sottile. Fyret paa *Punta Sottile* er igen i Orden og viser hvidt Et-Blink hver 35 Sekunder.

Grækenland. Volo. Ved *Volo* er den lille Mole udvidet og er nu 400 Alen lang og 20 Alen bred. Paa Yderenden vises et grønt Fyr paa S.-Siden og et rødt Fyr paa N.-Siden. Synsvidden: 1 Kml. De to røde Fyr paa den lille Mole ere slukkede.

Stenmolen Ø. for Jernmolen er borttagen, og mellem Jernmolen og den nye Mole skal der uddybes til 17½ Fod.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Honduras. Port Cortes. Fyret paa *Caballos Point* ligger efter det *amerikanske* Kort Nr. 1572 paa 15° 48′ 50″ N. Br. 87° 57′ 40″ V. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Tyrkiet. — Indførsel af Bomuld, friske Grønsager og Frugter fra *Ægypten* er forbudt.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:

VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig, kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Kjøbenhavns Børskurs d. 19. Juli 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			104¾	105½
Danmark			85⅝	86½
Norden			117½	118
Kjøbenhavn			97½	98¼
Carl			56½	56¾
Dannebrog			101½	101¾
Skjold	74½		74¼	74½
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen			98	99
Nordsøen	87	85½	85	86½
Torm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			85	86½
Dansk-russisk Dampsk.			96	96½
Urania			93	94
Union			102½	104
Hejmdal			—	—
Dampsk. af 1896			101	103
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			100	104
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			91	93
3½% uopsig. Stats			97	99
3½% Husejer Kreditk.			85½	86
3½% Kbhvns Kreditf.			86½	88
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			88¾	90
4% — — 6 —			88⅝	89¾
3½% Landkreditk. 3 —			89	89½
Aktier.				
Nationalbank			144¼	144¾
Privatbank			128	129
Landmandsbank	124		123½	125
Handelsbank			118¾	119
Burm. & Wain			89¾	90
Helsingørs Jernsk.			96	97
Sukkerfabr.	94		93¾	94
Bryggeri Aktier			92	92¼

Vekselkurser d. 19. Juli 1899.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.24	18.20
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 18. Juli 1899.

Russiske Noter	216.15
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.80
5% Rumænske Stats	100.60
4% — — 1890	90.75

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

„Det Foren. Dampskibs." 10,000, „Norden" 4,000, „Carl" 6,000, „Dannebrog" 26,000, „Skjold" 16,000, „Urania" 6,000, „Union" 16.000, „Dampskibs. af 1896" 8,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Skonnert til Salg.

En i Fredericia Havn liggende Skonnert, 31⁸⁹/₁₀₀ Reg. Tons, laster ca. 1400 Ctnr. d. w., er til Salg straks. Man bedes henvende sig til

Mægler Julius Mortensen,
Frederiola.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

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. I" og **„Nore"** i Farten
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn
Frederiksberggade Nr. 1.
Telefon 3669.

Hotel „Victoria",

Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads, Kjøbenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

Café van Zandt,

Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre,
som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.
9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6, 2.
Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* **Telefon 5598.** *

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

Saltfragter

laste i

Lissabon til

Frederikshavn og Aalborg: 3/500 t. d. w. Juli—Aug. 125/130 Øre, dansk Tønde.

Sverige indtil Hernøsand: Flere Skibe 3/400 t. d. w. Juli—Oktober å 80/85 Øre pr. hectoliter.

Norge indtil Trondhjem: Flere Skibe 3/600 t. d. w. Aug.—Novbr. å 80/100 Øre pr. Tønde å 140 liter.

Maasluis eller Vlaardingen: **Sejlskibe** 3/600 t. d. w. & **Dampskibe** indtil 15/1800 t. d. w., større 7/—7/6, mindre 7/6—7/9, muligen 8/ pr. ton, laste i Lissabon eller St. Ybes Juli—Oktober.

Gør godhedsfuld Tilbud til

Telegrams: **Aolsen.**

Albert Olsen & Cta.,

Salt- & Befragtningsforretning.

Lissabon.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD **HAMBURG.** Telephon 287.

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.

Danish and Norwegian.

TIL DØVE PERSONER. — En Dame, som for ca. tre Aar siden blev kureret for Døvhed og Øresusen ved Hjælp af Dr. Nicholson's kunstige Øretrommer, skænkede hans Institut £ 1,000 (18,000 Kr.) for at fattige Mennesker, som ikke havde Midlerne til at anskaffe sig Øretrommerne. maatte faa dem gratis. Dette Fond udvidedes ved andre gode Menneskers Tilskud til over £ 5,000 (90,000 Kr.), for hvilket Beløb der udleveredes Øretrommer til værdige Trængende. Nu har ogsaa en anden Dame stillet £ 5,000 (90,000 Kr.) til Institutets Disposition, for at Mennesker, som ikke ser sig i Stand til at betale Øretrommerne, maa faa dem frit. Dr. Nicholson's Institut for Øresygdomme, det bedste i sin Slags i Verden, er ikke oprettet med pekuniær Fordel for Øje, men for at gøre saa meget godt som muligt. Enhver Penny, som tjenes eller gives, anvendes kun til Fordel for den gode Sag. — Adressen er 3, NICHOLSON'S INSTITUT GUNNERSBURY, LONDON, W., ENGLAND.

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.

Telefon Nr. 5941.

LANDMANDSBANKEN

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

Skib til Salg.

En velsejlende Jagt, 17½ Tons Netto, sejler uden Ballast, ogsaa fordelagtig til Stenfiskeri, hvortil et særskilt dertil brugeligt Spil medfølger, er til Salg ved Novbr, **Pris 1800 Kr.**

Nærmere Oplysninger ved

Mæglerne Christensen & Co.

Svendborg.

Wilson Sons & Co., Limited, London E. C.

7, Draper's Garden's.

Købmænd og Ejere af

Stenkuls-Oplag

i

St. Vincent C. V., Pernambuco, Bahia.

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, La Plata.

Filial-Etablissement i Cardiff og Buenos Ayres.

Stadig Forraad af udelukkende de allerbedste Syd Wales Dampkul. Dampslæbere ved alle Depoter og enhver Lettelse for Dampskibenes hurtige Ekspedition.
Charterers i Cardiff til de ovennævnte Havne.
Wilson Sons & Co., Limited, ere Ene-Indehavere af de ovennævnte Depoter og Filialer. Alle Forespørgsler ang. Priser etc. paa Central-Bureauet:
7, Draper's Gardens. London E. C.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk

Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.

Ærb. **J. K. Jensen.**

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,

St. Annæ Plads 30, over Gaarden.

(D. F. D. S. Ejendom)

anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.

Skibsarbejde.

Glarmester

Wald. Stallknecht

udfører
alt Skibs- og Bygningsarbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

L. KLAUSEN,

Skibsinventariehandel.

Telefon 5833.

Strandboulevarden 29.

Kjøbenhavn.

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.

EGEN FABRIK.

36, Lille Torvegade 36.

Kjøbenhavn C.

Filial: Amagerbrogade 22.

Telefon 1639.

Amager 51.

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.

Læge H. C. Lund,

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12, 6-9 Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

„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.

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

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 30. Kjøbenhavn, Torsdag den 27. Juli 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Det internationale Søretsmøde i London. (Sluttet.) — Fragtslutning fra Grangemouth. — Fragtmarkedet. — Isbryderen „Ermack". — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Foreningsmeddelelser. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

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.

Flag — Signalflag
i alle Størrelser og alle Nationer syes hurtig og efter Bestilling.
International Flagfabrik.
13, Bredgade 13.

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over **hele Danmark.**

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* **Telefon 5598.** *

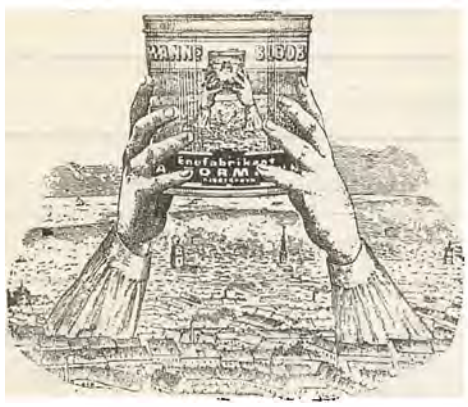
And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.
Ærb. **J. K. Jensen.**

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Det internationale Søretsmøde i London.

(Fra vor særlige Meddeler).

(Sluttet).

Fredag Aften blev der i Hotel Metropol af the Chamber of Shipping givet en Banket, hvortil var indbudt samtlige Deltagere i Mødet og forskellige andre. Adskillige Taler holdtes, deraf to paa Fransk, og Mødets Præsident, Mr. Phillimore, og andre af Konferencens fremragende Medlemmer hædredes.

Lørdag d. 15de, Kl. 10 Form., fortsattes Mødets Fornandlinger, der vedvarede til Kl. 2. Af Diskussionen om Begrænsning af Rederens Ansvar for Kollision kan fremhæves følgende:

Fra kontinental Side hævdedes stærkt Rigtigheden og Retfærdigheden af den i saa godt som alle Fastlandets Stater og i Amerika gældende Begrænsning til Skibe og Fragt.

Advokat Hindenburg fremsatte i et længere Foredrag en fra de fleste afvigende Opfattelse af selve Rederens Ansvar, idet han ikke mente at kunne udlede dette af, at Rederen skulde staa inde for, hvad der blev begaaet af dem, der var i hans Tjeneste; Rederen var uskyldig; men naar man dog overalt var enig om at henføre Ansvaret paa ham, da maatte Grunden dertil søges i den Betragtning, at Rederen havde Fordelen af Ekspeditionen og derfor ogsaa maatte bære Risikoen ved denne; men ud fra denne Betragtning kom man naturlig til, at der af Hensyn til Skibsfartens store Betydning burde være en Begrænsning af Ansvaret, og den rimeligste og fornuftigste Begrænsning var den at indskrænke Ansvaret til Værdien af Skib og Fragt.

En lignende Opfattelse fremsattes af Advokat Marais fra Rouen, men medens forskellige andre Talere ikke kunde gaa ind paa denne Betragtning af selve Ansvaret, hævdedes den kontinentale Begrænsnings Rigtighed og Retfærdighed med Styrke af alle kontinentale Talere, blandt hvilke Advokat Baurs fra Antwerpen hævdede, at der ikke var nogen Væsensforskel mellem den skandinavisk-germanske Begrænsning, hvorefter Rederen ikke er personlig ansvarlig, og den fransk-belgiske, hvorefter Rederen kan befri sig for det personlige Ansvar ved Abandon.

Som andre Talere, der med stor Dygtighed forsvarede det kontinentale System, kan nævnes Dr. Sieveking, Præsident i den hanseatiske Overret, Hr. Laeisz, Skibsreder fra Hamburg, Advokat Autran fra Marseille o. fl., medens Mr. Myndersee fra New York for Amerikas Vedkommende væsentlig sluttede sig til den paa Kontinentet gældende Opfattelse.

Hvad der dernæst frembød ikke ringe Interesse var, at den kontinentale Regel blev støttet ogsaa fra engelsk Side, idet Mr. Glover, Formand for the Committee of Lloyds Register, Mr. Sproule fra Liverpools Skibsreder-Forening og Mr. Mitcalfe fra Nord-Englands Dampskibsreder-Forening anbefalede Overgang til den kontinentale Regel som den efter deres Mening retfærdigste, og fordi det syntes at være den eneste Maade at komme til en fast bestemt og for alle Tilfælde gældende Regel.

Delvist støttedes den kontinentale Opfattelse ogsaa af Mr. Mac Arthur, Medlem af Parlamentet, hvis Udtalelser vi senere komme til.

Som de betydeligste Forsvarere af det engelske System, hvorefter Rederen er personlig ansvarlig, men dog kun indtil et Beløb af 8 £ pr. Ton i Tilfælde af Skade paa Gods, 15 £ pr. Ton i Tilfælde af Tab af Menneskeliv, kan nævnes Mr. Douglas Owen, Mr. Gray Hill og Mr. Carver.

Med stor Dygtighed udviklede de Fordelene ved det engelske System og fremhævede navnlig som Kærnen i dette, at Rederen var ansvarlig, selv om hans Skib gik tabt, og det var efter deres Mening retfærdigt overfor den, der led Skade ved Kollisionen.

De indrømmede, at Begrænsningen till £ 8, resp. £ 15, var ulogisk, men disse Beløb kunde man ogsaa godt gaa bort fra, men man maatte opretholde det personlige Ansvar, og Begrænsningen kunde da sættes til én Sum for mindre værdifulde Skibe, en anden for mere værdifulde Skibe, eller man kunde indskrænke Ansvaret til Værdien af Skibet, men da til den Værdi, det havde før Kollisionen. Det principielt rigtige var det fulde personlige Ansvar for Skade, tilføjet ved Kollision, men det var af Hensyn til ikke at lægge Skibsfarten Hindringer i Vejen, at man maatte sætte en Grænse for Ansvaret, men den Grænse, som man havde paa Kontinentet, var dels ubegrundet, dels uretfærdig overfor den, der led Skade, idet han, hvis det skadegørende Skib gik under, intet fik, medens Rederen maaske stak Assurancesummen for Skibet i Lommen.

Mr. Mac Arthur fra Liverpool var nærmest stemt for den kontinentale Regel, idet han sympatiserede med det paa Kontinentet opstillede Begreb fortune de mer; han mente, at Spørgsmaalet om Skade paa Liv og Lemmer burde holdes ude, saa at man alene beskæftigede sig med Skade paa Gods; han hævdede, at man ved dette Møde ikke burde blive staaende ved en Udsættelse af Forhandlingerne til et senere Møde, heller ikke ved en almindelig Henvendelse til den britiske Regering (som af Dr. Sieveking foreslaaet), men man burde se at komme til et Kompromis. Efter langvarige Forhandlinger vedtoges en Resolution, nærmest redigeret af Mr. Mac Arthur og Mr. Gray Hill, hvis Ordlyd var følgende:

Dette Møde anbefaler til Vedtagelse, som overalt gældende, følgende Regel i Tilfælde af Tab eller Skade paa Gods som Følge af Fejl ved Sejlads, hvad enten saadant Gods findes paa Søen eller paa Land: Rederen skal have Lov til efter Valg at fri sig for Ansvar, enten ved at abandonnere Skib og Fragt eller ved at betale en Sum Penge, beregnet efter Tonnagen. Denne Resolution vedrører ikke Fordringer i Anledning af Skade paa Liv og Lemmer.

Resolutionen vedtoges af alle Lande væsentlig enstemmigt, dog saaledes, at England vedtog den med 9 Stemmer imod 4. Naar de Delegerede fra Tyskland, Danmark og Holland gik med til at stemme for denne Resolution, var det nærmest fordi den, som Udtryk for et Kompromis, havde den Betydning at vise en Tendens i engelske maritime Kredse til at gaa mere i Retning af den kontinentale Opfattelse.

Mødet talte Delegerede fra følgende Lande: England, Belgien, Danmark, Frankrig, Holland, Italien, Tyskland, Forenede Stater og Japan.

Foruden de forskellige Landes foreløbige Besvarelser af de opstillede Spørgsmaal fandtes følgende særlige Skrifter vedrørende disse Spørgsmaal fremlagte ved Konferencen:

Douglas Owen: A brief retrospect and summary of the British Legislation affecting Ship owners liability for collissions etc.

de Valroger: Résponsabilité des propriétaires de navires, projet de loi.

F. C. Autran: Collissions at sea; liability where both ships are in fault.

Louis Franck: Collissions at sea; liability where both ships are in fault.

A. Hindenburg: De la faute en matière d'abordage et de la résponsabilité des propriétaires de navires.

The english press and the international maritime law conference held in Antwerp 1898.

Den store Tilslutning, dette Møde havde faaet fra de forskellige Lande, og det ikke ringe Arbejde, der blev udfoldet, viser, at der findes en betydelig Interesse for at fremskaffe Fællesskab i de søretlige Regler, hvilket overalt anses for at være af meget stor Betydning for Skibsfarten. Det var glædeligt ved Mødet at se, at alle Deltagerne, trods Afvigelser og Forskelligheder i Opfattelse, vare besjælede af Iver for at bane Vejen for Regler, der kunne have Udsigt til at blive internationalt gældende, og saa skarpt som den engelske Opfattelse stod imod den amerikanske og den kontinentale, maa det vistnok siges at være et godt Skridt fremad paa Vejen til fælles internationale Regler, at en Resolution som den ovenfor staaende blev vedtaget, selv om den ikke for Tiden kan have nogen praktisk Betydning.

Fragtslutning fra Grangemouth.

Til Advarsel for Skibsredere, Skibsførere og Mæglere bedes følgende optaget i deres ærede Blad:

Naar man slutter en Fragt, er det i Reglen gerne pr. Telegram, hvor der ikke bruges flere Ord, end Nødvendigheden byder; almindelig Lade- og Losseplads, Fragt, Gratifikation, Lade- og Lossedage. Men hvem der vil slutte sit Skib her fra Grangemouth, at lade Sten til St. Petersborg, vil jeg ikke undlade at meddele, at det er absolut nødvendigt, at man forlanger „frit ombord", da her er fremkommen den Kutyme, at Skibene ere forpligtede til at tage Stenene fra Vognene, om forlanges, hvilket har været og bliver indført i enkelte Certepartier.

Et lignende Certeparti blev mig tilsendt til Losseplads Yarmouth, udstedt af en Mægler hersteds, sluttet igennem Leiths Mægler. Der kan siges, hvorfor jeg ikke protesterede derimod; Skibet var sejlklart, da Certepartiet fremkom; ved Ankomsten hertil har jeg protesteret, men uden Resultat, og jeg har erfaret, at flere Skibe tidligere har været sluttet paa lignende Maade. Om det er d'Hrr. Afskibere i Glascer, eller herværende Agenter, der samtidig ere Mæglere, som har og forsøger at indføre dette, skal jeg lade være usagt, men sandsynligvis er det sidst nævnte Tilfældet.

For Tiden er vi flere Skibe under Lastning, nogle faa dog endnu Stenene besørget fra Vognene til Slisken. Andre maa sætte en Mand til Arbejdet. Og hvis der ingen Modsigelse bliver, for at faa den Klausul bort, vil det sandsynligvis føre til, at Skibene i en nær Fremtid komme til at holde 2 Mand i Vognene; det er 4 d pr. Ton.

Det er jo desværre ikke ualmindeligt, at den ene Mægler gerne er mere imødekommende mod Købmanden end den anden; der tages ofte intet Hensyn til, om der derved paaføres Skibene Udgifter, skønt det dog er Skibene, der skal og maa betale Mæglerne.

L. Andreasen,
Fører af „Elise", Thurø.

Fragtmarkedet.

Den sidste Uge danner ikke nogen væsentlig Forandring fra de foregaaende, kun synes Amerika, efterhaanden som man rykker Efteraaret nærmere, at interessere mere baade blandt Købmænd og Redere, men medens de første meget villigt søger Tonnage, holder de sidste som Regel igen, derfor har selve de positive Forretninger været af ringere Antal end forventet. Der sluttes nu Baltimore C. f. o. pr. September 3/6 imod 3/ for kort Tid siden, fra New Orleans eller Galveston er Raten paa August til U. K. Cont. 15/ paa Nett charter, pr. Oktober 16/ og November 16/6 à 17/; som man ser gode Fragter og i hvert Fald højere end noteret i Fjor paa denne Tid. Amerika synes stadig at blive „en Kraft af første Rang", specielt fra northern range.

Kulmarkedet er uforandret godt, endog noget fastere til Østersøen; Helligdagene i Skotland har naturligvis bragt en Del Forstyrrelser ind i enkelte Fragter, men den ventede nedadgaaende Bevægelse udeblev, og har Kulmarkedet overstaaet den Krise, vil intet holde det tilbage nu op mod Efteraaret. Samtidig synes Østersøen en Smule fastere retur, i hvert Fald lyder de sidste Beretninger fra Petersborg mere opmuntrende, og man forventer yderligere Stigning; der noteres fra Petersborg til London 1/, Rotterdam eller Amsterdam 1/1½, Dunkirk eller Ghent 1/3, alt pr. 496 lbs Hvede. Af Hør betales 15/ til Leith eller Dundee, 22 Francs til Dunkirk eller Ghent, Riga melder ligeledes om Fasthed og noterer London eller Hull 1/, Rotterdam, Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1/. For Hør betales Leith eller Dundee 16/ pr. Ton, Arbroath eller Montrose 17/6, Dunkirk eller Ghent 19 Francs. Træ giver Grimsby 23/, Zaandam 16 Hfl., Rouen 33 Francs, Bordeaux 38 Francs. Kulfragterne ind efter ere fra Cardiff til Wasa 9/, Kronstadt 8/9, Reval 8/3, Riga 7/9, Libau 8/. Danmark 7/ à 7/3. Fra Leithfjorden betales til Kjøbenhavn 6/ à 6/3, Riga 7/, Libau 7/3, Stockholm 6/9, Kronstadt 7/ à 7/3, Stockholm 7/. Kulfragterne til Middelhavet ere uforandrede, og behøve vi ikke denne Gang at citere de forskellige Rater, da vi i vort sidste Nummer rigeligt meddelte om Raterne fra den Lejr.

Sortehavet har følgende Noteringer: Azoff 2,800 Tons 10/9 N/C eller any direct, 11/3 Hamburg. Azoff U. K. Cont. 10/6 any direct., Hamburg eksklusive. Taganrog U. K. Cont. 2,900 Tons 10/6 any, 11/ Hamburg, endelig Poti, Filadelfia eller Baltimore 3,000 Tons 14/6. — Sortehavet Azoff etc. ere endnu uden stor Interesse, men man kan vel sige her er Chancer for et godt Efteraarsmarked.

Isbryderen „Ermack".

Isbryderen „Ermack" er vendt tilbage fra sin Rejse til Spitzbergen og er nu i Tørdok ved Tyne Docks and Dry Dock Company for at undergaa Survey og foretage mindre Reparationer.

Trods Skibets store Bredde — det maaler 71 Fod 3 Tommer over Dækket — og dets usædvanlig store Vægt, bragtes det dog let ind i Dokken. Endskønt det hverken er det længste eller største Skib, siges det derimod at være det bredeste og tungeste Skib, som til Dato har været dokket ved Tyne Pontoons Company.

„Ermack" fandtes ved Eftersynet i overraskende god Kondition.

Under Rejsen havde Isbryderen forceret sin Vej adskillige Mile gennem en Ismark af 7 Fod og 2 Tom. Tykkelse med en Fart af 3 Knob, og som det meddeles uden anden Skade end et brækket Blad paa en af Skruerne og nogle faa sprungne Netnagler ved Forstavnen. Da Skibet var bragt i Tørdok, befandtes Pladerne under Vandlinien aldeles blankskurede af Isen, saa de skinnede som poleret Staal, indtil de oksiderede ved Luftens Paavirkning.

Skibet vil i Tørdokken faa en Strygning med Olie, og efter at have kompletteret Proviant og Bunkers, i Løbet af faa Dage fortsætte sin Rejse til „Kara Sea".

Intet Skib har hidtil havt Vægt og Kraft nok til at forcere sin Kurs gennem saadan Is, som den „Ermack" mødte paa sin Rejse til Spitzbergen, og den Kendsgerning, at den har været i Stand til at gennemskære Is paa over 7 Fods Tykkelse uden Skade paa Skrog eller Maskiner, er saavel Bevis paa, at Skibet svarer til sin Bestemmelse, som paa Bygmestrenes udmærkede Arbejde.

Personalia.

Dødsfald. Mægler N. H. Svarrer døde d. 19. ds. i Nordby paa Fanø. Svarrer, som blev 74 Aar, boede i Halvfjerdserne i Kjøbenhavn og var en trofast Hjælper for de mange yngre Fanøskippere, som da sejlede i østersøisk Fart.

Fra Sø og Land.

Ifølge Indberetning til Udenrigsministeriet af 22. f. M. fra Generalkonsulatet i Buenos Aires var der ikke i de sidste 8 Dage indtruffet noget nyt Tilfælde af gul Feber i Byen, og da der nu hersker almindelig Vintertemperatur antage de stedlige Sundhedsautoriteter den begyndte Epidemi for standset.

Udenrigsministeriet meddeler os, at det i Anledning af Skarpskydningsøvelser fra Kystværkerne ved Pillau er blevet forbudt Skibe at løbe ud eller ind fra d. 7. til d. 26. August d. A. Hverdage fra 7 til 12 Formiddag. Under Skydningen vil der blive hejst et rødt firkantet Flag paa Fyrtaarnet; bortfalder Skydningen en enkelt Dag hejses i Stedet et hvidt Flag.

I Anledning af en Artikel i „Sh. Gaz", som derfra var optaget i „Dansk Søfartstidende" Nr. 29., den 20. Juli 1899, under Overskrift: „Ladning og Losning i Luleå", skrives fra Newcastle, at Dampskibe, som anløbe Luleå for at laste Erts, ikke ere underkastede Tørn, og nævnes eksempelvis, at „Linda", som ankom til Luleå den 14. Juli, afgik næste Dag, samt at „Southgarth", som ankom 15. Juli, antagelig vilde være sejlklar 17. Juli.

Det siges, at Rederne for det store 4-mastede Sejlskib Potosi i Hamburg have til Hensigt at lade bygge et nyt Skib af samme Art, men c. 1,000 Tons større.

Den engelske Damper Ganges strandede den 3. Oktober 1898 nær ved Point Ferolle paa New Foundlands Nordostkyst. Efter Sagens Undersøgelse udtalte Retten: Det fortjener snart den alvorligste Opmærksomhed, at saa mange Dampere strande i Belle Isle Strædet. Mexikos, Mariposas, Baltimore Citys o. s. v., nu tilsidst Ganges Stranding, alle vidne de om den store Fare, hvormed det er forbundet at løbe ind i Strædet med tykt Vejr, hvorfor Føreren bør erindre, at en saa farlig Sejlads er imod Skibsredernes og Assurandørernes Interesser, da ingen kan forudse Strømmens Retning og Styrke i dette Farvand, i det mindste ikke før det paany er blevet grundigt opmaalt og Strømforholdene undersøgte.

I et Appendiks udtalte Retten sig ogsaa om de Plyndringer, Skibet havde været udsat for, og som for Fremtiden burde forhindres. Kaptajnen, Styrmanden og andre Vidner udtalte, at Dagen efter Strandingen kom en Mængde Skonnerter ind i Bugten, nogle kom langs Siden, og trods Protester og Advarsler stjal Skonnerternes Besætninger af Ladningen og medtog alt, hvad der ellers havde Værdi ombord.

Senere hen tog Styrmanden ud med en Toldofficiant i en Orlogsbaad, og det lykkedes dem at finde nogle af Skonnerterne, der endnu vare fulde af Tyvekosterne.

Det er nu efter mange Vanskeligheder bestemt, at der ved det røde Hav vil blive bygget 4 Fyrtaarne, nemlig ved Mocha, Zeboir, Abu Ali og Jeber Tir. Disse Fyrtaarne ville blive blive bestyrede af den tyrkiske Regering og de fornødne Afgifter paalagte Skibsfarten gennem nævnte Farvand.

Tonnageklareringen i de vigtigste Lande i Evropa og Nordamerika fra 1880 til 1897 ses af følgende Tabel, hvor Tallene betyde Tusinder af Tons. En * betyder 1896 i Stedet for 1897.

	1880.	1897.
Storbrittanien	58,736	90,198*
Nordamerika	36,073	47,469
Frankrig	25,032	30,026*
Spanien	13,743	28,023*
Tyskland	13,006	25,600
Evropæisk Rusland	9,997	20,500*
Italien	9,846	17,005*
Holland	6,844	15,611
Portugal	5,746	14,525*
Sverrig	6,894	11,119*
Danmark	4,461	9,318
Norge	3,985	5,850*

For at omsætte Knob til Kilometer gaar man lettest frem paa følgende Maade. 1 Kvartmil er omtrent 1850 Meter = 1.85 Kilometer; Knob skal altsaa multipliceres med 1.85 for at faa Farten udtrykt i Kilometer. Eks.: Et Skib løber med 20 Knobs Fart og gør da 20 × 1.85 = 37 Kilometer i Timen. Ved en hurtig udregnet og løselig Sammenligning er Kilometer lidt under det dobbelte af Knob.

Ugens Havarier.

Nachodka, Dpsk. af St. Petersborg, er paa Rejsen fra Libau til Svendborg med Boghvede grundstødt ved Lyø d. 21. ds., bragt flot, fortsætter Rejsen.

Panthenon, Jagt af Rønne, har paa Rejsen fra Hjemstedet til Holbæk med Ler og Grus mistet sin Mast i Nærheden af Nakkehoved og er senere bleven paasejlet af Dpsk. Kjøbenhavn, hvorved Sprydet gik af. Jagten blev bugseret af „Kjøbenhavn" til Helsingør, hvor Svitzers bragte den i Havn.

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....	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.*

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra New Orleans 13. Juli, bestemt til Kbhvn. — Alexandra, Rohde, ankom til Kbhvn. 19. Juli. — Algarve, Borries, afgik fra Harnæs 24. Juli, best. til Carthagena. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Kaunisari 13. Juli, bestemt til Barcelona. — Antwerpen, Holm, afg. fra St. Petersborg 23. Juli, bestemt til Antwerpen. — Arkansas, Jespersen, ankom til Boston 22. Juli. — Arno, Strubberg, afgik fra Swansea 19. Juli, best. til Kronstadt. — Beira, Brabrand jun., ank. til St. Petersborg 22. Juli. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Tunis 22. Juli, best. til Genua. — Douro, Ørum, ankom til Oporto 18. Juli. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 6. Juli, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra St. Petersborg 22. Juli, bestemt til Kbhvn. — — Hekla, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 26. Juli, bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Wiborg 22. Juli. — Island, Skjødt, afgik fra Kristiania 25. Juli, best. til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, ank. til Kbhvn. 18. Juli. — Kursk, Christensen, afgik fra La Rochelle 24. Juli, bestemt til Havre. — Leopold II, Kruse, afgik fra Antwerpen 23. Juli, bestemt til St. Petersborg. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 22. Juli, bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Hansen, afgik fra St. Petersborg 24. Juli, bestemt til Rotterdam. — Nicolai II., Michelsen, afg. fra Boston 23. Juli, bestemt til New York. — Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 14. Juli, bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, ligger i Finland. — Omsk, Petersen, ankom til Petersborg 15. Juli. — Seine, Staal, ankom til Riga 22. Juli. — Tejo, Bay, afgik fra Kbhvn. 25. Juli, best. til St. Sebastian. — Texas, Kihl, afgik fra Newcastle 6. Juli, bestemt til New Orleans. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 22. Juli, bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, afg. fra Lissabon 21. Juli, best. til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, afg. fra Sunderland 22. Juli, bestemt til Kronstadt. — Xenia, Thidemann, afgik fra New York 15. Juli, bestemt til Aarhus.

Anglo Dane, Møller, ankom til Stettin 23. Juli, best. til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 23. Juli, bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til Kbhvn. 22. Juli, bestemt til Riga. — Ceres, Ryder, afg. fra Leith 5. Juli, bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 24. Juli, best. til Kønigsberg. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Trondhjem 21. Juli, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Niedersøe, ankom til Newcastle 24. Juli, bestemt til Libau. — Ella, Lunge, ankom til Kbhvn. 24. Juli, best. til Danzig. — Frederik, Lorentzen, afgik fra Kbhvn. 24. Juli, bestemt til Hull. — Jolantha, Ingvartsen, afgik fra Antwerpen 23. Juli, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 24. Juli, bestemt til London. — Kiew, Petersen, afgik fra Kbhvn. 24. Juli, bestemt til London. — Laura, Christiansen, afg. fra Thorshavn 16. Juli, bestemt til Island. — Louise, Brabrand, afg. fra Hull 23. Juli, best. til Kbhvn. — Maja, Johnsen, ankom til Danzig 22. Juli, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Libau 19. Juli, bestemt til Antwerpen. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 16. Juli, best. til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Nielsen, ankom til Riga 21. Juli, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, ankom til London 24. Juli, best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Hamburg 24. Juli, bestemt til Kbhvn. — Pregel, Olsen, pass. Holtenau 24. Juli, bestemt til Antwerpen. — Thyra, Sørensen, ankom til Antwerpen 19. Juli, bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Kbhvn. 21. Juli, best. til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Kbhvn. 23. Juli, bestemt til Libau. — Vesuv, Andresen, pass. Hanstholm 24. Juli, best. til Kbhvn.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 27. Juli, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 26. Juli, bestemt til Odense. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Odense 27. Juli, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 26. Juli, best. til Kbhvn. — Kronen, Wiberg, afgik fra Nykjøbing F. 26. Juli, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 26. Juli, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 26. Juli, bestemt til Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 26. Juli, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Kronstadt 22. Juli, ankom til St. Petersborg 23. Juli. — Frode, Wrisberg, afgik fra Grimsby 17. Juli, ankom til Kronstadt 23. Juli. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Swansea 14. Juli, ankom til Kronstadt 23. Juli. — L. H.Carl, Hveysel, afgik fra Rouen 24. Juli, bestemt til Swansea. — Knud, Mahncke, afgik fra Libau 14. Juli, ankom til London 20. Juli. — Svend, Petersen,afgik fra Wasa 22. Juli, ankom til Riga 25. Juli. — Erik, Tofte, afgik fra Blyth 11. Juli, ankom til Riga 18. Juli. — Skjold, Schmidt, afg. fra Dunkirk 25. Juli, bestemt til Blyth. — Ragnar, Risøe, afgik fra Sunderland 22. Juli, best. til Stettin. — Danmark, Kraemer, afg. fra Blyth 25. Juli, bestemt til Kbhvn. — Volmer, Riber, afgik fra Dunkirk 23. Juli, ankom til Blyth 24. Juli. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 22. Juli, bestemt til Libau. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Ghent 20. Juli, ankom til Blyth 22. Juli. — Harald, Holst, afgik fra Sunderland 20. Juli, ankom til Kbhvn. 24. Juli. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Ijo 14. Juli, ankom til Zaandam 21. Juli.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Jensen, afgik fra Calais 18. Juli, ank. til Shields 20. Juli. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Hull 18. Juli, bestemt til Kronstadt. W. Sawin, Jørgensen, afgik fra Rotterdam 18. Juli. — P. Berg, Thorsøe, ank. til Rotterdam 18 Juli. — P. Andrejeff ank. til Kronstadt 19. Juli. — A. Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Newcastle 20. Juli — H. Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Amsterdam 23. Juli.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til St. Petersborg 23. Juli. — Kamma, Pedersen, afgik fra Riga 22. Juli. — Helga, Lagesen, afgik fra Gideåbacka 24. Juli. — Martha, Jørgensen, ankom til Blyth 21. Juli. — Elna, Møller, ankom til Kronstadt 24. Juli. — Therese, Risøe, afgik fra Blyth 22. Juli.

Vesterhavet. Niobe, Schmidt, afgik fra Esbjerg 21. Juli, ankom til Newcastle 23. Juli. — Nancy, Mathisen, ankom til St. Petersborg 24. Juli. — Nautik, Meinertz, ankom til Caen 24. Juli. — Nora, Degn, afgik fra Blyth 18. Juli, ankom til Wisby 23. Juli. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Gefle 19. Juli, ankom til Piteå 20. Juli. — Nerma, Jessen, ankom til Gravelines 25. Juli.

Østersøen. Yrsa, Hansen, ankom til Boness 21. Juli. — Rita, Horn, afgik fra Libau 21. Juli, bestemt til Lowestoft. — Cimbria, Storm Hansen, ankom til Luleå 18. Juli.

Union. Anglia, Erichsen, afg. fra Kronstadt 23. Juli, bestemt til Ekenæs. — Frisia, Skov, ankom til Ghent 21.

Juli. — Gallia, Nielsen, afgik fra Riga 19. Juli, ankom til Dordrecht 24. Juli. — Caledonia, Fisker, ankom til Riga 21. Juli.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afg. fra Kbhvn., best. til Tynen. — Fyen, Hansen, afg. fra Blyth 19. Juli, ankom til Neufahrwasser 23. Juli. — Russia, Rasmussen, ankom til Amsterdam 20. Juli. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Svendborg 18. Juli, ankom til Riga 21. Juli.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til Singapore 21. Juli. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Rotterdam 21. Juli. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Jacobstad 23. Juli. — Jomsborg, Kühl, ankom til Kronstadt 21. Juli. — Rosenborg, Schultz, ank. til Räfsö 15. Juli. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Kbhvn. 22. Juli, bestemt til Finland. — Amalienborg, Dømel, afgik fra Rotterdam 25. Juli, bestemt til Blyth. — Fredensborg, Andersen, ankom til Cardiff 18. Juli. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Newcastle 19. Juli. — Christiansborg, Petersen, afgik fra Newcastle 20. Juli, best. til Wasa. — Søborg, Fischer, ank. til Kronstadt 21. Juli.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, ank. til Kronstadt 22. Juli. — Skodsborg, Lund, afgik fra Sevilla 25. Juli, bestemt til Ardrossan. — Klampenborg, Mathiesen, ankom til Sharpness 12. Juli. — Jægersborg, Jensen, afg. fra Jacobstad 20. Juli, best. til Rotterdam. — Guldborg, Jensen, afgik fra Trangsund 18. Juli, bestemt til Rouen. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Preston 16. Juli, bestemt til Montreal.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Ostende 19. Juli. — Agnete, Jensen, afgik fra Kiel 20. Juli, ankom til Riga 23. Juli. — Hermia, Sørensen, afgik fra Riga 21. Juli, bestemt til Ghent. — Alice, Hansen, afgik fra Rotterdam 20. Juli, ankom til Kjøbenhavn 23. Juli. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Kronstadt 24. Juli. — Bornholm, Petersen, afgik fra Burntisland 20. Juli, ankom til Kiel 24. Juli. — Ajax, Brorsen, afgik fra Antwerpen 20. Juli, ankom til Kjøbenhavn 23. Juli. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Danzig 25. Juli bestemt til Aarhus. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 20. Juli, bestemt til Grangemouth — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 21. Juli, bestemt til Boness. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Baltasound 19. Juli, bestemt til Stettin.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Kjøbenhavn 22. Juli. — Ansgar, Larsen, afgik fra Riga 19. Juli, bestemt til Dunkirk. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Newcastle 23. Juli. — Hamlet, Sommer, ankom til Emden 24. Juli. — Helge, Matthiessen, afgik fra Riga 20. Juli, bestemt til Gand.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afgik fra Singapore 15. Juli, ankom til Rangoon 20. Juli. — Malaya, Prahl, pass. Gibraltar 16. Juli, ankom til Port Said 25. Juli. — Cathay, Schiøning, afgik fra Kjøbenhavn 25. Juli. bestemt til St. Petersborg. — Nordhavet, Olsen, ankom til Singapore 21. Juli. — Livadia, Jørgensen, ankom til Singapore 22. Juli. — Ragnhild, Bønnelycke, afgik fra Kjøbenhavn 15. Juli, ankom til Wiborg 24. Juli.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ank. til Burntisland 23. Juli. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Kronstadt 25. Juli. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Windau 21. Juli, bestemt til Boness.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Kronstadt 16. Juli.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Antwerpen 14. Juli. — Clara, Petersen, ankom til Grangemouth 20. Juli.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 23. Juli til Aalborg.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Verdande, Nielsen, ankom til Rio Hasche 7. Juni fra Barbados. — Gladstone, Christiansen, sejlet fra East London 17. Juli til Kanona. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Charleston 17. Juli fra Burghead. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Maracaibo 14. Juni fra Hamburg. — Johanne, Thomsen, sejlet fra Rosario 10. Juli til Falmouth. — Embla, Jepsen, sejlet fra Nantes 20. Juli til Cardiff. — Dania, Nielsen, ankom til Oruba 19. Juli fra Pernambuco. — Medor, Svarrer, sejlet fra Kronstadt 18. Juli til Gefle. — Ines Røhl, Nørby, sejlet fra Paysandu 18. Juni til Falmouth. — Clara, Nielsen, ankom til Trinidad 20. Juli fra Rio Janeiro. — Mærdor, Brinck, ankom til Rio Grande 22. Juli fra Cardiff. — Røhl, Callesen, ankom til Hamburg 22. Juli.

Fanø. Sønderho. Hans, Brinch, afg. 21. Juli fra Hamburg til Sabanilla og Carthagena. — Venner, Aarre, ankom 23. Juli til Stockholm fra La Plata. — G. Schwalbe, Pedersen, afgik fra Menado 3. Juni til Macassar. — Merida, Pedersen, afgik 22. Juli til Hobro fra Antwerpen.

Svendborg. Hertha, Hansen, ankom til Kjøbenhavn 22. Juli. — Emanuel, Bentzen, ankom til Charlestown 22. Juli. — Astræa, Frederiksen, ankom til Berwich 20. Juli. — Doris, Hansen, ank. til Kappel 17. Juli. — Rasmus, Jensen, ankom til St. Petersborg 20. Juli. — Peter, Jørgensen, ankom til Libau 20. Juli. — Johanne, Jensen, ankom til Kirkaldy 19. Juli. — Grøndsund, Mikkelsen, ankom til Assens 19. Juli. — Phønix. Hansen, ankom til Thurø 20. Juli. — Venus, Jensen, ankom til Königsberg 20. Juli. — Urda, Rasmussen, ankom til Folkstone 17. Juli. — Bellona, Petersen, ankom til Malpas 17. Juli. — Marie, Nielsen, ankom til Räfsö 18. Juli. — Skirner, Nielsen, ankom til St. Petersborg 21. Juli. — Urania, Hansen, ankom til Pillau 22. Juli. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Frederiksstad 23. Juli. - Sofie, Jensen, ankom til Halmstad 23. Juli. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Christinestad 22. Juli. — Vega, Rasmussen, ankom til Åbo 23. Juli. — Elise, Andreasen, ankom til St. Petersborg 24. Juli.

Ærø. Fuglen, Hansen, ankom 17. Juli til Sundsvall. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 17. Juli til Ipswick. — Anne, Jensen, ankom 18. Juli til Seaham. — Zephyr, Hansen, passerede 17. Juli Dragør paa Rejse fra Newcastle til Narva. — Christiane, Albertsen, ankom 18. Juli til Rudkjøbing. — Dorthea, Hansen, ankom 19. Juli til Leith. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 19. Juli til Aspø. (Kotka Distrikt.) — Activ, Petersen, ankom 19. Juli til Nykjøbing Sj. — Wemyss Castle, Krull, ankom 20. Juli til Langesund. — Expres, Bøye, ankom 19. Juli til Wismar. — Uffo, Grube, ankom 21. Juli paa Grimsby Red paa Rejse til Kingslynn paa Grund af østlig Storm. — Eden, Mikkelsen, ankom 21. Juli til Odense. — Henry, Bager, ankom 20. Juli til Inverkeithing. — Ærø, Christensen, ankom 20. Juli til Inverkeithing. — Kathinka, Olsen, ankom 20. Juli til Pillau. — Juliane, Christensen, ankom 22. Juli til Rødvig. — Webers Minde, Madsen, ankom 21. Juli til Alloa. — Maren, Christensen, ankom 23. Juli til Fowey. — Familien, Frederiksen, ankom 23. Juli til St. Valery. — Immanuel, Hansen. ankom 24. Juli til Frederikshamn. — Sylfid, Kromann, er ankommet til Kotka. — Zephyr, Hansen, er ankommet til Narva. — Aurora, Raahauge, er ankommet til Antwerpen. — Kodan, Hansen, er ankommet til Heiligenhafen. — Saga, Clausen, ankom 22. Juli til Warnemünde.

Rønne. Nestved, Larsen, ankom til Stolp 19. Juli. — Ansgar, Clausen, ankom til Kowda 20. Juli. — Rolf, Jacobsen. ankom til Kjøbenhavn 19. Juli. — Georg, Jensen, ankom til Trelleborg 20. Juli. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavn 20. Juli. — Prøven, Bidstrup, ankom til Stockholm 22. Juli. — John Hintze, Andersen, ankom til Kjøbenhavn 22. Juli. — Castor, Clausen, ankom til Kjøbenhavn 24. Juli. — Rolf, Jacobsen, ankom til Kjøbenhavn 24. Juli. — Herman, Olsen, ankom til Kjøbenhavn 24. Juli.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Havrvig. Ombygningen af *Havrvig* Baake foretages fra den 30te Juli til den 6te August.

Kattegat. Hastens-Grund N. 6 Kbl. Ø. for Vageren *„Hastens-Grund“* er ved Opmaalingen i Aar i 5 à 6 Fv. Vand funden en i NNV. og SSØ. c. 2 Kbl. lang Stenryg med 3 à 4 Fv. Vand.

Den mindste Dybde, 17 Fod, findes paa 56° 14′ 28″ N. Br. 11° 12′ 50″ Ø. Lgd.

Sundet. Sjælland Ø. Kalleboer. Sorte-Rende. Den 1ste September 1899 udlægges Fyrjagten i *Kalleboer*. Den inddrages den 30te November.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Säfösund—Södertelje. Ved *Korsnäsgrundet* er Lystønden nu udlagt, men den tændes først den 1ste August 1899.

Bottniske Bugt. Östra Finngrundsbanken. Ved *Östra Finngrundsbanken* er Forandringerne i Afmærkningen nu foretagne.

Stockholms Skjærgaard. Jungfrufjärden. Rörgrund. SV. for *Rörgrund* er Stagen med Kost nu udsat.

Öregrunds Grepen. Skälbådan. Ø. for *Yttre Skälbådan* er den sort og hvide Vager med Ballon nu udlagt.

Luleå—Piteå. Mellem *Luleå* og *Piteå* er funden en 12 Fods Grund, der hedder *Falkgrund*. Den ligger Ø. for Farvandet og er afmærket med en Risprik. 65° 24′ 18″ N. Br. 22° 0′ 18″ Ø. Lgd.

Finland. Finske Bugt. Borgå. Lods-Stationen for *Borgå* er [flyttet fra *Svinö* til *Björkholm* paa *Hammars* Red. 60° 20′ 13″ N. Br. 25° 38′ 35″ Ø. Lgd.

Tyskland. Pillau. Udenrigsministeriet meddeler:

Pillau Havn er paa Grund af Skydeøvelser spærret fra den 7de til den 26de August 1899 paa Hverdagene fra Kl. 7 til Kl. 12 Fm. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fyrtaarnet. Et hvidt Flag hejst paa Fyrtaarnet betyder, at der ikke den Dag vil blive skudt.

Scholpin. VNV. Ifølge Telegram af 22de Juli 1899 fra „Marineamt" i *Berlin* er en Mast, 3 Fod over Vandet, den 16de Juli truffen $8^1/_2$ Kml. VNV. for *Scholpin*.

Flensborg Fjord. Fyrskibet *„Kalkgrund"* er atter udlagt paa Station.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Helgoland. Düneninsel. Fyret paa den N.-lige Fyrbaake paa *Düneninsel* viser hvidt Fyr med Formærkelser fra S. 65° V. til S. 73° V. og ikke hvidt, fast Fyr.

Jade. I den sidste Halvdel af Juli 1899 afholdes Søminøvelser i *Jade* mellem Tønderne V og Z. Ved Pladsen ligge Minekraner og gule Tønder med røde Flag. Fartøjer med sort Flag ligge ude for at give Anvisning. Signaler fra Land og Anvisninger skulle ubetinget følges.

Holland. Fyrskibet „Haaks" S. Et Vrag med en Mast 3 Fod over Vandet ligger sunket paa 52° 53′,0 N. Br. 4° 18′,7 Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. Scharrenzeepolder. *Scharrenzeepolder* hvide, faste Ledefyr er nu flyttet og tændt igen, og det midlertidige Fyr er slukket. I den nye Fyrlinie er den mindste Dybde nu 17 Fod. 51° 48′ 13″ N. Br. 4° 2′ 24″ Ø. Lgd.

Zeegat van Zierikzee. Walchern. Paa *Walchern* findes *Koepel (Lantsheer)* N. for *Oostkapelle* ikke mere. 51° 35′ 7″ N. Br. 3° 33′ 21″ Ø. Lgd.

Witte Duin, Ø. for *Oosterhoofd*, er beplantet og afgiver intet kendeligt Punkt.

Det eneste kendelige Punkt af Dynerne er den ubeplantede Dyne ved *Oosterhoofd*, tæt Ø. for *Oosterhoofd* Fyr.

Hellevoetsluis. Voornsche Kanal. Slusen fra *Voornsche Kanal* til *Hellevoetsluis* er spærret, sandsynligvis til Udgangen af Aar 1900.

Belgien. Ostende. Stroombank. Lys- og Klokketønden ved *Stroombank* ligger efter Lodsernes Udsagn ikke mere ude.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Fécamp. Den Del af Løbet til *Fécamp*, der er frit S. for Vraget af Damperen *„Elisabeth"*, ligger mellem S.-Dæmningen og Linien to Baaker med rund Skive paa Toppen overet; den ene er hvid, den anden halv hvid og rød, og begge ere anbragte paa N.-Dæmningen.

Midten af det fri Løb angives af Linien to Baaker med Firkant paa Toppen overet; den ene er hvid og staar paa Ø.-Enden af den N.-lige Bølgebryders Estakade, den anden er halv hvid og rød og staar paa Ø.-Enden af Lods-Kajen.

Baie de Saint Brieuc. Grand Léjon V. Den grønne Vragtønde ved Damperen *„Minstrell"* ligger tæt NNØ. for Vraget, $3^1/_2$ Kml. S. 84° V. fra *Grand Léjon* Fyr. 48° 45′ N. Br. 2° 44′ 48″ V. Lgd.

Paimpol. Den sorte Træbaake paa Yderenden af *Kernoa* Dæmning om Bagbord ved Indløbet til *Paimpol*, er flyttet 350 Alen N. 34° Ø. hen til Yderenden af den nye Dæmning, der er under Bygning. En rød Lanterne vises fra Baaken. 48° 47′ 7″ N. Br. 3° 2′ 30″ V. Lgd.

Four. Lysævnen for *Four* Fyr er nu permanent forøget. Fyret viser hver 1 Minut hvidt, fast Fyr i 30 S., og hvidt Hurtigblink i 30 S., hvert Blinks Varighed $^1/_2$ S. Lysævnen: 22 Kml. for det faste Lys, 28 Kml. for Blinkene.

England. Southampton Water. Thorn Knoll. Omtrent den 7de September 1899 forandres det hvide Lys paa *Thorn Knoll* Lystønde til rødt Lys. 50° 47′ 30″ N. Br. 1° 18′ 20″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Banc de Saint-Seurin. Paa *Banc de Saint-Seurin* N.-lige Del er der kun 6 Fod Vand i Linjen *Chenac* Klokketaarn overet med *Monards* Fabrikskorsten. Grunden tiltager NV. efter.

Royan. I 1899 foretages følgende Forandringer i Belysningen ved *Royan:*

Paa Yderenden af Landingsbroen tændes et hvidt, fast Fyr. Det vises fra et rundt Taarn. Flammens Højde: 34 Fod. Lysævnen: $9^1/_2$ Kml. 45° 37′ 0″ N. Br. 1° 1′ 48″ V. Lgd.

Det midlertidige røde, faste Fyr paa Yderenden af Landingsbroen slukkes.

Det hvide, faste Fyr paa *Royan* Mole forandres til et rødt Fyr, der formørkes V. for S. 35° V.; over den indre Havn vedbliver det at vise hvidt Lys. Lysævnen for det røde Lys: $9^1/_2$ Kml.

Nærmere Meddelelse senere.

Canada. St. Lawrence Flod. St. Thomas Bank. Lystønden ved *St. Thomas Bank* viser hvidt Fyr med Formørkelser hver 15 Sekunder, Lys 8 S., Mørke 7 S.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. „Brenton Reef" Fyrskib. Taagesignal fra Fyrskibet *„Brenton Reef"* gives midlertidig med Skibsklokken.

Connecticut. Long Island Sound. Hookers Rock. Den røde Spirtønde Nr. $2^1/_2$ ved *Hookers Rock* ligger fra *Spectacle Island* S.-Ende i S. 83° Ø.

New York. East River. Vragtønden, der i *New York Harbor* laa fra *Governor Island* Fyr i N. 44° Ø., er inddragen.

South Carolina. Port Royal Sound. Skull Creek. Omtrent den 20de Juli 1899 tændes et hvidt, fast Fyr paa en hvid Pæl, der staar i 8 Fod Vand, Lavvande, paa N.-Siden af Indløbet til *Skull Creek* fra *Port Royal Sound*. 32° 16′ 27″ N. Br. 80° 44′ 0″ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Livorno. Det røde Blinkfyr paa Yderenden af den lige Dæmning til venstre for det N.-lige Indløb til *Livorno* Havn er paa Grund af Havari midlertidig slukket.

Neapel Bugt. Castellamare. *Castellamare* Hovedmole skal forlænges c. 1 Kbl. N. 30° Ø. efter. En Lystønde, der viser grønt, fast Lys, er udlagt c. $^1/_2$ Kbl. uden for Molens nuværende Yderende, den flyttes udad, efterhaanden som Arbejdet skrider frem. Ø.-Dæmningen i Handelshavnen forlænges c. 1 Kbl.

Pizzo Red. Klokketønden paa *Pizzo* Red ligger i 10 Fv. Vand 1_{16} Kml. N. 52° Ø. fra *Santa Venere* Fyr. 38° 44′ 10″ N. Br. 16° 9′ 19″ Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Istrien. Scipar. Klokketønden med Ballon ved Grunden *Scipar* SV.-Ende er midlertidig inddragen.

Rusland. Karkinit Bugt. Bakal. Ved N.-Enden af Grunden *Bakal* er udlagt en sort Tønde og tæt ved den en sort Vager, 4_{18} Kml. S. 56° Ø. fra *Djarilgat* Baake.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Venezuela. Caraca del Oeste N. Den *hollandske* Postdamper *„Prins Maurits"* har mellem Øen *Caraca del Oeste* og *Caraca Shoal* stødt paa en Klippe med c. 15 Fod Vand, c. 1,300 Alen fra *Caraca del Oeste* NØ.-Pynt. 10° 23′ N. Br. 64° 28′ V. Lgd.

Cuba S.-Kyst. Santiago de Cuba. En hvid Lanterne vises fra V.-Enden af *Morro Castle*. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 1 Kml. *Morro* Fyr er ikke tændt.

Man maa ikke runde altfor klos om Tønden paa *Punta Gorda Bank*, for at gaa fri af Grundens SV.-Kant.

Guantanamo Bay. Windward Point. Det røde, faste Fyr paa *Windward Point* ved *Guantanamo Bay* Indløbs Ø.-Side vises fra et brunt, rundt 43 Fod højt Fyrtaarn c. 3 Kbl. S. 15° V. fra Fortets S.-Hjørne. Flammens Højde: 91 Fod.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Para. Correnteza. *Correnteza* Fyr er midlertidig slukket.

Pernambuco. Grunden, der formentes at være funden paa *Pernambuco* ydre Rhed, har vist sig at være den afmærkede Grund *English Bank*.

Karantænebestemmelser.

Danmark. — I Henhold til Lov af 2den Juli 1880, 2det Afsnit II., er anordnet Karantæne for Skibe, der ankomme fra eller have staaet i Forbindelse med Byen *Alexandria*, eller som paa Rejsen have havt Samkvem med Skibe kommende fra nævnte By, og at Skibet, for saa vidt Bestemmelserne i bemeldte Lovs §§ 25 eller 26 ikke kunne finde Anvendelse derpaa, skulle anløbe eller henvises til Karantænebehandling ved Etablissementet paa *Känsö* i *Sverig*.

Indførsel fra *Alexandria* forbydes af Klude, brugt Vat, Kradsuld, Papiraffald, Haar, Huder, brugte Sække, Tæpper, Broderier, friske Dyraffald, Klove, Hove, Uld og raa Silke, samt derhos af brugt Linned, brugte Klædningsstykker og Sengetøj, for saa vidt disse brugte Genstande ikke henhøre til Personers Rejsegods. Linned, Klædningsstykker og Sengeklæder, der medbringes som Rejsegods, skulle renses under offentlig Tilsyn.

Kjøbenhavns Børskurs d. 26. Juli 1899.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	105	104⅜	104¾	105
Danmark			85¾	87
Norden	117¾	½	117½	117⅞
Kjøbenhavn	97½		97¼	97¾
Carl			56½	56¾
Dannebrog			101½	101¾
Skjold			74¼	74¾
Helsingørs Dampsk.			64	80
Østersøen			97½	99
Nordsøen			84	86
Torm			90	100
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.	96½	97	96½	98
Urania			93½	94
Union			—	—
Hejmdal			—	105
Dampsk. af 1896			101½	102½
Østasiatisk			105¼	106
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			91	93
3½% uopsig. Stats			97	99
3½% Husejer Kreditk.			85¼	86
3½% Kbhvns Kreditf.			86¼	87¼
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.	88¼		88½	88½
4% — — 6 —	88¼		88	88¼
3½% Landkreditk. 3 —			96	98
Aktier.				
Nationalbank			144	144¼
Privatbank			127¼	127¾
Landmandsbank			123	125
Handelsbank			118	118½
Burm. & Wain			90	90¾
Helsingørs Jernsk.			—	—
Sukkerfabr.	94¾	95	94½	94¾
Bryggeri Aktier			92½	93

Vekselkurser d. 26. Juli 1899.

	Avista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.23	18.19
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.25	—

Notering paa Berlins Børs d. 25. Juli 1899.

Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	100.50
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.50
5% Rumænske Stats	100.00
4% — — 1890	89.50

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

„Det Foren. Dampskibs." 16,000, „Norden" 16,000, „Kjøbenhavn" 14,000, „Dannebrog" 38,000, „Skjold" 2,000, „Østasiatisk" 10.000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Indreg. Varemærke.

Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads.

Fabrikanter af International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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. I" og **„Nore"** i Farten
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Ny Carlsberg Øl.

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

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn
Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

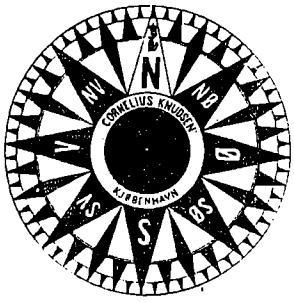
NEXØ TØRDOK,

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 Rungs **Universal-Bathometer.**
(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.

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

P. PEDERSEN

(fhv. Skibsfører),

Skibshandler.

Lager af Udførselsvarer.

32, Southsied street. Plymouth.

Manometre, Vacummetre og Tællere.

P. Otzen & Thorstenson.

Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

NORDISK SKIBSREDERFORENING,

stiftet 1889.

Bureau: **Kongensgade Nr. 2, Christiania,**

optager skandinaviske Damp- og Sejlskibsredere som Medlemmer, besørger gennem sine ansete Forbindelser Ordningen af Tvistigheder i Skibenes Anliggender uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton om Aaret. (H. O.)

Danish and Norwegian.

TIL DØVE PERSONER. — En Dame, som for ca. tre Aar siden blev kureret for Døvhed og Øresusen ved Hjælp af Dr. Nicholson's kunstige Øretrommer, skænkede hans Institut £ 1,000 (18,000 Kr.) for at fattige Mennesker, som ikke havde Midlerne til at anskaffe sig Øretrommerne, maatte faa dem gratis. Dette Fond udvidedes ved andre gode Menneskers Tilskud til over £ 5,000 (90,000 Kr.), for hvilket Beløb der udleveredes Øretrommer til værdige Trængende. Nu har ogsaa en anden Dame stillet £ 5,000 (90,000 Kr.) til Institutets Disposition, for at Mennesker, som ikke ser sig i Stand til at betale Øretrommerne, maa faa dem frit. Dr. Nicholson's Institut for Øresygdomme, det bedste i sin Slags i Verden, er ikke oprettet med pekuniær Fordel for Øje, men for at gøre saa meget godt som muligt. Enhver Penny, som tjenes eller gives, anvendes kun til Fordel for den gode Sag. — Adressen er 3, NICHOLSON'S INSTITUT GUNNERSBURY, LONDON, W., ENGLAND.

H. RASMUSSEN.

70, Viborggade 70.

Skibs- & Klejnsmedearbejde

udføres.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Hotel „Victoria",

Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads,
Kjøbenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ
OG **STOCKHOLM.**
FOR LANTERNER.

Søfodtøj.

Præmieret i Stockholm og Bergen.

Wald. Lassen.

St. Strandstræde 17.

* *Grundlagt 1844.* *

Enhver Kaptajn,

som vil **spare Penge,**

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Telefon 2018. * Telefon 2018.

J. P. NIELSEN,

Skibs- & Ankersmedie.

Strandboulevard 45.

Kjøbenhavn Ø.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Fanø Sømandsskole

optager Elever til enhver Tid. Efter endt Kursus sørges for Hyre, ligesom Skolen ogsaa kan skaffe Hyre til saavel Styrmænd som Mandskab til vore Skibe.

Nærmere ved Henvendelse til

P. H. Clausen,
Fanø.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

Gæstgiveriet Skipperhuset.

Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

Børs-Caféen
ved Havnen, Aarhus, anbefales af CHR. BUCH'S Enke.

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Café van Zandt,

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Skonnert til Salg.

En i Fredericia Havn liggende Skonnert, 31 80/100 Reg. Tons, laster ca. 1400 Ctnr. d. w., er til Salg straks. Man bedes henvende sig til

Mægler Julius Mortensen,
Frederioia.

LANDMANDSBANKEN

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

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD **HAMBURG.** Telephon 267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.
Telefon Nr. 5941.

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.

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: Enghavevej. V.

Bopæl: Valdemarsg. 24. V.

Telefon 5560.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og Barometere.
Regulering og Reparation af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

Havnefyr & Lanterner.
Metalspejlapparater.
Skibslanterner med Certifikat Gl. Lanterner prøves og forandres.
Fabrik:
Læderstræde Nr. 9,
Kjøbenhavn.
Telefon Nr. 3681.
G. W. Frydenlund & Søn

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9 Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

PRIMA BUNKER-KUL.
BD BLUMENFELD.
HAMBURG.
DOVENHOF 77 & 79.
Telegr. Adr.: FELDBLUME. Børsplads: COMPTOIR 38. Telephon: AMT I. 1966.

Aalborg Havn.
Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)
Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, **er der udlagt et Fyrskib,** der viser **hvidt Blinkfyr,** og hvorfra der med en Dampsirene gives **Taagesignal.**
I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.
Af Skibe, som passere Hals for indgaaende, og som have et Dybgaaende af over 12 Fod (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at **Skibe, som losse i Aalborg og som have betalt den nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havnepengene,** som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)
Aalborg, den 20. Decbr. 1898.
Udvalget for Havnevæsenet.

W. B. Dick & Co. Ld.
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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, 1. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.
Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

3 Kabinetsbilleder
♦ gratis ♦
ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr. Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus. NB. *Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.*
Monty.
St. Kongensgade 21.

L. KLAUSEN,
Skibsinventariehandel.
Telefon 5833.
Strandboulevarden 29.
Kjøbenhavn.

Glarmester
Wald. Stallknecht
udfører
alt Skibs- og Bygningsarbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

Bitumastic Præparater
fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

„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
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ 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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 31. Kjøbenhavn, Torsdag den 3. Avgust 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Orkaner i tropiske Farvande. — Dampskibes Manøvrering. — Dampskibet „Christiansborg"s Forlis. — Et Havarigrosse-Spørgsmaal for en engelsk Domstol. — Søretsdom. — Fragtmarkedet. — Udvejninger af Kulladninger i Barcelona. — Lloyds Signalstationer. — „Wreck Abstract". — Fra Skibsbyggeriets Glansperiode paa Fanø. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Foreningsmeddelelser. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

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.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe. Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele Danmark.

M. Christiansen
M. Christiansen,
Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hintzes Enke
J. H. Fechtenburg & Co.,
St. Thomas,
anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering henhørende.

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.

Hotel „Victoria",

Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads,
Kjøbenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.

Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.

Café — Restaurant.

Billige Frokostretter & à la Carte.

J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.

Cykler haves paa Lager fra

135 Kr.

Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.

Mindre Skibsarbejde udføres.

18, Lille Strandstræde 18.

Café van Zandt,

Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

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.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det

særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: **Pileallé 5.**
Depôt: **Toldbodgade 14.**

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD — **HAMBURG.** — Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Fanø Sømandsskole

optager Elever til enhver Tid. Efter endt Kursus sørges for Hyre, ligesom Skolen ogsaa kan skaffe Hyre til saavel Styrmænd som Mandskab til vore Skibe.
Nærmere ved Henvendelse til

P. H. Clausen,
Fanø.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

* **Telefon 5598.** *

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk

Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og aldent Tricotage til billigste Priser ner paa Pladsen. Telefon 831 og 828.

Ærb. **J. K. Jensen.**

Frederik Preisler.

Indreg. Varemærke.

Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads

Fabrikanter af International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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.

Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.

Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til

Iul. Christensen — Hjertenfrydsgade 12. — Kjøbenhavn. K.

W. B. Dick & Co. Ltd.

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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, 1. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

Telefon 2018. * Telefon 2018.

J. P. NIELSEN,

Skibs- & Ankersmedie.

Strandboulevard 45.

Kjøbenhavn Ø.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Orkaner i tropiske Farvande.

The Pilot Chart over Nord-Atlanterhavet for Juli Maaned indeholder forskellige værdifulde Oplysninger angaaende Orkaner i tropiske Farvande. Det viser, hvor hyppigt disse Storme forekommer i de forskellige Maaneder fra Juni til November for hvert Aar mellem 1885 og 1898, begge inklusive.

Af Kortet ses det, at ingen vestindisk Orkan er forekommen i Juni eller Juli i de sidste seks Aar, og i August har der ikke været nogen Orkan i fem Aar. I September derimod er der siden 1894 forekommen ti Orkaner, medens Oktober i samme Tidsrum har havt syv. I November har man ikke bemærket nogen Orkan i de sidste fem Aar. I Løbet af alle fjorten Aar viser September sig at være den Maaned, hvori Orkaner hyppigst forekommer, idet Gennemsnittet er to Orkaner i hvert Aars September.

Foruden almindelige meteorologiske Ting, indeholder the Pilot Chart tillige et Kort med de forskellige Ruter, hvorfor det ogsaa benyttes meget af Atlanterhavs-Pakketterne og i det hele taget har vundet stor Udbredelse blandt Koffardiskibsførerne.

Kaptajner, som befarer vestindiske og de Kysten af De forenede Stater begrænsende Farvande, anbefales det, til enhver Tid mellem Juni og November Maaned, at være forberedte paa at møde Orkaner og stadig at holde Udkig for de Tegn, som bebude deres Nærmelse, da de næsten altid ere ledsagede af høj Sø, som i Forbindelse med Stormens Hæftighed er tilstrækkelig til at foraarsage Ulykke paa de Skibe, som hændelsesvis ere i Nærheden af Stormcentret.

Det fremhæves, at de vestindiske Orkaner i Almindelighed have samme Karakter som andre Hvirvelstorme, med Undtagelse af, at Centret hyppigt trækker sig Vest efter som Følge af hele Atmosfærens Bevægelse mod Vest paa de lave Bredder, hvor Orkanerne blæse. Den Strækning, hvor dette finder Sted, rækker over „the Caribean Sea" og Oceanet tæt Øst for „Windwards Islands".

En saadan Orkan har fra Begyndelsen kun en ringe Udstrækning; dens Diameter er sandsynligvis under 100 miles, men den vokser hurtigt og kan paa højere Breddegrader have en Diameter af 500 til 1,000 miles.

Sidst paa Sommeren og om Efteraaret ville Søfarende gøre vel i at være mistænksomme overfor enhver Afbrydelse af Pasatvinden, og Himlens Udseende samt Sø og Dønning give ofte i god Tid tilkende, at en Orkan er i Nærheden.

The Pilot Chart giver tillige værdifulde Vink om, hvorledes man skal undgaa den mest farefulde Del af Orkanen, men uden Tvivl kende de fleste Navigatører disse Regler, da de findes i mange af de Vejledninger, som Søfarende bruge.

I vore Dage, hvor det drejer sig om at gøre hurtige Rejser, er det naturligt, at en Skibsfører kun modstræbende gaar ud af sin Kurs ved de første Tegn paa en sig nærmende Storm, og dog kan det, om han venter for længe, blive umuligt at holde af, og han kan da tabe megen kostbar Tid, ja endnu værre, faa Havari paa sit Skib.

Under saadanne Forhold er Barometret den bedste Vejleder, og et nøjagtigt Udkig med dets Bevægelser vil i Reglen gøre det muligt at tage fornødne Sikkerhedsforanstaltninger i rette Tid.

(Sh. Gaz.)

Dampskibes Manøvrering.

Vi have modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende" af 11. Maj d. A. (som dog først nu er kommet mig i Hænde) har den ærede Redaktion tilføjet en Bemærkning til Artiklen efter „Nautical Magazine" om Dampskibes Manøvrering, der har foranlediget, at jeg har tilladt mig at fremsende efterfølgende korte Bemærkning. Imidlertid maa jeg forudskikke den Bemærkning, at min Erfaring som Fører af Damper i Atlanterhavsfart kun strækker sig over et kort Tidsrum; mine Erfaringer gælde mere som Fører af Sejlskib i den lange oversøiske Fart om Kap Horn, Gode Haab etc.

I Januar Maaned i Aar, paa Rejse fra Filadelfia til Kjøbenhavn med Majs, dybt lastet, fik vi en særlig haard Storm af vestlig, der tiltog med orkanagtig Styrke, ligesom Søen blev meget høj og urolig og flere Gange truede med at bryde agter over Skibet. Kl. c. 10 Aften væltede en høj Sø ind agter over Skibet; den saa at sige skjulte alt under dens Fremrullen forefter; men som en Følge af „Ekliptika"s Konstruktion, der har gjort den til et fortrinligt og udmærket Søskib, var det kun ganske ubetydelig Skade, at Søen anrettede. For imidlertid ikke at risikere at faa alt for mange lignende over, besluttede jeg at gøre et Forsøg med at ligge til med Agterenden, slog Langsom i Maskinen og holdt netop Fart nok til at Skibet kunde styre for Vind og Sø.

Skønt den orkanagtige Storm og urolige Sø vedblev hele Natten, tog Skibet ingen Vand over mere. Jeg har ikke før forsøgt at lade Skibet ligge til med Agterenden, men vil, naar lignende Forhold skulde indtræffe, bruge samme Fremgangsmaade. Skib og Maskine er ikke udsat for saa haardt Arbejde, som naar man ligger med Boven af imod Vind og Sø. For Østgaaende med vestlig Storm bringer det fremad, fremfor at ligge op imod Sø og Vind.

I Slutningen af samme Artikel anbefales at benytte Drivanker, men der tilføjes straks, at Drivanker føres imidlertid sjældent ombord i Skibene. Jeg fristes til at bemærke, at om ikke Drivanker føres ombord, vil en Skibsfører nok forstaa at hjælpe sig med at tilrigge et saadant. Hvorledes hjælper man sig med et rigge Nødror, Nødmast m. m.

Jeg tror imidlertid, at under Ballast-Rejser over Atlanterhavet Vinterdage, under haarde vestlige Storme, vilde et Drivanker være udmærket at ligge op til Vinden for og tillige skaane baade paa Skib og Maskine for Brud og Lækage.

Buenos Aires, d. 1. Juli 1899.

N. C. Klaaborg,
Fører af Dpskb. „Ekliptika".

Dampskibet „Christiansborg"s Forlis.

Det danske Dampskib Christiansborg er d. 27. Juli sunket ud for Wasa i Finland. Skibet var paa Rejse fra Newcastle til Wasa med en Ladning paa 1,500 Tons Stenkul. Om Middagen Kl. 1 sprang det under en stærk, vestlig Storm læk ud for Rørskär Lodsstation, hvor Skibet laa og ventede paa Lods.

Efter et Kvarters Forløb begyndte det at synke. Alle de, der vare paa Dækket, deriblandt Kaptajnens Hustru, skyndte sig i Baadene og reddede sig i Land. Skibets Fører, Kaptajn F. Petersen, og en engelsk Dame, Miss Watt, der begge opholdt sig i Kahytten, da Skibet sank, omkom. Straks efter at Baadene vare sejlede fra Skibet, sank det paa 18 Meter Vand.

Dampskibet Christiansborg tilhørte Dampskibsselskabet Dannebrog her i Byen. Det var bygget i 1883 hos Burmeister & Wain og var en Skruedamper med 500 ind. HK.; dets Længde var 235,8 engl. Fod, Bredden 33,1 Fod, og det maalte 818 Tons Netto; det lastede 1,600 Tons d. w. Skibet var forsikret hos „De private Assurandører" for 180,000 Kr., af hvilke den største Del var forsikret hos danske og udenlandske Selskaber; 20,000 Kr. var forsikret i Dampskibsrederi-Foreningens gensidige Assurance-Forening.

Først Søforklaringen kan bringe Enkelthederne ved dette Forlis for Dagen. Men det, der gør det til et saa sørgeligt Forlis, er at „Christiansborg"s Fører,

Kaptajn F. Petersen

tilsatte Livet. Kaptajn Petersen fødtes i Æbeltoft i 1848. Han fik Ansættelse i Firmaet C. K. Hansens Skibe i 1889 og forfremmedes til Kaptajn i 1896. Han førte derefter Dampskibene „Fredensborg", „Jægersborg" og nu „Christiansborg", som han overtog i Begyndelsen af 1897. Kaptajn Petersen nød almindelig Anseelse som en dygtig og energisk Skibsfører, og Skibsfører-Standen har ved hans pludselige Bortgang lidt et beklageligt Tab. Han er utvivlsomt gaaet bort under Udførelsen af sin Pligt, og han vil blandt sine Kolleger og alle, der kendte ham, blive mindet med oprigtig Sympati.

Et Havarigrosse-Spørgsmaal for en engelsk Domstol.

High court of Justice — Queens Bench division.

Et Skib var bestemt fra Buenos Aires til Deptford og havde en Ladning levende Kvæg og Faar ombord. Ifølge Certepartiet maatte Skibet ikke paa Vejen anløbe nogen brasiliansk Havn, idet levende Kvæg i Henhold til en Bestemmelse af 1896 ikke maa bringes til England, naar Skibet paa Vejen har været inde i en brasiliansk Havn. Certepartiet indeholdt endvidere den Regel, at Havari, hvis det indtraf, skulde behandles i Overensstemmelse med York Antwerp Rules 1890.

Den 15. April forlod Skibet Buenos Aires, og d. 20. opdagedes det, at Skibet trak Vand, hvorfor Føreren til Frelse for Skib og Ladning søgte ind til Bahia. Skibet opholdtes her 14 Dage for at blive repareret, hvorefter Rejsen fortsattes, men da det nu var umuligt at bringe Kvæget i Land i England, bragtes Ladningen til Antwerpen, hvor Kvæget solgtes og udbragte langt mindre end det vilde have udbragt i Deptford.

Spørgsmaalet var nu, om det derved opstaaede Tab for Ladningsejeren kunde beregnes som Havarigrosse, samt om Udgifterne i Bahia til Underhold af Kvægpasserne og til Foder og Vand til Kvæget kunde beregnes som Havarigrosse.

I Dommen udtaltes, at det ved Salg i Antwerpen fremkomne Tab maatte siges at være en direkte og umiddelbar Følge af Havarigrosse-Handlingen: Indløben til Bahia. Det var en Følge, som Skibsføreren, da han

tog Beslutningen at søge ind til Bahia, maatte forudse som nødvendig, og som en saadan nødvendig Følge af Havarigrosse-Handlingen maatte det omtalte Tab erstattes som Havarigrosse.

Hvad derimod angik Udgifterne ved Underhold af Kvægpasserne under Nødhavnsopholdet, da fandtes en saadan Udgift ikke at falde ind under Rule XI af York Antwerp Reglerne og Udgifterne til Foder etc. fandtes ikke at falde ind under samme Reglers Nr. Xc, lige saa lidt som der udenfor disse Regler fandtes Hjemmel til at erstatte slige Udgifter som Havarigrosse. (Sh. Gaz.)

Søretsdom.

Vagthold i Ankerliggere.

Frederikshavns Søret har afsagt Dom i en Sag, hvis nærmere Omstændigheder efter den af Føreren i Søforhøret aflagte Forklaring vare følgende:

Fiskekutteren Moody af Frederikshavn laa Natten mellem d. 21. og 22. Februar d. A. for Anker Syd for Skagen i maaneklart, stille Vejr. Efter at Besætningen havde spist til Aften omtrent Kl. 10, havde Kokken endnu Fyr paa i Kabyssen, for at have varmt Vand til at afvaske Spiseredskaberne. Kabyssen var under Dækket, og der var ikke Ild andetsteds paa Skibet end i denne. Vagten blev saa sat og betjent af Kutterens Fører, Th. Bang. Kl. 11 bemærkede en af Matroserne, at det røg op af Kabysrøret. I Løbet af Tiden indtil henad Kl. 12 var Skipperen tre Gange paa Dækket; de to Gange blev han dog staaende paa Trappen ned til Lukafet. Første Gang saa han nok, at der kom Røg af Kabysrøret, anden Gang lagde han ikke videre Mærke hertil, men tredie Gang, da han kom helt ud paa Dækket, lagde han Mærke til, at Røgen var tiltaget; han trak saa Skydekappen fra Nedgangen til Kabyssen, og da slog Ilden ud igennem Aabningen. Han purrede nu Mandskabet, og der blev heldt Vand ned i Ilden, der blev stærkere, jo mere Vand de slog paa, men tilsidst lykkedes det dog at faa Ilden slukket; den havde en Tid været saa stærk, at de vare betænkte paa at forlade Skibet og gjorde Jollen klar, og den anrettede betydelig Skade.

Kutterens Fører opholdt sig iøvrigt, medens han havde Vagten, for Varmens Skyld i Kahytten. Naar han under Vagten var oppe paa Dækket, opholdt han sig her en kort Tid, idet han saa omkring efter andre Sejlere. Det har ikke kunnet konstateres, hvorledes Ilden er opkommen, men det maa antages, at den er kommen fra Kabyssen.

Med Hensyn til, at Føreren ikke tidligere har aflagt Søforklaring, bemærkede han i Søforhøret, at han ikke mente det var nødvendigt, idet han troede, at det var tilstrækkeligt, naar han anmeldte det for Bestyrelsen i den Forsikringsforening, i hvilken Skibet var forsikret, overensstemmende med Foreningens Love. Han tilbød for den herved begaaede Overtrædelse af Sølovens § 40 at betale til Statskassen en Bøde af 10 Kr. eller en Bøde efter Amtets Bestemmelse, naar yderligere Ansvar kunde undgaas.

De af Mandskabet aflagte Forklaringer ere i Overensstemmelse med ovenstaaende.

Den Skibet ved Branden tilføjede Skade er ifølge Skrivelse fra „Skibsforsikrings-Foreningen for Frederikshavn Tolddistrikt" takseret til 2,963 Kr. 70 Øre. Skibet er takseret til 8,800 Kr. og forsikret for $^4/_5$ af dette Beløb. Foreningens Bestyrelse har paa Forespørgsel fra Søretten udtalt, at der ikke er den nogen Omstændighed bekendt, som kunde have Betydning ved Bedømmelsen af muligt Strafansvar i Anledning af Branden. Foreningens Formand, J. A. Larsen, erklærede i Retten, at Foreningen ikke begærede yderligere Oplysninger indhentede, eller fandt Anledning til at faa Ansvar gjort gældende. — Sørettens søkyndige Medlemmer fandt Anledning til at bemærke, at Søforsikrings-Foreningens daværende Bestyrelse for et Aarstid siden havde, efterat en for Anker liggende Kutter var bleven oversejlet, indskærpet Kutterbesætningerne et omhyggeligere Vagthold. Efter Branden i „Moody" havde Bestyrelsen endvidere bestemt, at Skipper Bang foreløbig ikke maatte føre Skib. Paa en derefter sammenkaldt ekstraordinær Generalforsamling blev Bestyrelsens Bestemmelser underkendt, hvorfor den aftraadte, og en ny Bestyrelse blev valgt.

Søretsmedlemmerne indstillede til Amtet, at Skipperens Forhold gøres til Genstand for Paatale efter Sølovens §§ 288 og 293.

Ved Sørettens nu afsagte Dom idømtes der den Vagthavende i „Moody" i Henhold til Sølovens §§ 40 og 293 en Bøde af 100 Kr. til Statskassen samt 25 Kr. i Sagsomkostninger. Retten fandt ikke Anledning til at efterkomme en af Skibsforsikrings-Foreningens Bestyrelse fremsat Begæring om at Tiltalte skulde dømmes til at have forbrudt sin Ret til at føre Skib. Forsikrings-Foreningen havde frafaldet Erstatningskrav.

Denne Sag har, som allerede ovenfor antydet, givet Anledning til en Uenighed i Frederikshavns Skibsforsikrings-Forening, der endog medførte et Bestyrelsesskifte. „Frhvns. Avis" meddeler om de nærmere Omstændigheder herved:

I Januar Maaned 1898 forliste en ankerliggende Kutter ved at blive oversejlet af en Damper. Foreningen søgte Erstatning hos Damperen, men tabte Processen, fordi Kutterens unge Vagtsmand havde opholdt sig i Lukafet og derfor ikke kunde bevidne, at Kutterens Ankerlanterne brændte i Sammenstødsøjeblikket. Denne Sag paaførte Foreningen et Tab paa c. 12,000 Kr. Bestyrelsen fandt sig da forpligtet til paa en Generalforsamling og ved et Cirkulære at indskærpe Interessenterne at sørge nøje for paalideligt Vagthold i Ankerliggere, da saavel Menneskeliv som Værdier ere i høj Grad afhængige heraf, ligesom den fremhævede, at der kan gøres Ansvar gældende mod dem, der forsømme deres Vagtpligt. — Efter Branden i „Moody" skrev Bestyrelsen til Skipperen, at den misbilligede den Maade, hvorpaa han havde holdt Vagt, og at den fandt, at der var saa meget mindre, der talte til hans Undskyldning, som netop Skipperen burde foregaa den øvrige Besætning med et godt Eksempel. Bestyrelsen kunde derfor indtil videre ikke godkende ham som Skipper, hvorfor Rederiet opfordredes til at ansætte en anden. Skipperen anmodede straks Bestyrelsen om at tilbagekalde denne Beslutning eller eventuelt ændre den til en Pengebøde, men Bestyrelsen fastholdt, at Foreningens Love ikke hjemle slige Bøder, hvorimod de lægge Retten til at godkende Skibets Fører i Bestyrelsens Haand.

Denne Afgørelse gav Anledning til Sammenkaldelse af en Generalforsamling, hvor Bestyrelsen hævdede at have gjort sin Pligt og at have handlet i Foreningens og Søfartens Interesse; den fremhævede, at den selvfølgelig ikke havde været ledet af noget personligt Ønske om at straffe den iøvrigt dygtige Skibsfører, men at den mente det nødvendigt at statuere et Eksempel.

Ved Afstemningen stemte 41 imod at billige Bestyrelsens Optræden, medens kun 8 stemte for Bestyrelsen. Bestyrelsen, hvis Formand var Konsul Chr. Cloos, stillede derefter sit Mandat til Foreningens Raadighed. Paa en ny Generalforsamling udtalte Formanden, at Bestyrelsen efter den stedfundne Afstemning tilbød at

vige sine Pladser, saafremt Medlemmerne ønskede det; men Bestyrelsen stod som et samlet Hele i den omstridte Sag. Ved Afstemningen stemte 26 for at Bestyrelsen burde gaa, 22 for at den burde blive; 2 Stemmesedler vare blanke. Der valgtes derefter en ny Bestyrelse.

Det ses heraf, at Meningerne i Skibsforsikrings-Foreningen have staaet skarpt imod hinanden og have havt omtrent lige stor Tilslutning blandt Medlemmerne. At Kutterens Fører ved Søretsdommen er dømt for Overtrædelse af Sølovens § 293 synes at give den afgaaede Bestyrelse Ret i, at den i det omhandlede Tilfælde har bragt den paagældende Bestemmelse i Foreningens Love til Anvendelse.

Fragtmarkedet.

Alt eftersom man nærmer sig Efteraaret begynder man at spore større Liv i de Brancher, der har Betydning for hele Fragtmarkedet, og som ogsaa i Aar vil yde det interessanteste Opløb. Vi kunne for at blive i Billedet sige, at Spillelidenskaben er stor, der holdes mægtige Summer ved Totalisatoren, og Amerika, der ikke har ført hele Løbet, begynder nu at gaa frem med anspændt Kraft; vi mangler endnu kun et Par Forhindringer, saa vil Stjernebanneret flyve til Vejrs som en flot Nr. 1, men Odds vil blive ringe, thi de fleste har holdt paa Onkel Sam i det lange Udholdenhedsløb, der nu jager gennem Aarets farligste Maaned, August. Den ottende Maaned er netop farlig, fordi den kan bringe til Verden en endnu ikke fuldt udviklet, men dog levedygtig Pode. Der kan vise sig saa mange Muligheder, saa megen Tillid og Tro til Fremtiden, og saa kan Høsten alligevel slaa fejl og alle Forhaabninger og alle Beregninger ligge sønderslaaede. Den ottende Maaned fordrer derfor Forsigtighed og Ro. Vi har paa Følelsen, at mange nærer samme Anskuelse; vi jager ikke paa i Aar og dækker ind, vi holder os stille og tilbagetrukne, indtil den rette Tid er kommen, hvor Rederen skal høste. Det gentager sig da paany, at Befragtningerne i den sidste Uge ere færre, end Købmændene havde ventet og ønsket; men som opgivet har Amerika paany i Aar fanget Hovedinteressen, og saaledes vil det sikkert vedblive at være Aaret ud. Det vil snart vise sig, om Sortehavet kan følge med; der er noget, der tyder paa, at det ikke har brugt hele sin Kraft, men netop opsparet en Del til en respektabel Slutningsspurt; i hvert Fald er senere Baade mere søgte end prompt Tonnage; Sortehavet kan maaske opnaa at blive „placeret". — I et særligt Løb har Kulmarkedet sat en Rekord i Aar med et saa stort Antal Hesteskraft, at vi end ikke føler os forpligtede til at drøfte det nærmere, og i Gammelmandsløbet stavrer jo Østersøen saa godt med som man kan forlange af den Højærværdige.

Af Ugens Noteringer hidsætte vi følgende: Northern range C. f. o. September 3/6, option en dansk Havn 3/6, to 3/7½. Golfhavnene U. K. Cont. 16/ September, 16/6 à 17/ Oktober, alt paa Nett Charter; endelig er sluttet Golfhavn Danmark 2 Dampere, respektive 3,400 og 4,300 Tons, November Lastning 21/6 paa Gross Charter, og en anden paa 5,000 Tons, Afskibning Januar Februar, 21/6 paa Gross Charter. Tampa Stettin giver 21/6 August September for Fosfat; endelig betales fra Sydamerika f. Eks. San Lorenzo L. H. A. R. 24/6 Oktober Afladning.

Sortehavet etc. har blandt andet følgende Befragtninger: Azoff Rotterdam 3,500 Tons 15. August 15. September 11/6 any. Nicolajeff 2 franske Middelhavshavne 10 Francs. Odessa Helsingfors 13/. Taganrog Bergen eller Kjøbenhavn 12/6. Azoff U. K. Cont. 3,400 Tons 15/31 August 11/6 any, 12/ Hamburg.

Kulmarkedet giver Cardiff Kronstadt 8/6, Reval 8/3, Riga 7/9, Libau 8/3, Stockholm 8/, Kjøbenhavn 7/ à 7/3, dansk Provinshavn 7/6. Til Middelhavet noteres Genua 8/7½, Civita Vecchia 9/3, Neapel 8/9, Trapani 9/6,: Messina 9/3, Triest 10/3, Konstantinopel 9/6, Smyrna 10/, Odessa 9/6, Alexandria 11/6. Fra Firth of Forth noteres Genua 8/9, Savona 8/9, Venedig 9/6 à 9/9, Alexandria 11/. Til Østersøen Kjøbenhavn 6/3, dansk Provinshavn 6/6, Rostock 7/3 à 7/6, Swinemünde 6/3. Alloa Kønigsberg 8/6. Methil Kronstadt 6/9 à 7/. Gefle 7/3, Stockholm 7/3 à 7/6. Fra Tynen er Noteringerne i vanligt Forhold. Helligdagene paa Firth og Forth ere nu forbi overalt, naar undtages Alloa; her begynder man den 9. August og holder ud en Uge.

Østersøen er noget fastere. Petersborg noterer London 1/1½, Rotterdam eller Amsterdam 1/3, Hamburg Brake eller Bremen 1/4½, Dunkirk eller Ghent 1/4½, alt pr. 496 lbs. Hvede. Hør til Leith eller Dundee giver 15/, til Dunkirk eller Ghent 22 Francs. Fra Petersborg til Danmark betales for mindre Baade 13 Mk. pr. 2,000 Kilos Rug; endelig giver Træ fra Kronstadt 24/ London, 22/ Grangemouth eller Leith og 14 Hfl. Rotterdam eller Dordrecht.

Udvejninger af Kulladninger i Barcelona.

En Sag, som meddeles fra „North of England Freight, Demurrage and Defence Association", viser at betydelig Uretfærdighed forøves mod Skibsrederne ved visse Kunstgreb ved Udvejningen af Kulladninger i Barcelona. Den forhaandenværende Sag angaar en skotsk Damper, som ankom til Barcelona sidste Maaned med 835 Tons Kul. Modtagerne benyttede den dem i de nye Certepartier tilstaaede Ret og lod Kullene veje, og Resultatet var, at der udlossedes ifølge Vægten 100 Tons mindre, end det ifølge Konnossementet indtagne Kvantum. Rederens Agenter, som ikke vare i Stand til at faa Fragten eller nogen Godtgørelse, overgav Sagen til en anset Advokat paa Pladsen, som efter at have undersøgt Sagen skriftlig angav som sin Mening, at man umuligt kunde vente at faa Kulladninger ordentlig udvejede i Barcelona. Han skriver:

> „Jeg er fast overbevist om, at der har været rettet paa Vægtene til Skade for Rederen, og at de ved Vægtene ansatte Folk have medvirket (maaske i god Tro, maaske ikke) til at Vægten er bleven forfalsket. Det er umuligt at faa Kul vejet i Barceloua uden Tab for Rederen eller Importøren. Vejning af Kulladninger i Barcelona er en smudsig Affære og enhver, som indgaar herpaa, kommer galt fra det."

Advokaten erklærede yderligere, at det vilde være uklogt, at sagsøge Modtageren, da Sagen ganske sikkert vilde tabes. I en saadan Sag er Rederen magtesløs og maa tage Ærgrelsen og bære Tabet.

Erfaringen, som denne Damper har gjort, bør imidlertid være en Advarsel for andre Skibsredere, som i det mindste kan forhindre Gentagelse ved at nægte Tilladelse til at „the option of weighinge cargos" indføres i deres Certepartier. Sh. Gaz.

Lloyds Signalstationer.

The Corporation of Lloyds har Signalstationer paa følgende Steder:

United Kingdom.

Southend.
North Foreland (temporarely suspended).
Deal.
* Dover.
Dungeness.
Beachy Head.
Nettlestone Point (I. W.) (temporarely suspended).
St. Catharines Point (I. W.).
Anvil Point (near Swanage) (temporarely suspended).
Portland Bill.
Brixham (for Torbay).
* Prawle Point.
* The Lizard.
Alderney (temporarely suspended).
Penzance.
Scilly Islands.
Lundy Island.
Penarth (temporarely suspended).
Barry Island.
Mumbles Head.
St. Ann's Head (Milford Haven).
Calf of Man.
Roche's Point.
* Old Head of Kinsale.
* Brow Head.
Tory Island.
Inishtrahull.
Malin Head.
Rathlin Island.
Tor Point.
Kildonan (Mouth of the Clyde).
Stornoway.
Lamlash.
Butt of Lewis (Hebrides).
Dunnet Head (Pentland Firth)
Fair Isle (temporarely suspended).
Peterhead.
May Island.
St. Abb.'s Head.
Flamborough Head.
Spurn Head.
Grimsby (temporarely suspended).
Aldborough.
Oxford Ness.

Abroad.

Fairder.
Oxo.
Elsinore (I. T. Lund, Reporter).
Helgoland.
Holtenau (Baltic Entrance to Kaiser Wilhelm Canal Messrs. Sartori & Berger, Ship Agents & Reporters).
Brunsbüttelhoog (Elbe Entrance to Kaiser Wilhelm Canal Messrs. Sartori & Berger, Ship Agents & Reporters).
Hook van Holland (Entrance to Waterway to Rotterdam G. Dirkzwager Ship Agents & Reporters).
Flushing.
Gibraltar.
Malta.
Dardanelles.
Port Said.
Port St. Sebastian (Mozambique).
Montserrat (W. I.).
Bermuda.
Cape Race.
Breaksea Island (K. G. S.)
Goode Island (Torres Straits).
Cape Maria van Diemen (N. Z.)
Suez.
Perim.
Aden.
Cape Spartel.
Madeira.
Teneriffe.
Ponta Ferraria.
Ponta Do Arnel.
Fayal.
Las Palmas (Grand Canary).
St. Helena.
Ascension.
Cape Point.
Cape L'Agulhas.
Bluff (Port Natal).
Farewell Spit (N. Z.)
Nugget Point (N. Z.)
Honolulu.

Skibsredere eller andre, som ønske at blive meddelt Rapport om Skibe fra nogen af disse Stationer, anmodes om Korrespondance til „The Secretary of Lloyds, London E. C.

Paa de med * betegnede Stationer, er der truffet Arrangements til at tage Natsignaler. — Signalet for at paakalde et passerende Skibs Opmærksomhed om Natten er en Række af korte Blink fra en Blinklampe. Signalet for at tilkendegive, at et Skibs Signaler ere sete og forstaaede, er en Række af „long-short" Blink, gentaget saa ofte som findes nødvendigt, efterfulgt af et rødt glimtende Lys af 30 Sekunders Varighed. Hvis et Skibs Signaler ikke ere forstaaede, holdes Lampen mørk, indtil Signalerne gentages.

To sorte Kugler hejste horisontalt paa Toppen af Signalstangen betyder, at Signalstationen foreløbig er lukket, og at ingen Forbindelse kan finde Sted.

Tre sorte Kugler hejste som en Triangel paa Toppen af Signalstangen betyder, at telegrafisk Forbindelse er afbrudt, og at Efterretninger ikke kunne telegraferes, men vil blive sendt paa anden Maade.

Til at betegne telegrafisk Afbrydelse om Natten, ville Signalstationerne ved Old Head of Kinsale og Brow Head vise tre grønne Lamper i Form af en Triangel med Spidsen opad, og for at paakalde Opmærksomheden for dette Signal, vil et „Roman Candle" blive afbrændt, hvis Skibet kan ses.

Det meteorologiske Institut sender Telegram til Signalstationerne ved Deal, St. Catharines Point, Prawle Point, the Lizard, Lundy Island, Flamborough Head, St. Abb's Head, Dunnet Head, Malin Head, Brow Head og Old Head of Kinsale, meddelende atmosfæriske Forstyrrelser i Nærheden af Storbrittanniens Kyster. Naar et saadan Telegram er modtaget af en eller anden Signalstation, tilkendegives det ved at hejse en Kegle, tre Fod høj og tre Fod bred, ved Foden, som naar den er hejst, viser sig som en Triangel.

Keglens Spids nedad betyder, at Storm kan ventes, først fra Sydkanten, det vil sige: fra S.O. gennem Syd til N.V.

Skulde det findes sandsynligt, at en Storm vil begynde fra Vest og N.V. og at det ligeledes er sandsynligt, at den vil trække sig til N. eller N.O., vil Nord Keglen blive hejst.

Hvis Keglens Spids vender opad, betyder det Storm fra Nord, det vil sige fra N.V. rundt gennem Nord til S.O.

Skulde det findes sandsynligt, at en Storm vil begynde fra mellem Øst og S.O. og antagelig trække sig mod Syd eller S.V., vil Syd-Keglen blive hejst.

Keglen holdes hejst indtil Mørkningen, da den stryges, men hejses igen næste Morgen, hvilket fortsættes indtil 48 Timer efter at Meddelelsen modtoges fra London.

(Sh. Gaz.)

„Wreck Abstract".

Den af det engelske „Board of Trade" offentliggjorte „Wreck Abstract", som altid med Spænding imødeses af interesserede Kredse, lyder for 1897—98 absolut gunstig. Saavel med Hensyn til Skibsulykker, respekt. Totalforlis, som til Tab af Menneskeliv staar Aaret langt bag efter de sidste 21 Aar, i hvilke Beretningerne er udkommet. Tilsammen gik tabt 419 Skibe med 142,099 Tons, d. v. s. 89 Skibe med 35,470 Tons mindre end i det foregaaende Aar og næsten 200 Skibe mindre end Gennemsnitsantallet paa Tab siden 1876—77. Men da Aftagendet i Skibsforlisene, som det vil ses af nedenstaaende, kun kommer Sejlskibsflaaden til Gode, lider den overvættes Ros, som den engelske Presse i den Anledning har givet sit Hjemlands Søfolk, et ikke ringe Skaar, fordi Sejlskibe i de sidste Aar næsten slet ikke eller dog i en forsvindende Grad ere byggede i England. Det er saaledes egentlig ganske naturligt, naar der konstateres en Aftagen i Sejlskibsforlisene. Denne Bemærkning synes ligeoverfor de følgende Tal at være fuldt berettiget, thi Gennemsnits-

tallet af Forlisene i den nævnte 21-aarige Periode beløb sig til 484 Sejlskibe med 122,554 Tons, medens der i Beretningsaaret kun forliste 298 Sejlskibe med 46,220 Tons. Et andet Resultat faar man, saafremt man ogsaa tager Damperne med i Betragtning. Gennemsnitstabet bliver da 124 med 90,225 Tons, hvorimod Tabet i Beretningsaaret bliver 121 med 95,879 Tons. Altsaa vel en Aftagen i Antallet, men en Tilvækst i Tonnagen. Ser man hen til det Tab af Menneskeliv, som Beretningsaaret har at opvise, da kan man ikke andet, skriver „Hansa", end gentage et engelsk Blads Udtryk: „it was a recordyear". Siden 1876—77 er ved Søulykker ombord i britiske Skibe omkommet 38,382 Personer (32,854 Mandskaber, 5,528 Passagerer). Det aarlige gennemsnitlige Tab af Menneskeliv beløb sig derefter til 1,744 (1,493 Mandskaber og 251 Passagerer); i Beretningaaret er derimod kun omkommet 681 Personer (629, resp. 52).

Fra Skibsbyggeriets Glansperiode paa Fanø.

Vi have modtaget følgende:

Medens jeg færdedes mellem Bønderne og hørte Tale om de mange Reformer, der i de sidste Aartier var sket paa Landbrugets Omraade, syntes jeg det som om en hel anden Verden blev oprullet for mig; men da nu mine Forhold førte mig tilbage til min Fødeø, Fanø, fandt jeg for denne Øs Vedkommende og med Hensyn til Beboernes Livsvilkaar mange Ting i ændret Skikkelse. Er der nogen, der har maattet føle, at „Tiderne skifter", er det vistnok Sømandsstanden; men medens Landbruget hvert Aar af Staten bliver direkte støttet med Kroner i Tusindvis, maa Sømandsstanden uden væsentlig Støtte fra den Side selv udkæmpe sin Kamp og finde sig til Rette som den kan bedst under Tidernes Tryk. Haab om Lettelse fra Statens Side synes ikke at være i Sigte, hverken for Skibsfarten eller for Skibsbyggeriet, som florerede i den Tid, da større Fortjeneste faldt i Sømændenes Hænder end nu til Dags. Da Skibsbyggeriets rette Glansperiode ligger 3—4 Aartier tilbage, vil den yngre Generation ikke være kendt med Forholdene, hvorunder Skibsbyggeriet gik for sig, og for de ældre Fanøboere vil Skibsbyggeriet snart kun være et Minde om det gamle, som faldt for det ny; jeg har da ment, at en Skildring fra Skibsbyggeriets Tid paa Fanø vil være paa sin Plads her i Bladet.

Bygningen af nye Skibe blev almindelig overgivet en Skibsbygmester i Entreprise af Interessenternes Formand, der almindelig var den Mand, som var udset til at føre Skibet. En Træhandler i Ribe paatog sig som oftest at skaffe Tømmeret, der blev leveret ved Ribe Skibsbro, hvorfra det i sammenkoblet Flaade eller i Pramme overførtes til Skibsværftet paa Fanø. Nu blev Kølen lagt og Tilhugningen af Spanterne begyndte. Det var af stor Vigtighed at lægge Mærke til, hvorledes den første Spaan faldt; thi faldt den med Krøllen opad, da var man vis paa, at det ny Skib vilde bringe Lykke og stor Fortjeneste. Naar Spanterne vare rejste, blev der holdt et „Spantergilde", hvortil Arbejderne og deres Hustruer vare indbudte. Derefter bleve Plankerne slaaede paa og Dækket lagt. Naar saa Masterne vare satte i og Tov samt andet Udstyr anbragt, da oprandt Højtidsdagen, da Skibet løb af Stablen.

Naar Skibet saaledes stod færdig til at løbe af Stablen, blev der inden For- og Agterstavn lagt svære Bjælker, der hvilede paa Rullestokke, og over „det ganske Land" gik nu Bud, at Skibet Dagen efter sattes i Vandet. En stor Del af Beboerne samledes paa den aftalte Tid ved Skibet for at yde Skibsbygmesteren og hans Folk en velvillig Haandsrækning ved „at gaa i Spillet". Transporten gik nemlig for sig paa den Vis, at to svære Trosser paa c. 20 Favne sattes i Forbindelse med en paa Skibet for og agter omspændt Jærnkæde.

Skibet sattes fremad ved at der blev „hivet i Spillet", hvortil Trossen var knyttet. Medens Spillet drejedes rundt, istemmedes lystige Sømandsviser, og Piger gik rundt med Brød og Drikkevarer til Hjælperne. Langsomt, men stødt førtes Skibet ud til den bestemte Plads i Havnen under Jubel fra den talrige Menneskeskare; faa Timer efter samledes man atter til Gilde. Sagkyndige ere enige om, at de paa Fanø byggede Skibe saavel i Konstruktion som i Last- og Sejldygtighed ere fortrinlige; men trods disse gode Egenskaber er Skibsbyggeriet for Fanøs Vedkommende kommet ud af sin Glansperiode.

Naar jeg nu taler med de Mænd, som i Skibsbyggeriets Glansperiode førte an, nævner de altid hin Tid som de gode, gamle Dage, og mener dermed den Tid, da Skibsfarten ret gav noget af sig; her i denne Forbindelse skal jeg imidlertid minde om, at Fordringerne til Livet ogsaa her paa Fanø nu ere ikke saa lidt større end i hin Tid.

Naar jeg saa tænker mig tilbage til hine Dage i Tredserne, da staar den Tid heller ikke for mig som udelukkende Solskin overalt; det forekommer mig, at jeg ogsaa mindes Skyer, men den Gang forstod jeg ikke, hvad de bar i sig; senere hen er jeg kommen i Tanker om, at disse Skyer ikke alligevel bar hen til det, vi nu har, som i mange Henseender dog er bedre end hint; og naar det saaledes nu er en Tid med Bevægelse og Røren op, saa maa Sømandsstanden være paa Vagt og holde sig paa ret Køl ved at ruste sig i Forhold til de Krav, vor Tid fordrer, og fylke sig til Værn for Standens Interesser, og her er Sammenslutning i Foreninger et Led, som løser denne Opgave, og sikkrer en mere betryggende Eksistens. Den Gang, Skibsbyggeriet florerede her paa Fanø, saa man paa den Dag, da Skibet løb af Stablen, at forenede Kræfter kan udrette store Ting, og jeg saa da illustreret, hvad det vil sige at løfte i Flok. At vor Skibsfart skal gaa ud af Sagaen ligesom Skibsbyggeriet er Overtro. Den har sin Historie og vil trods de mange Hindringer i Nutiden sikkert have sin Fremtid.

Fanø, i Juni 1899.
P. K. P.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 29. Juli foretoges Prøvetur med det paa Flensborg Skibsværft byggede Dampskib Harburg. Skib og Maskine tilfredsstillede fuldstændig alle stipulerede Fordringer. Skibet, der er bygget til det tysk-australske Dampskibsselskab, har følgende Dimensioner: 403' 8" × 47' 8" × 31'. Det er den syvende større Fragtdamper, som Værftet har bygget til nævnte Selskab.

Fra Martenshoek i Holland skrives til os d. 24. Juli:

Hernede gaar det langsomt med Skibsbyggeriet, da det er vanskeligt at faa Materiale og kun til høje Priser. Det ser næsten ud som Skibsbyggeriet tager en noget anden Retning her end tidligere. Før byggedes mest Tjalke-Kuffer og Skonnerter med flad Køl; nu er det mere Slæbekaner fra 30 til 1,200 Tons og kølbyggede Skonnerter med Lasteævne indtil 350 Tons, der bygges. Sidste Lørdag løb en 3-mastet Skonnert paa ca. 420 Reg.-Tons i Vandet; den er bygget for Hamburg Regning og bestemt til Fart paa Mexiko med Træ; samme Dag løb desuden en anden 3-mastet Skonnert, der skal laste godt 300 Tons, i Vandet.

Personalia.

Dødsfald. Fhv. Skibsfører Christen Jensen af Krik er afgaaet ved Døden.

Skibsreder Jens Albert Ohlsen i Marstal er afgaaet ved Døden i en høj Alder.

Pladsen som Driftsinspektør ved Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise, der blev ledig ved Kaptajn O. Heckschers Ansættelse som Direktør, er i disse Dage bleven besat med Kaptajn C. A. Jørgensen, der i en lang Aarrække har været knyttet til de Carlske Dampskibsselskaber, og som i den sidste Tid tillige har samarbejdet med Hr. Martin Carl.

Under Kaptajn H. Carocs Sygdom har Kaptajn Erichsen fra Kiew overtaget Kentucky, Kaptajn Petersen fra Maja Kiew og Styrmand Johnsen fra Maja foreløbig overtaget Førelsen af sidst nævnte Skib.

Kaptajn A. Christensen har efter sin Sygdom atter overtaget Dampsk. Ørnen, hvorefter Styrmand Hagensen er traadt tilbage i sin tidligere Stilling.

Fra Sø og Land.

Rederiet L. H. Carl meddeler os:

Lørdag Eftermiddag d. 29. Juli 1899, da Dampskibet Skjold, ført af Kapt. C. A. Schmidt, ifølge Bestikket var paa 53° 33′ N. Br. og 0° 42′ Ø. Lgd., optoges en Skibsbaad, hvori der laa et Klasseficerings-Certifikat af den tyske Skonnert Carl, Kapt. Jørgen Thot, hjemmehørende i Hamdorf Rendsborg.

Den store russiske Kanal, som skal forbinde Østersøen med det sorte Hav, vil blive ført fra Riga Bugten med Benyttelse af Floderne Düna, Beresina og Dniepr til Cherson. Længden bliver 1,600 Kilometer, Middeldybden 28 Fod; Omkostningerne ere anslaaede til 400 Millioner Mark altsaa til 100 Millioner Mark mindre end Bygningen af Nicaragua-Kanalen. Det vil tage omtrent 5 Aar at bygge Kanalen. Denne skal i første Række benyttes i militære Øjemed, men vil ogsaa blive af stor Betydning for Ruslands Handel. Hele Strækningen vil ved Dampere blive tilbagelagt i 6 Dage. Bygningsomkostningerne ere forholdsvis ikke store, men de vilde blive meget betydeligere, hvis ikke Naturen var kommen til Hjælp. Kun den sydlige Del af den hele Strækning maa graves fra nyt af, forøvrigt danner Floderne Forbindelsen, og det bliver kun nødvendigt paa sine Steder at regulere Løbet og uddybe det. Der maa bygges to Sluser. De største Vanskeligheder frembyder to Punkter i Dnieprs Løb, nemlig hvor Sumpene findes og mellem Jekaterina og Alexandrowsk, hvor Faldet er meget stærkt; den første By ligger 150 og den sidste kun 49 Fod over Havet. Dette vil imidlertid dog ikke kunne hindre Arbejdet. (Norg. Sjøft.)

Dampskibenes Hurtighed. „Shipp. Gaz." indrømmer, at Tyskland gaar foran England med Hensyn til Bygning af store Dampskibe, da man ogsaa i Tyskland bygger Skibe paa op til 10,000 Tons; men med Hensyn til Skibenes Hurtighed staar dog England forrest i Rækken; Bladet oplyser, at Antallet af engelske Dampskibe, der gør 20 Mils Fart og derover, i det sidste Aar er steget fra 27 til 31. Derimod kan Tyskland kun opstille 3 Skibe, der alle tilhøre „North-German Lloyd Company". De forenede Stater har 4 Skibe med 20 Mils Fart og derover, nemlig „New-York", „Paris", „St. Louis" og „St. Paul", Belgien har en Del Kanalbaade, Dutch Zeeland Linie 3, og Frankrig 3 Dampskibe med 20 Knobs Fart. Der har imidlertid hidtil kun været 3 Lande, nemlig Storbrittannien, Tyskland og De forenede Stater, der have oceangaaende Dampskibe med 20 Mils Fart; men nu kommer nok ogsaa Rusland med 1.

The Committee of Lloyds bringer i Sh. Gaz. sin Tak til Kaptajner, som have forsynet dem med Rapporter om Skibe, som de have talt med i Søen. Endvidere meddeles, at Formularer til Rapport af saadanne Skibe ville blive sendte ved Henvendelse til Lloyds, London E. C., hvortil de igen, efter at være udfyldte kunne returneres ufrankerede.

En indstændig Anmodning rettes til Skibsførerne om at afgive Rapport angaaende Vrag, Skibe i Nød, eller Skibe, som have lang Rejse, naar saadanne ere passerede i Søen, til Lloyds-Agenten paa den første Plads, som anløbes. Værdien af saadanne Meddelelser er meget stor, og det vil antagelig være tilstrækkeligt at minde Kaptajnerne om, hvor ofte saadant Nyt har været Midlet til at oplyse Officerers og Mandskabs Familier om, at deres Mænd eller Fædre vare i Sikkerhed.

Kaptajner paa Skibe, bestemte til London, underrettes om, at Toldofficerer, som komme ombord ved Gravesend, ville modtage og besørge indsendt til Lloyds enhver mundtlig Rapport, som maatte gives dem.

Ifølge Sh. Gaz. have Stevedorerne i Luleå forhøjet deres Takst for Losning af Kul til 1/ pr. Ton og maa Dampskibene desuden levere Dampspil, Mandskab til disses Betjening samt Tovværk til Losningen. Denne Forhøjelse af Losningsomkostningerne er saa betydelig, at den nødvendigvis maa frembringe en tilsvarende Forhøjelse i Fragtraterne for Kulladninger til denne Havn.

I Kronstadt, hvor Importen af Kul har været over det ordinære for denne Aarstid, og hvortil endnu en Del Ladninger ventes, have Stevedorerne havt meget Arbejde, og derfor benyttet dem af Lejligheden til at forhøje deres Priser for Losning af Kul.

Forhøjelsen er ligeledes her saa stor, at den maa foranledige Skibsrederne til at forlange højere Fragter.

Ugens Havarier.

Thetis, Skonnert af Svendborg, ankom læk d. 24. Juli her paa Reden paa Rejsen fra England til St. Petersborg med Jord. Efter Tætning her paa Reden af Dykker fortsattes Rejsen.

Mølle, Dpsk., har den 28. Juli været i Kollision med Nyhavns Hoved og fik en Plade knust i Stævnen.

Ask, Dpsk. af Randers, er ankommet til Delaware Breakwater med Maskinskade.

Blenda, engl. Dpsk., er den 29. Juli kommet paa Grund paa Skanseodden ved Fredericia.

Gjendin, Brig, kom den 29. Juli paa Rejsen fra Methil med Kul til Fredericia paa Grund paa Samsø. Flot med Assistance af nogle Stenfiskere.

M. Christiansen, Barkskib af Rønnne, er under Kølhaling kæntret ved Solombal. Skibet ligger paa Styrbords Side paa 14 Fod Vand og har sikkert lidt megen Skade.

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....	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.*

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra New Orleans 13. Juli, bestemt til Kbhvn. — Alexandra, Rohde, ankom til Gøteborg 26. Juli. — Algarve, Borries, afgik fra Harnæs 24. Juli, best. til Carthagena. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Barcelona 31. Juli. — Antwerpen, Holm, ankom til Antwerpen 31. Juli. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Boston 30. Juli, bestemt til New York. — Arno, Strubberg, ankom til Kronstadt 28. Juli. — Beira, Brabrand jun., ank. til St. Petersborg 22. Juli. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Messina 30. Juli. — Douro, Ørum, ankom til Lissabon 26. Juli. — Florida, Koch, ankom til Kbhvn. 28. Juli. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 28. Juli, bestemt til Antwerpen. — Hekla, Thomsen, afgik fra Kristiansand 28. Juli, best. til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Åbo 29. Juli. — Island, Skjødt, ankom til Stettin 31. Juli. — Kentucky, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 29. Juli, best. til St. Petersborg. — Kursk, Christensen, afgik fra Dunkirk 31. Juli, bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersborg 30. Juli. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 22. Juli, bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Hansen. afgik fra Kbhvn. 28. Juli, bestemt til Rotterdam. — Nicolai II., Michelsen, afg. fra New York 29. Juli, bestemt til Kbhvn. — Norge, Knudsen, ankom til New York 27. Juli. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 30. Juli, bestemt til Barcelona. — Omsk, Petersen, afgik fra St. Petersborg 27. Juli, bestemt til Dunkirk. — Seine, Staal, afgik fra St. Petersborg 31. Juli, bestemt til Finland. — Tejo, Bay, afgik fra Kbhvn. 26. Juli, best. til St. Sebastian. — Texas, Kihl, ankom til New Orleans 28. Juli. — Thingvalla, Laub, ankom til New York 22. Juli. — Tiber, Bech, ankom til Kbhvn. 29. Juli. — Tomsk, Andersen, ankom til Kronstadt 29. Juli. — Xenia, Thidemann, afgik fra New York 15. Juli, bestemt til Aarhus og Kbhvn.

Anglo Dane, Møller, afgik til Manchester 29. Juli. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Throndhjem 31. Juli, best. til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til Riga 29. Juli, bestemt til Kbhvn. — Botnia afgik fra Kbhvn. 30. Juli, best. til Leith. — Ceres, Ryder, afgik fra Leith 5. Juli, bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 31. Juli, best. til London. — Christianssund, Kjølsen, afgik til Stettin 28. Juli, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Niedersøe, ankom til Libau 30. Juli. — Ella, Lunge, ankom til Danzig 27. Juli, bestemt til Kbhvn. — Frederik, Lorentzen, ankom til Grimsby 28. Juli. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Riga 28. Juli, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til London 31. Juli, bestemt til Hamburg. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 13. Juli, bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 26. Juli, best. til Libau. — Maja, Johnsen, afg. fra Kbhvn. 31. Juli, bestemt til Hamburg. — Morsø, Frisenette, pass. Holtenau 30. Juli, bestemt til Antwerpen. — Moskov, Petersen, ankom til Kbhvn. 1. Aug, best. til Riga. — Nishnij Novgorod, Nielsen, afgik fra Riga 30. Juli. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 30. Juli, best. til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til Libau 31. Juli, bestemt til Kbhvn. — Pregel, Olsen, ankom til Antwerpen 27. Juli, bestemt til Kbhvn. — Thyra, Sørensen, afgik fra Antwerpen 30. Juli, bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, ankom til Hull 25. Juli, best. til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik til London 30. Juli. — Vesuv, Andresen, ankom til Libau 30. Juli. — Viking ankom til Kbhvn. 1. Aug., bestemt til Libau.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 2. Aug., bestemt til Kbhvn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 3. Aug., best. til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 3. Aug., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Kronen, Wiberg, afgik fra Newcastle 2. Aug., bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 2. Aug., best. til Odense. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 1. Aug., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 2. Aug., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Newcastle 1. Aug., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Kronstadt 22. Juli, ankom til St. Petersborg 23. Juli. — Frode, Wrisberg, afgik fra Kronstadt 31. Juli, ankom til Kotka 1. Aug. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Swansea 14. Juli, ankom til Kronstadt 23. Juli. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Rouen 24. Juli, ankom til Swansea 27. Juli. — Knud, Mahncke, afgik fra Blyth 1. August, bestemt til Libau. — Svend, Petersen, afgik fra Riga 28. Juli, bestemt til Ghent. — Erik, Tofte, afgik fra Riga 28. Juli, bestemt til Dunkirk. — Skjold, Schmidt, afg. fra Blyth 29. Juli, bestemt til Riga. — Ragnar, Risøe, afgik fra Stettin 29. Juli, bestemt til Newcastle. — Danmark, Kraemer, afg. fra Kbhvn. 29. Juli, ankom til Riga 31. Juli. — Volmer, Riber, afgik fra Sunderland 26. Juli, ankom til Riga 31. Juli. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 22. Juli, ankom til Libau 27. Juli. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Newcastle 29. Juli, bestemt til Riga. — Harald, Holst, afgik fra Kbhvn. 26. Juli, ankom til Hankipudos 30. Juli. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Zaadam 26. Juli, ankom til Blyth 28. Juli.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Andrejeff, Johnsen, afg. fra Kronstadt 24. Juli, bestemt til Luleå, ankom til Luleå 28. Juli, afgik fra Luleå 31. Juli, bestemt til Rotterdam. — W. Sawin, Jørgensen, ankom til Kronstadt 25. Juli. — J. Siem, Knudsen, ankom til Kronstadt 24. Juli. H. Klitgaard, Rasmussen, ankom til Stockton 25. Juli. — A. Shukoff, Stoltenberg, ankom til Kronstadt 27. Juli. — P. Berg, Thorsøe, afgik fra Rotterdam 29. Juli.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Kotka 28. Juli. — Kamma, Pedersen, ank. til Ghent 29. Juli. — Martha, Jørgensen, ankom til Lübeck 29. Juli. — Elna, Møller, ankom til Wasa 31. Juli. — Therese, Risøe, ank. til Stockholm 27. Juli.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Grangemouth 29. Juli, bestemt til Kbhvn. — Rita, Horn, afgik fra Lowestoft 31. Juli, bestemt til Warkvorth. — Cimbria, Storm Hansen, afgik fra Luleå 22. Juli, ankom til Rotterdam 29. Juli.

Union. Anglia, Erichsen, ankom til Ekenæs 24. Juli. — Frisia, Skov, afg. fra Ghent 27. Juli, ankom til Blyth 29. Juli. — Britannia; Nielsen, afgik fra Malmø 25. Juli, ankom til Riga 28. Juli. — Caledonia, Fisker, afgik fra Riga 29. Juli. bestemt til Dordrecht.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, ank. til Tynen 25. Juli. — Fyen, Hansen, afgik fra Neufahrwasser 27. Juli, ankom til Riga 29. Juli. — Hafnia, Jensen, afgik fra Riga 26. Juli, bestemt til Amsterdam. — Russia, Rasmussen, afgik fra Grangemouth 29. Juli, ankom til Kbhvn. 1. Aug. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 29. Juli, bestemt til Rotterdam.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til Singapore 21. Juli. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Rotterdam 27. Juli, bestemt til Luleå. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Jacobstad 23. Juli. — Jomsborg, Kühl, ankom til Bjørkø 30. Juli. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Marenkiklati 25. Juli. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Bjørneborg 26. Juli, bestemt til Rouen. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Cardiff 29. Juli, bestemt til Lissabon. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 29. Juli. — Søborg, Fischer, afgik fra Kronstadt 30. Juli, best. til Finland. — Amalienborg, Dømel, ank. til Blyth 26. Juli.

Dampskibsselskabet af 1896. Skodsborg, Lund, afgik fra Sevilla 25. Juli, bestemt til Ardrossan. — Klampenborg, Mathiesen, afgik fra Penarth 27. Juli, bestemt til Kronstadt. — Jægersborg, Jensen, afg. fra Rotterdam 1. Aug., best. til Blyth. — Guldborg, Jensen, afgik fra Rouen 29. Juli, bestemt til Hull. — Tuborg, Hveissel, ankom til Montreal 30. Juli. — Marselisborg, Hartmann, afgik fra Petersborg 31. Juli, bestemt til Newcastle.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afg. fra Ostende 28. Juli, ankom til Methil 31. Juli. — Agnete, Jensen, afgik fra Riga 28. Juli, bestemt til Ghent. — Hermia, Sørensen, ankom til Ghent 28. Juli. — Alice, Hansen, ankom til Riga 27. Juli. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Kronstadt 24. Juli. — Bornholm, Petersen, ank. til Burntisland 31. Juli. — Ajax, Brorsen, afgik fra Libau 30. Juli, ankom til Windau 31. Juli. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 1. Aug. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 31. Juli, bestemt til Grangemouth — Rønne, Hintze, ank. til Boness 29. Juli — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Danzig 26. Juli, bestemt til Peterhead.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afgik fra Rangoon 27. Juli, bestemt til Colombo. — Malaya, Prahl, afgik fra Suez 26. Juli, bestemt til Singapore, pass. Perim 1. Aug. — Cathay, Schiøning, afgik fra Kbhvn. 25. Juli, ankom til St. Petersborg 28. Juli. — Nordhavet, Olsen, afgik fra Singapore 27. Juli, bestemt til Port Said. — Livadia, Jørgensen, ankom til Singapore 22. Juli.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ank. til Kbhvn. 29. Juli. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Narva 31. Juli. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Boness 26. Juli.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, pass. den 31. Juli Kbhvn.s Red paa Rejse til Wisbech.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Methil 31. Juli, best. til Kronstadt. — Clara, Petersen, afgik fra Grangemouth 27. Juli, bestemt til Kronstadt.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 31. Juli til Kotka.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Embla, Jepsen, ankom til Cardiff 24. Juli fra Nantes. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, sejlet fra Rangovn 24. Juli til Rio Grande. — Union, Svarrer, sejlet fra Liverpool 24. Juli til Delagoa Bay. — Medor, Svarrer, ankom til Gefle 26. Juli fra Kronstadt. — Laura, Callesen, sejlet New York 27. Juli til Central Amerika. — Anna Agnete, Mathiasen, sejlet fra Londen 25. Juli til Port Natal passeret Dover 26. Juli. — Serapis, Winther, prajet 7. Juli paa 3° S. Bd. og 30° W. Lgd. fra Swanseå. — Copley, Struckmann, ankom til Cape Town 24. Juli fra Antwerpen. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Masnesund 30. Juli fra Charleston.

Fanø. Sønderho. Henny, Ibsen, afgik 28. Marts fra Yob Carolinerne til Ponta Delgada. — Anna, Mortensen, afgik 23. Juli til Helsingør fra London. — Agnes, Riber, ank. til Falmouth 27. Juli fra Laguna Terminus.

Svendborg. Insulaneren, Hansen, ankom til London den 24. Juli. — Fulvia, Nielsen, ankom til Nordfleet den 27. Juli. — Helge, Hansen, ankom til Treports den 24. Juli. — Dannebrog, Clausen, ankom til St. Petersborg den 25. Juli. — Samson, Hansen, ankom til St. Petersborg 25. Juli. — Thurø, Huusfeldt, ankom til Umeå 26. Juli. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Barry Red 27. Juli. — Rota, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 25. Juli. — Solon, Hansen, ankom til St. Petersborg 25. Juli. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Libau 26. Juli. — Agnete, Møller, ankom til Littlehampton 26. Juli. — Fortuna, Christiansen, ankom til Invergordon 27. Juli. — Frejr, Christensen, ankom til St. Petersborg 27. Juli. — Urda, Rasmussen, ankom til Drøbak 29. Juli. — Saga, ankom til Oustnarva 29. Juli. — Estrup, Madsen, ankom til Stettin 29. Juli. — Ceres, Jensen, ankom til Gefle 30. Juli. — Kirstine, Dam, ankom til Königsberg 31. Juli. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Libau 31. Juli. — Pomona, Nielsen, ankom til St. Petersborg 27. Juli. — Frits Emil, Rasmussen, ankom til Neder Kalix 28. Juli. — Casper, Hansen, ankom til Uleaborg 28. Juli.

Ærø. M. Hay, Petersen, ankom 24. Juli til Newcastle. — Thea, Friis, ankom 24. Juli til Rye. — Amor, Rasmussen, ankom 25. Juli til Abervak. — Niels Juel, Nielsen, ankom 26. Juli til Isigny. — Lucinde, Christensen, ankom 25. Juli til Kirkeudbright fra Saffi. — Prøven, Schmidt, ankom 25. Juli til Sundsvall. — Marie, Bøje, ankom 27. Juli til Rouen. — Hildur, Schmidt, ankom 27. Juli til Fowey. — Kvik, Olsen, ankom 26. Juli til Isigny. — Fredensborg, Kisby, ankom 28. Juli til Nakskov. — Agnes, Rasmussen, onkom 28. Juli paa Kincardine Red. — Anne, Jensen, ankom 27. Juli til Stubbekjøbing. — Karen, Hansen, ankom 27. Juli til Boness. — Freden, Eriksen, ankom 30. Juli til Indsejlingen til Quimper. — Søstrene, Clausen, ankom 30. Juli til Havre. — Berthel, Eschen, ankom 30. Juli til Kotka. — Caroline, Knudsen, ankom 31. Juli til Svendborg. — Lorenz, Levinsen, ankom 29. Juli til Gefle.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, 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, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Jylland Ø. Stensnæs-Flak. *Stensnæs-Flak* er tiltaget S. efter. Den røde Vager med Kost er derfor flyttet 1,000 Alen SSV. hen og ligger nu paa SØ.-Siden af Flakket i 17 Fod Vand.

Briseis-Flak. Om kort Tid udlægges i c. 5 Fv. Vand en hvid Vager med to nedadvendte Koste c. 5,400 Alen S. 57° V. for 16 Fods Pullen paa *Briseis-Flak*.

Jernhatten SØ. En lille 18 Fods Stenpulle er ved Opmaalingen iaar funden i 4 à 5 Fv. Vand 1,550 Alen S. 45° Ø. for det højeste Punkt paa *Jernhatten*. 56° 14′ 18″ N. Br. 10° 48′ 5″ Ø. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Stockholms Skjärgaard. Säfösund—Södertelje. Lystønden ved *Korsnäsgrundet*, V. for *Bakö* Fyr, brænder fra 1ste April til 15de Maj og fra 15de Juli til 31te December.

Dalarö. Lystønden ved *Saltsäcken*, uden for *Dalarö*, brænder fra 20de Juli til 15de Maj.

Bottniske Bugt. Gefle. Lystønden S. for *Herr Elofs Grund* er nu udlagt. Brændetid: 1ste August—1ste Maj, for saavidt Is ikke nødvendiggør Tøndens Inddragning.

Axmar. Løbet til Kajen ved *Axmar* Jernværk er nu afmærket med fire Stager, hvoraf to staa paa 61° 3′ 1″ N. Br. 17° 9′ 54″ Ø. Lgd. og to paa 61° 3′ 2″ N. Br. 17° 10′ 3″ Ø. Lgd., samt med en Stage med Kost paa 61° 3′ 7″ N. Br. 17° 10′ 4″ Ø. Lgd.

Rusland. Fyrskibet „*Libau*“ er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, hvis Fyr ikke er elektrisk, der ikke har Damp-Sirene eller viser Ballon under Raaen.

Libau. Træbaaken paa det N.-lige Hoved af den S.-lige Bølgebryder ved *Libau* er ødelagt.

Tyskland. Stolpmünde. Baaken med hvid Ballon, paa Hovedet af *Stolpmünde* Ø.-Mole, er borttagen.

Stralsund. Ved S.-Siden af Renden til *Altefähr* Banegaard i *Stralsund* er paa Molen tændt en grøn Lanterne, der lyser i Retning mod *Rügen*.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Den 19de Juli. Et Vrag 6 Kml. N. 71° Ø. fra *Hasborough* Fyr. 52° 51′ N. Br. 1° 42′ Ø. Lgd.

Norge. Henningsvær. Den 15de August 1899 forandres *Henningsvær* Fyr til hver 1 Minut at vise Et-Blink. 68° 8′ 30″ N. Br. 14° 14′ 30″ Ø. Lgd.

Rakkeboerne. En Fløjtetønde er udlagt ved SØ.-Siden af *Rakkeboerne*, c. 1 Kbl. SØ. for 8 Fv. Grunden *Skalbergh-ausen*. 58° 56′ 47″ N. Br. 10° 4′ 30″ Ø. Lgd.

Ø.-Grænsen for *Staværnsodden* Fyrs Hurtigblink er flyttet 2 Grader mod Ø. til S. 14° Ø Man gaar fri Ø. om Tønden ved at holde sig i Fyrets hvide, faste Lys.

Jæderens Rev. Fløjtetønden ved *Jæderens Rev* er atter udlagt.

Tyskland. Syd Hever. I *Syd Hever* ligge de ny udlagte Tønder nu saaledes:

Rød Spirtønde A a.	54° 18′ 38″ N. Br.	8° 25′ 6″ Ø. Lgd.
Sort Spidstønde Nr. 1.	54° 20′ 20″ —	8° 27′ 0″ —
— — Nr. 2.	54° 21′ 4″ —	8° 29′ 2″ —
Anduvnings-Tønden.	54° 18′ 12″ —	8° 22′ 30″ —

Elben. Fyrskibet *„Oste Riff"* med een Mast er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

Aussenjade. Løbet i *Alten Jade* N. for *Jadeplate* er afmærket saaledes:

For Indgaaende om Styrbord seks røde Spirtønder:

A J/A med Kegle i 38 Fod Vand. 53° 50′ 6″ N. Br. 7° 59′ 18″ Ø. Lgd.

A J/B med Firkant i 32 Fod Vand. 53° 49′ 44″ N. Br. 8° 0′ 24″ Ø. Lgd.

A J/C med Kugle i 40 Fod Vand. 53° 49′ 27″ N. Br. 8° 1′ 46″ Ø. Lgd.

A J/D med Timeglas i 32 Fod Vand. 53° 48′ 56″ N. Br. 8° 3′ 0″ Ø. Lgd.

A J/E med Cylinder i 45 Fod Vand. 53° 48′ 17″ N. Br. 8° 4′ 22″ Ø. Lgd.

A J/F med Kegle med Spidsen nedad i 29 Fod Vand. 53° 47′ 33″ N. Br. 8° 4′ 40″ Ø. Lgd.

For Indgaaende om Bagbord tre sorte Spidstønder:

A J/1 i 24 Fod Vand.	53° 49′ 56″ N. Br.	8° 0′ 27″ Ø. Lgd.
A J/2 i 30 —	53° 49′ 48″ —	8° 1′ 19″ —
A J/3 i 25 —	53° 47′ 59″ —	8° 5′ 6″ —

Jade. Wangeroog Farvand. I *Wangeroog Farvand* er ved et Telegraf-Kabel i 29 Fod Vand udlagt en grøn Spidstønde, mærket „T". 53° 49′ 54″ N. Br. 8° 0′ 11″ Ø. Lgd.

Holland. Zuiderzee. Ulkediep. Ved Ø.-Siden af *Ulkediep*, ved *Kooltuinen*, for Indgaaende om Bagbord ere følgende fire sorte Vagere med afkortet Kegle udlagte:

Nr. 1 i 11½ Fod Vand.	52° 51′ 49″ N. Br.	4° 54′ 53″ Ø. Lgd.
Nr. 2 i 9 —	52° 51′ 36″ —	4° 54′ 55″ —
Nr. 3 i 6 —	52° 51′ 26″ —	4° 55′ 29″ —
Nr. 4 i 6 —	52° 51′ 15″ —	4° 55′ 58″ —

Der er dybest langs de sorte Tønder, hvor den mindste Dybde er 6 Fod. I Bugten i den N.-lige Del af Farvandet er Ø.-Siden meget stejl.

Zeegat van Brouwershawen. Krammer. Overloop. Dybden i *Overloop* ved *Steenbergschen Vliet* er nu 12 Fod.

Zeegat van Vlissingen. Nieuwe Sluis. Taagesignalet ved *Nieuwe Sluis*, paa Diget ved Slusen V. for *Breskens*, gives midlertidig med Haandkrafts-Taagehorn, hver 1 Minut Tre-Stød. 51° 24′ 23″ N. Br. 3° 30′ 24″ Ø. Lgd.

Belgien. Ostende. Stroombank. Lystønden ved *Stroombank* ligger ifølge Meddelelse fra Direktøren for *Belgiens* Lodsvæsen uforandret paa Station. 51° 14′ 30″ N. Br. 2° 53′ 37 Ø. Lgd.

England. Themsen. Girdler. Baaken paa *Girdler* er atter opført c. 2_{16} Kbl. N. 71° V. fra den gamle Baakes Plads, fra *NW.-Shingles* Baake i S. 15° V., 1_{19} Kml., fra *S.-Shingles* Baake i S. 89° V., 3_{4} Kml. og fra *Pansand* Baake i N. 12° Ø.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Dieppe. Den nye Kaj ved Forhavnen i *Dieppe* er nu over Vandet ved Højvande. Afmærkningen er derfor inddragen og Belysningen slukket.

England. Bristol Chanuel. Bideford. Barren i Indløbet til *Barnstaple* Flod har forandret sig. *Bideford* Forfyr er derfor flyttet lidt S. efter. Fyrlinien gaar nu i N 66° V. og gaar c. 40 Alen N. om Tønden paa Barren.

Caermarthen. Swatchway. Stumptønde Nr. 1 i *Swatchway* ved *Caermarthen* er ombyttet med en sort og hvid vandret stribet Kugletønde.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chenal du Four. I *Chenal du Four* forandres Belysningen i 1899 saaledes:

St. Mathieu faste Bifyr ombyttes med et fast Fyr, der viser rødt Lys fra N. 46° V. til N. 64° V., hvidt Lys fra N. 64° V. til N. 73° V. og grønt Lys fra N. 73° V. til N. 85° V. Flammens Højde: 83 Fod. Lysævnen: 13 Kml. for det hvide, 8½ Kml. for det røde og 7½ Kml. for det grønne Lys. Det vises fra et lille, hvidt Taarn, c. 100 Alen N. 66° V. fra *St. Mathieu* Hovedfyr.

Vieux Moines røde, faste Fyrs Lysvinkel forandres til at lyse fra S. 80° Ø. gennem S. og V. til N. 40° V.

Paa *Corsen* Semafor tændes et midlertidig, hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 26° V. til S. 6° Ø. eller over 16° paa hver Side af Linjen S. 10° V. til *La Grande Vinotière* Fyr. Lysævnen i Fyrlinjen 14 Kml., derfra aftagende til begge Sider.

Fyrene kunne brænde til Forsøg.

Spanien. Cadiz Rhed. I Ledelinien, der fører til Ankerpladsen paa *Cadiz* Rhed, Klokketaarnene *Medina* og *Puerto Real* overet, er Dybden 3 à 4 Fod mindre end angiven i Kortene.

Gibraltar Stræde. Paloma Pynt. Den 1. August 1899 tændes paa *Paloma* Pynt et hvidt Fyr med et En-Formørkelser, Lys i 5 Sekunder fulgt af en kort Formørkelse. Flammens Højde: 143 Fod. Synsvidden: 9 Kml. 16 Fod højt, hvidt Fyrhus. Fyret lyser over 57°, over Grunden *Los Caberos*. Midten af Grunden ligger i Linien: Fyret overet med den lille Fyrpasserbolig ved Stranden. 36° 3′ 30″ N. Br. 5° 43′ 14″ V. Lgd.

Nova Scotia SØ.-Kyst. Liscomb og Beaver Harbour. Fløjtetønder skulle udlægges paa følgende Steder:

Omtrent 5 Kml. SØ. t. S. ¼ S. fra *Cranberry Point* Fyr, *Liscomb Harbour*. 44° 55′ N. Br. 61° 54′ V. Lgd.

Ud for *Beaver Harbour*.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Manana Island. Taagesignalet paa V.-Siden af *Manana Island*, tæt ved *Monhegan Island* forandres omtrent den 31. Juli 1899 til at give hver ½ Minut Et-Stød af 10 Sekunders Varighed.

Mount Desert Rock. Taagesignalet paa *Mount Desert Rock*, c. 20 Kml. S. for *Monnt Desert Island*, forandres omtrent den 31. Juli 1899 til at give Et-Stød af 5 Sekunders Varighed, adskilte afvekslende af 20 Sekunders og 30 Sekunders Pavse.

Massachusetts. Nantucket Sound. Fyrskibet *„Pollock Rip"* Nr. 47 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 58 inddraget.

Fyrskibet *„Shovelful Shoal"* Nr. 3 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 9 inddraget.

Vineyard Sound. Fyrskibet *„Sow and Pigs"* Nr. 41 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 58. Dette viser samme Fyr og giver samme Signaler som Nr. 41; det er en rødmalet Damper, mærket „Relief" og 58 paa begge Sider, har to Master og to sorte Skorstene mellem Masterne. Paa hver Mast har det en rød Ballon.

Buzzards Bay. Fyrskibet *„Hen and Chikens"* Nr. 2 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr 9. Det viser et hvidt, fast Fyr, og Taagesignal gives med Klokke. Det er rødt, har to Master med en rød Ballon paa hver Top.

Connecticut. Long Island Sound. Fyrskibet *„Cornfield Point"* Nr. 48 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 20 inddraget.

New York. East River. Lawrence Point Ledge. Omtrent den 17. Juli 1899 tændes et hvidt, fast Fyr ved V.-Siden af det V.-lige Indløb til *South Channel* i *East River*. Det vises fra en sort Bygning, der staar paa samme Plads som den ødelagte. Flammens Højde: 17 Fod.

Maryland. Chesapeake Bay. Rock Hall Creek. *Rock Hall Creek* Baakefyr Nr. 1 og Nr. 3 ere atter tændte.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Livorno. Fyret til venstre for det N.-lige Indløb til *Livorno* er atter tændt, men viser midlertidig rødt, fast Lys.

Marokko. Vélez de la Gomera. Den 1. August 1899 tændes *Vélez de la Gomera* Fyr. Det er et hvidt Blinkfyr, der viser tre Blink med 5 S. Mellemrum fulgt af 15 S. Mørke. Flammens Højde: 150 Fod. Synsvidden: 16 Kml. Fyrapparat af 6. Orden. Fyrtaarnet og Fyrpasserboligen ere hvide. 35° 10′ 30″ N. Br. 4° 17′ 50″ V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi River. South Pass. Fyrskibet Nr. 43 uden for *South Pass*, 1¼ Kml. S. 75° Ø. fra *South Pass East Jetty* Fyr inddrages i Aar og fremtidig hvert Aar fra den 1. August til den 16. Oktober.

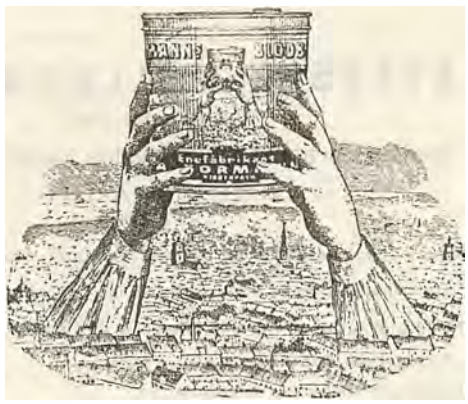
Karantænebestemmelser.

Grækenland. — Skibe fra *Ægypten* underkastes 12 Dages Karantæne ved *Delos*. Skibet fra *franske* Havne ved *Middelhavet* underkastes strengt Sundhedseftersyn.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

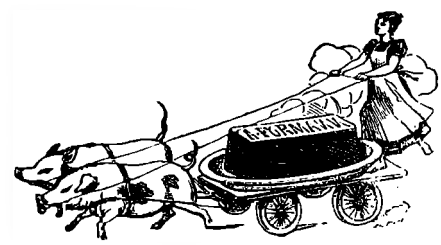
!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Kjøbenhavns Børskurs d. 2. Avg. 1899.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			—	—
Danmark			86¼	87
Norden			118	118¾
Kjøbenhavn	98	97¾	97¾	98
Carl			57¼	57½
Dannebrog	102½		102¼	102¾
Skjold	75½	¾	75¾	76
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen	97½		97	97½
Nordsøen	86	½	86½	87
Torm			96	100
Foren. Bugser-Selsk.			84	88
Dansk-russisk Dampsk.			96	100
Urania	94¾		94¾	95
Union			104	105¼
Hejmdal			100	104
Dampsk. af 1896			103¾	104¼
Østasiatisk			103	104
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			100	102
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			90	92
3½% uopsig. Stats			97	99
3½% Husejer Kreditk.			85¼	86
3½% Kbhvns Kreditf.			86½	88
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			88¼	88½
4% — — 6 —	88¾		88¾	89
3½% Landkreditk. 3 —			88	90
Aktier.				
Nationalbank			144	145
Privatbank			127¼	127¾
Landmansbank			123	124½
Handelsbank			117¾	119
Burm. & Wain	90¼		90	90½
Helsingørs Jernsk.			95¼	97
Sukkerfabr.			94	94¼
Bryggeri Aktier	93½	¼	93½	93¾

Vekselkurser d. 1. August 1899.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.24	18.20
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.40	—

Notering paa Berlins Børs d. 1. August 1899.

Russiske Noter	216.10
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.50
5% Rumænske Stats	99.95
4% — — 1890	89.70

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

„Det Foren. Dampskibs." 20,000, „Danmark" 4,000. „Norden" 12,000, „Kjøbenhavn" 24,000, „Carl" 12,000, „Dannebrog" 28,000, „Skjold" 22,000, „Urania" 10,000, „Union" 2,000, „Dampskibs. af 1896" 2,000 og "Østasiatisk" 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

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

Holm & Wonsild,
Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn og Lübeck.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.
ETABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.
COPENHAGEN.
AGENTS TO
Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts 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 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 Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier Kjøbenhavn.
Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,
Skibshandel.

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.

Danish and Norwegian.

TIL DØVE PERSONER. — En Dame, som for ca. tre Aar siden blev kureret for Døvhed og Øresusen ved Hjælp af Dr. Nicholson's kunstige Øretrommer, skænkede hans Institut £ 1,000 (18,000 Kr.) for at fattige Mennesker, som ikke havde Midlerne til at anskaffe sig Øretrommerne, maatte faa dem gratis. Dette Fond udvidedes ved andre gode Menneskers Tilskud til over £ 5,000 (90,000 Kr.), for hvilket Beløb der udleveredes Øretrommer til værdige Trængende. Nu har ogsaa en anden Dame stillet £ 5,000 (90,000 Kr.) til Institutets Disposition, for at Mennesker, som ikke ser sig i Stand til at betale Øretrommerne, maa faa dem frit. Dr. Nicholson's Institut for Øresygdomme, det bedste i sin Slags i Verden, er ikke oprettet med pekuniær Fordel for Øje, men for at gøre saa meget godt som muligt. Enhver Penny, som tjenes eller gives, anvendes kun til Fordel for den gode Sag. — Adressen er 3, NICHOLSON'S INSTITUT GUNNERSBURY LONDON, W., ENGLAND.

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.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

Flag — Signalflag

i alle Størrelser og alle Nationer syes hurtig og efter Bestilling.

International Flagfabrik.

13, Bredgade 13.

H. RASMUSSEN.

70, Viborggade 70.

Skibs- & Klejnsmedearbejde

udføres.

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

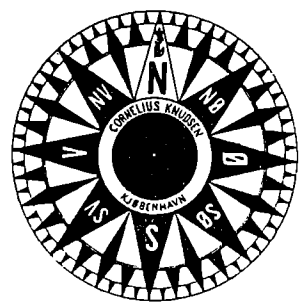
„Æolus", „Transit Nr. I" og **„Nore"** i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

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.**

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Manometre, Vacummetre og Tællere.

P. Otzen & Thorstenson.

Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

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.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Wilson Sons & Co., Limited,

London E. C
7, Draper's Garden's.

Købmænd og Ejere af

Stenkuls-Oplag

i

St. Vincent C. V., Pernambuco, Bahia.

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, La Plata.

Filial-Etablissement i Cardiff og Buenos Ayres.

Stadig Forraad af udelukkende de allerbedste Syd Wales Dampkul. Dampslæbere ved alle Depoter og enhver Lettelse for Dampskibenes hurtige Ekspedition.
Charterers i Cardiff til de ovennævnte Havne.
Wilson Sons & Co., Limited, ere Ene-Indehavere af de ovennævnte Depoter og Filialer. Alle Forespørgsler ang. Priser etc. paa Central-Bureauet:
7, Draper's Gardens. London E. C.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

L. KLAUSEN,

Skibsinventariehandel.

Telefon 5833.

Strandboulevarden 29.

Kjøbenhavn.

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.

EGEN FABRIK.

36, Lille Torvegade 36.

Kjøbenhavn C.

Filial: Amagerbrogade 22.

Telefon 1639.

Amager 51.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9 Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

● **Alt Møbelskibsarbejde** ●

udføres

Holmens Canal 24.
Telefon Nr. 5941.

Glarmester
Wald. Stallknecht

udfører
alt Skibs- og Bygningsarbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 3.

Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

„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
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ 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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 32. Kjøbenhavn, Torsdag den 10. Avgust 1899. **6. Aarg.**

INDHOLD: Sleepers som Dækslast. — Udtrykket &/or. — Indsejlingen til Svendborg Havn. — Dampskibet „Christiansborg"s Forlis. — Fragtmarkedet. — Fra Island. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele Danmark.

Kjøb, Salg og Nybygning
af **Sejl-** og **Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme** med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, **Bugserdampere, Trawl-** og **Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer** etc. udføres fordelagtigt ved
Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.
Strandvej 36. Telefon 69.

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.

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

A. Rustads Efterfølger,
Østervoldgade 16 A.
Skibssmedie og Maskinværksted.
Udfører godt og billigt Arbejde.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe. Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Har De Tandpine,
brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.
9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

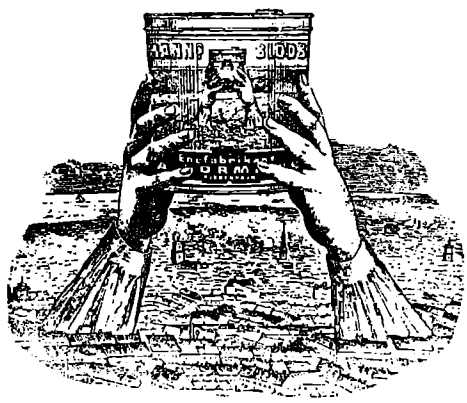
Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus.
1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser ner paa Pladsen. Telefon 831 og 828.
Ærb. **J. K. Jensen.**

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

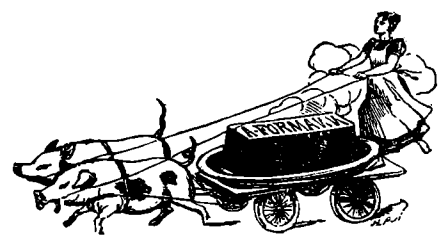
!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.



VARE MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Sleepers som Dækslast.

En Sag af Vigtighed for Redere blev paadømt af Politiretten i Newcastle on Tyne d. 16. Februar.

Kaptajnen paa Damperen Dunstaffnage blev indstævnet af Board of Trade for Overtrædelse af Dækslastloven ved i Vintermaanederne at have bragt Sleeper Blocks paa Dækket paa Rejsen fra Memel til West Hartlepool.

Da disse Sleepers ere af Fyrretræ, har man altid tidligere været af den Formening, at de kom ind under Benævnelsen lette Trævarer, og Skibene have tidligere hidbragt saadan Dækslast uden at der fra Autoriteternes Side har været rejst Indvendinger derimod.

I 1896 udstedte Board of Trade et Cirkulære, der definerede Benævnelsen lette Trævarer derhen, at der ved saadanne forstaas Planker, Pitprops, Sleepers, Battens, Brædder, Plankeender, Lathwood, Firewood og norske Spirer, naar hver enkelt Stykke Træ ikke overstiger 15 Kubikfod.

Logs eller Spirer af Dimensioner 8 Tommer square og derover, eller 24 Tommer eller derover i Omfang, selv om de ere af let Træ og ikke overstigende 15 Kubikfod, er derimod at betragte som Tømmer og er forbudt.

I nærværende Tilfælde viste det sig ved Opmaaling, at de Sleepers, Dunnstaffnage medbragte paa Dækket, maalte 10 Tommer square, som er de almindelige Dimensioner af square Sleeper Blocks. Rederen var ifalden en Mulkt af £ 70, men i Betragtning af, at det var det første Spørgsmaal, der var opstaaet om Fyrre Sleepers, slap han med en nominel Mulkt af 20 shillings og Sagens Omkostninger.

Man kan kun herefter tilraade Redere og Kaptajner for Fremtiden ikke at føre Sleeper Blocks paa Dækket i Tidsrummet fra den sidste Dag i Oktober til den 16. April, da man risikerer at blive indstævnet og mulkteret.

I denne Forbindelse maa oplyses, at en Sleeper Block, som i Reglen — dog kun hvor der er Tale om Befragtninger — gaar under Benævnelsen Sleeper, og som er 9 Fod lang og 10 Tommer square, i Virkeligheden er en dobbelt Sleeper, og den gaar ogsaa straks i Savmøllen for at gennemskæres, hvorefter dens Dimensioner bliver $9' \times 10'' \times 5''$.

Hvad der afskibes under Benævnelsen (i Befragtningssproget) halve Sleepers, der kun betale to Trediedele Fragt som Stuage, er i Virkeligheden halve Blocks, men hele Sleepers (10×5), og det er til saadanne, der er hentydet i det foran citerede Board of Trade Cirkulære, der definerer lette Trævarer.

P.

Udtrykket &/or.

Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære refererer en ganske interessant Dom, der viser hvilke Misforstaaelser det ovennævnte, i Certepartier saa almindelig brugte Udtryk kan give Anledning til, og at det paa Fransk slet ikke kendes.

I November 1897 lastede Dampskibet Ceres af Bergen i Berdiansk en Ladning, bestaaende af 2,500 Tschetwert Byg og 10,265 Tschetwert Hvede. Ifølge Certepartiet skulde Ladningen bringes til Tunis &/or Marseille. Befragterne havde altsaa Ret til at beordre Baaden enten til Tunis eller til Marseille eller begge Steder. De valgte det første, idet de lod Kaptajnen underskrive Konnossementer, særskilt for Byggen og Hveden, ved hvilke han forpligtede sig til at føre Lasten til Tunis og levere den der mod at faa betalt Fragt og alle andre Betingelser ifølge Certepartiet. Da Størstedelen af Kornet var udlosset i Tunis, forlangte Modtageren, at Ceres skulde gaa til Marseille med Resten, men herpaa vilde Kaptajnen ikke indlade sig, og det kom saaledes til Proces. Tribunalet i Tunis gav Modtageren Medhold, men Appelretten i Algier kom til det modsatte Resultat, om end paa andre Præmisser, end man skulde have ventet.

Det ses af Appelrettens Dom, at man vel har kendt Tegnet &, men at det er den foran Ordet or anbragte Streg, der har givet Anledning til Tvivl og har begrundet Tribunalets Dom. Det hedder i Appelrettens Dom, at denne Streg i Formen frembyder nogen Lighed med et f uden Krølle og uden Forbindelse med det følgende Bogstav. Appelindstævnte gjorde gældende, at Stregen, der er anbragt foran Ordet or, i Virkeligheden skal forestille et f, hvilket han hævdede vilde give Klausulen angaaende Bestemmelsesstedet en klar og korrekt Betydning, og som meget tydeligt vilde give Konsignatøren Ret til at dirigere sine Varer efterhaanden til Tunis og og til Marseille, først til Tunis og saa til Marseille. Ved omhyggelig Undersøgelse naaede Appelretten dog til den rette Forstaaelse af Udtrykket, idet den udtaler, at i Befragtningskontrakten har den Tanke paa en tilstrækkelig klar Maade faaet Udtryk, at Befragteren havde forbeholdt sig Adgang til at vælge som Bestemmelsessted Tunis eller i Mangel af Tunis Marseille. Konjunktion og, der kun er kommet ind i den omstridte Klausul i Strid med den grammatikalske Logik, som ikke giver nogen plausibel Mening, og som desuden i det originale Eksemplar af Certepartiet er repræsenteret ved et konventionelt Tegn, vil ikke kunne forandre eller formindske den ved Ordet eller klart udtrykte Tanke om noget alternativt. Ordet og burde helt stryges af Teksten, til hvis Mening det intet føjer, og som det tværtimod kun kan gøre uforstaaelig, da den eneste antagelige Forstaaelse er Tunis eller Marseille. Tribunalets Fortolkning, hvorefter Kaptajnen, efter at en Del af Ladningen var losset i Tunis, skulde losse Resten i Marseilles, stemmer hverken med Ordenes sædvanlige Betydning eller med Parternes udtalte eller formodede Villie, da de undertegnede Certepartiet. Den eneste rationelle Betydning af Klausulen er den, at da Befragteren kunde have Fordel af at losse enten i Tunis eller i Marseille, saa reserverede han sig Valget mellem en af disse to Havne, men naar Valget var truffet og den eneste Losning fuldført, saa var alle Bortfragterens Forpligtelser for saa vidt opfyldte. I Konnossementet angives desuden alene Tunis som Bestemmelsessted, og dette kan være et sikkert Middel til at fortolke Certepartiet. Resultatet er endelig givet derved, at Befragteren maatte finde sig i, at en Kontrakt, som er tvivlsom, og som han havde Interesse i at gøre klar, blev fortolket mod ham.

Foreningens Cirkulære udtaler i Anledning af denne Dom:

Efter vor Mening traf Befragteren sit Valg, da han udfærdigede Konnossementer alene for Tunis, og han havde saaledes afskaaret sig fra senere at beordre Baaden til Marseille. Det vilde ogsaa være en betænkelig Sag for Kaptajnen at indlade sig paa at transportere Lasten eller en Del af samme til Marseille, efter at han havde

forpligtet sig til at levere den i Tunis — i al Fald maatte han da forlange, at samtlige Konnossementer kom til Stede og forsynedes med rette Vedkommendes Paategning om, at de vare enige i, at Lasten skulde losses i Marseille; ellers vilde Kaptajnen kunne paadrage sit Rederi et betydeligt Ansvar. Om nogen Ret for Modtageren til at beordre Ceres videre til Marseille paa Grundlag af Betingelsen i Certepartiet Tunis &/or Marseille kunde der fornuftigvis ikke være Tale. Det var kun Certepartiets andre Betingelser, som var gældende overfor Modtageren, altsaa ikke de Betingelser, som stred mod Konnossementet; men dette Dokument nævnte alene Tunis som den bestemte og definitive Havn, hvor Lasten skulde losses, og enhver Betingelse i Certepartiet, der bestemte noget andet med Hensyn til Bestemmelsesstedet, maatte altsaa være død og magtesløs overfor Modtageren saavelsom overfor Befragterne.

Som man vil se af Dommen, var det paa ganske andre Præmisser, at Appelretten i Algier kom til det Resultat, at Rederiet havde Ret. Udtrykket &/or (og/eller) er ganske vist, rent sprogligt set, ikke meget tiltalende, men det er en praktisk Forkortelse, der benyttes meget i Forretningsverdenen, og hvis Mening ikke skulde synes vanskelig at forstaa. Paa Fransk lader det imidlertid til, at Udtrykket ikke kendes, i al Fald har Dommerne i Appelretten aabenbart ikke set det før.

Indsejlingen til Svendborg Havn.

De engelske Korts Upaalidelighed.

Vi have modtaget følgende, som vi anmode ærede Kolleger i Udlandet om i Sagens Interesse at optage:

Tillad mig, Hr. Redaktør, at udbede mig Plads i Deres ærede Blad for følgende Oplysning i Søfartens Interesse:

At Indsejlingen til Svendborg Havn Øst fra forbi Thurø og Troense i lange Tider har havt en Dybde af 16 à 17 Fod og nu i de senere Aar er uddybet til 22 Fod, og sandsynligst inden ret længe vil kunne passeres af Skibe med indtil 23 Fods Dybgaaende, turde være almindelig bekendt i danske Søfartskredse, men at disse Forhold ere kendte i Udlandet turde derimod være tvivlsomt, idet vi i Løbet af nogle Aar har havt 2 Dampskibe og nu for Tiden en her lossende Bark Cortez af Arendal, der vildledet af engelske Kort have anset Indsejlingen til Svendborg vestfra som den rette, og derfor efter at have passeret Knudshoved fortsatte igennem Bæltet udenom Langeland, Ærø og ind forbi Avernakø for at komme til Svendborg, uagtet dette Farvand kun kan passeres med daglig Vandstand af Skibe indtil $13^1/_2$ à 14 Fod. Det ene af disse Dampskibe var Adria af Bergen, der laa 15 Fod, og derfor maatte gaa tilbage ad samme Vej for at komme ind østfra.

Fra hvilket Aarstal dette Skibs Kort, der vare engelske, stammer, erindrer vi ikke, men mindes tydeligt, at Dybden i det østre Løb var angivet til $1^1/_6$ Favn. For Cortez Vedkommende kan vi oplyse, at hans Kort ere udgivne af Imray & Son, London 1898, og Dybden i det østre Løb staar anført til $1^1/_6$ og 2 Favne — den engelske Beskrivelse er fra 1895, men giver ingen Vejledning for Sejladsen til Svendborg, idet Sejladsen til Svendborg og Faaborg kortelig omtales under et, men nævner dog, at der i Svendborg Havn er 14 Fod Vand, hvilken Oplysning turde anses for noget forældet.

Vi bede Dem derfor, Hr. Redaktør at anmode andre Søfartstidender om Optagelse heraf, saa fremmede Førere derigennem kunne blive underrettede om de virkelige Forhold, og derved forebygge slige Frem- og Tilbagesejlinger, der koste baade Tid og Penge, og som et Varsko til disse om ikke altfor trygt at stole paa de i de engelske Kort opgivne Dybder i de mindre danske Indløb.

Svendborg, d. 3. August 1899.

Christensen & Co.,
Mæglere.

Dampskibet „Christiansborg"s Forlis.

I Sø- og Handelsretten er afholdt Søforklaring i Anledning af „Christiansborg"s Forlis i den botniske Bugt. Styrmændene, M. Nielsen og Rasmussen, samt Besætningen paa nær to Mand vare mødte. Vi anføre af Søforklaringen følgende:

Torsdag d. 27. Juli var det Storm fra V.S.V. og Regndis med stærk Søgang. Man besluttede derfor at søge Norrskær for Lods. 1ste Styrmand udregnede Bestikket og fandt, at der maatte styres en nordlig Kurs, hvorimod Kaptajnen, der havde observeret et Taarn, mente, at man burde styre østlig. Kl. 1,10 lagdes Roret Bagbord; da Skibet var drejet næsten rundt, stødte det paa Grund. Redningsbaadene gjordes klar. Paa dette Tidspunkt vare Kaptajn Petersens Hustru og de to engelske Damer til Køjs; man hørte Kaptajnen raabe fra Kommandobroen, at de skulde komme op, hvorefter de to kom op, medens Miss Watt ikke viste sig. Fru Petersen skylledes straks efter bort; Kaptajnen raabte til 2den Styrmand om at redde hans Kone, og dette lykkedes Styrmanden, idet han fik hende draget op paa Broen. Lige efter havde man set Kaptajnen ved Trappen op til Broen; det er muligt, at han da er bleven skyllet overbord, og at Miss Watt er bleven klemt inde ved Bestiklukafet.

„Christiansborg" passerede Natten til Torsdag Storkallegrund Fyrskib. Første Styrmand kaldte da Kaptajnen op, og han blev paa Dækket. Skibet blev lagt op mod Søen med nogenlunde vestlig Kurs. Fra 4—8 Morgen laa Skibet fremdeles op mod Søen og gik med halv Kraft. Kl. 9 styredes N. t. Ø., og man gik nu med fuld Kraft. Fra Kl. $10^1/_4$ til ca 12 var Kursen N.N,Ø. 1ste Styrmand mente nu, at man burde styre en nordligere Kurs for at naa til Norrskær, men Kaptajnen opdagede da et Taarn, som baade han og Styrmanden antoge for Norrskær; dette viste sig imidlertid fejlagtigt, og paa Grund af denne Fejltagelse sattes Kursen i østlig Retning. Da 2den Styrmand varskoede Kaptajnen om, at der fandtes en Prik, lagdes Roret haardt Bagbord. 3—4 Minutter efter stod Skibet paa Kalleremmarnes Grund. Skibet sank lidt efter at Baadene havde forladt det. Der kunde ikke være Tale om noget Redningsforsøg.

Fragtmarkedet.

Stillingen i Fragtmarkedet er omtrent den samme som for otte Dage siden, og Befragtningen har været ret livlig uden at man dog kan kalde Resultaterne udover det ganske normale.

Amerika vedbliver at gaa i Spidsen med en meget livlig Forretning baade fra Northern range og Golfhavnene.

Der noteres Baltimore C. f. o. eller Danmark 3/4½ pr. August 3/6 pr. September og fra New Orleans eller Galveston noteres U. K. Continent 17/ September Oktober, alt for Korn. Bomuld fra Savannah til Genua betales med 42/6, Stettin og/eller Reval 46/6, Savannah Liverpool eller Bremen 40/ à 42/. Træ fra Pensacola til Antwerpen Amsterdam eller Rotterdam giver 112/6, Alexandria 115/, Mobile Newcastle 110/, Gibraltar 115/, Greenock 110/. Fosfat giver Fernandina Stettin 19/ September, Memel 19/6, fra Tampa 21/6 til Stettin. Af Befragtninger i sidste Uge kan blandt andet noteres Northern range 13,000 quarters C f. o. 3/7½ pr. 1/25 September, New Orleans eller Gavlveston U. K. Cont. 17/6 paa nett. Charter Afskibning 1/25 Oktober. Amerika vil vedblive med at holde Interessen fangen og det vil binde en enorm Tonnage hele Aaret ud, Danmark antages ogsaa i Aar at ville komme til at spille en ikke ubetydelig Rolle som Importplads for amerikanske Produkter. selvfølgelig hovedsagelig Majs.

Østen. Fragterne hjemefter ere ikke høje for Tiden, naar undtages Java, hvorfra der betales 35/ for August September Lastning. I Indien frygter man Hungersnød og Befragtningerne fra Karachi og Bombay ere meget smaa, hele Markedet er naturligt paavirket af denne frygtede Fjende og der hersker som sagt en meget rolig Tone overalt. Calcutta til U. K. Continent giver 28/. Fra Burmah betales 27/6 for Ris til London, fra Rangoon 32/ til Levanten, fra Rangoon til Brasilien betales 30/ à 35/. Saigon Liverpool giver kun 23/6 August Lastning.

De udgaaende Fragter ere ret naturligt faste og noterer vi Cardiff Bombay 13/6, Colombo 13/, Singapore 13/6, Honkong 22/, Japan 24/, Shanghai eller Chefoo 26/, Wladivostock 27/6. Olie fra Batoum giver Bombay 6½ pence. Shanghai 10½ og Japan 10 pence.

Sortehavet etc er uforandret, endnu synes Chancerne for Bedring tvivlsomme. Vi notere Taganrog eller Marianopel 12,000 quarters 10/25 August 11/3 N/C., Marianopel U. K. Cont. 2,400 Tons 11/3 any, 11/9 Hamburg. Odessa Hamburg 3,500 Tons 8/ berched Afskibning August. Poti Middlesbro 3,000 Tons 12/.

Kulmarkedet er en Smule svagere til Østersøen for større Baade og specielt fra Østkysten af England er Tørnen lang og besværlig, men til Trods herfor maa man kalde Raterne gode. Vi noterer Cardiff Genua 8/6, Civita Vecchia 9/, Neapel 8/9, Messina 9/, Venedig 10/3, Triest 10/, Alexandria 11/9. Port Said 11/, Odessa 9/3 og Konstantinopel 9/. Til Østersøen ere Raterne Kronstadt 8/6, Reval 8/3, Riga 7/6, Libau 8/3, Kiel 8/, København 7/ à 7/3, dansk Provinshavn 8/. Fra Newcastle noteres til Middelhavet Genua 8/3, Spezzia 8/6, Venedig 10/, Triest 10/, Port Said 11/, Alexandria 11/, og til Østersøen København 5/3, Swinemünde 5/3, Fairwater 6, Libau 6/6, Kronstadt 6/.

Østersøen er uforandret, fra Petersborg meldes om ringe Forretning den sidste Uge, men man haaber paa en hurtig indtræffende Bedring hovedsagelig baseret paa de store Lagre London giver 1/1½, Rotterdam 1/3, Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1/4½, alt pr. 496 lbs. Hvede. Hør til Dunkirk eller Ghent 21 Francs. Træ fra Kronstadt giver Rotterdam, Amsterdam eller Zaandam 14 Hfl. London eller Hull 22/6 à 24/. De øvrige Pladser i Østersøen noterer i omtrentligt Forhold. Riga anlægger til 18 Francs for Hør til Dunkirk eller Ghent.

D'Hrr. Hänschell & Co., Barbados skriver i deres Beretning, dateret 22. Juli, bl. a.: Sejltonnagen har været knap og som Følge deraf have faa Befragtninger fundet Sted. Mange Ordrer kan ikke udføres af Mangel paa Tonnage, Forespørgslen efter Tonnage vedbliver at være livlig og mange Skibe kan placeres for Logwood Farten til fuld Rate fra Belize, Yucatan, Cape Haiti, St. Marc og Jamaica.

Sukkerafskibningerne fra Vestindien ere sluttede. Blandt Befragtningerne figurerer bl. a. norsk Bark Solid 465 Tons fra St. Marc Haiti til Havre med Logwood 35/ pr Ton, og dansk Brig Clara med Dividivi Rio Hacha til Hamburg £ 2—2/6.

Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Seydisfjord, d. 28. Juli 1899.

Fiskeriet er snart i god Gænge heroppe; men det er noget smaat med Agn mange Steder. Sildestimer og Hval observeres i Mængde udenfor Kysten, saa der er jo gode Chancer for et godt Fiskeri. Trawlerne holde sig for Øjeblikket i Skindet; Heimdal og Diana have hver anholdt en engelsk Trawler, der imidlertid ere slupne med Advarsler. Diana, der i Dag afgaar til Færøerne for at afløse Kanonbaaden Guldborgsund som Stationsbaad ved Øerne, har denne Sommer omtrent fuldført Opmaalingen af Islands Østkyst, et Arbejde, der har stor Betydning for Sejladsen og Fiskeriet. Dampskibet Vaagen har været paa Seydisfjord, og ligeledes synes Ænglænderne at finde Behag i at besøge Seydisfjord med deres flotte Lystyachter. Et islandsk Aktieselskab er i disse Dage traadt i Virksomhed her i Byen; Formaalet er Fiskeri med Trawl og Sildefangst ved Hjælp af Drivgarn paa skotsk Maner. Den administrerende Direktør er en Hr. Herman, og tyder de forberedende Arbejder paa. at Foretagendet skal drives efter en ikke ringe Maalestok.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet Anna, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri for Regning Russisch-Baltische Dampfschifffahrts Gesellschaft i Riga foretoges Lørdag den 5. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til Rederiets ombordværende Repræsentants fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse „special Survey", er 278′ 6″ langt i Hoveddækket, 40′ 4″ bredt og 19′ 5½″ dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation.

Paa Prøveturen indicerede Maskinen normalt 780 Hestekraft, hvormed der opnaaedes en Fart af 10½ Mil med et Kulforbrug af 0,65 Kilo pr. IHK.

Grosserer J. Lauritzen i Esbjerg har som Formand for Dampskibsselskabet Jylland købt Dampskibet Sveaton af London for 321,000 Kr.; det laster 2,100 Tons. Skibet skal have Navnet Ingrid.

Dpsk. St. Alban, 216 Reg.-Tons Netto, er af Dampskibsselskabet Odense af Odense solgt til Kapt. Backewig af Haugesund, Norge for 90,000 Kr.

Personalia.

Dødsfald. Fhv. Skibsfører Andreas Schytz er afgaaet ved Døden. Efter at han var hørt op med at sejle, ansattes Kapt. Schytz i sin Tid som Havnefogedassistent.

Fra Sø og Land.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os d. 2. August:

Fanø Navigationsskole afsluttede sin offentlige Eksamen for 2. Termin den 1. August med følgende Resultat:

Til 1ste Afdeling indstilledes 15 Elever, som alle bestode.

Til 2den Afdeling indstilledes nedenanførte Elever, der bestode med vedføjede Pointantal i de forskellige Fag.

	Navigation	Søret	Engelsk	Vejrlære
N. G. Nielsen, Bjerne	47	21	20	20
Chr. Nielsen, Munkebjerg	47	„	20	„
A. P. Ankersen, Nordby	42	11	17	17
A. C. Andersen, Nordby	38	14	10	17
N. Nikolajsen, Lemvig	30	12	„	16
A. M. Christensen, Faartoft	30	11	„	15
C. A. Krenckel, Holstebro	35	„	„	„

Endvidere tog Skibsfører Schønning, Esbjerg, Tillægseksamen i Maskinlære med 10 Points (Maksimum 14, Minimum 4).

Skolen har Ferie til 10. August, da nye Kursus i alle Fag. Nye Elever indtegnes til enhver Tid. Flittige og uformuende Elever erholde betydelig Statsunderstøttelse.

Om den franske Mæglerkurtage skriver den norsk-svenske Generalkonsul i Håvre i en Indberetning bl. a.:

I Betragtning af den Modstand, som, hvad der ogsaa var at forudse. fremdeles vises fra de franske interesseredes Side mod udenlandske Rederiers Krav paa Nedsættelse i Klareringsafgifterne, synes der at være Grund til at henstille til vore Rederier, hvorvidt de ikke selv hensigtsmæssigt skulde kunne raade Bod paa det paaklagede Misforhold ved i Befragtningskontrakter paa franske Havne at indtage udtrykkeligt Forbehold om, at det Beløb hvormed Klareringsafgiften oversttiger 100 Francs, skal bæres af Lasten.

Det forekommer mig, at en saadan Ordning, med noget Sammenhold fra vore Rederes Side, med Lethed skulde kunne træffes, til en Begyndelse f. Eks. i Trælasttransporten fra Østersøhavne.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 5. Trækning begynder Onsdag den 16. August. Paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder vil blive fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faa Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Nummere i tvende forskellige Rækkefølger etter en stedse stigende Skala, erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom, for 5. Trækning Vedkommende, henvises til omstaaende. Opmærksomheden henledes paa, at enhver, som i 5. Trækning deltager i Spillet, derved erhverver sig Ret til at erholde sin Lodseddel fornyet til 6. Trækning, alene mod at betale Fornyelsesprisen til denne Trækning.

Ugens Havarier.

Bureau Veritas har udsendt Fortegnelse over Forlis i Juni 1899. Ialt er forlist 35 Sejlskibe (deriblandt 5 savnede), nemlig 5 amerikanske, 6 britiske, 2 chilenske, 1 dansk, 1 hollandsk, 3 franske, 2 tyske, 3 italienske, 10 norske, 2 russiske. Af Dampskibe er forlist ialt 19, nemlig 1 amerikansk, 7 britiske, 1 dansk, 3 tyske, 1 italiensk, 2 japanesiske, 1 norsk, 2 spanske, 1 svensk.

Aarsagerne til Forlisene vare for Sejlskibene: Stranding 13, Kollision 4, Brand 1, Grundstødning 3, Forladte 2, Kondemnerede 7, Savnede 5; ialt 35; for Dampskibe: Stranding 9, Kollision 3, Brand 2, Grundstødning 2, Kondemnation 3, ialt 19.

Danske En og To, Lægtere paa Slæb af Dpsk. Dragør, med Is fra Christiania til Stettin, har d. 3. ds. paa Grund af haardt Vejr maattet søge Nødhavn i Mariagerfjord, hvor Danske En sank. Lægteren er optagen og ankommet hertil d. 5. ds.

Hebion, Skonnert af Stavanger, er d. 3. ds. indkommet til Frederikshavn efter Grundstødning paa Læsø. Skibet, der var paa Rejsen fra Svendborg til Leith i Ballast, er stærkt læk og har uklare Pumper.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 4. Aug. — Alexandra, Blom, afgik fra Gøteborg 8. Aug., bestemt til New Orleans. — Algarve, Borries, afgik fra Harnæs 24. Juli, best. til Carthagena. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Barcelona 31. Juli. — Antwerpen, Holm, ankom til Antwerpen 31. Juli. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New York 6. Aug., bestemt til Kbhvn. — Arno, Strubberg, ankom til Åbo 7. Aug. — Beira, Brabrand jun., ankom til Kristinestad 6. Aug. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Gallipoli 4. Aug. — Dagmar, Gade, afgik fra Grimsby 4. Aug., bestemt til Kronstadt. — Douro, Ørum, afgik fra Lissabon 1. Aug., bestemt til Kbhvn. — Florida, Koch, ankom til Kbhvn. 28. Aug. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Antwerpen 1. Aug. — Hekla, Thomsen, afgik fra Kristiansand 28. Juli, best. til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Abo 3. Aug., bestemt til Almeria. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 9. Aug., bestemt til New York. — Kentucky, Erichsen, ankom til St. Petersborg 1. Aug. — Kursk, Lunge, ankom til Kbhvn. 4. Aug. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersborg 30. Juli. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 22. Juli, bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Hansen, ankom til Rotterdam 2. Aug. — Nicolai II., Michelsen, afg. fra New York 29 Juli, bestemt til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 5. Aug., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Finland 26. Juli, bestemt til Barcelona. — Omsk, Petersen, ankom til Dunkirk 5. Aug. — Seine, Staal, afgik fra Åbo 4. Aug., bestemt til Brændø. — Tejo, Bay, ankom til St. Sebastian 3. Aug. — Texas, Kihl, ankom til New Orleans 28. Juli. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christiania 8. Aug., bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, afgik fra Kbhvn. 5. Aug., bestemt til St. Petersborg. — Tomsk, Andersen, ankom til Kronstadt 29. Juli. — Xenia, Thidemann. ankom til Kbhvn. 3. Aug.

Anglo Dane, Møller, ankom til Manchester 5. Aug., bestemt til Liverpool. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 6. Aug., best. til Stettin. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ankom til Riga 29. Juli, bestemt til Kbhvn. — Ceres, Ryder, afgik fra Leith 5. Aug., bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til London 7. Aug., best. til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Arendal 7. Aug., bestemt til Vestnorge. — Constantin, Niedersøe, pass. Holtenau 8. Aug., bestemt til London. — Ella, Lunge, afgik fra Kbhvn. 7. Aug., bestemt til Hamburg. — Frederik, Lorentzen, afgik fra Hull 6. Aug., bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingvartsen, afgik fra Riga 6. Aug., bestemt til Antwerpen. — Kasan, Thomsen, afgik fra London 6. Aug., bestemt til Hamburg. — Kiew, Petersen, pass. Holtenau 6. Aug., bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 5. Aug., bestemt til Island. — Maja, Johnsen, ankom til Kbhvn. 7. Aug., bestemt til Danzig. — Morsø, Frisenette, afg. fra Antwerpen 6. Aug., bestemt til Bordeaux. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 7. Aug., best. til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 4. Aug., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kønigsberg 8. Aug., best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 6. Aug., bestemt til London. — Pregel, Olsen, afgik fra Antwerpen 6. Aug., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Sørensen, ankom til Libau 6. Aug., bestemt til Antwerpen. — Valdemar, Kofoed, ankom til Frederikshavn 8. Aug., best. til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til London 2. Aug., bestemt til Libau. — Vesuv, Andresen, afgik fra Libau 6. Aug., best. til Hull.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 10. Aug., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 9. Aug., bestemt til Aarhus. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Odense 10. Aug, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 9. Aug., best. til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Odense 9. Aug., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Kronen, Wiberg, afgik fra Nykjøbing F. 8. Aug., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 9. Aug., bestemt til Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 9. Aug., best. til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra St. Petersborg 2. Aug., bestemt til Rotterdam. — Frode, Wrisberg, afgik fra Kronstadt 31. Juli, ankom til Kotka 1. Aug. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Swansea 14. Juli, ankom til Kronstadt 23. Juli. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Swansea 2. Aug., bestemt til Kronstadt. — Kuud, Mahncke, afgik fra Blyth 1. August, ankom til Libau 6. Aug. — Svend, H. Petersen, afgik fra Riga 28. Juli, ankom til Ghent 4. Aug — Erik, Tofte, afgik fra Riga 28. Juli, ankom til Dunkirk 4. Aug. — Skjold. Schmidt, afg. fra Blyth 29. Juli, ankom til Riga 4. Aug. — Ragnar, Risøe, afgik fra Stettin 29. Juli, ankom til Sunderland 2. Aug. — Danmark, Kraemer, afg. fra Riga 6. Aug., bestemt til Ghent. — Volmer, Riber, afg. fra Sunderland 26. Juli, ankom til Riga 31. Juli, — Dan, Hansen, afgik fra Libau 3. Aug., bestemt til Rouen. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Newcastle 29. Juli, ankom til Riga 3. Aug. — Harald, Holst, afgik fra Kbhvn. 26. Juli, ankom til Haukipudos 30. Juli. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Blyth 2. Aug, bestemt til Kronstadt.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. J. Siem, Knudsen, afg. fra Luleå 7. August, bestemt til Rotterdam. — A. Sbukoff, Stoltenberg, afgik fra Kronstadt 6. August. — P. Berg, Thorsøe, ankom til Kronstadt 5. August. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 6. August. P. Andrejeff, Johnsen, ankom til Rotterdam 6. Aug.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Kotka 3. August. — Kamma, Pedersen, ankom til Sunderland 5. August — Helga, Lagesen, ankom til Rouen 3. August. — Martha, Jørgensen, ankom til Riga 5. August. — Therese, Risøe, ank. til Sandarne 3. August.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afgik fra New York 6. Aug., bestemt til Kbhvn. — Ekliptika, Klaaborg, afg. fra Rio Janeiro 31. Juli, bestemt til Kbhvn. — Venus, Nielsen, afgik fra Bordeaux 20. Juli, bestemt til Montevideo. — Sirius, Bay-Schmidt, ankom til Montevideo 2. Aug. — Urania, Jørgensen, afgik fra Grangemouth 6. Aug. best. til Kbhvn. — Saturn, Lund, ank. til Grangemouth 27. Juli. — Pallas, Degn, ankom til Riga 7. Aug. — Mars, Clausen, afgik fra Mandal 7. Aug., bestemt til Island. — Befragtet Baad Cynthiana afgik fra New York 30. Juli, bestemt til Kbhvn.

Nordsøen. Wineland, Petersen, ankom til Tyne 5. Aug. — Nordland, Pii, ankom til Antwerpen 4. Aug. — Finland, Schmidt, ankom til Kbhvn. 6. Aug. — England, Andresen, afgik fra Riga 2. Aug., bestemt til Ghent. — Holland, Jørgensen, ankom til Hudikswall 3. Aug. — Rusland, Møller, afgik fra Åbo 2. Aug., bestemt til Caen. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Riga 3. Aug. — Skotland, Branth, ankom til Alloa 5. Aug.

Vesterhavet. Niobe. Schmidt, ankom til Cronstadt 3. Aug. — Nancy, Mathisen, afgik fra St. Petersborg 1. Aug., ankom til Riga 3. Aug. — Nautik, Mortensen, afgik fra Dünkirk 3. Aug., ankom til Esbjerg 6. Aug. — Nora, Degn, afgik fra Gefle 3. Aug., ankom til Haparanda 5. Aug. — Neptun, Jørgensen, ankom til Liverpool 6. Aug. — Nerma, Jessen, afgik fra Alloa 8. Aug., bestemt til Königsberg.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Tynen 1. Aug., ank. til Neufahrwasser 5. August. — Fyen, Hansen, afgik fra Riga 4. August, bestemt til Dunkerque. — Hafnia, Jensen, afgik fra Amsterdam 5. August, ankom til Grangemouth 7. August. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 3. Aug., ankom til Riga 5. August. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Rotterdam 3. August.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kbhvn. 4. August, ankom til Grangemouth 7. August. — Rita, Horn, afgik fra Warkvorth 3. August, ankom til Rostock 7. August.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Ekenæs 2. August, bestemt til Tynen. — Frisia, Skov, afg fra Blyth 2. Aug., ankom til Lübeck 6. August. — Gallia, Nielsen, afgik fra Rotterdam 5. August, bestemt til Riga. — Britannia, Nielsen, afgik fra Riga 1. August, ankom til Dordrecht 7. August. — Caledonia, Fisker, ankom til Dordrecht 4. August.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Batavia 7. August, bestemt til Cheribon. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Luleå 3. August. — Søborg, Fischer, ankom til Kotka 6. August — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Jacobstad 2. August, bestemt til Rotterdam — Jomsborg, Kühl, afgik fra Trangsund 8. August, bestemt til Rouen. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Frederikshamm 5. Aug., bestemt til Calais. — Rosenborg, Schultz, ankom til Rouen 3. Aug. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Lissabon 7. Aug., bestemt til Sevilla. — Amalienborg, Dømel, ankom til Kbhvn. 4. Aug. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Kbhvn 29. Juli.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, ank. til Newcastle 7. Aug. — Skodsborg, Lund, ank. til Ardrossan 1. Aug. — Klampenborg, Ewaldsen, ank. til Kronstadt 5. Aug. — Jægersborg, Jensen, ank. til Blyth 3. Aug. — Guldborg, Jensen, afg. fra Hull 4. Aug., best. til Kronstadt. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Montreal 7. Aug., bestemt til Manchester.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afg. fra Methil 2. Aug., bestemt til Kronstadt. — Agnete, Jensen, afgik fra Ghent 7. Aug., bestemt til Methil. — Hermia, Sørensen, afgik fra Burntisland 6. Aug., bestemt til Kiel. — Alice, Hansen, afgik fra Riga 3. Aug., bestemt til Rotterdam. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Libau 3. Aug. — Bornholm, Petersen, ank. til Kiel 5. Aug. — Ajax, Brorsen, afgik fra Windau 3. Aug., bestemt til Boness. — Nauta, Madsen, afgik fra Burntisland 6. Aug., bestemt til Kiel. — Rønne, Hintze, afgik fra Fraserburg 8. Aug., bestemt til Libau. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Lerwick 2. Aug.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Dunston 5. Aug., best. til Libau. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Burntisland 3. Aug., bestemt til Kiel. — Absalon, Predbjørn, ankom til Kronstadt 4. Aug. — Ansgar, Larsen, afgik fra Burntisland 4. Aug., bestemt til Kiel. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Kbhvn. 4. Aug., bestemt til Methil. — Hamlet, Sommer, afgik fra Kbhvn. 8. Aug., bestemt til Blyth. — Helge, Matthiessen, ankom til Blyth 3. Aug.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afgik fra Rangoon 27. Juli, ankom til Colombo 4. Aug. — Malaya, Prahl, pass. Perim 1. Aug., best. til Singapore. — Cathay, Schiøning, afgik fra St. Petersborg 7. Aug., bestemt til Kbhvn. — Befragtet Dpsk. Livadia, Jørgensen, afgik fra Singapore 6. Aug., bestemt til Soerabaya.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afg. fra Kbhvn. 5. Aug., bestemt til Grangemouth. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Narva 8. Aug., bestemt til Ghent. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Boness 8. Aug., bestemt til Kronstadt.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Wisbech 3. Aug.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Kronstadt 7. Aug. — Clara, Petersen, ankom til Kronstadt 3. Aug.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 1. Aug. til Kiel.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Hans, Jensen, ankom til Hernøsand 26. Juli fra Kolding. — Tercera, Pedersen, sejlet fra London 28. Juli til Port Elisabeth, passeret Prawle Pt. 1. August. — Rosa, Brinck, sejlet fra Rio Grande 30. Juni, ankom til Buenos Aires 10. Juli. — Sophie, Svarrer, sejlet fra Rio Janeiro 12. Juli til Port Elisabeth. — Thor, Meinertz, ankom til Port Louis 4. August fra Mananzary. — Embla, Jepsen, sejlet fra Cardiff 3. August til Progreso. — Dansk Bark, formodentlig Nordby, Christiansen, prajet 30. Juli paa 49° N. 21° W.

Fanø. Sønderho. Hans, Brinck, pass. Portland 25. Juli paa Rejse fra Hamborg til Carthagena. — Anna, Mortensen, ankom 1. Aug. til Helsingør fra London. — Eliza, Jessen, ankom 4. Aug. fra Esbjerg til Hull.

Kjøbenhavn. Alexandra, M. J. Nielsen, ankom 6. Aug. til Buenos Airos paa Rejse til Rosario.

Svendborg. Haabet, Andreasen, ankom til St. Petersborg 31. Juli. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 31. Juli. — Niord, Svennevig, ankom til Ekenæs 1. Aug. — Neptunus, Jensen, ankom til Drøbak 1. Aug. — Guldborg, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 1. Aug. — Adolphine, Sørensen, ankom til Lybæk 1. Aug. — Diana, Fallentin, ankom til Umeå 1. Aug. — Union, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 2. Aug. — Thetis ankom til St. Petersborg 1. Aug. — Galathea, Bom, ankom til Archangel 3. Aug. — Grønsund, Mikkelsen, ankom til Lapvik 3. Aug. — Valdemar, Andreasen, ankom til St. Petersborg 3. Aug. — Lilly, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 3. Aug. — Triton, Nielsen, ank. til Boness Red 3. Aug. — Emanuel, Bentsen, ankom til Swinemünde 4. Aug. — Confidence, Mauritzen, ankom til Horten 5. Aug. — Psyche, Hansen, ankom til Kirkaldy 4. Aug. — Agnete, Møller, ankom til Fowey 5. Aug. — Agnes, Andreasen, ankom til Kronstadt 5. Aug. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Poole 5. Aug. — Newsky, Nielsen, ank. til Yarmouth 6. Aug. — Fremad, Brandt, ankom til Kronstadt 7. Aug.

Ærø. Hebe, Clausen, ankom 1. Aug. til Aberdeen fra Saffi. — Argus, Svane, ankom 29. Juli til Landskrona — Christian den 9de, Knudsen, ank. 31. Juli til Warkworth. Hosanna, Hay, ankom 1. Aug. til Amble. — Dronning, Louise, Petersen, ankom 1. Aug. til Brest. — Duen, Boutrup-Christensen, ankom 31. Juli til Boston. — Ingeborg, Svane, ankom 1. Aug. til Dysart. — Norden, Rasmussen, ankom 2. Aug. til St. Davids. — Alf, Albertsen, ankom 2. Aug. til Kbhvn. — Mathilde, Hansen, ankom 3. Aug. til Syd Alloa. Sylphiden, Bøye, ankom 3. Aug. til Rudkjøbing.

— Aurora, Raahauge, afgik 3. Aug. fra Antwerpen til Saffi. — Gjertrud, Jørgensen, ankom 1. Aug. paa Kbhvn.s Red. — Skjold, Mygind, 2. Aug. passeret Helsingør sydfra.

Rønne. Neptun, Kjøller. ankom til Kbhvn. 26. Juli. — Zephyr, Henriksen, ankom til Fleatwood 26. Juli. — Veset, Ølsted, ank. til Hamborg 27. Juli. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Bergqvara 30. Juli. — Christiane Marie, Hansen, ankom til Sunderland 31. Juli. — Freja, Bech, ankom til Pillau 2. Aug. — John Hintze, Andersen, ankom til Kbhvn. 2. Aug. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Kbhvn. 3. Aug. — Prøven, Bidstrup, ankom til Wisby 2. Aug. — Jørgensen, Jørgensen, ank. til Donesnees 3. Aug.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Nordsøen. Horns-Rev S. Vragvageren ved det 8 Kml. S. 38° V. fra *Blaavands-Huk* Fyr sunkne Fiskefartøj er nu inddragen.

Jyllands V.-Kyst. Aargab. Ombygning af *Aargab* Baake begyndes om nogle Dage.

Thyborøn-Kanal. I *Thyboron-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvande:

Paa *Havrevlen* 12 Fod.
I Kanalen 10 Fod.
Paa *Fjordgrunden* 10 Fod.

Kattegat. Gilleleje, Hundsted og Lynæs Havne. Uddybning foretages ved *Gilleleje, Hundsted* og *Lynæs* Havne. Uddybningsdamperens Ankere ere afmærkede med røde Bøjer.

Sjælland N. Tisvilde. I Anledning af de forestaaende Skydeøvelser ved *Tisvilde* ville følgende Foranstaltninger blive trufne:

En Flagstang rejses 1,300 Alen Ø. for *Liseleje*, 1.100 Alen fra Kysten, og en Flagstang i *Tisvilde-Hegn* V.-Ende, 1,100 Alen fra Kysten. De Dage, hvor Skydning 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 11., 12., 14., 15., 16., 17., 21., 22., 24., 25., 30., 31. August, 2., 5., 6., 8., 9., 11. og 12. September fra Kl. 8 Fm. til 4 Em og den 28. og 29. August fra Kl. 8 Fm. til 6 Em.

Østersøen. Laaland. Nysted. *Nysted* hvide, faste Havnefyr er slukket.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Landskrona. Gråen. De to hvide Fyr paa *Gråen*, der brændte. naar større Dampere ventedes, ere slukkede.

Kalmar Sund. En 12 Fods Grund er funden 80 Alen NV. for Stagen med Kost ved *Norra Bredgrund*. Stagen med Kost flyttes derfor NV. for den fundne Grund.

Bottniske Bugt. Romelsö—Furugrund. En 21 Fods Grund er fuden i Farvandet fra *Romelsö* til *Furugrund*. 64° 54' 40" N. Br. 21° 15' 20" Ø. Lgd. En Stage skal udsættes N. for Grunden.

Storebben. Springaren. Vageren ved *Springaren* er nu flyttet til 20 Fods Grunden *Suez* Grund. 1_{15} Kml. SØ. t. S. for *Springaren*.

Piteå—Luleå. Forandringen i Afmærkningen af Farvandet mellem *Piteå* og *Luleå* er nu foretagen.

Rånö S. Renskär. Stangmærket paa *Renskär* er borttaget

Bottniske Bugt. Det ny Farvand SØ. for *Rånö* og S. om *Hastaskär* paa den ene og N. om *Blockharen* paa den anden Side er nu afmærket.

Finland. Finske Bugt. Frederikshamn. Kaurakarihälla. Paa *Kaurakarihälla* S. for Indløbet til *Frederikshamn* er opført en Baake, bestaaende af en hvid Pæl med en opretstaaende Tønde paa Toppen, $^1/_6$ Kml. N. 38° V. fra Øen *Vähä Musta* N.-Spids. 60° 30' 48" N. Br. 27° 11' 38" Ø. Lgd.

Rusland. St. Petersborg Bugt. Fyrskibet *„London Grund"* er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

Tyskland. Frisches Haff. Frauenburg Rende. Anduvningstønden uden for *Frauenburg* Rende, der er forlænget 600 Alen, ligger nu 1.300 Alen fra Molehovedet, og de øvrige Sømærker ere fordelte langs Renden.

Stettiner Haff. Paa *Putschkamp* uden for *Ziegenort* staar den SØ.-ligste af de tre Duc d'Alber paa 53° 39' 26" N. Br. 14° 32' 50" Ø. Lgd. Den midterste staar N. 59° V., 1,000 Alen og den NV.-ligste N. 39° V. 2,800 Alen fra den første.

Fyrskibet „Stoller Grund" NØ. Vraget af Damperen *„Ellida"*, 4_{10} Kml. NØ. for Fyrskibet *„Stoller Grund"*, er sprængt. Afmærkningen er inddragen.

Kiel. Ved *Kiel* ere Tønderne Nr. 7 og Nr. 8 flyttede. Nr. 7 ligger nu paa 54° 20' 4" N. Br. 10° 10' 1" Ø. Lgd. og Nr. 8 paa 54° 19' 44" N. Br. 10° 9' 40" Ø. Lgd.

Haderslev Fjord. I *Haderslev Fjord* foretages Uddybning. Skibe skulle, naar de passere Uddybningsmaskinerne, iagttage den størst mulige Forsigtighed.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Göta elf. Et Fartøj er sunket i *Göta elf* ved den anden Duc d'Albe oven for *Surte* Glasværk. Ø. for Vraget er udsat en Stage. Om Natten vises Lanterne ved Vraget.

Norge. Kristiania Fjord. Færder. Den 1ste August 1899 slukkes det midlertidige hvide, faste Fyr paa *Færder* og et hvidt Lynfyr, der hver 10 Sekunder viser Tre-Lyn, tændes. 59° 1' 35" N. Br. 10° 31' 55" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Holmenvær. *Holmenvær* Fyrlampe viser nu Fyr med Formørkelser. 69° 17' 40" N. Br. 16° 48' 25" Ø. Lgd.

Trondhjemsfjorden. Munkholm. *Munkholm* Fyr er slukket. Paa Toppen af det store Taarn paa *Munkholm* er tændt en Fyrlampe. der viser hvidt Fyr med Formørkelser. Flammens Højde: 86 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Den lyser fra S. 75° V., gennem V., N., Ø. og S. til S. 60° V. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 63° 27' 5" N. Br. 10° 23' 25" Ø. Lgd.

Ytre Stengrund. *Ytre Stengrund* Fyrlampe viser nu Fyr med Fermørkelser. 61° 2' 10" N. Br. 4° 44' 50" Ø. Lgd.

Tyskland. Elben. Brunsbüttel. Lystønden „C", uden for *Kaiser Wilhelm Kanal*, ved *Brunsbüttel*, ligger paa 53° 53' 19" N. Br. 9° 10' 9" Ø. Lgd.

Holland. Ems. Wadum Fyr. *Wadum* Fyrs Lysvinkler ere forandrede saaledes. at det viser hvidt To-Blink fra S. 53° Ø. til S. 41° Ø. over V.-Kant af *Paap*, hvidt, fast Lys fra S. 41° Ø. til S. 37° Ø. over Farvandet mellem *Groningen* Kyst og *den Hond* og *Paap*, og rødt, fast Fyr fra S. 37° Ø. til S. 18° Ø. 53° 22' 32" N. Br. 6° 53' 32" Ø. Lgd.

Zuiderzee. Medemblik N. En Tjalk er sunken 1_{11} Kml. N. for *Medemblik*. Vraget er afmærket med en Vragtønde og belyst.

Zeegat van Goere. Beningen. I *Beningen* er i 8 Fod Vand udlagt en Spidstønde Nr. 5. 51° 47' 1" N. Br. 4° 14' 37" Ø. Lgd. Spidstønderne Nr. 3. 4 og 5 have nu Nr. 2, 3 og 4. Den ny Spidstønde Nr. 2 er flyttet og ligger nu i 8 Fod Vand. 51° 47' 13" N. Br. 4° 13' 34" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 2 er flyttet og ligger nu i 8 Fod Vand. 51° 47' 14" N. Br. 4° 13' 45" Ø. Lgd.

Aardappelengat. I *Aardappelengat* er Dybden nu 17 Fod ved daglig Lavvande.

Haringvliet. Volkerak. I *Volkerak*, saavidt mulig uden for det afmærkede Farvand, ud for Fort *de Ruyter* og i *Haringvliet* c. 2 Kbl. neden for *Hellevoetsluis*, for største Delen uden for det dybe Farvand, afholdes Sømineøvelser fra den 21de August til den 30te September 1899. Pladserne afmærkes med Tønder.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Beachy Head. Paa Stranden ved *Beachy Head* opføres et nyt Fyrtaarn. Fra den 20de August 1899 vises fra Stilladset om Taarnet et rødt, fast Fyr. 50° 44' 15" N. Br. 0° 13' 0" Ø. Lgd.

Irlands Ø.-Kyst. Lough Larne. Sandy Point. Paa *Sandy Point* er paa *Chaine Mememorial* Taarn tændt et rødt og hvidt Fyr med Formørkelser, der hver 5 Sekunder viser Lys i 3 S., Mørke i 2 S. Lyset er hvidt fra N. 50° Ø. til N. 60° Ø. over Farvandet til *Lough Larne*, rødt fra N. 60° Ø. gennem Ø. til Kysten. Flammens Højde. 80 Fod. 54° 51' 15" N. Br. 5° 47' 50" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Molène S. Vielle Noire. En rød og sort Baake med Ballon er opført paa *Vieille Noire*, 1_{11} Kml. S. 32° Ø. fra Skorstenen i *Trièlen*.

En 3 Fods Grund er funden 1_4 Kml. S. 49° V. og en anden 3 Fods Grund 1_5 Kml. S. 27° fra Skorstenen i *Trièlen*.

Adour. Den *belgiske* Damper *„Loire"* er sunken midt i Indløbet til *Adour*. Det er forbudt om Natten at staa ind i eller ud af *Adour*.

Spanien. Ferrol. Man maa ikke stole paa, at Tønderne i Indløbet til *Ferrol* ere paa Plads.

Canada. St. Lawrence Flod. Traverse of St. Roch. Paa NV.-Enden af *Traverse of St. Roch*, c. 1 Kbl. S. 54° Ø. fra Fyrskibet „*Upper Traverse*", opføres et Fyrtaarn. Fra Pladsen vises et hvidt, fast Fyr. 47° 19′ 55″ N. Br. 70° 16′ 10″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Fyrskibet „*Brenton Reef*" Nr. 39 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 20. Det viser to hvide, faste Fyr. Taagesignal gives med Klokke eller Taagehorn.

Narragansett Bay. Plum Beach Shoal. Den sorte Klokketønde paa V.-Siden af det V.-lige Løb i *Narragansett Bay*, tæt Ø. for *Plum Beach* Fyr, er inddragen.

New York. New York Upper Bay. Lægteren „*Daisy*" er sunken i 5 Fv Vand i *New York Upper Bay*. En rød og sort vandret stribet Spirtønde er udlagt SV. for Vraget, fra *Governors Island* Fyr i S. 32° V. og fra *Statue of Liberty* i S. 29° Ø.

New Jersey. Omtrent den 15. August 1899 ombyttes Fyrskibet „*North East End*" Nr. 44 ved *Five Fathom Bank* NØ.-Ende, med Reservefyrskib Nr. 16. Det viser samme Fyr og giver samme Taagesignal som Nr. 44.

Delaware. Delaware Bay. Den røde Spirtønde ved Bølgebryderen, som er under Arbejde i *Delaware Bay*, er nu flyttet til det Sted, hvor Bølgebryderens S.-Ende skal ligge. Den ligger i 8 Fv. Vand, fra *Cape Henlopen* Fyr i N. 10° V. og fra *Delaware* Bølgebryder forreste Ledefyr i N. 39° Ø.

Virginia. Chesapeake Bay. Gape Henry. Vraget af Skonnerten „*A. D. Lamson*" ud for *Cape Henry* er borttaget og Afmærkningen inddragen.

South Carolina. Port Royal. En rød og sort vandret stribet Spidstønde er i c. 7 Fv. Vand udlagt ved et Vrag, der er sunket, fra *Bay Point* i S. 54° Ø. og fra Fyrskibet „*Martins Industry*" i N. 29° Ø.

Fyrskibet „*Martins Industry*" Nr. 53, uden for Indløbet til *Port Royal*, er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 29. Det viser to hvide, faste Fyr. Taagesignal gives med Klokke.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Gallipoli N. Taranto Bugt. Ved *Terre Cesarea*, NV for *Gallipoli*, er der udlagt Fiskeredskaber i VSV. indtil 6 Kbl. fra Kysten. Inderenden ligger paa 40° 14′ 40″ N. Br. 17° 54′ 2″ Ø. Lgd.

Barletta. Uddybningen af Indløbet til *Barletta* Havn er nu fuldført.

Rusland. Eupatoria. Paa Karantæne-Pynten ved *Eupatoria* gives Taagesignal med Klokke.

Ghelendjik Bugt. Et hvidt og grønt hurtig vexlende Fyr er tændt paa Ø.-Pynten ved Indløbet til *Ghelendjik* Bugt. Det lyser fra S. 47° Ø., gennem S. og V. til N. 32° V. Flammens Højde: 56 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Lille, gult Fyrhus. 44° 33′ 4″ N. Br. 38° 3′ 28″ Ø. Lgd.

Gagry. Et hvidt, fast Fyr er tændt ved *Gagry*. Det lyser fra N. 10° V. gennem V. og S. til S. 30° Ø Flammens Højde: 37 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Lille gult Fyrhus. 43° 16′ 0″ N. Br. 40° 11′ 0″ Ø. Lgd.

Ægypten. Port Said. Den 1. Oktober 1899 tændes et midlertidigt, grønt, fast Fyr paa N.-Enden af den ny Dæmning, der er bygget paa Ø.-Siden af Indløbet til *Suez Kanalen*, lige over for *Port Said*. Flammens Højde: 20 Fod. Der er ikke Vagt ved Fyret. Synsvidden: 3 Kml. 31° 15′ 50″ N. Br. 32° 19′ 5″ Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi. Pascagoula River. Ved SV.-Siden af den gravede Rende til Indløbet af *Pascagoula River* er opført fire sorte Baaker med Ballon. Baake Nr. 1 staar 2⅛ Kml. fra *Pascagoula River* forreste Ledefyr, Baake Nr. 7 c. 2,000 Alen fra samme Fyr, og Baakerne Nr. 3 og Nr. 5 i lige Afstand mellem Nr. 1 og Nr. 7.

Colombia. Savanilla. Den *italienske* Damper „*Centro America*" har ved Indløbet til *Savanilla Bugt* rørt Grunden paa 11° 0′ 45″ N. Br. 73° 3′ 0″ V. Lgd.

Cuba og Puerto Rico. Klokkeslettet for hele *Cuba* er fastsat som paa 75° V. Lgd. og for hele *Puerto Rico* som paa 60° V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Ved *Rio Grande do Sul* kunde Barren i Maj 1899 i 30 Dage og i Juni i 28 Dage passeres med et Dybgaaende af 12 Fod.

Karantænebestemmelser.

Tyrkiet. — Karantænen overfor Skibe fra *Ægypten* er nedsat til 10 Dage.

Københavns Børskurs d. 9. Avg. 1899.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	104½	¾	104½	104¾
Danmark			86¼	87
Norden	119¼		119	119½
Kjøbenhavn	98¼		98	98½
Carl	57½		57¼	57½
Dannebrog	103	¼	103	103¼
Skjold	77		77	77¼
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen	97		96½	97½
Nordsøen			85	86
Torm	96½		96	98
Foren. Bugser-Selsk.			84	86
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Urania	95		95	95¼
Union			103	106
Hejmdal			—	—
Dampsk. af 1896			103¾	104¼
Østasiatisk			104¼	104½
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			100	102
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			90	92
3½% uopsig. Stats			97	99
3½% Husejer Kreditk.			85¼	86
3½% Kbhvns Kreditf.			86¼	88
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			88¼	88½
4% — — 6 —	88¾	½	88½	89
3½% Landkreditk. 3 —			87	90
Aktier.				
Nationalbank			144	145
Privatbank			127	127½
Landmansbank			123	125
Handelsbank			118½	119
Burm. & Wain			90	91
Helsingørs Jernsk.			95	97
Sukkerfabr.			94	94¼
Bryggeri Aktier	94¼	94	93¾	94¼

Vekselkurser d. 8. August 1899.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.24	18.20
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.35	—

Notering paa Berlins Børs d. 8. August 1899.

Russiske Noter	216.15
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.40
5% Rumænske Stats	99.90
4% — — 1890	89.90

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

„Det Foren. Dampskibs." 10,000, „Danmark" 6,000. „Norden" 48,000, „Kjøbenhavn" 6,000, „Carl" 12.000, „Dannebrog" 24,000, „Skjold" 26,000, „Urania" 16,000, „Dampskibs. af 1896" 8,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

LANDMANDSBANKEN

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

Indreg. Varemærke.

Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads.

Fabrikanter af International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD — **HAMBURG.** — Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

P. PEDERSEN

(fhv. Skibsfører),

Skibshandler.

Lager af Udførselsvarer.

3 Southsied street. Plymouth.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

25. Series

5te Trækning begynder Onsdag den 16de August 1899.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinstrække.					Hovedgevinstrække.					2. Præmiegevinstrække.				
1	Gevinst	paa	1000	Kr.	1	Gevinst	paa	2000	Kr.	1	Gevinst	paa	0100	Kr.
1	—	»	750	-	1	—	»	1500	-	1	—	»	750	-
1	—	»	500	-	1	—	»	1000	-	1	—	»	500	-
2	—	à	300	-	2	—	à	600	-	2	—	à	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	-	2403	—	»	8	-

Desuden **450 Ekstragevinster à 10 Kr.**

Ialt: 8,850 Gevinster.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 300 og 150 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornys å 2 Kr. 60 Øre Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19,** hvor **Planen** paa Forlangende udleveres **gratis.**

NORDISK SKIBSREDERFORENING,

stiftet 1889.

Bureau: **Kongensgade Nr. 2, Christiania,**

optager skandinaviske Damp- og Sejlskibsredere som Medlemmer, besørger gennem sine ansete Forbindelser Ordningen af Tvistigheder i Skibenes Anliggender uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton om Aaret. (H. O.)

H. RASMUSSEN.

70, Viborggade 70.

Skibs- & Klejnsmedearbejde

udføres.

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. I" og **„Nore"** i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,
Skibshandel.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts 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 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 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.

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

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Brøndberg & Tandrup,
Metalvarefabrik.
Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.
St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

---

3 Kabinetsbilleder
gratis
ved Bestilling paa 12 holdbare Visitkort til 4 Kr. Kabinets kun 6 Kr. pr. Dus. NB. *Ogsaa efter ethvert indsendt Billede.*

Monty.
St. Kongensgade 21.

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

TH. SIMONSEN,
NYHAVN 57.
SØLVMEDAILLE I MALMØ OG STOCKHOLM.
FOR LANTERNER.

Søfodtøj.
Præmieret i Stockholm og Bergen.
Wald. Lassen.
St. Strandstæde 17.
* *Grundlagt 1844.* *

Café van Zandt,
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Danish and Norwegian.

TIL DØVE PERSONER. — En Dame, som for ca. tre Aar siden blev kureret for Døvhed og Øresusen ved Hjælp af Dr. Nicholson's kunstige Øretrommer, skænkede hans Institut £ 1,000 (18,000 Kr.) for at fattige Mennesker, som ikke havde Midlerne til at anskaffe sig Øretrommerne, maatte faa dem gratis. Dette Fond udvidedes ved andre gode Menneskers Tilskud til over £ 5,000 (90,000 Kr.), for hvilket Beløb der udleveredes Øretrommer til værdige Trængende. Nu har ogsaa en anden Dame stillet £ 5,000 (90,000 Kr.) til Institutets Disposition, for at Mennesker, som ikke ser sig i Stand til at betale Øretrommerne, maa faa dem frit. Dr. Nicholson's Institut for Øresygdomme, det bedste i sin Slags i Verden, er ikke oprettet med pekuniær Fordel for Øje, men for at gøre saa meget godt som muligt. Enhver Penny, som tjenes eller gives, anvendes kun til Fordel for den gode Sag. — Adressen er 3, NICHOLSON'S INSTITUT GUNNERSBURY, LONDON, W., ENGLAND.

Carl Rasmussen,
Tapetserer & Dekoratør.
• Alt Møbelskibsarbejde •
udføres
Holmens Canal 24.
Telefon Nr. 5941.

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, Metalspejlapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

Manometre, Vacummetre og Tællere.
P. Otzen & Thorstenson.
Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

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.

Glarmester

Wald. Stallknecht

udfører

alt Skibs- og Bygnings-arbejde.

Indfatning af Billeder.

Lager af Koøjeglas.

10, St. Strandstræde 10.

Telf. 3862. * Telf. 3862.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

* **Telefon 5598.** *

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,

St. Annæ Plads 30, over Gaarden.

(D. F. D. S. Ejendom)

anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.

Skibsarbejde.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.

Cykler haves paa Lager fra 135 Kr.

Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.

Mindre Skibsarbejde udføres.

18, Lille Strandstræde 18.

Hotel „Victoria",

Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads, Kjøbenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.

Café — Restaurant.

Billige Frokostretter & à la Carte.

J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

Gæstgiveriet Skipperhuset.
Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

Børs-Caféen
ved Havnen, Aarhus, anbefales af
CHR. BUCH'S Enke.

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og Barometere.

Regulering og Reparation af Søuhre

udføres samvittighedsfuldt.

Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9 Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

„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
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ 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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 33. Kjøbenhavn, Torsdag den 17. Avgust 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Dampskibet „Wooler"s Forlis. — Afmærkningen og Belysningen af Farvandene omkring Thunø og Endelave. — Britiske Kaptajner for britiske Skibe. — Højesteretsdom. — Fragtmarkedet. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Bitumastic Præparater
fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele Danmark.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

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.

Kaptainer.
Eksam. Stewart ønsker fri Rejse til oversøisk Havn (helst Argentina) mod Koktjeneste. Brev til **Knudsen, Gammeltorv 12, 1.**

Creosotolie og **Carbolineum,**
stærk syreholdig og bevarende Kvalitet samt **Antimerulion,** lugtfri, giftfri, som ved Træ og Mures Overstrygning dels forhindrer, dels tilintetgør Svamp, leveres billigt.
V. Bøye & Watt, Løngangstræde 23.
(Telefon 4113).

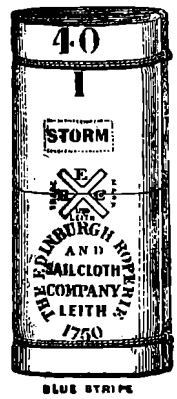
Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe. Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

TRADE E R C MARK 1750 LEITH

Edinburgh.



TRADE E R C MARK 1750 LEITH

Sejldug.

ADVARSEL!

Det gode Renommé, som vor STORM Sejldug nyder i Kraft af mangeaarige Erfaringer, ogsaa de danske Skibsfartskredse, har sandsynligvis givet Anledning til, at en anden Fabrik eller dens Repræsentant ligeledes stempler sin Vare med **STORM.**

Ærede Konsumenter bedes derfor om stedse at forlange

Edinburgh STORM Sejldug

og lægge Mærke til, at enhver Rulle, foruden vort fuldstændige Firma, ligeledes er forsynet med vore retslig beskyttede, indregistrerede Varemærker

STORM

TRADE E R C MARK 1750 LEITH

og gøre vi endnu specielt opmærksom paa, at Mærket TRADE E R C MARK 1750 LEITH gentager sig i korte Mellemrum paa vor Dug, foruden det fuldstændige Stykkemærke paa selve Rullen.

Edinburgh Roperie & Sailcloth Co. Ltd.
Leith. Grundlagt 1750.

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 Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet
elegante Uniformshuer.

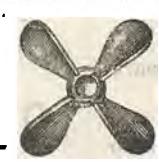
C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn
Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Indreg. Varemærke.



Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads.
Fabrikanter af International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.
Udfører godt og billigt Arbejde.

Dampskibet „Wooler's" Forlis.

En retslig Undersøgelse, foranstaltet af Board of Trade, for at konstatere Grunden til dette Skibs totale Forlis c. 100 Mile N.V. for Ushant d. 2. Januar i Aar, er af saa stor Interesse for baade Redere og Skibsbyggere, at den fortjener at omtales.

Wooler var et britisk Dampskib, bygget i 1891 af Furness Withy & Co. i West Hartlepool, og ejedes af Steel, Young & Co. i London. Register Tonnagen var 1,548 Tons og Typen var det saakaldte Well Deck og raised quarter deck.

Dækket var af Staal under Opbygningerne og af Jærn, hvor det var udsat for Vind og Vejr, da man mener, at Jærn ikke fortæres af Rust saa hurtigt som Staal.

Skibet havde 6 vandtætte Skot og Ballast-Tanker for og agter; det var bygget under Lloyds og Board of Trades specielle Opsyn og Klassen var 100 A 1. Lastemærket var tildelt det af Lloyds og gav Skibet et Dybgaaende i Sommermaanederne af $21^1/_2$ Fod og i Vintermaanederne af 20 Fod 9 Tommer. Skibet havde kostet £ 24,960 og var assureret for £ 14,000. Lade-Kapacitet til Lastemærket var i Vintermaanederne 3,400 Tons, inklusive Bunkers, hvilken Vægt Skibet paa mange tidligere Rejser havde havt ombord.

Wooler forlod Barry Dock den 30. Decbr., bestemt til Las Palmas med Kul, og forinden Afgangen fra Barry var det besigtiget af Board of Trade, der fandt, at Skibet ikke var lastet dybere end Lastemærket tillod, og at det forøvrigt var sødygtigt og i god Stand.

Den 1. Januar mødte man svære Storme og høj Sø. Kl. 11 Aften tog Skibet en Sø over Well Dækket, der slog Dækket paa Bagbords Side tilligemed Bagbords Lugekarm ned i Skibet, og efter at have taget endnu et Par svære Søer over, sank „Wooler" som Følge af Vægten af Vandet, der var trængt ned i Forskibet. Af en Besætning paa 23 Mand omkom 20, Resten reddede sig i en af Baadene.

Man har næppe tidligere hørt, at Vægten af det Vand, et Skib tager over, kan trykke Dækket ned.

Retten fandt, efter at have afhørt de Folk af Besætningen, der reddedes, at Jærnstøtterne, der holdt Dækket og Lugekarmene oppe, vare 22 Fod lange og c. $3^1/_2$ Tomme i Diameter, og at disse Støtter uden Side-Afstivning vare for svage til at modstaa den Vægt af Vand, der faldt paa Dækket, at Støtterne bøjede sig under Vægten og at Dækket og Lugekarmen som Følge af denne Bøjning sank ned og foraarsagede Skibets Undergang.

Grunden, hvorfor Skibet tog disse svære Søer over, var efter Rettens Mening den, at med en Vægt af c. 3,400 Tons ombord havde det ikke tilstrækkeligt „spring" til at løfte Bougen op imod høj Sø, og at Vandet derfor brød over det. Nogen Anklage mod Rederen for Overlastning var og kunde der efter foranstaaende ikke være Tale om. Havde Dækket kunnet modstaa Trykket af Vandets Vægt, vilde Ulykken næppe være indtruffen.

P.

Afmærkningen og Belysningen af Farvandene omkring Thunø og Endelave.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening har, som vi erfarer, til Marineministeriet indgivet et saalydende Andragende:

Bestyrelsen tillader sig herved, i Anledning af en til den rettet Henvendelse fra Foreningens Afdeling for mindre Skibe, at andrage det høje Ministerium om nogle Forbedringer ved Afmærkningen af Belysningen af vore Farvande, som den maa anse for meget ønskelige.

For de mindre Skibe, der jævnlig passere Farvandene omkring Thunø og Endelave, vilde det være en stor Hjælp og til megen Betryggelse for Sejladsen, om der maatte blive anbragt en Kost paa Vestenden af Thunø Knob, særlig til Vejledning naar der med aflands Vind sejles langs med Jyllands Kyst, for da ved en saadan Kost at kunne have et sikkert Mærke paa, hvor langt Knoben rækker vest ud. Ligeledes savnes haardt en Kost paa Nordenden af Overgrund (Endelave) til Afmærkning af Løbet mellem Svanegrunden og Overgrund, hvilket Løb ofte benyttes af mindre Skibe, dels for med knap Vind at faa en god Højde, og dels for at beholde smult Vand saa længe som mulig med vestlige og nordlige Vinde.

Endelig skal Bestyrelsen tillade sig at henlede det høje Ministeriums Opmærksomhed paa, at der paa Thunø savnes et kraftigere Fyr end det nuværende. Dette er med diset Vejr dels ofte ikke synligt, dels er det, naar det under saadanne Forhold endelig kan ses, ofte ikke til at skelne fra en Ankerlanterne; mange Skibsførere have under saadannne Omstændigheder ved Daggry fundet sig klods under Øen. Et saadant Fyr vilde formentlig virke bedst, naar det var et Vinkelfyr, der kunde vejlede i Farvandet Nord og Syd efter. En klar Vinkel mellem Ringebjerg-Sand fra S. t. Ø. om S. t. $^1/_4$ V. for Svanegrunden leder klar i Farvandet Syd fra, og kunde vel saa passende give et Blink eller lignende, naar Rønnen passeres; derefter en klar Vinkel Nord efter mellem N. $^1/_4$ Ø. og N.N.V. $^1/_4$ V., som leder klar i Farvandet til Aarhus. Det er ofte passeret, at Skibsførere, der komme til Aarhus fra Bæltet, om Natten have set Sprogø, Romsø, Revsnæs og Vestborg, og derefter have sat Kursen videre Vest om Samsø, men det har da senere med stormende, diset Vejr været umuligt at faa Thunø Fyr i Sigte paa Grund af dets ringe Lysstyrke.

Bestyrelsen tillader sig i Henhold til ovenstaaende at andrage det høje Ministerium om at tage de her fremdragne Spørgsmaal under velvillig Overvejelse og eventuelt gøre Skridt til at faa de paapegede Mangler afhjulpne.

Britiske Kaptainer for britiske Skibe.

Spørgsmaalet om aldeles at udelukke fremmede Nationers Undersaatter fra at gøre Tjeneste som Førere af britiske Skibe, blev igen i Februar i Aar bragt frem i Parlamentet.

Lord Muskerry bragte Forslaget frem i Overhuset og motiverede det med følgende Bemærkninger:

Forslaget havde været forelagt i House of Commons i en eller anden Form i de sidste 4 Aar, sidste Gang af Sir J. Willcox, men den Gang omfattede det tillige Styrmænd, Maskinmestre og Fyrbødere, og Redernes Repræsentanter fandt, at dette var for yderlig gaaende, hvorimod de intet havde imod at støtte et Forslag, der kun udelukkede fremmede Førere fra britiske Skibe. Et britisk Skib var at betragte som Part af Riget, og den Person, der udøvede den højeste eksekutive Myndighed i et britisk Skib, burde være en britisk Undersaat og ikke en Udlænding, som skyldte Troskab til en fremmed Monark, og hvis Sympatier mulig vare anti-britiske.

Jarlen af Dudley, som repræsenterer Board of Trade i Overhuset, kunde i et og alt sympatisere med Forslagsstilleren i dennes Iver for at forhindre Udlændinge fra at gøre Tjeneste i britiske Skibe, men han mente, at dette var en Sag, der bedst kunde reguleres af Rederne, og at Lovgivning ikke var det rette Middel til at opnaa det forønskede Resultat.

Desuden var det ikke overensstemmende med Frihandelsprincipperne, og man ønskede ikke at gaa tilbage til de gamle beskyttende Navigationslove, der vare i Kraft før Frihandelsæraen. Ganske vist var Forslaget kun af en begrænset Karakter, men begyndte man først med at udelukke Udlændinge som Førere, hvor vilde man saa ende.

Han fremlagde Statistiker, der viste, at i 1891 var der 188 Udlændinge, der indehavde Kommando af britiske Skibe, i 1896 var der kun 180 Udlændige af et samlet Antal af 10,389 Førere, altsaa kun c. $1^1/_2$ pCt., og Tendensen var til Aftagen og ikke til Tiltagen.

Omendskønt Board of Trade ikke kunde give sit Samtykke til Lovforslagets Forelæggelse, skulde det dog ikke tabe Spørgsmaalet af Sigte, og det vilde benytte enhver Lejlighed til at stimulere Antagelse af britiske Undersaatter til at gøre Tjeneste i britiske Skibe.

Han nærede ingen Tvivl om, at Rederne vilde se deres Fordel ved at give, saa vidt muligt, Beskæftigelse til Landets egne Sønner fremfor til Udlændinge.

Hermed endte Diskussionen og Lovforslaget blev forkastet.

P.

Højesteretsdom.

Den 2. Juni 1897 afgik Skibsfører Wik med sit Skib, Galeasen Nordkap, fra Stettin til Frederikshavn med en Ladning af 375 Sække Rugmel. Ved Ankomsten til Frederikshavn d. 9. s. M. viste det sig, at Ladningen havde taget Skade af Vand, og efter Begæring af Ladningsmodtageren, Købmand Jensen, blev der af to udmeldte Skønsmænd afholdt en Syns- og Skønsforretning over Ladningen, hvori det udtaltes, at der navnlig gennem Lugen og Lugekarmene, men ogsaa paa flere Steder gennem Dækket og langs Skibssiderne var trængt Vand ind i Lasten, og at den Ladningen herved tilføjede Skade kunde anslaas til 334 Kr. Skønsmændene erklærede derhos, at Fartøjet var gammelt og utæt, at det var uforsvarligt at benytte det til Transport over Søen af en saa let fordærvelig Vare som Mel, og at Lugen havde været uforsvarlig skalket og Lugekarmene utætte. Købmand Jensen lod da foretage Arrest i Skibet, der vurderedes til 1,500 Kr., for sin Fordring paa Erstatning for de nævnte 334 Kr. samt Omkostningerne ved Optagelse af Søprotest m. m., ialt 386 Kr. 64 Ør. Skibsfører Wik paastod sig tilkendt en Erstatning for det ved Arresten forvoldte Ophold af 20 Kr. pr. Dag.

I Overrettens Dom var nu Skibsførerens Paastand om Frifindelse paa Grund af forskellige i Konnossement og Certeparti indeholdte Bestemmelser forkastet, idet Spørgsmaalet om hans Ansvar vilde være at afgøre efter Sølovens § 142, da han havde erkendt, at Skaden først var opstaaet under Rejsen til Frederikshavn. I den til Frederikshavns Søret afgivne Begæring om Søforklaring havde dernæst Skibsføreren udtalt, at Skibet var 19 Aar gammelt, og at det ved Afsejlingen fra Stettin havde været i god og sødygtig Stand, men at Fartøjet under et haardt Uvejr den 7. og 8. Juni havde trukket saa meget Vand, at det maatte pumpes hver Time. Mandskabets Forklaring for Søretten gik ud paa, at Skibet ved Afrejsen fra Stettin var tæt, og at Lugen var i forsvarlig Stand og lukket med tætte Presenninger; men at Skibet i det haarde Vejr havde trukket en Del Vand og derfor maattet pumpes jævnlig.

Købmand Jensen havde anket over ikke at være varslet til at paahøre denne Søforklaring, men Overretten havde dertil bemærket, at uagtet Søretten burde have paaset dette, kunde det ikke antages, at Indvarsling af de Interesserede er en nødvendig Betingelse for en Søforklarings Gyldighed som Bevis. Og Overretten fandt det antageligt, at den paa Ladningen skete Skade maatte tilskrives de ugunstige Vejrforhold og den derved bevirkede Søgang, og at der ikke forelaa tilstrækkelig Føje til at antage, at Lugerne ikke havde været behørig skalkede, skønt Skibsføreren ikke havde sikret sig Bevis herfor ved Tilkaldelse af Besigtigelsesmænd ved deres Aabning paa den i Sølovens § 42 angivne Maade, samt at der maatte gaas ud fra, at Skibet ved Afsejlingen havde været i forsvarlig Stand. For saa vidt Skønsmændene i Frederikshavn havde udtalt sig i modsat Retning, statuerede Overretten, at disse ikke kunde forudsættes at være søkyndige og vare gaaede udenfor det dem ved Udmeldelsen anviste Omraade: at konstatere Beskadigelsen og bedømme dennes Størrelse, samt at de ikke have kunnet danne sig en begrundet Mening om Skalkningens Forsvarlighed og Lugekarmenes Utæthed, da Lugen var aabnet, førend de kom ombord. Som Følge heraf frifandt Overretten Skibsføreren, hævede Arresten og tilkendte Skipperen en Erstatning af 10 Kr. pr. Dag, saa længe Arresten havde varet.

Højesteret kom til det modsatte Resultat, stadfæstede Arresten og dømte Skibsføreren til at betale det paastaaede Beløb 386 Kr. 64 Øre m. m., og frifandt Jensen i Kontrasagen. I Dommens Præmisser hedder det: I den indankede Dom er det rettelig antaget, at Spørgsmnalet om Wiks Ansvar vil være at afgøre efter Sølovens § 142. Selv om der nu kunde bortses fra, at Wik har undladt, overensstemmende med Sølovens § 42, ved Lugernes Aabning at tilkalde Besigtigelsesmænd, og at der ved Optagelsen af Søforklaringen er begaaet forskellige Fejl, særlig ved at Jensen ikke er bleven varslet til at overvære den, kan der ikke anses at være tilvejebragt tilstrækkeligt Bevis af Wik for, at den indtrufne Skade skyldes en Søulykke eller anden saadan Hændelse, hvis Følge det ikke har staaet i hans Magt at afværge, idet det efter de foreliggende, tildels efter Dommens Afsigelse erhvervede Oplysninger navnlig staar som usikkert, om Vandets Indtrængen i Lasten ikke skyldes Mangler ved Storlugen eller dennes nærmeste Omgivelser eller hidrører fra, at Lugen ikke har været tilbørlig lukket eller tildækket.

Fragtmarkedet.

Øjeblikket nærmer sig, hvor det for Alvor skal gaa løs. De forskellige Partier staar rustede, imidlertid tro vi mere paa en fredelig Parade end paa Krig, saasom den ene Part, Befragterne, allerede begynder at overgive sig paa mange Felter. Rederierne vil rykke frem, vel vidende hvor meget hver Ton er værd, og Befragterne vil hale Pungen op og betale. Der er en Ting som ikke er uinteressant, nemlig Befragternes Iver for at dække Baade saavel fra Golfen som de amerikanske Nordhavne ind i det ny Aar; talrige Laster udbydes allerede pr. Januar og Februar og man venter i Kornbranchen en ualmindelig livlig Forretning netop i disse Maaneder. Vi kan da saa omtrent se roligt allerede nu paa Resten af Aaret, selv om det muligvis er for tidligt at fordele Udbyttet, det gælder blot om at ligge heldigt i Markedet, saa klares de sidste Par Rundture af sig selv.

Der betales allerede 17/ Nett charter for 3 konsekutive Rejser fra Golfen til U. K. Cont. — man bedes bemærke tre Rejser — saa foreløbig behøve vi ikke at lægge Flaaden op.

Samtidig er River Plate ualmindelig fast. San Lorenzo Basis er allerede 26/, og dertil kommer en meget ivrig Efterspørgsel efter Tidsbefragtninger paa 1, 2 ja 3 Aar til en Gennemsnitsrate af 8/ à 8/3 pr. Grosston, i enkelte Farter for Eks. Australien betales endog 9/, vi ville da sikkert gaa en god Fremtid i Møde, og man synes at kunne se langt frem fordi Luften er saa klar med høj Himmel over Verdensmarkedet.

Ugens Befragtninger ere i Antal ikke overvældende, hvorimod de forskellige Rater ere holdte, for Amerikas Vedkommende er endog en ikke ubetydelig Fremgang at spore.

Vi notere i Flæng: Baltimore c. f. o. 3/6, Baltimore Danmark 3/6 en Havn, 3/7½ to Havne September, for mindre Baade 1½ pence ekstra. New Orleans eller Galveston 5.000 Tons 16/9 pr. August nett Charter, 17/ pr. September. Bomuldsfragterne fra San Laurence til Liverpool ere 50/ og det er vanskeligt at skaffe tilstrækkelig Tonnage.

Sortehavet etc. noterer: Marianopel 14,000 quarters prompt 11/ N. C. Sulina 3,000 Tons 8/9 N. C. Poti Rotterdam 12/6.

Kulmarkedet er uforandret. Cardiff noterer: Genua 8/6, Civita Vecchia 9/, Neapel 8/6, Catania 9/3, Palermo 9/3, Venedig 10/3, Konstantinopel 9/, Odessa 9/3, og endelig Alexandria 11/6. Til Østersøen noteres Kronstadt 8/3, Reval 8/, Riga 7/9, Libau 8/, København 7/ à 7/3, Fra Firth of Forth til København betales 6/ à 6/3, dansk Provinshavn 6/6 à 6/9, Pillau 6/9, Kønigsberg 7/9 à 8/, Riga 6/6, Petersborg 6/6, Befragtningen har imidlertid i den sidste Uge været ringere end forventet.

Østersøen er uforandret med samme Notering som sidst. Petersborg noterer 1/1½ London, andre Pladser i vanligt Forhold.

Personalia.

Kapt. V. Rohde er af Helbredshensyn indtil videre forflyttet fra Alexandra til Viking, medens Kapt. A. Blom fra sidstnævnte Skib foreløbig har overtaget Alexandra.

Kapt. P. Christensen fra Kursk er sygemeldt; Kapt. L. Lunge fra Ella har overtaget Kursk og Styrmand Svane fra Ficaria har foreløbig overtaget Ella.

Kapt. C. Nielsen fra Axelhus sygemeldt; 1ste Styrmand, N. B. Sørensen, har foreløbig overtaget Skibet.

Kapt. H. Thomsen fra Kasan har overtaget Frederik og Kapt. E. Lorentzen, som midlertidig førte sidstnævnte Skib, har indtil videre overtaget Førelsen af Kasan.

Kapt. J. Harder har efter sin Sygdom atter overtaget Førelsen af Nishnij Novgorod, hvorefter Styrmand J. Nielsen er traadt tilbage i Stillingen som 1ste Styrmand.

Fra Sø og Land.

Ved Svendborg Navigationsskole afholdtes Eksamen fra den 3. til den 10. August inkl.

Til den almindelige Styrmandseksamen var indstillet 9 Elever, hvoraf 8 bestode.

Af Fagene til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) bestode i Navigation 7, Geografi og Vejrlære 7, Søret og Handelsvidenskab 7 samt i Engelsk 4.

Skolen begynder paany Mandag den 21. August, Kl. 8 Formiddag.

Eleverne kunne erholde god Understøttelse som sædvanlig.

Indmeldelse sker hos Forstanderen A. O. Tuxen.

Ifølge Indberetninger til Udenrigsministeriet er der udbrudt Gul Feber i Soldaterhjemmet i Hampton (Virginia). 40 Tilfælde med adskillige Dødsfald ere forekomne. Smitten har endnu ikke bredt sig til de nærmeste liggende større Byer, Nordfolk og Newport-News.

Sænkeror til hurtig Manøvrering med Skibe. „Esbjerg Avis" skriver: I Gaar Aftes prøvedes en lille Dampskibsmodel med Sænkeror, udarbejdet efter Tegning og Plan af forhv. Skibsfører N. Jepsen.

Den lille Prøve forløb særdeles heldigt og varsler godt om, at Hr. Jepsens Opfindelse kan faa stor Betydning for den fremtidige Dampskibsfart.

Den lille Damper i Miniaturudgave manøvrerede let og hurtigt og lystrede fuldstændigt det sindrigt konstruerede Sænkeror. Skibsmodellen drejede uden Besvær rundt paa Stedet og foretog til Tilskuernes store Forbavselse en Mængde Vendinger og Manøvrer i den korte Tid, Prøven stod paa.

Sænkeroret, der kan anbringes paa alle Jærnskibe, vil sikkert vise sig som en praktisk Forholdsregel mod Sammenstød af Skibe, men det vil ogsaa være hensigtsmæssigt paa Krigsskibe, der ved Hjælp af dette vil kunne manøvrere hurtigt og smidt, hvilket kan faa særlig Betydning i Søslag. Ogsaa til Lystsejlads har Opfinderen tænkt sig Sænkeroret anvendeligt. Det skal anbringes i en Rorbrønd omtrent paa samme Maade som en Sænkekøl, men naar det er sænket, skal det kunne drejes til en Vinkel af 45°. Det skal være af Jærn, have en spadeformet Konstruktion og tænkes anbragt nogle faa Alen fra Forstavnen.

Jepsen udtager foreløbigt Patent paa sin Opfindelse i de store Lande, men vil om muligt søge Patent i en Mængde Lande. Det er Opfinderens Hensigt først at prøve paa at faa Patentet solgt her i Landet, og hvis dette mislykkes, da at henvende sig til Udlandet.

Navigationsforstander Sørensen paa Fanø skal varmt have anbefalet Tegningen til Modellen.

Fra Marseille erfare vi, skriver „Hansa", at et Sejlskibsrederi i stor Stil er dannet der paa Pladsen, med det Formaal, at vedligeholde Fragtforbindelse mellem Hjemstedet og Australien, Ny Caledonien, St. Francisco og Chile. Skibene, hvoraf det første allerede skal være færdigt ved næste Aars Begyndelse, blive byggede paa Loire. Deres Størrelse bliver ca. 2,500 R. T., Sejlarealet 3,000 Kvadratmeter og Besætningen 25 Mand. Rigningen 3-mastet Bark.

Formanden for Selskabet, M. Saller, har beregnet, at Statspræmien 1 Fr. 70 c. pr. T. for hvert udsejlet Tusinde Mile, alene vil indbringe 120,000 Fr. aarligt, og haaber Rederiet med denne Understøttelse at kunne bekæmpe enhver udenlandsk Konkurrence.

Ugens Havarier.

Valdemar, Skonnert, har ved Gjedser været i Kollision med det svenske Dpsk. Lilly. Skonnerten fik betydelig Skade paa Bov og er i læk Tilstand indslæbt til Warnemünde af Dpsk. Fürst Blücher.

Agersøsund, Dpsk. af Skjelskør, kom d. 9. ds. paa Rejsen herfra til Nykjøbing F. paa Grund ved Grønsund Færgegaard paa Møen. Flot med Assistance af Svitzers og ankommet hertil d. 10. ds.

Monarch, Brig af Guernsey, kom d. 12. ds. paa Rejsen fra Umeå til Hjemstedet paa Grund paa Sandrevet ved Dragør. Flot uden Assistance.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 4. Aug. — Alexandra, Blom, afgik fra Göteborg 8. Aug.. bestemt til New Orleans. — Algarve, Borries, ankom til Carthagena 8. Aug. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Denia 10. Aug. — Antwerpen, Holm, afgik fra Antwerpen 12. Aug., best. til St. Petersborg. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New York 5. Aug., bestemt til Kbhvn. — Arno, Strubberg, afgik fra Åbo 12. Aug., bestemt til Spanien. — Beira, Brabrand jun., ankom til Helsingfors 11. Aug. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Messina 13. Aug., bestemt til Gibraltar. — Dagmar, Gade, ankom til Kronstadt 9. Aug. — Douro, Ørum, ankom til Kbhvn. 10. Aug. — Florida, Koch, ankom til Kbhvn. 28. Juli. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Antwerpen 1. Aug. — Hekla, Thomsen, ankom til New York 11. Aug. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Åbo 3. Aug., bestemt til Almeria. — Island, Skjødt, afgik fra Kristiansand 11. Aug., bestemt til New York. — Kentucky, Erichsen, ankom til St. Petersborg 1. Aug. — Kursk, Lunge, ankom til St. Petersborg 12. Aug. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersborg 30. Juli. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 22. Juli, bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Hansen, afgik fra Rotterdam 9. Aug., best. til Boston — Nicolai II., Michelsen, afg. fra New York 29. Juli, bestemt til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 5. Aug., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Barcelona 11. Aug. — Omsk, Petersen, ankom til Boness 12. Aug. — Seine, Staal, afgik fra Åbo 12. Aug., bestemt til Bordeaux. — Tejo, Bay, ankom til Oporto 14. Aug. — Texas, Kihl, afgik fra New Orleans 10. Aug., bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, ankom til Stettin 15. Aug. — Tiber, Bech, ankom til St. Petersborg 9. Aug. — Tomsk, Andersen, afgik fra St. Petersborg 8. Aug., bestemt til Dunkirk. — Xenia, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 11. Aug., bestemt til St. Petersborg.

Anglo Dane. Møller, ankom til Liverpool 12. Aug., bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Kbhvn. 13. Aug, best. til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ankom til Kbhvn. 12. Aug., bestemt til Antwerpen. — Ceres, Ryder, afgik fra Leith 1. Aug., bestemt til Island. — Christian X, Mollerup, afgik fra London 13. Aug., best. til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Throndhjem 11. Aug., bestemt til Kbhvn. — Constantin, Niedersøe, ankom til Newcastle 14. Aug., bestemt til Libau. — Ella, Svane, ankom til Kbhvn. 14. Aug.. bestemt til Danzig. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 14. Aug., bestemt til Khhvn. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Antwerpen 11. Aug., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Lorentzen, ankom til Libau 14. Aug., bestemt til Kbhvn. — Kiew, Petersen, afgik fra Libau 13. Aug., bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 13. Aug., bestemt til Leith. — Louise, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 12. Aug., bestemt til Hull. — Maja, Johnsen, ankom til Danzig 10. Aug., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 7. Aug., best. til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Nielsen, afgik fra Antwerpen 13. Aug., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kbhvn. 14. Aug., bestemt til London. — Perm, Christensen, ankom til London 13. Aug., stemt til Hamburg. — Pregel, Olsen, ankom til Riga 14. Aug., bestemt til Antwerpen. — Thyra, Sørensen, afgik fra Libau 11. Aug., bestemt til Antwerpen. — Valdemar, Kofoed, ankom til Libau 12. Aug., best. til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Libau 13. Aug., bestemt til London. — Vesuv, Andresen, ankom til Hull 10. Aug., bestemt til Kbhvn.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 16. Aug., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 17. Aug., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Newcastle 16. Aug., bestemt til Nykjøbing F. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 17. Aug., best. til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Leith 17. Aug., best. til Odense. — Storebelt, Wiberg, afgik fra Nakskov 16. Aug., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 16. Aug., best. til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Rotterdam 12. Aug., bestemt til Blyth. — Frode, Wrisberg, afgik fra Kotka 9. Aug., bestemt til Zaadam. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 9. Aug., ankom til Haukipudos 13. Aug. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Swansea 2. Aug., ankom til Kronstadt 13. Aug. — Knud, Mahncke, afgik fra Blyth 1. Aug., ankom til Libau 6. Aug. — Svend, H. Petersen, afgik fra Ghent 9. Aug., ankom til Blyth 11. Aug. — Erik, Tofte, afgik fra Blyth 11. Aug., ankom til Kbhvn. 15. Aug. — Skjold, Schmidt, afg. fra Blyth 29. Juli, ankom til Riga 4. Aug. — Ragnar, Risøe, afgik fra Sunderland 9. Aug., ankom til Stettin 13. Aug. — Danmark, Kraemer, afg. til Riga 6. Aug., ankom til Ghent 11. Aug. — Volmer, Riber, afg. fra Riga 9. Aug., bestemt til Ghent. — Dan, Hansen, afgik fra Libau 3. Aug., ankom til Rouen 9. Aug. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Newcastle 29. Juli, ankom til Riga 3. Aug. — Harald, Holst, afgik fra Haukipudos 10. Aug., bestemt til Rouen. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Blyth 2 Aug, ankom til Kronstadt 9. Aug.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Andrejeff, Johnsen, afgik fra Rotterdam 10. Aug., ankom til Hull 11. Aug. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Stockton 12. Aug., ankom til Boness 13. August. — A. Shukoff, Stoltenberg, ankom til Brake 12. Aug. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Ymuiden 12. Aug. — J. Siem, Knudsen, ankom til Rotterdam 14. August.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Blyth 14. August. — Kamma, Pedersen, afg. fra Sunderland 11. Aug. — Helga, Lagesen, ankom til Blyth 15. August. — Martha, Jørgensen, afgik fra Riga 11. August. — Elna, Møller, afgik fra Oravais 14. August. — Therese, Risøe, afgik fra Søderhamn 11. August.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afgik fra New York 6. Aug., bestemt til Kbhvn. — Ekliptika, Klaaborg, pass. St. Vincent 12. Aug. paa Vej til Kbhvn. — Sirius, Bay-Schmidt, ankom til Montevideo 2. Aug. — Urania, Jørgensen, ankom til Køge 10. Aug. — Saturn, Lund, afgik fra Kbhvn. 16. Aug., bestemt til Windau. — Pallas, Degn, ank. til Riga 7. Aug. — Mars, Clausen, afgik fra Mandal 7. Aug., bestemt til Island.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra Tyne 10. Aug. bestemt til New York. — Nordland, Pii, ankom til Kbhvn. 12. Aug. — Finland, Schmidt, ank. til Grangemouth 14. Aug. — England, Andresen, ankom til Antwerpen 13. August — Holland, Jørgensen, afgik fra Hudikswall 8. Aug., best. til Fecamp. — Rusland, Møller, afgik fra Caen 14. Aug., bestemt til Warkworth. — Tyskland, Høgstedt, afgik fra Riga 13. Aug., bestemt til Grimsby. — Skotland, Branth, ankom til Königsberg 15. Aug.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Archangel 13. Aug., bestemt til Bristol. — Niobe, Schmidt, afgik fra Kotka 13. Aug., bestemt til Honfleur. — Nancy, Mathisen, afgik fra Riga 9. Aug., bestemt til Liverpool. — Nautik, Mortensen, afgik fra Esbjerg 11. Aug., ankom til Grangemouth 14. Aug. — Nora, Degn, afgik fra Haparanda 13. Aug., bestemt til Morlaix. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Liverpool 13. Aug., bestemt til Norrköping. — Nerma, Jessen, ankom til Königsberg 14. Aug.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Grangemouts 10. Aug., ankom til Aarhus 14. Aug. — Rita, Horn, afgik fra Rostock 10. Aug., ank. til Skellefteå 14. Aug. — Cimbria, Storm Hansen, afgik fra Rotterdam 10. Aug., best. til Luleå.

Union. Anglia, Erichsen, ankom til Tynen 9. Aug. — Frisia, Skov, afgik fra Lübeck 11. Aug., ankom til Riga 14. Aug. — Gallia, Nielsen, ankom til Riga 10. Aug. —

Britannia, Nielsen, afgik fra Dordrecht 13. Aug., ankom til Blyth 14. Aug. — Caledonia, Fisker, afgik fra Dordrecht 12. Aug., ankom til Blyth 14. Aug.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Neufahrwasser 11. Aug., ank. til Riga 13. August. — Fyen, Hansen, afgik fra Dunkerque 15. Aug., best. til Sunderland. — Hafnia, Jensen, afgik fra Grangemouth 11. Aug., ankom til Kbhvn. 14. Aug. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 11. Aug., bestemt til Ghent. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Rotterdam 10. Aug., ankom til Burntisland 12. Aug.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til Soerebaia 15. Aug. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Rotterdam 14. Aug. — Søborg, Fischer, afgik fra Kotka 11. Aug., bestemt til Rouen. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Rotterdam 14. Aug., bestemt til Newcastle. — Jomsborg, Kühl, ank. til Rouen 15. Aug. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Calais 11. Aug. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 16. Aug. — Fredensborg, Andersen, afg. fra San Lucar, 11. Aug., bestemt til Glasgow. — Amalienborg, Dømel, ankom til Kotka 14. Aug. — Frederiksborg, Jørgensen, ligget her siden den 29 i f. M.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, ank. til Newcastle 7. Aug. — Skodsborg, Lund, ank. til Newport 10. Aug. — Klampenborg, Ewaldsen, afg. fra Kronstadt 13. Aug., best. til Finland. — Jægersborg, Jensen, ank. til Kbhvn. 15. Aug. — Guldborg, Jensen, ank. til Kronstadt 11. Aug. — Tuborg, Hveissel, afg. fra Montreal 7. Aug., bestemt til Manchester.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kronstadt 9. Aug. — Agnete, Jensen, afgik fra Methil 12. Aug., bestemt til Lübeck. — Hermia, Sørensen, ank. til Kiel 10. Aug. — Alice, Hansen, ankom til Rotterdam 9. Aug. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Libau 8. Aug., ankom til Rotterdam 14. Aug. — Bornholm, Petersen, afg. fra Kiel 12. Aug., bestemt til Burntisland. — Ajax, Brorsen, afgik fra Boness 14. Aug., bestemt til Bandholm. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 15. Aug. — Rønne, Hintze, ankom til Libau 13. Aug. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Baltasound 11. Aug., bestemt til Kiel.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Libau 10. Aug. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Kiel 12. Aug., bestemt til Burntisland. — Absalon, Predbjørn, ankom til Kronstadt 4. Aug. — Ansgar, Larsen, afgik fra Kiel 14. Aug., bestemt til Grangemouth. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Methil 12. Aug., bestemt til Kronstadt. — Hamlet, Sommer, ankom til Newcastle 11. Aug. — Helge, Matthiessen, afgik fra Blyth 10. Aug., bestemt til Kronstadt.

Det Østasiatiske Kompagni. Cathay, Schiøning, ankom til Kbhvn. 11. Aug. — Livadia, Jørgensen, ankom til Posuruan 11. Aug.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afg. fra Grangemouth 12. Aug., bestemt til Riga. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Ghent 14. Aug. — St. St. Blicher, Klitgaard, pass. Kbhvn. paa Rejse til Kronstadt 11. Aug.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Wisbech 12. Aug., bestemt til Grangemouth.

Myreh. Anna, Moyell, afgik fra Kronstadt 15. Aug., bestemt til Wyborg. — Clara, Petersen, afgik fra Kronstadt 15. Aug., bestemt til Grangemouth.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 12. Aug. til Kemi. — Enigheden, Nielsen, ankom 11. Aug. til Granville.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Esmeralde, Petersen, ankom paa Kbhvns. Red 6. August fra Hernøsand til Melbourne. — Franz Schwalbe, Bech, pass. Skagen 7. Aug. fra Gefle til Bristol Kanalen. — Poul, Svane, ankom til Menado 2. Juli fra Macassar. — Cingalese, Harreby, ankom til Bahia 12. Aug. fra Hamburg. — Thora, Thomsen, prajet 6. Aug. paa 49° N. Br. 10° W. Lgd. fra Amsterdam til Macassar. — Nordby, Christiansen, ankom til Queenstown 13. Aug. fra Taltal. — Clara, Nielsen, sejlet fra Trinidad 12. Aug. til Weseren.

Fanø. Sønderho. Mary, Lydom, ankom 7. Aug. til Burnisland fra Isefjord. — Merida, Pedersen, ankom til Hobro 10. Aug. fra Antwerpen. — Fides, Sørensen, ankom 9. Aug. til Port Natal fra Drammen.

Svendborg. Kruse, Larsen, ankom til St. Petersborg 5. Aug. — Hertha, Hansen, ankom til Drøbak 7. Aug. — Athene, Hansen, ankom til Kings Lynn 7. Aug. — Martin, Mortensen, ankom til Kings Lynn 7. Aug. — Doris, Hansen, ankom til Drøbak 8. Aug. — Sofie, Jensen, ankom til Limham 7. Aug. — Peter, Jørgensen, ankom til Fehmern 7. Aug. — Niels, Hansen, ankom til St. Petersborg 8. Aug. — Grete, Hansen, ankom til Poole 8. Aug. — Christine. Rasmussen, ankom til Sunderland 9. Aug. — Martha, Christiansen, ankom til Brake 9. Aug. — Neptunus, Jensen, ankom til Trouville 13. Aug. — Ane, Jørgensen, ankom til Fowey 13. Aug. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Malmø 13. Aug. — Sofie, Jensen, ankom til Libau 14. Aug. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Exeter 14. Aug. — Hans Emil, Hansen, ankom til Boston 14. Aug. — Fylla, Rasmussen, ankom til Yarmouth 14. Aug. — Svafva, Nielsen, ankom til London 14. Aug. — Odin, Andersen, ankom til Newhaven 11. Aug.

Ærø. Alf, Rasmussen, ankom 8. Aug. paa Kbhvns. Red. — Hans, Folmer, ankom 8. Aug. til St. Brieux. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 8. Aug. til Wasa. — Anna Cecilie, Drejø, ankom 8. Aug. til Newfoundland. — Henriette, Holm, ankom 9. Aug. til Benic. — Arken, Christensen, ankom 9. Aug. til Queenstown. — Anne Mathias, Eriksen, ankom 8. Aug. til Falmouth. — Ægir, Rasmussen, ankom 11. Aug. til Port l'Abbe. — Sylphe, Christensen, ankom 10. Aug. til Treport. — Jørgen Olsen, Christensen ankom 10. Aug. til Grimsby. — Dorthea, Christensen, ankom 11. Aug. til Karrebæksminde. — Mathæus, Richert, Lauritzen, pass. 10. Aug. Helsingør. — Elna, Carlsen, ankom 12. Aug. til Benodet. — Skjold, Mygind, ankom 12. Aug. til Ramsgate. Cecilie, Schaarup, ankom 10. Aug. paa Helsingør Red. — Freja, Østermann, ankom 12. Aug. til Benodet. — Thyra pass. 12. Aug. Dungeness. — Elise Dyreborg, Nielsen, passerede 10. August Dragør. — Fuglen, Hansen, pass. 10. August Helsingør. — Dannebrog, Bøye, ankom 14. Aug. til St. Nazaire. — Ceres, Bager, ankom 13. Aug. til Eu. — Ingeborg, Svane, ankom 13. Aug. til Svendborg. — Hansigne, af Marstal pass. 10. Aug. Dungeness. — Henry, Bager, passerede 12. August Dragør. — Ærø, Christensen, passerede 12. Aug. Helsingør.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Aargab og Klegod. *Aargab* Baake ombygges for Tiden. Ombygning af *Klegod* Baake begyndes om nogle Dage.

Limfjorden. Aalborg V. Paa S.-Siden af *Limfjorden,* ud for *„Portland-Cement Fabrik Norden's"* Ejendom *Johannes-Minde,* c. 1½ Kml. V. for *Aalborg,* anlægges en Bro, ved hvis Yderende der bliver 18 Fod Vand. Paa Broen tændes to røde, faste Fyr.

Kattegat. Mariager-Fjord. Over Barren i Indløbet til *Mariager-Fjord* graves en Rende med 14 Fods Dybde. Arbejdet antages fuldført i 1900. Den nye Rende afmærkes med to Baaker, den ene paa *Als-Odde,* den anden paa Flakket udenfor; den bageste 50 Fod høj med Trekant med Spidsen nedad, den forreste 40 Fod høj med Trekant med Spidsen opad.

Naar den nye Rende er færdig, borttages de to nuværende Baaker paa *Als-Odde.*

Samsø Ø.-Kyst. Langøre Havn. Fra den 1ste September 1899 tændes, naar Skib ventes, paa Ø.-Siden af *Langøre* Havns Ø.-lige Bro et rødt, fast Fyr, der lyser fra N. ½ Ø. gennem Ø. til SØ. t. Ø. ½ Ø. Flammens Højde: 13 Fod. Spejlapparat. Det vises fra en graa, 12 Fod høj Pæl.

Briseis-Flak. En hvid Vager med to nedadvendte Koste er i 5 Fv. Vand udlagt c. 5,400 Alen S. 57° V. for 16 Fods Pullen paa *Briseis-Flak.* 56° 19′ 11″ N. Br. 11° 18′ 8″ Ø. Lgd.

Vageren med Stage og rødt Flag, 3 Kml. SØ. for *Havknude,* er inddragen.

Kallundborg-Fjord. Revsnæs. Ulstrup. Paa *Revsnæs,* ud for *Ulstrup,* opføres en 30 Alen lang Baadebro. Dybden ved Yderenden: 5 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Södermanlands og Östergötlands Skjærgaarde. Lystønderne *Stendörrshällsgrundet* og *Måsskärsgrundet* have nu en Kost som Topbetegnelse, og samme Topbetegnelse gives om kort Tid Lystønderne *Korsnäsgrundet, Rimö Flaggrund* og *Södra Espskärsgrundet.*

Finland. Bottniske Bugt. Vasklot. Ved Indløbet til *Vasklot* ere følgende Grunde afmærkede saaledes:

Ved 5 Fods Grunden *Kristianborg* i 20 Fod Vand en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost. 63° 5′ 12″ N. Br. 21° 32′ 42″ Ø. Lgd.

Ved 12 Fods Grunden *Komet* i 16 Fod Vand en Stage, sort foroven, hvid forneden, med en nedadvendt over en opadvendt sort Kost. 63° 5′ 36″ N. Br. 21° 32′ 46″ Ø. Lgd.

Märkallen. Klokketønden *Märkallen* i *Södra-Qvarken* er atter udlagt paa Station.

Finske Bugt. Åbo Distrikt. Utö Lodsplads. Paa hver af Øerne *Kalskär*, *Kökarsörn* og *Westeröra* er opført en 24 Fod høj, trekantet Baake, sort foroven, hvid forneden. Baaken paa *Kalskär:* 59° 47′ 58″ N. Br. 20° 57′ 40″ Ø. Lgd. Baaken paa *Kökarsörn:* 59° 46′ 3″ N. Br. 21° 1′ 10″ Ø. Lgd. Baaken paa *Westeröra:* 59° 45′ 50″ N. Br. 20° 58′ 15″ Ø. Lgd.

Pemar Fjord. I *Pemar Fjord* ere følgende Grunde afmærkede saaledes:

Ved 3 Fods Grunden *Qvidja* i 24 Fod Vand en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt rød Kost. 60° 15′ 20″ N. Br. 22° 25′ 45″ Ø. Lgd.

Ved 19 Fods Grunden *Brinkholm* i 24 Fod Vand en Stage, sort foroven, hvid forneden, med en nedadvendt over en opadvendt sort Kost. 60° 15′ 2″ N. Br. 22° 25′ 56″ Ø. Lgd.

Ved 5 Fods Grunden *Pellmarn* i 24 Fod Vand en Stage, sort foroven, hvid forneden, med en nedadvendt over en opadvendt sort Kost. 60° 14′ 10″ N. Br. 22° 25′ 13″ Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Kristiania-Fjord. I Linien mellem *Nærnæstangen* og den N. for *Langaaren* liggende Bo, der netop er overflydt, skal der ligge en 19 Fods Grund, 6 Kbl. fra Boen. Stedet vil blive undersøgt. 59° 45′ 42″ N. Br. 10° 33′ 13″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. I *Elben*, neden for *Cuxhaven*, flyttes følgende Tønder saaledes:

Sort Spidstønde Nr. 6 c. 1¹/₈ Kbl. S. 12° V. hen i 33 Fod Vand. 53° 58′ 36″ N. Br. 8° 30′ 18″ Ø. Lgd. Sort Spidstønde Nr. 11 c. 2 Kbl. S. 47° V. hen i 35 Fod Vand. 53° 55′ 38″ N. Br. 8° 41′ 26″ Ø. Lgd. Sort Spidstønde Nr. 12 c. 1¹/₄ Kbl. S. 30° V. hen i 25 Fod Vand. 53° 54′ 39″ N. Br. 8° 42′ 5″ Ø. Lgd. Tønde W paa *Mittelgrund* c. 3 Kbl. N. 71° V. hen i 22 Fod Vand. 53° 56′ 39″ N. Br. 8° 35′ 55″ Ø. Lgd.

Falsche Tief. I *Falsche Tief* hen imod *Elben* er udlagt to røde Spirtønder H og J.

Holland. Zeegat van Goeree. Beningen. I *Beningen* er en Stumptønde Nr. 4 udlagt i 9¹/₂ Fod Vand. 51° 47′ 10″ N. Br. 4° 14′ 6″ Ø. Lgd.

Følgende Tønder ere flyttede og ligge nu saaledes:

Rødmalet Lystønde B. n. G. Nr. 1 i 14 Fod Vand. 51° 47′ 19″ N. Br. 4° 12′ 55″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 1 med Ballon i 7 Fod Vand. 51° 47′ 15″ N. Br. 4° 13′ 14″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 i 8 Fod Vand. 51° 47′ 12″ N. Br. 4° 13′ 34″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 i 6 Fod Vand. 51° 47′ 8″ N. Br. 4° 13′ 58″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 4 i 6 Fod Vand. 51° 47′ 2″ N. Br. 4° 14′ 20″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 5 i 8 Fod Vand. 51° 47′ 1″ N. Br. 4° 14′ 37″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 6 i 6 Fod Vand. 51° 47′ 6″ N. Br. 4° 14′ 48″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 7 i 6 Fod Vand. 51° 47′ 16″ N. Br. 4° 15′ 2″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 1 i 12 Fod Vand. 51° 47′ 21″ N. Br. 4° 13′ 2″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 2 i 7 Fod Vand. 51° 47′ 16″ N. Br. 4° 13′ 25″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 3 i 8 Fod Vand. 51° 47′ 14″ N. Br. 4° 13′ 46″ Ø. Lgd.

Sortmalet Lystønde B. n. G. Nr. 2 i 20 Fod Vand. 51 47′ 3″ N. Br. 4° 14′ 36″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 5 i 13 Fod Vand. 51° 47′ 15″ N. Br. 4° 14′ 50″ Ø. Lgd.

Midt i Farvandet er der 8 Fod Vand ved daglig Lavvande.

England. Damperen *„Edwin"* er sunken c. 7 Kml. N. 76° V. fra Fyrskibet *„Outer Dowsing"*. 53° 28′ 50″ N. Br. 0° 54′ 0″ Lgd. En grøn Tønde er i 9 Fv. Vand udlagt tæt Ø. for Vraget.

Et Vragfyrskib skal udlægges ved Vraget.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Fécamp. Vraget af Damperen *„Elisabeth"* i Indløbet til *Fécamp* er nu borttaget. Afmærkningen er indragen, og Havnen er ikke mere spærret om Natten.

Cherbourg. Les Grèves. Baaken *Les Grèves* paa NØ.-Enden af Grunden ud for *Pointe des Grèves*, Ø. for *Cherbourg* Rhed, findes ikke.

Ormoville. En 2 Fods Klippe. *La Valace*, ligger ved S.-Siden af Indløbet til *Ormonville*, c. 7 Kbl. S. 22° Ø. fra Klippen *La Foireuse*, hvor Kortet angiver 13 Fod. 49° 42′ 15″ N. Br. 1° 49′ 49″ V. Lgd.

Tréguier. I *Passe du NE.*, ved Indløbet i *Tréguier*, skal man styre S. 25° V. og holde Spiret paa *Tréguir* Domkirke mellem *Pen-ar-Guézec* to Taarne, indtil *Créach-ar-Maout* Semafor er overet med *Duono* Højderne, da man skal styre S. 27° V. og holde Spiret paa *Tréguier* Domkirke overet med Spidsen af *Roc'h Skeiviec*.

Morlaix. Dokportene ved Bassinet i *Morlaix* ere atter i Orden.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Lorient. Den grønne Vragtønde ved Vraget af *„Bièvre"*, der laa 2¹/₂ Kbl. N. 65° Ø. fra Taarnet *Grasu* ved Indløbet til *Lorient*, findes ikke.

Belle Ile. Les Poulains. I 1899 ombyttes *Les Poulains* Fyr med et hvidt Lynfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn. Lysævnen: 27 Kml.

Under Arbejderne ombyttes det nuværende Fyr med et hvidt, fast Fyr, der vises fra Fyrtaarnets Galleri. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

Nærmere Meddelelse senere.

Gironde. Pointe de Grave. Om kort Tid skal Lyset i *Pointe de Grave* Fyrs faste Lysvinkel forstærkes, saa at Lysævnen bliver 33 Kml. Samtidig forandres Lysvinklen til at lyse over kun 3°, hvis Midte gaar i S. 45¹/₂° Ø. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

Fyret *Pointe de Grave*, der viser hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 5 Sekunder, forbliver uforandret.

Nærmere Meddelelse senere.

Adour. Damperen *„Loire"*, der er sunken i Indløbet til *Adour*, ligger c. 2 Kbl. Ø. for Signaltaarnet. Man skal gaa N. om Vraget, hvor Løbet er c. ¹/₂ Kbl. bredt. Vraget er afmærket med et grønt Flag og om Natten med et rødt Fyr. Om Natten er det forbudt at staa ind eller ud.

Spanien. Cadiz. Paa *Cadiz* Rhed er den sorte Spidstønde, som laa i 28 Fod Vand ØNØ. for *Las Puertas* og *Frailes*, inddragen.

Den røde Tønde, som laa 4 Kbl. S. 27° Ø. fra Yderenden af Molen *San Filipe*, er inddragen.

New Brunswick. Shippegan Gully. Indian Point. *Indian Point* Ledefyrs hvide, faste Bagfyr har nu en Synsvidde af 10 Kml. og det røde, faste Forfyr af 5 Kml.

Virginia. Chesapeake Bay. Stingray Point. Fyret 1 Kml. Ø. for *Stingray Point* lyser kun ganske svagt uden for Mundingen af *Piankatank River* og S.-Siden af *Rappahannock River* eller fra S. 41° V. til N. 58° V. Fyret skal forandres til at lyse Horizonten rundt.

Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston. Main Channel. I *Main Channel* mellem Dæmningerne ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Outer North Side røde Spirtønde Nr. 2 er ombyttet med en Spidstønde.

First North Side røde Spirtønde Nr. 2¹/₂ er ombyttet med en Spidstønde.

Third South Side sorte Spirtønde Nr. 3 er ombyttet med en Stumptønde.

Second North Side røde Spirtønde Nr. 4 er ombyttet med en Spidstønde.

Tøndernes Farve og Nummer ere uforandrede.

South Carolina. Tybee Road ØSØ. Et Vrag ligger sunket i 12 Fv. Vand, c. 27 Kml. S. 64° Ø. fra *Tybee* Fyr.

Florida. St. Johns River. Mayport Ledefyr. Baaken, hvorfra *Mayport* forreste Ledefyr vises, c. 700 Alen N. 80° Ø. fra *St. Johns River* Fyr, er nu malet hvidt.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Livorno. Melloria. Fyrskibet ved N.-Enden af Grunden *Melloria* ombyttes den 18de August 1899 i omtrent en Maaned med en lille Damper, der viser hvidt, fast Fyr.

Ægypten. Port Said. Den 15de Oktober 1899 udlægges to Lystønder ved Indløbet til *Port Said*, Tønden paa V.-Siden af Løbet viser rødt, fast Fyr og Tønden paa Ø.-Siden af Løbet grønt, fast Fyr. De ligge midt imellem det N.-ligste Par Lystønder og det næste S. efter, c. 6¹/₂ Kbl. fra disse og med en indbyrdes Afstand af c. 1 Kbl. Den Ø.-lige Lystønde ligger paa 31° 17′ 0″ N. Br. 32° 20′ 10″ Ø. Lgd.

Tunis. Bizerte. Skibe, der om Natten ville staa ind i eller ud af *Bizerte* Havn, skulle forinden de komme til Broen over Havnen give med Dampfløjten et langt Stød fulgt af to korte Stød.

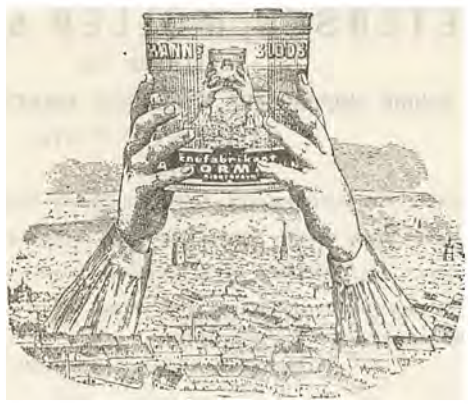
Karantænebestemmelser.

Frankrig. — *Alexandria* er erklæret smittet af Pest og *Hampton* og *Grand Bassam* af gul Feber. Skibe fra pestsmittet Sted maa kun anløbe *Marseille*, *Algier*, *Pauillac*, *St. Nazaire*, *Havre* eller *Dunkerque*.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Københavns Børskurs d. 16. Avg. 1899.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	104¾		104¾	105
Danmark			85½	85¾
Norden			118	118¾
Kjøbenhavn			97¼	97¾
Carl			57	57½
Dannebrog			102	102½
Skjold			75¾	76½
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen			95	97½
Nordsøen			84	86
Torm			94	98
Foren. Bugser-Selsk			84	89
Dansk-russisk Dampsk.	96		96	97
Urania			93½	94½
Union			—	—
Hejmdal			100	103
Dampsk. af 1896			101½	102½
Østasiatisk	105		104¾	105¼
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			95¾	97½
3½% Husejer Kreditk.			84	86
3½% Kbhvns Kreditf.			84¾	85½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			86	88
4% — — 6 —			87	89
3½% Landkreditk. 3 —			96	98
Aktier.				
Nationalbank			141½	143½
Privatbank			125	127
Landmansbank	123	122¾	123½	123¼
Handelsbank			118½	119
Burm. & Wain	89	88½	88¼	88½
Helsingørs Jernsk.			95	97
Sukkerfabr.	93½		93¼	93½
Bryggeri Aktier	92½	¼	92¼	92½

Vekselkurser d. 15. August 1899.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.23	18.19
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.35	—

Notering paa Berlins Børs d. 15. August 1899.

Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.30
5% Rumænske Stats	99.85
4% — — 1890	88.10

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

„Det Foren. Dampskibs." 34,000, „Danmark" 6,000. „Norden" 22,000, „Kjøbenhavn" 24,000, „Dannebrog" 36,000, „Skjold" 6,000, „Urania" 4,000, „Dampskibs. af 1896" 8,000, „Østasiatiske" 8,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

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

H. L. BAUTRUP, Aarhus,
Skibshandel.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.
ETABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.
COPENHAGEN.
AGENTS TO
Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts 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 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 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.

Holm & Wonsild,
Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn og Lübeck.

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.

Wilson Sons & Co., Limited,

London E. C.
7, Draper's Garden's.

Købmænd og Ejere af

Stenkuls-Oplag

i

St. Vincent C. V., Pernambuco, Bahia.

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, La Plata.

Filial-Etablissement i Cardiff og Buenos Ayres.

Stadig Forraad af udelukkende de allerbedste Syd Wales Dampkul. Dampslæbere ved alle Depoter og enhver Lettelse for Dampskibenes hurtige Ekspedition.
Charterers i Cardiff til de ovennævnte Havne.
Wilson Sons & Co., Limited, ere Ene-Indehavere af de ovennævnte Depoter og Filialer. Alle Forespørgsler ang. Priser etc. paa Central-Bureauet:
7, Draper's Gardens. London E. C.

Joh. Husmann,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

* **Telefon 5598.** *

Kongebreve, Brylluper,
Ægtepagter, Testamenter, Æresoprejsning, Separation, Skilsmisse, Adoptioner, Navneforandring, Panteobligationer, Klager og Ansøgninger samt alle juridiske Dokumenter skrives og ordnes billigst. Inkassationer og Retsmøder besørges.

Husk 8, Klosterstæde 8.
Juridisk Kontor.

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. I" og **„Nore"** i Farten
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

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 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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING
FOR
ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.**
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.
Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.
St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

NORDISK SKIBSREDERFORENING,

stiftet 1889.

Bureau: **Kongensgade Nr. 2, Christiania,**
optager skandinaviske Damp- og Sejlskibsredere som Medlemmer, besørger gennem sine ansete Forbindelser Ordningen af Tvistigheder i Skibenes Anliggender uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton om Aaret. (H. O.)

Café van Zandt,

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Glarmester
Wald. Stallknecht
udfører
alt Skibs- og Bygnings-arbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

L. Chr. Hagen,
Auktionsholder.
Kontor for juridiske Forretninger.
Træffes fra Kl. 10—1 og 4—7.
Hyskenstræde 5, 2. Sal.

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.

Har De Tandpine,
brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.
9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

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.

Carl Rasmussen,
Tapetserer & Dekoratør.
• Alt Møbelskibsarbejde •
udføres
Holmens Canal 24.
Telefon Nr. 5941.

J. C. TEILMANN & Co.
Eneste Vinforretning paa Frihavnen.
• Eneste Lager •
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og aldeut Tricotage til billigste Priser ner paa Pladsen. Telefon 881 og 828.
Ærb. **J. K. Jensen.**

Hotel „Victoria",
Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads, Kjøbenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum. Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

Marius Hoffgaard
(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6. 3.
Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

Læge H. C. Lund,
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12, 6-9 Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

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

ABONNEMENTSPRISEN
er 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
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ 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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 34. Kjøbenhavn, Torsdag den 24. Avgust 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Vindens Indflydelse paa Dampskibes Fart. — Kaptajn Jens Petersen. — Hvad forstaas ved en „good and approved Bill". — Forhøjet Forsikringspræmie for Skibe i Fart paa Montreal. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Selvantænding af Kul- og Bomuldsladninger. — Naar kan et Skib meldes ladeklar. — Personalia. — Nybygninger, Køb og Salg. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele Danmark.

Kjøb, Salg og Nybygning
af **Sejl-** og **Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme** med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, **Bugserdampere, Trawl-** og **Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer** etc. udføres fordelagtigt ved
Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.
Strandvej 36. Telefon 69.

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.

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Creosotolie og **Carbolineum,**
stærk syreholdig og bevarende Kvalitet samt **Antimerulion,** lugtfri, giftfri, som ved Træ og Mures Overstrygning dels forhindrer, dels tilintetgør Svamp, leveres billigt.
V. Bøye & Watt, Løngangstræde 23.
(Telefon 4113).

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe. Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

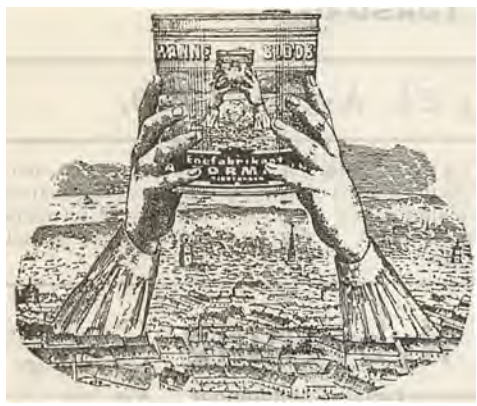
Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Bitumastic Præparater
fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Vindens Indflydelse paa Dampskibes Fart.

Angaaende Vindens Indflydelse paa Dampskibes Fart indeholder den sidste Udgave af „Pilot Chart" en meget interessant Artikel, som fortjener at kendes i saa vide Kredse som muligt blandt Dampskibsførere, særligt i oversøisk Fart. Desværre tillader Pladsen os ikke at optage Artiklen i sin Helhed.

Det antages i Almindelighed, skrives der, at en stor Oceandamper er saa godt som uafhængig af Vind og Vejr, og at den, for saa vidt Farvandet er frit for Rev og Grunde, uden Hinder kan følge den nærmeste Rute til sit Bestemmelsessted. Forudsat at Skibet er forsynet med Maskiner med meget stor Kraft, kan denne Antagelse til en vis Grad være berettiget, og dog kan det alligevel ofte være tilraadeligt at afvige noget fra den direkte Kurs, naar en stærk Storm nærmer sig, for paa den Maade at undgaa den værste Del af Orkanen. For en Damper er denne Manøvre betydelig lettere end for et Sejlskib, og kan, om Forholdene bedømmes rigtigt, ikke alene frelse Skibet for Havari, men tillige være Grunden til at Rejsen gøres hurtigere.

Hvis Talen derimod er om Dampere med mindre Maskinkraft, da er der ingen Tvivl om, at Vinden har en meget stor Indflydelse paa disses Fart og som Følge deraf ogsaa paa Rejsens Varighed. For saadanne Skibe gør det imidlertid en stor Forskel, om Vinden er med eller imod, ligesom Vindens Styrke, særligt ved Modvind, er af allerstørste Betydning, og det vil derfor sikkert vise sig meget fordelagtigt, om Dampskibe af denne Slags vilde tage mere Hensyn til Vindens Retning og Styrke ved Bestemmelsen af deres Rute, end hidtil har været almindeligt, i Stedet for at styre den direkte Kurs. Særligt vil dette svare Regning paa længere Rejser i frit Farvand og med stærk Modvind, f. Eks. Vinterrejser fra Evropa til Nordamerika.

Hvis Kaptajnen paa en Damper med mindre kraftige Maskiner i denne Fart straks i Begyndelsen af Rejsen møder stærke vestlige Vinde, kan han være temmelig sikker paa, at hans Skib befinder sig i den sydlige Del af en Storm, som passerer Nord om ham, og at Kulingen vil blive flauere, jo længere han kommer bort fra Stedet for det laveste Lufttryk. Det vil derfor absolut vise sig fordelagtigt at holde af Syd efter, hvorved Stormens fulde Heftighed undgaas, Kulingen bliver mere moderat og Vejret bedre, fremfor at styre ret Vest efter, tæt til den sædvanlige Rute for disse vestlige Storme.

For nu at erholde et Grundlag for Oplysninger til Dampskibsførere paa denne Rute, har det været nødvendigt at foretage Undersøgelser af den Indflydelse, som Vindens Retning og Styrke har paa saadanne Skibes Fart. Hertil valgtes Logbøgerne fra to af „North German Lloyd's" Dampskibe, Werra og Fulda, der begge ere Skibe paa c. 5,000 Gross Tons, og som under heldige Omstændigheder løbe en Fart af omtrent 16 Knob. I Tiden fra Efteraaret 1891 til Slutningen af Aaret 1892 have hver af dem gjort en Del Rejser mellem Gibraltar og New-York, og det er Erfaringerne fra disse Rejser, der danne Grundlaget for nedenstaaende Tavler, som vise Vindens Indflydelse paa ovennævnte Skibes Fart. Med Hensyn til Vindretningen i Forhold til Skibets Kurs har man, som Tavlerne vise, delt samme i 3 Grupper: God Vind, Sidevind og Modvind.

Ved God Vind forstaas Vinden fra „Plat for" til 4 Streger ind fra hver Side.

Ved Sidevind forstaas Vinden fra 2 Streger foran for „Tværs" til 2 Streger agten for „Tværs", og med Modvind menes endelig Vinden fra „Ret for ind" til 4 Streger paa hver Boug.

S/S „Fulda".

Vindstyrke	God Vind		Sidevind		Modvind	
	Mile i Vagten	Knob	Mile i Vagten	Knob	Mile i Vagten	Knob
0–2	63.3	15.83	62.8	15.70	62.8	15.70
3	63.6	15.90	62.9	15.73	61.5	15.38
4	63.3	15.83	62.3	15.58	60.7	15.18
5	63.8	15.95	60.5	15.13	57.6	14.40
6	63.3	15.83	58.0	14.50	54.4	13.60
7	63.3	15.83	58 0	14.50	51.1	12.78
8	63.5	15.88	55.0	13.75	44.7	11.18
9	—	—	50.0	12.50	40.0	10.00

S/S „Werra".

Vindstyrke	God Vind		Sidevind		Modvind	
	Mile i Vagten	Knob	Mile i Vagten	Knob	Mile i Vagten	Knob
0–2	61.3	15.33	61.2	15.30	61.0	15.25
3	61.1	15.28	60.8	15.20	60.8	15.20
4	61.3	15.33	61.1	15.28	58.8	14.70
5	61.4	15.35	60.3	15.08	56.5	14.13
6	61.0	15.25	58.9	14.73	54.5	13.63
7	—	—	58.8	14.70	49.1	12.28
8	—	—	56.0	14.00	42.0	10.05

Af Tavlerne fremgaar det tydeligt, at saa længe Skibene sejle med god Vind, har Vindstyrken ingen Indflydelse havt paa Farten, idet denne bliver den samme, ligegyldig om Vindstyrken er stor eller ringe. Under Sidevind er Indflydelsen af Vinden ogsaa kun ubetydelig saa længe Vindstyrken er moderat, men allerede ved Vindstyrke 5 begynder den at gøre sig gældende og tiltager derefter i samme Forhold som Vinden, saaledes at „Fuldas" Fart ved Vindstyrke 8 med Sidevind var 2.13 Knob mindre end ved samme Vindstyrke med god Vind.

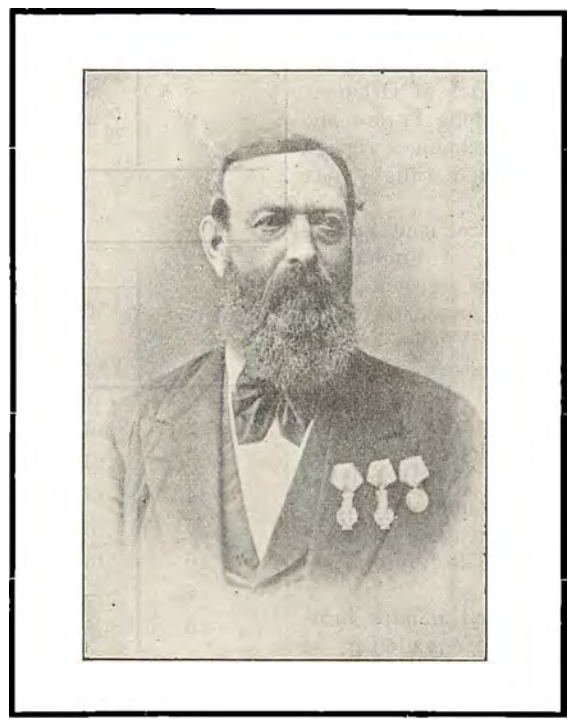
Ved Modvind har Vinden naturligvis sin største Indflydelse, og allerede ved Vindstyrke 3 eller 4 stoppes Skibets Fart betydeligt. Ved Vindstyrke 8 var Forskellen i Farten for „Fuldas" Vedkommende mellem god Vind og Modvind 19 miles i Vagten eller $4^3/_4$ Knob. Sammen med Vinden er der jo andre Ting, som ligeledes hindre Skibets Fart, først og fremmest Søen, men denne er igen afhængig af Vindens Retning og Styrke, hvor længe Vinden har blæst fra samme Kant etc.

Naar man nu tager i Betragtning, at Dampskibene „Fulda" og „Werra", som begge ere store og hurtig sejlende Skibe, under særegne uheldige Vindforhold have faaet deres Fart reduceret med indtil 19 miles i Vagten, ligger det nær at antage, at Vinden kan have endnu større, maaske endog betydelig større Indflydelse paa mindre og tungt løbende Fragtdampere, og det synes derfor at være vel begrundet, at Pilot Chart anbefaler Dampskibsførerne under visse Omstændigheder hellere at holde af for at faa flauere Kuling med moderat Sø, end at arbejde sig frem paa den direkte Kurs med en Storm ret forind, selv om Vejlængden forøges, hvilket jo langt fra er ensbetydende med at Rejsen forlænges.

Kaptajn Jens Petersen,

Dbm., R. af D.,

er Natten mellem sidste Søndag og Mandag afgaaet ved Døden her i Byen i en Alder af 67 Aar. Den Afdøde var den yngste af fire Brødre, der alle ved stor Energi og Dygtighed arbejdede sig op til betydende Stillinger, og alle begyndte deres Løbebane som Sømænd. Det var i hine Tider, da Dampskibsfarten endnu var i sin Vorden, at Brødrene sejlede med Sejlskibspaketter mellem deres Fødeby, Randers, og Kjøbenhavn. De stiftede et Selskab, der besejlede denne Rute, og i Slutningen af Halvtredserne satte de Dampskibe i Fart paa den. Selskabet ejede den Gang Dampskibene Brage, Ydun, Randers og Vidar, og Kaptajn Jens Petersen førte afvekslende flere af disse Skibe. Under Krigen 1864 var han Fører af et af dem i Regeringens Tjeneste, idet han med det transporterede det Aarøske Strejfkorps, der gjorde Landgang omkring paa Kysterne; det var en ansvarsfuld og besværlig Tjeneste, og Kaptajn Petersen indlagde sig megen Fortjeneste ved den Dygtighed, hvormed han røgtede den. I 1868 solgte Brødrene deres Skibe til Det forenede Dampskibsselskab; samtidig traadte Jens Petersen i Selskabets Tjeneste som dets Driftsinspektør for Øerne. medens hans ældre Broder, Kaptajn Paul Petersen, blev Driftsinspektør for Jylland. Broderen Tobias Petersen blev senere Fabrikant i Randers, og den fjerde af Brødrene, Hans Petersen, Fører af Det forenede Dampskibsselskabs Skib „Limfjorden". Jens Petersen blev senere Skibsinspektør i Selskabet, hvilken Stilling han fratraadte ved Udgangen af 1887. Efter den Tid levede han her i Byen i privat maritim Virksomhed. I en Aarrække var han Medlem af Sø- og Handelsretten.



Kaptajn Jens Petersen var Medstifter af Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874 og har havt Sæde i dens Bestyrelse. Han nærede en levende Interesse for Foreningen som i det hele taget for den Stand, af hvilken han var udgaaet. Han rejste som Medlem af Foreningen for nogle Aar siden en stærk Modstand mod Bestyrelsens Forslag om Adgang til Foreningen for Styrmænd, der opfylde Sønæringslovens Krav til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører, og det skyldtes sikkert for en ikke ringe Del hans betydelige Veltalenhed og hans Indflydelse, at det først efter flere forgæves Forsøg lykkedes Bestyrelsen at gennemføre denne Foranstaltning. Hans Opfattelse beroede efter vor Mening paa et Fejlsyn, men ligesom hans Indvendinger i det væsentlige vare af formel Natur, saaledes vilde det være urigtigt af dem at udlede Mangel paa Interesse ogsaa for Styrmandsklassens Vel. Snarere tør man antage, at hans sejge Fastholden af det Standpunkt, han en Gang havde indtaget, for en Del skyldtes en Mangel paa Ævne til at bøje sig for modstaaende Anskuelser og komme dem i Møde, som i det hele taget var karakteristisk for ham.

Kaptajn Jens Petersen var en Mand med fremtrædende gode Ævner og med en i det praktiske Liv udviklet betydelig Dygtighed. Hans Virksomhed har fra hans tidligste Ungdom og til hans sidste Aar været knyttet til Søen og til Sømandsstanden, der i ham taber et fremragende Medlem. I de sidste Aar var hans Helbred stedse mere vaklende, indtil en Hjertesygdom nu har gjort Ende paa hans Liv. Hans lange, fortjenstfulde Livsgjerning og hans personlige Elskværdighed vil mindes.

Hvad forstaas ved en „good and approved Bill".

Et norsk Skib lossede nylig en Ladning Pitchpine i Cherbourg. Til Afgørelse af Fragten fik Kaptajnen leveret to Anvisninger (mandats), betalbare 4 Maaneder fra Udstedelsesdagen, trukne af en Bankier i Cherbourg paa et Londonerfirma og bærende Paategningen: non acceptable. Disse Anvisninger kunde Rederen ikke faa omsat, og der opstod som Følge heraf et Tab for ham, som han beregnede til henved 300 Kr. Hvis Betalingen var blevet erlagt i Overensstemmelse med Certepartiet, skulde Kaptajnen have havt en good and approved Bill, men han slog sig til Ro med de Anvisninger, han fik, efter at hans Mægler, Hr. E. Buhot, havde erklæret samme for at være i Orden.

Betegnelsen „good and approved Bill" kender enhver fra Certepartierne, hvor den stadig forekommer, skønt den lader meget tilbage at ønske i Retning af Tydelighed. Saa meget er dog sikkert, at en Anvisning som den ovenfor beskrevne med Paategningen non

acceptable i al Fald ikke kan kaldes en „good and approved Bill", og at Mægleren derfor som den, der havde at varetage Rederiets Interesser, burde have gjort Kaptajnen opmærksom herpaa; men vanskeligere stiller Sagen sig, hvis man vil forsøge nærmere at gøre Rede for, hvilke Betingelser Papiret maa opfylde for at kunne karakteriseres som good and approved.

Det sidste Ord „approved" kan ikke betyde, at Kaptajnen efter eget Forgodtbefindende skulde kunne modtage eller refusere den tilbudte Veksel — bl. a. fordi Betingelsen good i saa Fald vilde være uden Betydning. I Frankrig forlanger man, at Vekslen skal bære Trassatens Acceptpaategning, da den ellers ikke kan siges at være „approved", og at Acceptanten skal være en solid Bank eller Bankier. I England synes man derimod snarere at opfatte Ordet „approved" saaledes, at Vekslen skal tages for god i Banken, saa at den kan diskonteres paa vanlige Betingelser, eller maaske endog saaledes, at Banken overtager Vekslen uden Ansvar for Endossenten.

(Nord. Skibsrederforen. Cirkl.)

Forhøjet Forsikringspræmie for Skibe i Fart paa Montreal.

Det kongelige danske Konsulat i Montreal tilskriver under 13. Juni Udenrigsministeriet saaledes:

„Jeg har den Ære at meddele, at Marine-Asurance-Kompagnierne have i Forening forhøjet alle Takster for Ladninger, der gaa ad St. Lawrence Ruten. Grundene til dette Skridt angives at være de mange Ulykker, der hændte her i Kanalen i Fjor, men jeg tror, at Assurance-Kompagniernes Hensigt er at tvinge den kanadiske Regering til at forbedre Kanalen og Signalstationerne paa de kanadiske Kyster og i Særdeleshed de ved St. Lawrence Golfen.

Da større danske Dampskibe i den senere Tid have anløbet Montreal, anser jeg det for min Pligt at henlede Ministeriets Opmærksomhed paa dette Assurance-Kompagniernes Skridt. Forhøjelsen varierer i Henhold til de forskellige Dampskibsliniers Baade og i Henhold til Aarstiden. Taksten er forhøjet i Begyndelsen og i Slutningen af Navigationen, nemlig tidlig i Maj og sent i Oktober og November."

Fragtmarkedet.

Den ene Dag løber som den anden, vi tror det i Romansproget hedder „trukne som Perler paa en Snor", naar vi dertil føjer: paa „Fragtmarkedet gik Timerne med Liv og Lyst, Høsten var inde, det gule Korn bugnede i Laderne", og vi saa hist og her pynter med en klar Efteraarshimmel eller med den friske Duft af nytærsket Korn, kunde vi for saa vidt godt lave et lille Kapitel om de sidste Dage af det virkelige Livs spændende Roman, hvor Skurkene — vore Baissespekulanter — endelig afsløres og Dyden sejrer; imidlertid — vore Figurer ere saa vel kendte og udnyttede, at vi føle os berettigede til kun at give en nøgtern Fremstilling af deres Handlinger og Intriger i den sidste Uge.

Amerika sidder da fast i den magelige Stol, hvor vi allerede for lang Tid siden placerede det; der er ikke Svig i dets Træk, glad og tilfreds ser det os strømme til de rige Forraadskamre og øse ud til alle Sider af Korn og Bomuld og Træ i rigelig Mængde, og inviterer os til at gentage Besøget langt ind i Fremtiden, thi der er nok, „hvor det kom fra", det har alligevel haft sin Betydning, at vi fik opdaget den ny Verdensdel. At gentage Raterne fra de forskellige Lejre er overflødigt, da vi saa ofte i de seneste Numre har noteret Fragterne temmelig detailleret; kun kan det siges, at vi overalt sporer en fastere Tone, der har givet sig Udslag i en meget livlig Befragtning baade fra Nordhavnene, Golfen og River Plate, og trods stor Forretning holdes der dog fornuftigt igen af Rederne, saaledes at yderligere Fremgang kan ventes i alle Brancher. Golfhavnene er paa 17/6 Nett. charter U. K. Cont., Nordhavnene paa 3/7½ C. f. o., og River Plate paa 26/3 à 26/6 San Lorenzo Basis — dette maa være tilstrækkeligt.

Sortehavet etc. har været noget livligere i den sidste Uge. Vi notere Nicolaieff Bergen 2,650 Tons 25. August 7. September 12/6. Marianopel og/eller Taganrog Rotterdam 3,000 Tons 12/6, Azoff 12,500 quarters 5/25 September 13/ N. C., 13/6 Hamburg.

Kulmarkedet er en Ubetydelighed svagere til Østersøen, men endnu maa man kalde Raterne meget høje, og vi tillægge ikke disse almindelige smaa Svingninger nogen reel Betydning

Vi notere Leith Fjord Aarhus 6/, dansk Havn med 14 Fod 6/6, Kjøbenhavn 6/ à 6/3. Fairwater 6/6, Kønigsberg 7/9, Riga 7/, Kronstadt 6/3 à 6/4½.

Fra Newcastle betales til Stockholm 6/3, Kronstadt 6/3, Riga 6/6, Swinemünde 5/6, Rostock 6/6, Sundhavn 5/9 à 6/. dansk Havn 6/ á 6/3. Til Middelhavet noteres Venedig 10/3, Konstantinopel 9/, Alexandria 10/9, Port Said 10/6, Valencia 8/3, Barcelona 9/9, Genua 8/3, Neapel 8/3.

Fra Cardiff noteres til Kronstadt 8/3. Reval 8/, Riga 7/9, Libau 8/, Stockholm 8/, Aarhus 7/. Kjøbenhavn 7/, dansk mindre Havn 7/9 à 8/. Til Middelhavet ere Raterne: Genua 8/6, Civita Vecchia 8/6 à 9/, Neapel 8/9 à 9, Catania 9/3, Venedig 10/6, Triest 10/, Konstantinopel 9/, Saloniki 9/6, Alexandria 11/3 à 11/6.

Østersøen er uforandret. Af Træfragter kunne vi notere Gefle Cardiff 35/, Hudiksvall Bristol 36/3. Piteå Sharpness 38/9. Luleå til Rotterdam eller Amsterdam giver 5/9 à 6/ for Erts, Kemi London 35/ for Træ. Libau og Riga have samme Noteringer som sidst.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Er Rederiet i Henhold til Konsulatloven forpligtet til at betale Konsulatafgift for indeværende Aars første Halvdel for et Skib, som afsejlede fra Skotland d. 23. December afvigte Aar med Bestemmelse dansk Havn, men forliste i Nordsøen d. 5. Januar d. A.? Det bemærkes, at Rederiet opløstes med Skibets Forlis.

Skibsreder.

Sv.: Da Skibet ved Begyndelsen af indeværende Aars første Halvdel befandt sig i udenrigs Fart, er det i Henhold til § 2 i Lov om Konsulatvæsenet af 14. April 1893 forpligtet til at betale Konsulatafgift for nævnte Halvaar.

Selvantænding af Kul- og Bomuldsladninger.

Trods alle mulige Forsigtighedsregler er Selvantænding af forskellige Ladninger, som f. Eks. Kul og Bomuld ikke sjelden og forekommer i Særdeleshed hyppigt ved Kulladninger, medens man endnu ikke er enig om, hvorvidt Bomuld, som er indtaget i fugtig Tilstand, senere ved Selvantænding kan foraarsage Skibsbrand. Muligvis kommer saadan Ladning ofte i Brand ved Ligegyldighed og i enkelte Tilfælde vel ogsaa med Forsæt.

Hvorledes Branden nu end opstaar, bliver Resultatet for Skib og Besætning det samme, og man maa derfor med Glæde hilse enhver Bestræbelse for at hindre saadanne Skibsbrande.

I England er nylig gjort Forsøg paa at slukke Minebrand ved Hjælp af flydende Kulsyre, og en Mr. Spemer har i en Forsamling af Bjergværksingeniører i Shefield holdt et Foredrag om den hensigtsmæssigste Maade, paa hvilken man kan anvende flydende Kulsyre til Slukning af Ild, frembragt ved Selvantændelse af Kul. Taleren havde havt Lejlighed til at se dette Middel anvendt. Fra fjernt liggende Beholdere førte man den flydende Kulsyre til Brandens Midtpunkt og opnaaede i overordentlig kort Tid fuldstændig Slukning af Ilden.

Foredraget, som har været offentliggjort i forskellige engelske Blade, har givet Anledning til, at der er fremkommet Forslag om at Skibe, som sejle med let antændelige Varer, skulle forsynes med Beholdere med flydende Kulsyre.

Som Indvending mod dette Forslag kan kun anføres, at flydende Kulsyre fordrer en vis Forsigtighed ved Omgangen dermed, medens derimod Omkostningen absolut ingen Rolle spiller, da en Kilo flydende Kulsyre, som i luftformig Tilstand er lig med c. 550 Liter Gas, kun koster 30 à 40 Pfenning.

Naar kan et Skib meldes ladeklar.

S/S. „Skodsborg" i Grimsby.

Det er almindeligt i Praksis at anse et Skib ladeklart, naar det er paa Ladepladsen med Lastrummet tomt og klart til at forhale til Ladestedet saasnart Ordre desangaaende modtages, samt naar Kaptajnen har givet skriftlig Meddelelse til Afladerne om, at han er ladeklar. Utvivlsomt er Skibet da klart, endskønt en Certepart-Klausul sædvanligvis bestemmer, at Liggedagene først beregnes fra Morgenen, efter at Meddelelse om at være ladeklar er indsendt, forsaavidt som intet andet er bestemt i Certepartiet.

I Sagen angaaende Liggedagspenge for S/S. „Skodsborg", hvilken nylig har været behandlet ved „the City of London court", disputeredes der om, hvorhvidt Meddelelse om at være ladeklar kunde afgives, naar Skibet laa i Dok i Grimsby eller først efter at Skibet var kommen ind til Kulkranen.

Rettens Dom gik imod Rederen, som paaatod, at Meddelelse om at være ladeklar kunde afgives, naar Skibet var i Dok og førend det kom til Kranen. Rederen appellerede, og Sagen blev under 13. Juni forebragt en Divisions-Domstol, bestaaende af Mr. Justice Barnes og Mr. Justice Buchnill. I Henhold til Certepartiet skulde Damperen „proceed with all convenient speed to a customary coal crane loading berth at Grimsby and there load in a customary manner in the Dock".

Rederens Sagfører hævdede, at den rette Fortolkning af Certepartiets Klausul var, at den skriftlige Meddelelse om at være ladeklar skulde gives, naar Skibet var kommen i Dok.

Mr. Justice Barnes heldede til den Anskuelse, at Meddelelse om at være ladeklar først kunde gives, naar Skibet var paa Stedet, hvor Ladningen skulde indtages. Dette syntes for ham „at være den rette Udtydning af Dokumentet". Mr. Justice Buchnill bifaldt dette.

Men om denne Fortolkning er den rette, hvorledes vil det da gaa Skibsrederne? Lad os antage, at Skibet ligger klar i Dokken, men at alle Ladepladserne ere optagne, og at Kaptajnen indsender Meddelelsen „ladeklar" til Afladeren.

Afladeren vilde i Henhold til Dommen da kunne sige: „Nej Kaptajn! De er ikke berettiget til at melde Dem ladeklar, før De er paa Ladepladsen, der er De ikke endnu, og før De er der, er De ikke ladeklar". Under saadanne Omstændigheder ville Afladerne være fristede til at hindre Liggedagenes Begyndelse til Fordel for dem selv.

Paa den anden Side, hvis Kaptajnen tilbageholder sin Klarmelding til han er paa Lastepladsen, kunde Afladeren være istand til at sige, at Grunden, hvorfor han ikke allerede tidligere havde givet ham Ordre til at gaa til Ladepladsen var, at han endnu ikke havde modtaget Meddelelse om, at hans Skib var klar til at begynde Indladning. Hvad Mulighed har da Rederen for at opnaa sin Ret. Afladerne synes fuldstændig at beherske Situationen.

(Fairplay).

Personalia.

Fhv. Fører af Dpsk. Nautic af Esbjerg, Kapt. Meinertz, har nu overtaget Dpsk. Ingrid af Esbjerg.

Kapt. M. H. Mortensen, hidtil Fører af Bark Havila af Fanø, er blevet Fører af Dpsk. Nautic af Esbjerg.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri sattes d. 19. ds. 2 Staallægtere, byggede for Det forenede Dampskibsselskabs Regning, i Vandet.

Lægterne ere byggede til Veritas højeste Klasse, ere af følgende Dimensioner engelsk Maal: den ene 131′ lang, 29′ 4¾″ bred, 10′ 9″ dyb, den anden 144′ lang, 31′ 10½″ bred, 11′ 11½″ dyb, og de laste henholdsvis 600 og 800 Tons. De ere begge forsynede med meget store Luger, Master til at lægge ned, Donkeykedel, Damppumper, Damplossespil samt Vandballastrum for og agter.

Fra Sø og Land.

Dampskibsselskabet Jyllands nye Damper Ingrid er den største Kuldamper, der har losset i Esbjerg; den laster 2,100 Tons. Om det nye Dampskibsselskab meddeler Esbj. Av., at den indbetalte Aktiekapital er 200,000 Kr.; Handelsbanken i Kjøbenhavn har laant Selskabet 75,000 Kr. mod Pant i den nye Damper. Selskabets Formand er Konsul I. Lauritzen i Esbjerg, dets korresponderende Reder V.

Greibe fra London. Foruden disse er Landinspektør Styrup, Ribe, og Købmand Skikkild, Ringkjøbing, Medlemmer af Bestyrelsen. Hensigten med det nye Selskabs Dannelse er at bidrage til at fremme Esbjergs Udvilkling og vække Interesse blandt Byens og Egnens Beboere for Søfartsforetagender, da Esbjerg med Fanø har flere gode Betingelser for en heldig Udvikling af Rederivirksomheden. Der paatænkes Oprettelsen af endnu et eller to selvstændige Rederier.

Ifølge „Fairplay" af 3. Aug. strike Dokarbejderne i Antwerpen og flere Skibe have været nødsagede til at gaa til andre Pladser for at losse deres Ladning. Arbejderne nægte alt Overarbejde uden mod dobbelt Betaling. En stor Mængde Skibe ligge paa Rheden og vente paa Plads for Losning. Hvis der ikke opnaas en Overenskomst med Stevedorerne, formodes det, at Skibsmæglerne ville danne et eget Selskab til Ladning og Losning, som af Fortjenesten betaler 5% til sine Medlemmer, medens Resten fordeles mellem de af Selskabet engagerede Arbejdere.

„The Red Star Line Company" ere gaaede ind paa, at betale deres Arbejdsfolk dobbelt Lønning for Søndag- og Natarbejde, idet de har været tvunget til at give efter paa Grund af dets skriftlige Kontrakter. Formændene som forlangte en Gageforhøjelse af 45%, bleve straks afskedigede.

Det siges at Dokarbejderne i Ghent, Brygge og Ostende ville gøre fælles Sag med Arbejderne i Antwerpen.

Kularbejderne strike ligeledes, da de ere misfornøjede med et Lønningstillæg af 12%. Det er bevisligt at store Købmænd i Antwerpen støtte de strikende med Kapital.

Ugens Havarier.

Fra Skagen skrives til os d. 20. August:

Fredag Aften den 18. ds. landsattes her Besætningen fra Brig Hans, Kaptajn I. A. Hansen, af Aalborg, kommende fra Emden til Halmstad med en Ladning Koks. Skibet er 221 Reg. Tons drægtig med 8 Mands Besætning. Den 17. om Formiddagen var Skibet omtrent udfor Horns Rev blevet ramt af en Braadsø, der borttog alt det opstaaende med Støtterne fra Bougen til agterste Spænd Fokkevant og foraarsagede anden Lækage, saa at Vandet stedse steg i Skibet trods al Pumpen. Da Skibet drev mod Land, besluttedes det at forlade det og gaa ombord i en tysk Fiskedamper Adjutant, der, hidkaldt ved Nødflag, laa i Nærheden. Det lykkedes Besætningen at komme ombord i denne i deres egen Baad, som blev knust imod Damperen; de mistede alle alt deres Tøj. Damperen bragte dem til Skagens Rev, hvor en dansk Fiskekutter tog dem ombord og i Land satte dem i Skagen, hvor Søforklaring atholdtes igaar. Briggen er drevet iland ved Ringkjøbing.

Aurora, 3m. Skonnert af Riga, kom d. 16. ds. paa Rejsen fra Østersøen til England med Trælast paa Grund ved Kastrup. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen uden Skade.

Anna, Jagt af Føhr, kom d. 17. ds. i Stormen i Drift ved Kastrup og kæntrede. Svitzers søger at bjærge Skibet. En Mand druknede.

Progress, Skonnert af Stavanger, kom d. 18. ds. paa Rejsen fra Skotland til Svendborg med Kul paa Grund paa Kalkgrunden. Flot uden Assistance.

Bravo, Slup af Lyngøre, kom d. 18. ds. paa Rejsen fra Boness til Stege med en Ladning Kul paa Grund paa Læsø Nordside. Bjærgningsdpsk. Øresund bragte Skibet flot efter at Halvdelen af Lasten var kastet overbord. Skibet ubeskadiget.

Saga, 3m. Skonnert af Marstal, kom d. 19. ds. paa Grund ved Trångsund. Skibet, der staar paa Kroserort Stenrev, er lækt.

Storken, Sanddamper, kom d. 18. ds. paa Grund ved Salthom. Flot uden Assistance.

Anna, 3m. Skonnert, har paa Rejsen fra Boness til Danmark været paa Grund paa May Island og staaet 3 Timer. Flot med Assistance af Lodser.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 22. Aug., bestemt til New Orleans. — Alexandra, Blom, afgik fra Gøteborg 8. Aug., bestemt til New Orleans. — Algarve, Borries, ankom til Denia 16. Aug. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Denia 20. Aug., bestemt til Malaga. — Antwerpen, Holm, ankom til St. Petersborg 19. Aug. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 22. Aug. — Arno, Strubberg, afgik fra Finland 12. Aug., bestemt til Barcelona. — Beira, Brabrand jun., afgik fra Finland 16. Aug., bestemt til Alicante. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Gibraltar 19. Aug., best. til Kbhvn. — Dagmar, Gade, ankom til Helsingfors 20. Aug. — Douro, Ørum, afgik fra Kbhvn. 19. Aug., best. til Throndhjem. — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn. 16. August, bestemt til New York. — Garonne, Rasmussen, ankom til Kronstadt 20. Aug. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Antwerpen 17. Aug., bestemt til St. Petersborg. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 19. Aug., bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Almeria 18. Aug. — Island, Skjødt, afgik fra Kristiansand 11. Aug., bestemt til New York. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 21. Aug., bestemt til Rotterdam. — Kursk, Lunge, ankom til Riga 19. Aug. — Leopold II, Kruse, ankom til Kbhvn. 20. Aug. — Louisiana, Jensen, afgik fra Newcastle 28. Juli, bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Hansen, afgik fra Rotterdam 9. Aug., bestemt til Boston. — Nicolai II., Michelsen, ankom til Kbhvn. 16. Aug. — Norge, Knudsen, afgik fra Christiania 21. Aug., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, afg. fra Barcelona 21. Aug., bestemt til Leghorn. — Omsk, Petersen, afgik Boness 19. Aug., bestemt til Kronstadt. — Seine, Staal, afgik fra Kbhvn. 15. Aug., bestemt til Bordeaux. — Tejo, Bay, ankom til Oporto 14. Aug. — Texas, Kihl, afgik fra New Orleans 10. Aug., bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afgik fra Kbhvn. 23. Aug., bestemt til New York. — Tiber, Bech, ankom til Åbo 19. Aug. — Tomsk, Andersen, ankom til Dunkirk 16. Aug. — Xenia, Thidemann, ankom til Kronstadt 15. Aug.

Anglo Dane, Møller, ankom til Kbhvn. 22. Aug., bestemt til Stettin. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Throndhjem 22. Aug, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, afgik fra Kbhvn. 17. Aug., bestemt til Antwerpen. — Ceres, Ryder, ankom til Kbhvn. 21. Aug. — Christian IX, Mollerup, ankom til Pillau 21. Aug., best. til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Kbhvn. 18. Aug., bestemt til Stettin. — Constantin, Niedersøe, afgik fra Newcastle 18. Aug., bestemt til Libau. — Ella, Svane, ankom til Danzig 18. Aug., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, afgik fra Khhvn. 22. Aug., bestemt til Hull. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Antwerpen 11. Aug., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Lorentzen, ankom til Kbhvn. 21. Aug., bestemt til London. — Kiew, Petersen, ankom til Hull 21. Aug., bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 17. Aug., bestemt til Island og Færøerne. — Louise, Brabrand, afgik fra Hull 20. Aug., bestemt til Kbhvn. — Maja, Johnssen, afgik fra Kbhvn. 22. Aug., bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, afgik fra Riga 15. Aug., best. til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 22 Aug., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, pass. Holtenau 18. Aug., bestemt til London. — Perm, Christensen, ankom til Hull 20. Aug. — Pregel, Olsen, ankom til Riga 14. Aug., bestemt til Antwerpen. — Thyra, Sørensen, ankom til Antwerpen 16. Aug., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Libau 19. Aug., best. til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Holtenau 21. Aug., bestemt til London. — Vesuv, Andresen, ankom til Kbhvn. 18. Aug., bestemt til Libau.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 24. Aug., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 23. Aug., bestemt til Odense. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Nykjøbing F. 23. Aug, bestemt til Newcastle via Odense og Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 23. Aug., best. til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Odense 23 Aug., best. til Leith via Aarhus og Aalborg. — Kronen, Wiberg, afgik fra Newcastle 22. Aug., bestemt til Nakskov. — Lolland. Ankersen, afgik fra Svendborg 23. Aug., bestemt til Newcastle via Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 23. Aug., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 19. Aug., bestemt til Libau. — Frode, Wrisberg, afg. fra Kotka 9. Aug., ankom til Zaadam 16. Aug. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 9. Aug., ankom til Haukipudas 13. Aug. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Swansea 2. Aug., ankom til Kronstadt 13. Aug. — Knud, Mahncke, afgik fra Libau 15. Aug., ankom til Ghent 22. Aug. — Svend, H. Petersen, afgik fra Blyth 17. Aug., bestemt til Riga. — Erik, Tofte, afg. fra Blyth 11. Aug., ank. til Kbhvn. 15. Aug. — Skjold,

Schmidt, afgik fra Riga 16. Aug., bestemt til Dunkirk — Ragnar, Risøe, afgik fra Stettin 17. Aug., best. til Methil. — Danmark, Kraemer, afg. til Ghent 18. Aug., ankom til Blyth 20. Aug. — Volmer, Riber, afg. fra Ghent 19. Aug., ankom til South Shields 21. Aug. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 16. Aug., best. til Ghent. — Harald, Holst, afgik fra Haukipudas 10. Aug., ankom til Rouen 18. Aug. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Kronstadt 16. Aug, ankom til Narva 17. Aug.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Andrejeff, Johnsen, afgik fra Hull 16. Aug., bestemt til Kronstadt. — P. Berg, Thorsøe, afgik fra Kronstadt 17. Aug., bestemt til Brake. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Brake 17. Aug., bestemt til Rotterdam. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Boness 18. August. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Rotterdam 18. Aug., ankom til Hull 19. August. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Ymuiden 19. Aug., ankom til Hull 21. Aug.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Libau 23. August. — Kamma, Pedersen, ankom til Riga 17. Aug — Helga, Lagesen, ankom til Lübeck 20. August. — Martha, Jørgensen, ankom til Ghent 17. August. — Elna, Møller, ankom til Rotterdam 21. August. — Therese, Risøe, ankom til Rouen 18. August.

Vesterhavet. Niobe. Schmidt, ankom til Honfleur 22. Aug. — Nancy, Mathisen, ankom til Liverpool 17. Aug. — Nautik, Mortensen, afgik fra Grangemouth 19. Aug., best. til Kronstadt. — Nora, Degn, ankom til Morlaix 22. Aug. — Neptun, Jørgensen, ankom til Norrköping 20. Aug. — Nerma, Jessen, afgik fra Pillau 15. Aug., ankom til Norrkøping 17. Aug.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Odense 19. Aug., bestemt til London. — Rita, Horn, afgik fra Skellefteå 18. Aug., bestemt til Faversham. — Cimbria, Storm Hansen, afgik fra Luleå 17. Aug., best. til Rotterdam.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Tynen 17. Aug., bestemt til Kronstadt. — Frisia, Skov, afgik fra Riga 20. Aug., bestemt til Amsterdam.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Riga 17. Aug., best. til Ghent. — Fyen, Hansen, ank. til Sunderland 16. August. — Hafnia, Jensen, afgik fra Kbhvn. 19. Aug., ankom til Helsingør 19. Aug. — Russia, Rasmussen, ankom til Ghent 16. Aug. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Kbhvn. 22. Aug., bestemt til Riga.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til Soerabaia 15. Aug. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Rotterdam 19. Aug., bestemt til Luleå. — Søborg, Fischer, ankom til Rouen 19. Aug. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Kronstadt 23. Aug. — Jomsborg, Kühl, ank. til Rouen 16. Aug. — Uranienborg, Schmidt, ankom til W. Hartlepool 20. Aug. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 16. Aug. — Fredensborg, Andersen, ankom til Glasgow 17. Aug. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. til Ripola 23. Aug.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, ank. til Kronstadt 23. Aug. — Skodsborg, Lund, afg. fra Newport 17. Aug., best. til Lissabon. — Jægersborg, Jensen, ank. til Blyth 22. Aug. — Guldborg, Jensen, ank. til St. Petersborg 20. Aug. — Tuborg, Hveissel, ank. til Southport 22. Aug.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kronstadt 9. Aug. — Agnete, Jensen, afgik fra Lübeck 19. Aug., bestemt til Riga. — Hermia, Sørensen, afg. fra Kiel 18. Aug., ankom til Riga 21. Aug. — Alice, Hansen, afgik fra Rotterdam 17. Aug., best. til Kbhvn. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Rotterdam 18. Aug., ankom til Methil 20. Aug. — Bornholm. Petersen, afg. fra Burntisland 18. Aug., ankom til Kiel 22. Aug. — Ajax, Brorsen, afgik fra Bandholm 22. Aug., bestemt til Warkworth. — Nauta, Madsen, ankom til Middlesbro 21. Aug. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 19. Aug., ankom til Landskrona 21. Aug. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Stettin 22. Aug., bestemt til Boness.

Danmark. Rolf, Hahn, afg. fra Libau 19. Aug. best. til Boness. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Burntisland 18. Aug., bestemt til Kiel. — Absalon, Predbjørn, afg. fra Kronstadt 18. Aug., best. til Rotterdam. — Ansgar, Larsen, ankom til Grangemouth 19. Aug. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 18. Aug. — Hamlet, Sommer, ankom til Kbhvn. 20. Aug. — Helge, Matthiessen, ankom til Kronstadt 17. Aug.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, pass. Perim 18. Aug., bestemt til Port Said. — Malaya, Prahl, ankom til Singapore 18. Aug. — Cathay, Schiøning, ankom til Antwerpen 15. Aug. — Livadia, Jørgensen, ankom til Soerabaya 15. Aug. — Skonnert Ragnhild, Bønnelycke, ankom til Kbhvn. 21. Aug.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Riga 18. Aug. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Ghent 20. Aug., bestemt til Boness. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kronstadt 15. Aug.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Grangemouth 19. Aug., bestemt til Kbhvn.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Wyborg 15. Aug. — Clara, Petersen, afgik fra Kronstadt 15. Aug., bestemt til Grangemouth.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Bertha, Nørholm, ankom til Falmouth 12. Aug. fra Porto Gallagos, afgik derfra 14. Aug til Hamburg, ankom paa Elben 19. Aug. — Nanna, Warrer, ankom til Belize 10. Aug. fra Nantes — Franz, Petersen, ankom til Liverpool 16. Aug. fra Rio Janeiro, — Franz Schwalbe, Beck, ankom til Bristol 15. Aug. fra Gefle. — Erna, Thomsen, sejlet fra Santos 5. Aug. til Barbados. — Nordby, Christiansen, sejlet fra Queenstown 17. Aug. til Hamburg. — Prins Valdemar, Winther, sejlet fra Fremantle 16. Aug til Kanalen. — Vega, Pedersen, ankom til Rio Janeiro 15. Aug. fra Hamburg. — Verdande, Nielsen, sejlet fra Rio Hache 3. Juli til Hamburg. — Embla, Jepsen, prajet 6. Aug. paa 49° N. Br. 16° W. Lgd. fra Cardiff til Progresso. — Cito, Christiansen, ankom til Menado 26. Juni. — Anna Mathias, Eriksen, ankom paa Elben 19. Aug. fra Rio Grande. — Esmeralda, Pedersen, prajet 18. Aug paa 57° N. Br. 9° Ø. Lgd., fra Hernøsand til Melbourne.

Fanø. Sønderho. Helene, Kristiansen, prajet 25. April paa 22° S. Br. 71° Ø. Lgd. — Elizabeth, Fischer, afg. fra Rio Grande 12 Juli til Havre. — Agnes, Riber, ankom 14. Aug. til Antwerpen fra Laguna. — Mary, Lydom ankom til Middelfart 19. Aug. fra Burntisland.

Svenborg. Urania, Hansen, ankom til Umeå 14. Aug. — Venus, Jensen, ankom til Skellefteå 14. Aug. — Concordia, Henriksen, ankom til Newbourgh 14. Aug. — Ruth, Nielsen, ankom til Pillau 14. Aug. — Lea, Petersen, ankom til Fowey 14. Aug. — Hansine ankom til Berwick 16. Aug. — Peter, Jørgensen, ankom til Libau 16. Aug. — Johanne, Jensen, ankom til Helsingborg 18. Aug. — Embla, Mikkelsen, ankom til St. Petersborg 19. Aug. — Gefion, Rasmussen, ankom til Plymouth 20. Aug. — Grethe, Hansen, ank. til Fowey 21. Aug. — Brage, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 21. Aug.

Rønne. Charles, Kjeldsen, ankom til Newcastle 13. Aug. — Georg, Jensen, ankom til Pillau 13. Aug. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Kbhvn. 15. Aug. — Rolf, Jakobsen, ankom til Kbhvn. 16. Aug. — Nestved, Larsen, ankom til Stolpemünde 17. Aug. — Kirstine, Petersen, ankom til Liverpool 17. Aug.

Ærø. Thyra, Rasmussen, ankom 13. Aug. ved Ryde. — Salvador, Fabricius, ankom 15. Aug. til Aberdovey. — Haabet, Christensen, ankom 16. Aug til Svansea. — Kodan, Hansen, ankom 16. Aug. til Hudikswall. — Hebe, Clausen, ankom 17. Aug. til Lerwick. — Dronning Louise, Petersen, ankom 16. Aug. til Fowey. — Anne, Jensen, ankom 17. Aug. til Søderhamn. — Caroline, Knudsen, ank. 17. Aug. til Hernøsand. — Noah, Eriksen, pass. 17. Aug. Dragør. — Christian den 9de, Knudsen, ank. 18. Aug. til Stubbekøbing. — Norden, Rasmussen, ankom 21. Aug. til Pillau. — Prøven, Schmidt, ankom 21. Aug. paa Kbhvns. Red. — Alf, Rasmussen, ankom 21. Aug. til Great Yarmouth. — Arken, Christensen, ankom 20. Aug. til Bridgewater. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 20. Aug. til Veile. — Ellen, Lauritzen, ankom 21. Aug. til Rye.

København. Alexandra, M. I. Nielsen, ankom 16. Aug. til Rosario.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Store-Bælt. Helleholm. Tæt N. for det nuværende Fyrtaarn paa *Helleholm* opføres et nyt, firkantet, 36 Fod højt Fyrtaarn.

Isefjord. Kongsøre. Fra den 18de til den 22de September 1899 afholdes Skydeøvelser fra Kl. 8 Fm. til Kl. 6 Em. ved Stranden S. for *Kongsøre-Skov*. Naar der skydes, hejses en Ballon ved det SØ.-lige Hjørne af Skoven, og Farvandet mellem *Konsgøre-Skov* og *Ourø* er da spærret for al Sejlads.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Piteå—Luleå. I Farvandet mellem *Piteå* og *Luleå* er funden en Grund. Ved dens S.-lige Side er udsat en Stage. 65° 18′ 20″ N. Br. 21° 49′ 5″ Ø. Lgd.

Haparanda—Neder Kalix. Mellem *Halsö* og *Repskär* er fundet en 16 Fods Grund. Den er afmærket med en Stage med Kryds. 65° 44′ 5″ N. Br. 23° 27′ 20″ Ø. Lgd.

Tyskland. Pillau. Fra 1ste til 30te September 1899 borttages den 105 Fod høje Ledebaake for Indløbet til *Pillau*.

Kiel. Den nye Bro V. for Orlogsværftet i *Kiel* er fuldført. Paa Broens Yderende er tændt to hvide Lanterner.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Aasvær. Den 15de August 1899 tændes *Aasvær* Fyr igen. Det lyser som tidligere med følgende Forandring: Det viser rødt Lys fra fri S. om *Synstskallen* af *Lovunden* til fri Ø. om *Tørskær*, og grønt Lys fra fri V. om *Tusøen* til fri S. om *Synstholmen*, samt rødt Lys istedetfor Mørke over *Udøboen*, og grønt Lys istedetfor rødt Lys over *Skinnerigrunden*. 66° 15′ 45″ N. Br. 12° 19′ 0″ Ø. Lgd.

Tyskland. Helgoland. Düneninsel. Paa *Düneninsel* viser N.-Fyret med Formørkelser Lys i 4 S., Mørke i 6 S. Synsvidden: 5 Kml. Det lyser fra N. 60° V. til N. 45° V. og over Telegrafkablet fra S. 65° V. til S. 83° V. 54° 11′ 6″ N. Br. 7° 54′ 52″ Ø. Lgd.

Ø.-Fyret lyser fra N. 63° V. til N. 42° V. og fra S. 1° V. til S. 39° V. Synsvidden: 6 Kml. 54° 11′ 3″ N. Br. 7° 55′ 0″ Ø. Lgd.

V.-Fyret viser Lys i 2 S., Mørke i 4 S. Synsvidden: $2_{,5}$ Kml. Det lyser fra S. 7° V. til S. 32° V.

N.-Fyret og Ø.-Fyret ere overet i S. 52° Ø. og V.-Fyret og Ø.-Fyret i S. 20° V.

Mærkerne maa holdes nøjagtigt.

Elben. Gross Vogelsand V. I *Elben* ligger den hvide Baaketønde *Gross Vogelsand V.* i 43 Fod Vand. 54° 1′ 19″ N. Br. 8° 16′ 39″ Ø. Lgd.

Mærkeskibet, der laa paa det Sted i *Elben*, hvor Damperen *„Thelma“* var sunken, er nu inddraget. Der er nu 28 Fod Vand paa Stedet.

Oste Bank. *Oste Bank* er nu afmærket saaledes:

Rød og sort Baaketønde med Kryds *„Ostebank Ost“* i 22 Fod Vand. 53° 52′ 14″ N. Br. 9° 2′ 55″ Ø. Lgd.

Rød og sort Baaketønde med Kryds *„Ostebank West“* i 22 Fod Vand. 53° 51′ 9″ N. Br. 8° 55′ 37″ Ø. Lgd.

Rød Stumptønde *„Ostebank N.“* i 16 Fod Vand. 53° 52′ 5″ N. Br. 9° 0′ 0″ Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 20 i 22 Fod Vand. 53° 51′ 15″ N. Br. 8° 57′ 25″ Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 21 i 22 Fod Vand. 53° 51′ 21″ N. Br. 8° 59′ 15″ Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 22 i 22 Fod Vand. 53° 51′ 47″ N. Br. 9° 1′ 55″ Ø. Lgd.

Baaketønden *„Oste“* i 32 Fod Vand. 53° 51′ 1″ N. Br. 8° 59′ 22″ Ø. Lgd.

Spirtønde a i 25 Fod Vand. 53° 51′ 10″ N. Br. 9° 0′ 55″ Ø. Lgd.

Spirtønde a/b i 25 Fod Vand. 53° 51′ 42″ N. Br. 9° 2′ 28″ Ø. Lgd.

Fyrskibet *„Oste-Riff“* er flyttet c. 2 Kbl. N. t. V. hen og ligger nu i 22 Fod Vand paa 53° 51′ 27″ N. Br. 9° 0′ 46″ Ø. Lgd.

Sösmenhusen. Den hvide, faste Vinkel i *Sösmenhusen* Fyr lyser nu over Farvandet N. for *Oste Bank*, saaledes, at S.-Grænsen gaar over den røde Stumptønde *„Ostebank Nord“* og N.-Grænsen tæt til sort Spidstønde Nr. 19. N. og S. herfor viser Fyret henholdsvis To-Blink og Et-Blink.

Jade. Wangeroog Farvand. Den grønne Tønde, mærket T, ved Telegrafkablet i *Wangeroog* Farvand ligger paa 53° 49′ 5″ N. Br. 8° 0′ 11″ Ø. Lgd.

Ostfriesiske Øer. Akkumer Ehe. I *Akkumer Ehe* mellem *Baltrum* og *Langeoog* er mellem de røde Spirtønder A og B udlagt en ny Spirtønde B. De tidligere Spirtønder B og C have nu faaet Betegnelsen C og D.

Osttriesland. Norddeich. Ved *Norddecih* er tæt ved Havnedæmningen oprettet en Stormsignal-Station. Signaler om Natten gives ikke.

Holland. Zeegat van Brouwershaven. Volkerak. Karolina Geul. I *Karolina Geul* er den røde Lystønde VR Nr. 1 flyttet og ligger nu i 19 Fod Vand. 51° 39′ 10″ N. Br. 4° 17′ 38″ Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kegle er flyttet og ligger nu i 17 Fod Vand. 51° 39′ 12″ N. Br. 4° 18′ 5″ Ø. Lgd.

Englaud. The Wash. Fremann Channel. I *Fremann Channel* V.-Ende, hvor den mindste Dybde var 10 Fod er der nu kun 3 à 5 Fod. 52° 58′ 35″ N. Br. 0° 11′ 5″ Ø. Lgd.

Skotland. Firth of Forth. Whitehouse Point. Søminøvelsespladsen V. for *Inch Keith* er nedlagt. En ny Øvelsesplads ligger ud for *Whitehouse Point*, Ø. for *Queensferry* og er afmærket med Baade, der om Natten vise en hvid Lanterne. V.-Grænsen gaar fra Kysten tæt V. for *Whitehouse Point* 3 Kbl. i NV. t. N., Ø.-Grænsen i samme Afstand og Retning fra Kysten 2 Kbl. V. for *Hound Point;* Linien mellem Yderenderne af disse to Grænser danner N.-Grænsen. Pladsen er spærret. *Whitehouse Point* ligger paa 56° 0′ N. Br. 3° 21′$_{,5}$ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Brest. Goémant. Paa Grunden *Goémant*, der ligger mellem *Vandrée* og *Parquète*, er der kun 16 Fod Vand og ikke som Kortet angiver 29 Fod. 48° 15′ 4″ N. Br. 4° 46′ 25″ V. Lgd.

Ile de Ré. Saint Martin V. *Verclou* Ø.-lige Mølle, 8 Kbl. S. 73° V. fra *Saint Martin* Klokketaarn og 8 Kbl. N. 18° Ø. fra *Bois* Klokketaarn, findes ikke.

Spanien. Santander. Cabo Mayor. En Semafor-Station er oprettet paa *Cabo Mayor* c. ½ Kml. S. 85° V. fra Fyrtaarnet. Signalerne vises fra en 77 Fod høj Mast, der staar N. for den sort og hvid vandret stribede Bygning. Stationen har Telegraf-Forbindelse og staar ved Telefon i Forbindelse med *Atalaya*.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bay. Beavertail. Den øvre Del af *Beavertail* Fyrtaarn, paa S.-Pynten af *Conanicut Island*, mellem Indløbene til *Narragansett Bay*, er malet hvid.

Delaware. Delaware Bay. Brandywine Shoal. En rød og sort vandret stribet Stumptønde er i 6½ Fv. Vand udlagt tæt S. 62° V. for Vraget af *„Addie Ludington“*, der er sunket 1⅜ Kml. N. 59° V. fra *Brandywine Shoal* Fyr.

South Carolina. Charleston. Main Channel. En sort Fløjtetønde, mærket C, er i 32 Fod Vand udlagt c. 3 Kml. S. for *Main Channel* Indløb, fra *Charleston* Fyrskib i S. 47° V., fra *Charleston* Fyr i S. 68° Ø. og fra Fort *Sumter* Fyr i S. 33° Ø.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Salerno. Ydermolen ved *Salerno* er nu fuldført. Lystønden, der afmærkede den, er derfor inddragen og det røde, faste Fyr paa Molen flyttet til dens Yderende.

Sicilien. Marsala. Ved *Marsala* er den V.-lige Moles Forlængelse nu fuldført c. 380 Alen. Der er intet Fyr paa Molens Yderende. 37° 47′ N. Br. 12° 26′$_{,5}$ Ø. Lgd.

Italien. Brindisi. En Mudderpram er sunken ud for *Punta Riso* ved N.-Siden af Indløbet til *Brindisi* Havn.

Algier. Agha. I *Agha Bugt* ved *Algier* bygges en Mole ved Fort *du Coude* paa Havnens S.-Mole. Ved Molens Yderende udlægges et Fartøj, der viser en grøn Lanterne, c. 3 Kbl. SSØ. for Fortets SØ.-Hjørne. Flammens Højde: 10 Fod. Synsvidden: 2 Kml. 36° 46′ 6″ N. Br. 3° 4′ 15″ Ø. Lgd.

Mostaganem. En rød Spidstønde med Kegle er i 5 Fv. Vand udlagt tæt uden for det Sted, hvor Yderenden af SV.-Molen, der er under Bygning ved *Mostaganem*, kommer til at ligge. Den ligger 1⅓ Kbl. fra den sorte Tønde uden for Ydermolens Hoved. 35° 56′ 14″ N. Br. 0° 4′ 33″ Ø. Lgd. Man maa ikke gaa mellem den sorte Tønde og Ydermolen og ikke mellem den røde Tønde og *Mostaganem* Fyr.

Grækenland. Hydra. Pynt Tabia. Paa Pynt *Tabia*, ved Ø.-Siden af Indløbet til *Hydra* Havn, er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 40 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Det vises fra et lille Fyrhus. 37° 21′ 2″ N. Br. 23° 28′ 14″ Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Haiti. Aquin Bay. I det S.-lige Farvand til *Aquin Bay* mellem *Diamant Island* og *La Grosse Cay* er fundet en Grund med 19 Fod. Grunden 1 Kml. N. for *La Grosse Cay* er nu over Vandet og bevoxet. *Morne Rouge* ligger paa 18° 12′ N. Br. 73° 23′ V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Pernambuco. Olinda. Fyret paa Pynt *Olinda*, der midlertidig var ombyttet med et hvidt, fast Fyr, er igen i Orden og viser hvidt, fast Fyr med 1 hvidt Blus hver 2 Minutter.

Karantænebestemmelser.

Danmark. — I Henhold til Lov af 2den Juli 1880 2det Afsnit II, er anordnet Karantæne for Skibe, der ankomme fra eller have staaet i Forbindelse med Havnestæder i *Portugal*, eller som paa Rejsen have haft Samkvem med Skibe, kommende fra nævnte Havne, og at Skibet, for saa vidt Bestemmelserne i bemeldte Lovs §§ 25 eller 26 ikke kunne finde Avendelse derpaa, skulle anløbe eller henvises til Karantænebehandling ved Etablissementet paa *Känsö* i *Sverig*.

Indførsel fra *portugisiske* Havnestæder forbydes af Klude, brugt Vat, Kradsuld, Papiraffald, Haar, Huder, brugte Sække, Tæpper, Broderier, friske Dyraffald, Klove, Hove, Uld og raa Silke samt derhos af brugt Linned, brugte Klædningsstykker og Sengetøj, for saa vidt disse brugte Genstande ikke henhøre til Personers Rejsegods. Linned, Klædningsstykker og Sengklæder, der medbringes som Rejsegods, bliver at rense under offentligt Tilsyn.

Sverig. — *Oporto* er erklæret for pestsmittet.

Spanien. — Karantæne er anordnet for alle fra *Portugal* ankommende Skibe.

Københavns Børskurs d. 23. Avg. 1899.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	103½	¼-103	103	103¼
Danmark			—	—
Norden			118	118¾
Kjøbenhavn	96¼	½	96¼	96¾
Carl			55½	56½
Dannebrog	100½		100	102
Skjold			74¾	75¼
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen			93	95
Nordsøen	83		80	83
Torm			92	98
Foren. Bugser-Selsk			84	89
Dansk-russisk Dampsk.			96	98
Urania			92	92¾
Union			100	102
Hejmdal			100	104
Dampsk. af 1896		101½	100	101½
Østasiatisk	104½	¼	104	104¼
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			90	92
3½% uopsig. Stats			97	99
3½% Husejer Kreditk.			83¼	85
3½% Kbhvns Kreditf.			84	85
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.	86	85¾, ½	85½	85¾
4% — — 6 —			86¼	87½
3½% Landkreditk. 3 —			95	97
Aktier.				
Nationalbank			140½	141½
Privatbank	124¼	124	124¼	124½
Landmansbank			122¼	124
Handelsbank			118	118¼
Burm. & Wain	87		86¾	87½
Helsingørs Jernsk.			—	—
Sukkerfabr.	91¾		91¾	92
Bryggeri Aktier	90		90	90¼

Vekselkurser d. 22. August 1899.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.70
London	18.22	18.18
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.40	—

Notering paa Berlins Børs d. 22. August 1899.

Russiske Noter	216.40
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	—
5% Rumænske Stats	99.70
4% — — 1890	88.40

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

„Det Foren. Dampskibs." 22,000, „Kjøbenhavn" 12,000, „Carl" 4,000, „Dannebrog" 20,000, „Skjold" 2,000, „Urania" 2,000, „Dampskibs. af 1896" 2,000, „Østasiatiske" 40,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Indreg. Varemærke.

Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads.

Fabrikanter af International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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 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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

P. PEDERSEN

(fhv. Skibsfører),

Skibshandler.

Lager af Udførselsvarer.

3 Southsied street. Plymouth.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

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.

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.

Telefon Nr. 5941.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

Teaktræ — Teaktræ

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

BANGKOK—KØBENHAVN

have altid paa Lager i Frihavnen

TEAKTRÆ

i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut

1ma Kvalitet.

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.

Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.

TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

Manometre, Vacummetre og Tællere.

P. Otzen & Thorstenson.

Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

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. I" og **„Nore"** i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Søfodtøj.

Præmieret i Stockholm og Bergen.

Wald. Lassen.

St. Strandstæde 17.

* *Grundlagt 1844.* *

Café van Zandt,

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.

Cykler haves paa Lager fra

135 Kr.

Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.

Mindre Skibsarbejde udføres.

18, Lille Strandstræde 18.

Læge H. C. Lund,

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1. S. Opg. gennem Porten. Tr. 10-12. 6-9 Aften. Søn- og Helligdage 1-2.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og Barometere.

Regulering og Reparation af Søuhre

udføres samvittighedsfuldt.

Palle Sørensen,

6, Sølvtorvet 6.

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.

EGEN FABRIK.

36, Lille Torvegade 36.

Kjøbenhavn C.

Filial: Amagerbrogade 22.

Telefon 1639.

Amager 51.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

* **Telefon 5598.** *

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ

OG **STOCKHOLM.**

FOR LANTERNER.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

LANDMANDSBANKEN

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

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

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Glarmester

Wald. Stallknecht

udfører

alt Skibs- og Bygningsarbejde.

Indfatning af Billeder.

Lager af Koøjeglas.

10, St. Strandstræde 10.

Telf. 3862. * Telf. 3862.

Hotel „Victoria",

Store Strandstræde 20,

Hjørnet af Sct. Annaplads, Kjøbenhavn, K.

anbefaler sig til et æret Publikum. Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.

Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.

Café — Restaurant.

Billige Frokostretter & à la Carte.

J. C. Dinesen.

Telefon 1976.

Gæstgiveriet Skipperhuset.

Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

Børs-Caféen

ved Havnen, Aarhus, anbefales af CHR. BUCH'S Enke.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk

Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og aldent Tricotage til billigste Priser ier paa Pladsen. Telefon 831 og 828.

Ærb. **J. K. Jensen.**

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.

Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Har De Tandpine,

brug altid **Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre,** som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.

9 Kronprinsensgades 9

Ny Materialhandel.

„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
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ 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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 35. Kjøbenhavn, Torsdag den 31. Avgust 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Den svenske Skibsfarts Udvikling. — Besejlingen af Nordqvarken. — Nye Havnetakster i Kjøbenhavns Havn. — Spørgsmaal og Svar. — Den engelske Dækslast-Lov. — Fragtmarkedet. — Naar kan et Skib meldes ladeklart? — Dækslast til britiske Havne. — Ladning og Losning i Hull. — Toldeftersyn af Skibsproviant i spanske Havne. — Fra Island. — Tilbagebetaling af Fragtforskud ved Skibets Forlis. — Forsikring imod Krigsfare. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

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.

Som Repræsentant for forskellige *1ste Klasses* Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af **Skibe. Varer** og **Fragt** til billige faste Præmier. **Subagenter** antages i forskellige Provinsbyer.
Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over **hele Danmark.**

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

Brøndberg & Tandrup,
Metalvarefabrik.
Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.
St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

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.

Indreg. Varemærke.

Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads.

Fabrikanter af International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

W. B. Dick & Co. Ltd.

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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.

Telefon Nr. 5941.

NORDISK SKIBSREDERFORENING,

stiftet 1889.

Bureau: **Kongensgade Nr. 2, Christiania,**

optager skandinaviske Damp- og Sejlskibsredere som Medlemmer, besørger gennem sine ansete Forbindelser Ordningen af Tvistigheder i Skibenes Anliggender uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton om Aaret. (H. O.)

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

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.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det

særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: **Pileallé 5.**
Depôt: **Toldbodgade 14.**

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.**

Enhver Kaptajn,

som vil **spare Penge,**

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Den svenske Skibsfarts Udvikling.

Statens Støtte paakaldes.

Vi have tidligere omtalt de Bestræbelser, der i vort Naboland, Sverrig, udfoldes for at fremme Udviklingen af den svenske Skibsfart. En af Regeringen nedsat Kommission har undersøgt, ad hvilke Veje dette Maal bedst kan naas, og den har anbefalet at lette Landets Skibsfart for de Byrder, der tynge paa den, saaledes Maalingsafgifter, Tonnageafgifter, Fyrafgifter m. m. Fremdeles anbefaler den en fuldstændig Ophævelse af Konsulatafgifterne i deres nuværende Skikkelse. Medens Staten saaledes er rede til at indrømme de svenske Redere meget vidtgaaende Lettelser i den Hensigt derved at ophjælpe deres Bedrift, synes det, at man fra Redernes Side i endnu langt videre Udstrækning vil paakalde Statens Indgriben til Fremme af den svenske Skibsfart. En af dennes kendte Mænd, Kaptajn og Skibsreder G. O. Wallenberg af Stockholm, har holdt et Foredrag, der giver tydelige Fingerpeg om, i hvilken Retning disse nye Fordringer gaa. Kaptajn Wallenberg indtager en ledende Stilling i den senere Tids Bestræbelser for at udvikle Sverrigs Skibsfart og dets Forbindelse med Omverdenen. Han har saaledes arbejdet meget for Etableringen af Ruten Trelleborg—Sasznitz, der jo skal forsøge en Konkurrence med den danske Rute Gjedser-Warnemünde, og det var ombord i den svenske Rutes nylig indkøbte Hurtigdamper „Svea", at han forrige Søndag under en Lystsejlads i Østersøen og Øresund udviklede sine Planer for et Selskab af svenske Søfartsinteresserede, hos hvilke de fandt varmt og almindeligt Bifald. Hans Foredrag er uden Tvivl Udtryk for Anskuelser og Hensigter, der for Tiden næres i svenske Søfartskredse, og det har særlig Interesse for os Danske ved de Krav, der opstilles om Statens vidt gaaende Indgriben til Fremme af Søfartsnæringen.

Hr. Wallenberg fremhævede som to af de vigtigste Betingelser for Skibsfartens Udvikling: rigelig Tilgang af Kapital og dygtige Søfolk. At denne sidste Betingelse turde være den vigtigste synes at fremgaa af Forholdene i Norge, idet den Kapitaltilgang, der i hvert Fald oprindelig laa til Grund for dets Skibsfarts Udvikling, ikke var ret stor og ikke heller behøvede at være det i den Tid, da den anskaffede Tonnage overvejende udgjordes af fra Udlandet indkøbte ældre Sejlskibe. Men da Norge nu i de senere Aar skulde til at skabe sig en Dampskibsflaade, havde Manglen paa Kapital i Landet været saa følelig, at man i stor Udstrækning havde søgt til fremmede, særlig engelske Kapitalister. Taleren ansaa det for uheldigt, at en Næring paa denne Maade blev saa at sige skatskyldig til andre Landes Undersaatter, og udtalte, at denne Maade at fremme et mere statistisk set synligt end virkeligt og nationalt Opsving paa ikke var den Vej, han tænkte sig, man burde vælge for at forbedre den svenske Sønærings Udviklingsmuligheder. Han mente, at Sverrig selv havde Hjælpemidler, der var fuldt tilstrækkelige til at skabe ikke blot en storstilet, men ogsaa en fuldt ud sund Udvikling af den svenske Skibsfart. Søfartens internationale Karakter, der henviste vor Virksomhed paa Søen til de mest forskellige Dele af Jordkloden, gav os Mulighed for at gøre vor Tonnage flere Gange større, end den nu er, uden at man med nogen Ret kunde tale om en ensidig eller for kraftig Udvikling af den svenske Skibsfart. Vi have dertil en Sømandsbefolkning, der havde udmærkede Forudsætninger for at bemande en stor Handelsflaade fyldestgørende.

Taleren udtalte sig skeptisk om de Fordele, den nationale Skibsfart ventede af en Nedsættelse af de Afgifter, der hvile paa Skibsfarten, og gjorde stærkt gældende, at det var Manglen paa Kapital og Vanskeligheden ved at skaffe den, der var den væsentlige Hindring for at Sverrig kunde optage Konkurrencen med andre søfarende Nationer. Han tillagde det ikke saa megen Betydning for den enkelte Skibsreder at blive befriet for en aarlig Afgift af f. Eks. 500 Kr. paa et middelstort Fartøj, naar denne Afgift ogsaa afkrævedes fremmede Skibe i svenske Havne, men for Staten havde det Betydning, om den ved en saadan Foranstaltning mistede c. 600,000 Kr. aarlig. Noget helt andet var det, om Staten ved direkte at anvende dette Beløb paa Skibsfarten i høj Grad fremmede Søfartsnæringen under svensk Flag.

Efter at have paapeget, at ingen anden Næring havde den Ævne som Skibsfarten til at gøre andre Nationer skatskyldige til det egne nationale Arbejde, gik Taleren over til at hævde, at Midlet til at naa dette var Oprettelsen af en Hypotekbank for Skibsfarten, indrettet i det væsentlige efter samme Principer som andre Hypotekbanker. Ved denne Foranstaltning mente Taleren, at man endogsaa i Løbet af et Decennium kunde bringe den svenske Dampskibsflaade op til samme Størrelse som den norske, uden i videre Udstrækning at anvende fremmed Kapital. For at tilvejebringe c. 400,000 Reg.-Tons ny anskaffet Tonnage vilde efter Talerens Mening behøves en Kapital af c. 100 Mill. Kr. Han tænkte sig, at denne Bank skulde dels give faste Laan indtil c. 30 pCt. af Skibets Værdi, dels Afbetalingslaan derud over, og den skulde for dem kunne udstede Obligationer. For at give disse Obligationer første Klasses Værdi og saaledes skaffe dem den lavest mulige Rente, burde Staten bevilge 10 Mill. Kr. i Statsobligationer til Grundfond for den nye Hypotekbank. For at skabe den fornødne Tillid til Bankens Obligationer, for yderligere at støtte den, burde der dannes et Delcrederefond, til hvilket Staten aarlig skulde tilskyde et Beløb af Størrelse som det, den nu opkræver i Ladningsafgift; dette var bedre end at eftergive Skibsfarten denne Afgift.

Taleren fremlagde derefter en Plan for Tilvejebringelsen af 100 Mill. Kr. til Skibsfartens Udvikling, og sluttede med at udtale, at en Organisation af Rederivirksomhedens finansielle Grundlag vilde, hvad angaar dens sagkyndige og økonomiske Drift, stille de svenske Skibsredere lige med deres økonomisk stærkere Konkurrenter i Udlandet. Men til Løsningen af denne nationale Opgave krævedes her som i andre Lande, f. Eks. Norge, Finland, Tyskland, Statens kraftige Bistand.

Det synes os, at Kaptajn Wallenbergs Foredrag fremsætter Tanker, der ere af betydelig Interesse. Uden Tvivl er Jordbunden i Sverrig bedre beredt for det, der er Kærnen i hans Udtalelser, end de fleste andre Steder. Thi Staten yder jo allerede nu i Sverrig de forskellige Næringsveje en meget vidtgaaende Beskyttelse, og det er rimeligt at antage, at Skibsfarten ikke heller forgæves vil anmode om dens Hjælp. Men selv om vi her i Danmark ikke have Mulighed for, og maaske slet ikke bryder os om, at opnaa Statens Støtte i det Omfang, i hvilket den nu paakaldes i vort Naboland, saa bør danske Skibsredere dog ikke lade den Omstændighed upaaagtet, at vi efterhaanden helt omgives af Stater med en stærkt statsunderstøttet Skibsfart; dette gælder Tyskland, Rusland, Sverrig og Norge. Uden Tvivl burde denne Omstændighed fremkalde Overvejelser af, om den danske Skibsfart i hvert Fald ikke burde lettes betydeligt med Hensyn til en Del af de Afgifter, der hvile paa den, ligesom det jo ikke var urimeligt, om Staten søgte Midler til at fremme vor Skibsfart uden derfor just at

antage de Beskyttelses-Principper. som man i vore Nabolande er kommet ind paa, men som sikkert ligge os ret fjernt.

I hvert Fald har Udviklingen i vore Nabolande Krav paa megen Opmærksomhed ogsaa fra Statens Side.

Besejlingen af Nordqvarken.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! De anmodes om at optage følgende i Deres ærede Blad:

Da Kejser Wilhelm-Kanalen i sin Tid blev aabnet for Trafikken, havde jeg Lejlighed til at se et Kort over Vestkysten af Jylland og Skagerak, mærket med sorte Prikker, og hvor hver Prik betød en Stranding.

Nu tror jeg næsten, at Kortet over Nordqvarken i Forhold til den i Aar forløbne Tid kunde opvise flere sorte Prikker, og dog er det endnu den bedste Tid paa Aaret heroppe. I Løbet af 4 Uger har jeg set 4 Dampere paa Grund her, og sidste Sommer stod her ligeledes flere. Kapt. Berg, Fører af Dpsk. „Ulrikken" af Bergen, skrev sidste Aar, saa vidt jeg erindrer var det i Cirkulære fra Nordisk Skibsreder-Forening, hvor nødvendigt det var at faa anbragt et Fyrskib ved Nygrunden; denne er nemlig kun afmærket med en Stage med en lille sort Ballon.

Jeg selv gjorde sidste Sommer 2 Rejser uden at se dette Mærke, og endnu d. 1. Juli i Aar var det ikke udlagt. Den 26. Juni passerede vi op, saa' ingen Is; den 1. Juli passerede vi tilbage fra Luleå og havde da allerede som udgaaende Skib Nr. 50. Hvor stor Farten paa Luleå er, ses bedst deraf, at da vi den 18. August forlod denne Plads, var vort Nummer som udgaaende Skib 275. Der udføres omkring 1 Million Tons Malm om Aaret, og de fleste Skibe, som komme der, ere af over 20 Fods Dybgaaende. Jærnmalmen virker mere eller mindre paa Kompasserne, saa vi aldrig ved større Kursforandring kan stole paa dem, og heroppe er det ikke hver Dag, der kan faas Observationer, særlig naar Oktober begynder. Muligvis vil der blive svaret: „Anskaf Dem Kapt. Clausens Universal-Deflektor". Den har jeg imidlertid, men om den er praktisk for Handelsskibe, skal jeg ikke udtale mig om.

Saa vidt mig bekendt, er der intet Land, hvor der betales saa store Fyr- og Baakeafgifter som i Sverrig. For 2,326 sv. Tons eller 1,855 Reg.-Tons betales hver Rejse 1,164 Kr. 34 Øre eller for Sommerens 6 Rejser 6,986 Kr. 04 Øre. Lodsstyrelsen vil maaske indvende, at Nygrunden er finsk; men nu Dampskibsredere i Sverrig, som have sat flere Dampere i Gang i Malmfarten, kunde de ikke slaa lidt til Lyd. De ville dog selv erfare hvor mange Timer, der gaa tabt for dyberegaaende Skibe, naar Efteraaret begynder med Taage og mørke, stormfulde Nætter, og af hvor stor Betydning et Fyrskib eller en Lys- og Fløjtebøje vilde være, naar den udlagdes midt imellem Nygrund og Gadden, saa Skibene kunde passere paa begge Sider af den. Den vilde spare Rederne Timecharten og Assurandørerne for store Pengetab. Dybden paa Nygrund staar anført i Kortet for 24 svenske Fod, men efter en paalidelig og med Forholdene godt kendt Mands Udsagn, (en forhenværende Fører af et af Neptun-Bolagets Dykkerbaade) findes der Sten med mindre Dybde. Dersom der indvendes, at man kan gaa ad Vest-Qvarken, kan jeg kun henvise til Kortet, som viser, at der ligger en 24 Fods Grund midt i den faste Lysvinkel, 2 Kvm. Mil Nord af Berguddens Fyr.

Det vilde glæde mig og mange Kolleger, som sejle i denne Fart, om De, Hr. Redaktør, gennem Søfartstidende kunde henlede Opmærksomheden paa Nødvendigheden af bedre Afmærkning her, saa at vi med Sikkerhed kunde navigere gennem dette Farvand i Taage og om Natten.

Med Tak for Optagelsen

En Dampskibsfører.

Nye Havnetakster i Kjøbenhavns Havn.

Af Indenrigsministeriet er der under 28. Juli d. A. udfærdiget Takst for Benyttelsen af Kjøbenhavns Havnevæsens Bolværker, Bøjer og Pæle. De væsentligste Bestemmelser i denne ere følgende:

Alle maalte Fartøjer, der benytte Havnevæsenets Bolværker, Bøjer eller Pæle, betale herfor dels 6 Øre pr. Ton af Skibets maalte Netto-Register-Tonnage for hver paabegyndt Maaned, dels 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades, medens Skibet ligger ved Bolværk, og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades, medens Skibet ligger ved Bøjer eller Pæle; disse Afgifter af Gods kan dog under hvert Ophold i Havnen ikke udgøre mere end 10 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Register-Tonnage, og ikke mere end 5 Øre pr. Ton, hvis Skibet henligger udelukkende ved Pæle og Bøjer. Indtagning og Udlosning af Ballast er afgiftsfri. Afgiften beregnes i hele Tons; $^1/_2$ Ton og derover regnes for 1 Ton; mindre end $^1/_2$ Ton medregnes ikke. Maaneden regnes fra den Dato, da Skibet lægger til ved Bolværk, Bøjer eller Pæle, til den nærmest foregaaende Dato i den paafølgende Maaned. Afgaar Skibet fra Havnevæsenets Bolværk til privat Bolværk, men vender tilbage til Havnevæsenets Indretninger uden i Mellemtiden at have forladt Havnen, beregnes Afgiften under et, for saa vidt Skibet vender tilbage inden Udløbet af den paabegyndte Maanedsperiode.

Dampskibe i regelmæssig Rutefart med planmæssig bestemte Afgangs- og Ankomsttider, kunne af Havneforvaltningen faa Adgang til Anlæg ved Bolværker for ialt 55 Øre pr. Reg.-Ton pr. Kalendermaaned. Har et Rederi erhvervet saadan Ret for flere Skibe, kan der finde Ombytning af Rute Sted mellem disse indbyrdes, og i særlige Tilfælde kan et nyt Skib indtræde i den for et andet Skib erhværvede Ret.

Stenfiskerbaade og Sandbaade samt Lægtere, Pramme og andre Fartøjer, som benyttes til Transport af Gods indenfor Havnens Grænser, betale for Bolværksanlæg 5 Øre pr. Ton af det lossede og ladede Gods med Fartøjets maalte Tonnage som Grænse. Er Fartøjet kun ahmet, kan Afgiften ikke overstige 5 Øre pr. ahmet Læst. Fiskerfartøjer betale 8 Øre pr. Netto-Reg.-Ton. Maalte Fartøjer under 4 Tons samt umaalte Baade ere afgiftsfrie.

Af Skibe, der uden at have direkte Anlæg ved Bolværk, Bøjer eller Pæle, ligge paa Ydersiden af andet Skib, som har saadant Anlæg, svares Afgift efter de almindelige Regler, dog kun det halve af den ovenfor nævnte Afgift for Gods, der losses eller lades. Samme Regler gælde, naar flere Skibe ligge Side om Side ved Skib, der er fortøjet ved Bolværk. Danske Sejlfartøjer paa 30 Tons og derunder, samt Lægtere, Pramme og andre Fartøjer, der benyttes til Transport af Gods indenfor Havnens Grænser, ere dog fritagne for Afgift, naar de ikke tage Anlæg direkte ved Bolværk, Bøjer eller Pæle.

Skibe, der udelukkende anløbe Havnen for at indtage Kul til Skibsbrug, Proviant eller andre Skibsfornødenheder, samt Skibe, der kun anløbe Havnen for Ordre, betale ingen Afgift for Benyttelse af Havneindretningerne. Af Kul til Skibsbrug, der indtages ved

Havnevæsenets og Frihavnens Kulpladser samt ved de private Kulpladser paa Refshaleøen, betales ingen Afgift.

Finske Skibe, der udlosse Trælast ved Bolværkerne, betale, for saa vidt der herved gøres særlig Brug af disse, foruden de sædvanlige Bolværkspenge endvidere 8 Øre pr. Netto Reg.-Ton for hvert Ophold i Havnen uden Hensyn til dettes Varighed.

Havariskibe betale som andre Fartøjer; dog betales Afgiften kun en Gang af Gods, der oplosses, medens Skibet reparerer, og derefter paany indlades.

Gods, der oplosses ved en Fejltagelse, eller hvis Oplosning er nødvendig, for at en hertil bestemt Del af Ladningen kan blive tilgængelig, er fritaget for den for Gods fastsatte Afgift, naar det atter indlades i det paagældende Fartøj uden ufornødent Ophold. Denne Afgift betales heller ikke af Gods, der efter Toldvæsenets Forlangende losses i Land ved et bestemt Bolværk for der at toldbehandles, men atter indlades i Fartøjet for at føres til det egentlige Oplosningssted i Havnen.

Skibe, der samtidig ligge ved Havnevæsenets og privat Bolvæk, betale Afgift i Forhold til den Del af Skibets Længde, som ligger ud for Havnevæsenets Bolværk; Afgiften af Gods betales da kun af det, der losses eller indlades over Havnevæsenets Bolværker.

Den nye Takst, der gælder for hele Havnen, baade Toldhavnen og Frihavnen, træder i Kraft d. 1. Oktober d. A. Dens Bestemmelser skal revideres inden Udløbet af 5 Aar.

Spørgsmaal og Svar.

Sp: Jeg beder Dem være saa venlig at meddele mig, om jeg har forholdt mig rigtig med Hensyn til en Sag, jeg har her i Lappvik. Jeg ankom med mit Skib, J. Grønsund, i Ballast fra Assens; efter at Ballasten var losset, begyndte vi at laste Stav, bestemt til London. Da jeg skulde tegne Konnossementerne, ser jeg paa Specifikationen, at Stander-Antallet er regnet ud efter $^1/_2$ Tommes Tykkelse; i Stedet for er Stavene i Virkeligheden fra $^3/_4$ til 1" tykke, og jeg er sluttet Petersborg St. Købmændene vilde nu ikke tillade mig at tegne under Protest, hvorfor jeg rejste til Hangö og meldte Protest hos Borgmesteren; med det samme telegraferede jeg til England til Modtageren af Lasten, at Skibet gaar under Protest, og sendte et Brev med indlagt Protest. Er det ikke tilstrækkeligt for at faa i Fragt, hvad jeg i Virkeligheden gør ud?

C. Mikkelsen.

Sv: Efter den danske Sølovs § 144 kan Skibsføreren kun gøre Fordring paa Erstatning for Misligheder paa Ladepladsen, naar Protest er noteret paa Konnossementet. Uagtet den danske Sølov selvfølgelig ikke vil kunne anvendes overfor engelske Modtagere, maa dog Reglen for Erstatning opfattes som international, og vi tro ikke, at den udfærdigede Protest vil være tilstrækkelig til at skaffe Skibsføreren hans Ret. Certepartiet indeholder utvivlsomt en Bestemmelse om at Lastens Dimensioner ere as customary, hvilket sikkert vil blive fortolket i Skibsførerens Disfavør. I Lappvik burde Skibsføreren, i Fald Afladerne nægtede at tegne Protest paa Konnossementet, selv have udstedt Konnossement for Lasten, hvad Loven berettiger ham til. Nu vil Protesten selvfølgelig være en god Hjælp overfor Modtagerne ved en eventuel Retssag, men fuldt ud dækker den ikke Skibet. Sagen er efter vor Mening tvivlsom, og Spørgsmaalet kan ikke besvares fyldestgørende uden at Certepartiet foreligger, og uden at man har Udtalelse fra London om „det almindelige" ved slige Lasters Sammensætning og Dimensioner.

Den engelske Dækslast-Lov.

Da vi nu nærme os den Tid, da Ankomst til Havne i Storbrittanien og Irland med Trælast paa Dækket til Dels er forbudt og til Dels fordres begrænset til en Højde af 3 Fod over Dækket, turde det have sin Betydning at gøre Lovens Tekst almindelig bekendt.

Der passerer ikke noget Aar, uden at der opstaar hyppige Tilfælde, hvor Kaptajner indstævnes af Board of Trade og mulkteres for Overtrædelse af Loven, hvilket foraarsager Tab af Penge og Tid og paafører Besvær og Ulemper.

I næsten alle Tilfælde er Forsvaret kun den Undskyldning, at vedkommende Kaptajn ikke var bekendt med eller ufuldstændig bekendt med Loven og dens Enkeltheder.

Sektion 451 af Merchant Shipping Act er saalydende:

1) Hvis noget Skib — britisk eller fremmed — ankommer til nogen Havn i det forenede Kongerige fra nogen Havn udenfor det forenede Kongerige i Tidsrummet imellem den sidste Dag i Oktober og den 16. April, medbringende som Dækslast, det vil sige i noget aabent Sted paa Dækket, eller i noget overdækket Sted, der ikke er indbefattet i det Kubikmaal, der ligger til Grund for Skibets Register-Tonnage, Trævarer som nedenfor opgivne, saa er Føreren af et saadant Skib og ligeledes Rederen, hvis han var vidende om Forseelsen, ifalden en Mulkt af £ 5 pr. 100 Kubikfod af de Trævarer, der medbringes anbragt paa saadanne Steder i Modstrid med denne Sektions Bestemmelser.

2) Føreren eller Rederen skal ikke være ifalden nogen Mulkt under følgende Omstændigheder:

   a. Med Hensyn til Trævarer, som Føreren har anset det nødvendigt under Rejsen at placere og beholde paa Dækket som Følge af at Skibet er sprunget læk eller har faaet Skade eller befrygtes at ville faa Skade;

   b. Hvis det kan bevises, at Skibet afsejlede fra den Plads, hvor Trævarerne indlastedes som Dæksladning, paa en saadan Tid før den sidste Dag af Oktober, at det med en almindelig Rejse vilde have været i Stand til at ankomme før denne Dag i den paagældende Havn i det forenede Kongerige, men blev forhindret deri af Vejrforholdene eller af Omstændigheder, som Føreren ikke var Herre over;

   c. Hvis det kan bevises, at Skibet afsejlede fra den Plads, hvor Trævarerne indlastedes som Dæksladning, paa en saadan Tid før den 16. April, at det med en almindelig Rejse burde være ankommet efter denne Dag i Havnen i det forenede Kongerige, men at det, som Følge af en ualmindelig hurtig Rejse, ankom før den Dag.

3) Ved Udtrykket Trævarer i denne Sektion forstaas:

   a. Hvilket som helst square, rundt eller anderledes formet Tømmer, eller hvilket som helst Pitch Pine, Mahogni, Eg, Teak, eller andet tungt Trægods af hvilken som helst Slags;

   b. Flere end 5 Reserve-Spirer eller Oplags-Spirer, hvad enten de ere i raa Tilstand eller ere tildannede for Brug;

   c. Planker, Battens, eller andre „lette Trævarer" af hvilken som helst Slags, overstigende en Højde af 3 Fod over Dækket.

4) Ingen af denne Sektions Bestemmelser kommer i Anvendelse overfor et Skib, der ikke er bestemt til nogen Havn i det forenede Kongerige, men kun anløber en saadan Havn, begrundet paa Uvejr eller for at reparere eller for ethvert andet Øjemed end at losse sin Ladning.

I Oktober 1896 udstedte Board of Trade et Cirkulære til Redere og Førere af britiske og fremmede Skibe, der forklarede Benævnelsen „lette Trævarer". Cirkulæret er saalydende:

Dækslast — Lette Trævarer.

Sub Sektion 3 (c) af Sektion 451 i Merchant Shipping Act 1894 tillader at Planker, Battens eller andre lette Trævarer til en Højde af 3 Fod over Dækket føres som Dækslast i britiske eller fremmede Skibe, der ankomme til en Havn i Storbrittanien eller Irland (the United Kingdom) i Tidsrummet fra den sidste Dag i Oktober til den 16. April.

Da der er opstaaet Spørgsmaal med Hensyn til Fortolkningen af Benævnelsen lette Trævarer, har Board of Trade taget Sagen under Overvejelse og meddeler herved Redere og Førere, at ved Benævnelsen lette Trævarer forstaas Gods af let Træ, saasom Planker, Pitprops, Sleepers*), Battens, Brædder, Plankeender, Lathwood, Firewood og norske Spirer, naar hver enkelt Stykke Træ ikke overstiger 15 Kubikfod.

Logs eller Spirer af Dimensioner 8 Tommer square og derover, eller 24 Tommer eller derover i Omfang, selv om de ere af let Træ og ikke overstigende 15 Kubikfod, ere at betragte som Tømmer og ere derfor forbudte under Sub Sektion 3 (a) af Sektion 451.

Omfanget af rundt Træ skal maales med Snor og firkantet Træ med Kalliper.

Alt Trægods, der bestaar af Pitch Pine, Mahogni, Eg, Teak, eller andet tungt Træ, selv om hvert enkelt Stykke er nok saa lille, er det absolut forbudt at føre som Dækslast paa noget Skib, der ankommer til nogen Havn i Storbrittanien eller Irland imellem den sidste Dag i Oktober og d. 16. April.

P.

Fragtmarkedet.

Vi har haft en jævn rolig Uge uden betydelige Svingninger, hverken frem eller tilbage. Vi har nydt af de Retter, de forskellige Værter have sat for os, og vi ere komne til det Resultat, at det var jævn god, borgerlig Kost, uden noget Raffinement eller nogen kunstig Tilsætning — og Hovedsagen er, at vi ere blevne mætte; somme Steder kunde der maaske have været flere Boller paa Suppen, andre Steder gik Serveringen forbistret langsomt, men saa har straks en eller anden Agent eller Mægler staaet op og holdt en bevinget Tale om at det yderste har været udrettet, store Anstrengelser har det kostet og saa fremdeles, og saa har man alligevel klinket over Bordet og bidt Gnavenheden i sig — alt i Kraft af sin medfødte Godmodighed, der forøvrigt ikke har været sat paa nogen alvorlig Prøve. Det er det gode, solide, borgerlige Præg der karakteriserer Øjeblikkets Marked, for Amerikas Vedkommende „god kraftig Kost ud af Huset" — og vi kunne kun tilraade vore Redere at tage Abonnement slige Steder. Det gælder om at fordele Tonnagen ligelig mellem de forskellige Lejre, og her har Kulmarkedet indirekte havt sin store Betydning, fordi det til alle Verdenshjørner har ydet god Profit. Selv om en Reder tror og erkender, at en Returfragt fra Østen eller Sydamerika f. Eks. vil kunne give et smukt Overskud, saa kommer der alligevel Ængstelse og Refusering hos mange, naar man staar over for den lange Vej derud under dagligt Tab; men Kullene har bragt os over mangt et dødt Punkt og mange Betænkeligheder, og vi ere gaaede paa med en Tryghed og Tillid, der har lønnet sig fuldt ud. De gode Kulfragter til alle Sider har — muligvis mange Redere ubevidst — fordelt den store Tonnage, saaledes at vi nu med rolige og fornuftige Dispositioner kan vende tilbage som Herrer over Markedet; Kulmarkedet har vist sig som en Diplomat af Rang. Foran os ligger den bedste Tid, de travleste Maaneder; faar vi ikke for mange Søulykker og Havarier i de mørke Efteraarsdage og de stormfulde Nætter, da løber vi sikkert i Havn op mod Aarets Slutning.

Af Ugens Noteringer hidsætte vi følgende: Kulmarkedet fra Cardiff noterer Kronstadt 8/, Reval 7/9, Riga 7/9, Libau 8/, Gefle 7/, Stockholm 7/6, Kjøbenhavn 7/3, dansk Provinshavn 7/6 à 7/9. Til Middelhavet er Raterne: Genua eller Savona 8/3, Civita Vecchia 9/, Neapel 8/6, Catania 9/, Messina 8/9, Venedig 10/3, Triest 10/, Konstantinopel 8/9, Odessa 9/, Donau 10/6 og Alexandria 10/9 à 11/.

Fra Firth of Forth noteres til dansk Provinshavn 6/9, Kjøbenhavn 6/, Swinemünde 5/9, Stettin 6/6, Pillau 6/6, Riga 6/9, Reval 6/6, Kronstadt 6/6, og til Middelhavet: Methil Genua 9/3, Venedig eller Triest 10/, Leith Venedig 9/6, Alexandria 11/9 à 12. Fra Newcastle noteres i vanligt Forhold.

Østen er omtrent uforandret; de udgaaende Rater ere: Cardiff Bombay 14/6, Wladivostock 27/6 à 28/9, Diego Suarez 19/6 à 20/. Retur kan sluttes 32/6 à 33/9 Oktober Lastning fra Java. Saigon giver 26/3 til U. K. Cont. pr. September Oktober. Der er indkøbt store Kvantiteter Ris i Rangoon, bestemt for Bombay, alt grundet paa den sig nærmende Hungersnød, saa Riseksporten fra Rangoon til Evropa er for Øjeblikket suspenderet. Calcutta Markedet er fast. Calcutta Dundee er anlagt 30/ Oktober.

River Plate er meget fast. Returfragterne ere avancerede til 28/ à 29/ for prompt Lastning og 27/6 à 28/ for Oktober. San Lorenzo U. K. Cont. er sluttet en 3,500 Tons Damper 27/6 O. C og en 3,500 Tons Damper pr. Novbr. 29/; til Barcelona pr. September have endog en enkelt Baad opnaaet 30/ O. C.; dette giver Penge i Kassen.

Amerika etc. har havt en jævn Befragtning i den sidste Uge; fra Golfhavnene har man fragtet 50/ til Liverpool, 51/3 til Bremen for Bomuld, fra Nev Orleans betales 18/ nett Charter til U. K. Cont., 19/ til Danmark pr. Oktober, og Markedet maa kaldes meget fast; fra Northern range betales 3/6 t. C. f. O. for prompt Tonnage og for Baad ind i Januar Maaned sluttes allerede nu til $3/4^1/_2$ à 3/6. Markedet bliver livligere for hver Dag.

Sortehavet etc. er uforandret. Odessa, London eller Rotterdam giver 10/6 for Baad paa 5,200 Tons og 10/9 til Hamburg, September Lastning. Taganrog Bergen 14 for 3,500 Tons, Taganrog U. K. Cont 13/ any, 6 pence ekstra for Elben. Azoff L. H. A. R. 4.000 Tons pr. 1/25 Oktober 13/6, Hamburg 14/, Donau Rotterdam 2,900 Tons 11/9, prompt Lastning. Sortehavet synes at gaa en noget fastere Periode i Møde; imidlertid frygte vi for de smitsomme Sygdomme, der begynde at vise sig i hele den Branche: Kolera i Alexandria, Bylder i Rusland og endelig Pesten vil øve en uheldig Indflydelse med Karantæne etc., og derved svække Fordelene for Rederierne, ligesom Befragtningen sikkert vil blive mindre end paaregnet.

Østersøen er uforandret. Lidt mere Liv spores fra Petersborg, men der er lang Tørn i Kronstadt for indgaaende Kullaster, saa man opmuntres ikke til at

*) Med Hensyn til Sleepers henvise vi til „Dansk Søfartstidende" Nr. 32.

søge den Vej. Fra Riga anlægges stadig til 1/1½ Rotterdam, 18 Francs Hør til Dunkirk eller Ghent. Træmarkedet er noget fastere.

Naar kan et Skib meldes ladeklart?

Vi refererede i vort sidste Nummer en af en engelsk Domstol afsagt Dom, hvorefter et Skib først kan meldes ladeklart, naar det er paa Stedet, hvor Ladningen skal indtages, ikke allerede naar det forinden er kommen i Dok. I Anledning af denne Sag har Sveriges Sjøfartst. fra Visby modtaget en Skrivelse, af hvilken det fremgaar, at den derværende Raadhusret i Sommer har paadømt to Sager af lignende Beskaffenhed, og skønt Retten selvfølgelig intet Kendskab havde til den nu af Retten i London afsagte Dom, er den kommen til ganske samme Resultat som denne. De nævnte to Sager refereres i Korthed saaledes:

Kaptajnerne paa Skib „Helmi" og Brig „Paul" anlagde Sag mod Ladningsmodtagerne til Erstatning for Overliggedage, der væsentlig vare fremkomne ved, at Fartøjerne ikke i rette Tid kunde faa Kajplads. I Dommen har Retten om dette Principspørgsmaal udtalt sig saaledes:

Da Indstævnte, Ladningsmodtagerne, hverken har paataget sig at skaffe Skibet passende Plads til Ladningens Losning ved dets Ankomst til Visby, eller har været lovlig forpligtet til at bortskaffe Hindringer for at faa saadan Plads, der mødte Klageren, i hvilke Tilfælde Losningstiden i Henhold til Sølovens §§ 118 og 137 først regnes fra Dagen efter at saadan Plads faas og Skibet dermed virkelig er klar til Losning, kender Retten Anklagen uberettiget. Klagerne idømtes yderligere Sagens Omkostninger.

Det bemærkes, at det Certeparti, der laa til Grund for Sagsanlægget, ikke i nogen Henseende var ugunstigere for Skibet end alle andre i Østersøfarten anvendte Certepartier.

Dækslast til britiske Havne.

„Fairplay" benytter den forestaaende Indtræden af Bestemmelserne om Dækslast paa Skibe til britiske Havne i Vintermaanederne til at rette følgende skarpe Angreb paa „Board of Trade":

Endskønt det gentagne Gange uimodsagt er bevist, at Indskrænkningen af Dækslast til 3 Fod „light wood" medfører stor Fare for Skib og Besætning, bliver denne Indskrænkning dog stadig ivrigt gennemført af Board of Trade ved ethvert Skibs Ankomst til England i Vintermaanederne, og da der er fremkommen Spørgsmaal om, hvad der forstaas ved Betegnelsen „light wood", har Board of Trade offentliggjort en Definition af dette Udtryk til Underretning for Skibsredere og andre i Sagen Interesserede. (Se „Dansk Søfartstidende" Nr. 32 af 10. August. Red.)

Loven om 3 Fods Dæklast bliver selvfølgelig, da den er en Opfindelse af Autoriteterne, højt skattet af Board of Trades Raadgivere, som have erhvervet dem Kvalifikationerne til deres ansvarsfulde Stillinger ved at „blive ved deres Skrivebord i Stedet for at gaa til Søs". Havde de prøvet at være ombord i en trælastet Damper med Vinterdækslast og i haardt Vejr i Nordsøen, er der ingen Tvivl om, at deres Mening vilde være undergaaet betydelig Forandring; thi alle, som have nogen Erfaring paa dette Omraade, ere enige om at fordømme denne Lov.

3 Fods Dæksladning er for lav til at den kan surres med Kæder og er som Følge deraf let til at gaa i Drift, hvilket kan være højst farligt for Besætningens Liv og Lemmer, medens en 6 Fod høj Dækslast vilde udelukke saadan Fare. Flere Kaptajner ræsonnere derfor ogsaa saaledes: „Hellere ophæve Dækslasten fuldstændig, fremfor at have den med 3 Fods Ladning forbundne Fare i Vintertiden.

Den 3 Fods Dækslast er en for England alene, til Hinder for Handelen gældende Indskrænkning, og det er mærkværdigt, at den er taalt saa længe. Hvis et Skib ikke gaar til England, kan det medtage saa stor Dækslast, som Kaptajnen finder foreneligt med Skibets Sikkerhed, og det er dog meningsløst at paastaa, at det er mere farligt at føre en 6 Fods Dækslast fra Østersøen til London i Vintertiden end f. Eks. at bringe den samme Dækslast til Calais, Bordeaux, Barcelona eller Alexandria, hvilket jo stadig gøres.

3 Fods Dækslast-Loven er en latterlig, forældet Historie, som bør sættes ud af Kraft, hvilket ogsaa vilde ske, om Board of Trade gjorde sin Pligt overfor Englands Skibsfart.

Ladning og Losning i Hull.

Angaaende Besværlighederne ved Ladning og Losning i Dokkerne i Hull, skriver en Indsender i Sh. Gaz., at en mere jammerlig Tilstand er det umuligt at tænke sig. Dampskibe, som ankomme med Trælast, maa vente i lange Tider for at blive udlosset, og det nævnes eksempelvis, at Damperen „Sheerness", som begyndte sin Losning den 11. d. M. Kl. 9 Form., først var udlosset om Eftermiddagen den 18. Ladningen bestod af 900 Standard Deals, og under almindelige Forhold burde Losningen være fuldendt paa 4 Dage. Skibet var endvidere fragtet indgaaende fra Hull og skulde indtage sin Ladning i Alexandra-Dok, men kunde paa Grund af de daarlige Forhold ingen Kul indtage i flere Dage, og paa lignende Maade ere alle Skibe for Øjeblikket stillede i Hull. Et Dampskib, som, hvis der var Orden i Tingene, kunde ekspederes paa en Uge, kan gøre Regning paa et Ophold i Havnen af næsten 3 Uger. Disse lange Ophold saa vel som Forvirringen i Victoria-Dok foraarsages ved, at North-Eastern Railway Company ikke leverer et tilstrækkeligt Antal Vogne til at bringe Træladningerne bort. Aar for Aar forekommer denne Blokering og tiltager stadig, og Jærnbaneselskabet vil ikke eller kan ikke tage Forholdsregler for at forhindre den. I Virkeligheden synes Jærnbaneselskabets Stilling ikke at være saadan, at det med Hensyn til Ekspedition kan følge med den hurtigt tiltagende Trafik der paa Pladsen. Tre Aar ere spildte med Kævlerier mellem „Hull Corporation" og Jærnbaneselskabet.

Jo hurtigere Skibsredere, som befragte deres Skibe til Fart paa Hull, blive bekendte med Forholdenes Natur, desto bedre, thi det er absolut umuligt, at Dampskibe, som opholdes saa længe i Havnen, kunne svare Regning, med mindre der kan opnaas højere Fragter.

Bortset fra den økonomiske Side af Sagen frembyder Victoria-Dok for Øjeblikket et ganske mærkværdigt Syn paa Grund af de enorme Masser af Tømmer, som ere ophobede paa Kajer og Jærnbanevogne, og der er ikke Udsigt til, at Forholdene for det første ville forbedres, da der endnu ventes en Mængde Skibe til Hull med Trælast, saa Forvirringen snarere vil blive værre.

At henvende sig desangaaende til Jærnbaneselskabet er aldeles unyttigt, da dets staaende Svar til saavel Træimportørerne som til Skibsagenterne er: „Vi gør vort Bedste". Jærnbaneselskabet burde have imødekommet den voksende Trafik ved Levering af et langt større Antal Vogne.

Toldeftersyn af Skibsproviant i spanske Havne.

Board of Trade har modtaget Meddelelse om en kongelig spansk Forordning angaaende Toldregulering med Hensyn til Skibsproviant i Skibe, som anløbe spanske Havne, kommende fra Udlandet, af følgende Indhold:

1) Skibe, som gaa i stadig Fart paa bestemte Havne med større Beholdninger af Proviant, ville blive underkastede korresponderende Toldafgifter.

2) Toldvæsenet vil træffe Arrangements med vedkommende Rederier om at fastsætte Mængden af Proviantartikler, som disse Skibe maa indføre toldfrit, for at Ordningen heraf kan blive færdig i den kortest mulige Tid.

3) Spanske eller udenlandske Skibe, som kun lejlighedsvis anløbe spanske Havne for Ladning eller Losning, ville være underkastede følgende Regler:

a) Saa snart Manifestet er modtaget og Skibet har faaet Tilladelse til at gaa ind, vil Toldvæsenet efterse Skibets Proviant. hvis Mængde kan være ubegrænset, og tilføje en Bemærkning paa Proviantslisten angaaende Resultatet af dets Eftersyn.

b) Efter at dette er gjort, vil der blive givet Kaptajnen de fornødne Kvanta af Proviantartikler til Brug for saa mange Dage, som han efter egen Mening og efter Toldvæsenets Skøn vil behøve at blive i Havnen. Resten af Provianten vil blive opbevaret i et særskilt Rum ombord eller paa Toldboden, og en Liste derover vil blive udskreven og undertegnet af Kaptajnen.

c) Hvis Skibets Ophold i Havnen skulde overstige den beregnede Tid, vil Administrationen udlevere Kaptajnen saadan Proviant, som maatte anses nødvendig for den Tid, som Skibet endnu maa forblive i Havnen, medens Resten igen aflaases, og en Bemærkning desangaaende tilføjes Proviantlisten.

d) I Tilfælde af, at et Skib, enten med Ladning eller i Ballast, skal gaa fra en spansk Havn til en anden, ville de nødvendige Kvanta af Proviant blive udleverede Kaptajnen, svarende til den for Rejsen til Bestemmelsesstedet beregnede Tid og 2 Dage derover. Resten af Provianten vil blive forseglet og en autoriseret og forseglet Liste over samme medgives Kaptajnen.

e) Toldvæsenet paa Bestemmelsesstedet vil efterse at Proviantrummene ere urørte og at Provianten, som er opført paa den Kaptajnen medgivne Liste. endnu findes ombord, og naar dette er godtgjort at være Tilfældet, give Listen en Paategning herom.

f) Skulde det befindes, at der er mindre Proviant end opført paa Listen, vil der foruden den ordinære Toldtakst blive paalagt Skibet en dobbelt saa stor Bøde til Toldvæsenet paa den Plads, hvor det opdages. Hvis Provianten findes at overstige det rette Kvantum, vil det overstigende være at betragte som Stykgods-Ladning med manglende Manifest, og den dertil svarende Bøde vil blive opkrævet i Henhold til Regulativet.

g) Hvis Proviantrummene vise sig at have været aabnede, vil Kaptajnen ifalde en Bøde af 500 Pesetas, med mindre det er sket ved Tilfælde paa Rejsen eller paa anden Maade, som kan forsvares og tilfredsstillende forklares ved derom gjort Indførsel i Skibets Journal, som da skal bevise Nødvendigheden af at have udtaget Proviant af Rummene eller forseglede Gemmer I saadanne Tilfælde maa en Forklaring, indeholdende de nærmere Omstændigheder, udskrives og undertegnes af Skibets Kaptajn eller i hans Navn af hans Agent.

Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Seydisfjord, d. 10. August 1899.

Denne Maaned har givet et glædeligt Omslag i Fiskeriet; baade fra Nordlandet og her paa Østkysten haves Efterretninger om, at Baadene komme ind med god Fangst. Det danske Hvalfangerkompagni paa Isafjord har ligeledes forlagt sin Virkeplads her til Østkysten, og i forrige Uge kunde saaledes Dampskibet Viken, der gaar under dansk Flag, drage af Sted her fra Seydisfjord med 7 store Hvaler paa Slæb, deriblandt flere Blaahvaler, og indfanget af Kompagniets smaa Hvaldampskibe, der hvert er udrustet med en lille Kanon forude. At Fiskerne se skævt til Hvalfangsten, er maaske ikke uden Grund, eftersom de paastaa, at en jaget Hval skræmmer al Fisk bort ved sine voldsomme Bevægelser. Seydisfjord har i denne Maaned havt Besøg af to fremmede Orlogsskibe, nemlig den engelske Kanonbaad Blonde og den tyske Krydser Gneisenau. Blonde laa kun kort Tid paa Seydisfjord og gik herfra til Reykjavik. Den tyske Krydser, et Skib paa 7000 Tons, kom hertil den 5. August; den provianterede og tog fersk Vand her, hvorefter den med Lods ombord gik Sønden om Landet til Reykjavik, idet den gjorde en lille Sviptur ind paa et Par af Sydfjordene. Gneisenau har en Besætning paa 460 Mand og er Skoleskib for Kadetter. Fra Island gaar Krydseren til Cadiz. Gneisenaus Chef, der er Fregatkaptajn, vilde lade Mandskabet faa en Ret fersk Fisk til Middag, og Seydisfjords Dampfiskeri-Selskab leverede i samme Anledning det fornødne Kvantum Fisk, deriblandt en Hellefisk paa c. 280 Pd., indfanget samme Dag af en af Selskabets Dampere. Saadan en Fisk havde Tyskerne dog ikke set før.

Postdampskibet Egil ankom til Seydisfjord den 3. August og kan snart være her igen paa Hjemrejsen. Det danske Postdampskib Ceres, Kaptajn Ryder, er i dette Øjeblik signaliseret i Fjorden, ligeledes paa Hjemrejse til Kjøbenhavn, hvor det skal være sidst i Maaneden.

Tilbagebetaling af Fragtforskud ved Skibets Forlis.

Ifølge „Fairplay" sagsøgte Mr. Heinrich Vogemann ved Queens Bench Division Mr. W. S. Miller til Tilbagebetaling af £ 1.577. 3. 11, som i Henhold til Certeparti var udbetalt i Fragtforskud, men ikke fortjent.

I November 1898 befragtede Klageren det Indstævnte tilhørende Dampskib „Almida" for en eller to Rundrejser mellem Evropa og De forenede Stater. Skibet forlod Hamburg d. 17. December paa Rejse til Staterne og passerede Dunnet Head fire Dage senere, fra hvilken Tid der ingen Efterretninger haves om det.

Klageren paastod, at Skibet var forlist med Mand og Mus under en Orkan, som rasede i Slutningen af December.

I Forsvaret søgtes bevist Sandsynligheden af, at Skibet var undgaaet denne Orkan, men at det havde faaet noget Havari, som havde forhindret det i at fortsætte Rejsen med sædvanlig Fart. Det havde derfor ikke været i Stand til at naa Havn, før det mødtes af en forfærdelig Orkan, som rasede i Atlanterhavet i Slutningen af Januar, hvori det tilligemed syv andre Dampskibe totalt forliste. Fragtforskudet paastodes i Henhold hertil fortjent.

Dommeren (Mr. Justice Mathew) antog imidlertid, at Skibet allerede var forlist i Stormen i December, og at det ikke havde eksisteret efter den 30. i denne Maaned, og afsagde Dommen i Klagerens Favør.

Forsikring imod Krigsfare.

Bordeaux Handelstribunal har nylig afsagt Dom i en Sag, hvor det drejede sig om Forsikring imod Krigsfare.

Paa Varer ombord i den engelske Damper Foscolia var der tegnet dels en almindelig Forsikring, dels en særlig Forsikring imod Krigsfare, og disse to Forsikringer vare tegnede hos to forskellige Selskaber.

Under Krigen mellem Amerika og Spanien blev „Foscolia" en Nat i tæt Taage løbet i Sænk af den amerikanske Krydser Columbia, der var ude som Spejder og hverken førte Lanterner eller gav Signaler.

Det blev nu hævdet af Assurandørerne af den almindelige Police, at Tabet var en Følge af Krig og derfor ikke kom ind under deres Erstatningspligt, medens det fra den anden Side blev hævdet, at saa længe Kollisionen ikke var sket med Villie i den Hensigt at ødelægge et fjendtligt Skib forelaa der kun en sædvanlig Risiko, som var dækket ved en almindelig Police.

I den imod Krigsfare tegnede Police hed det „that the company guaranteesdamage or loss of the property insured, by war, hostilities, reprisals, decrees, capture and mobilisations of forces by foreign Governments, friends or enemies, recognised or not, and in general all accidents or events of a state of war".

Retten udtalte nu, at for at en Begivenhed skulde blive en Krigsfare, maatte den paa direkte Maade staa i Forbindelse med Krigen; ikke alle i de krigsførende Magters Farvande indtræffende Søuheld kom ind under Begrebet Krigsfare, Begivenheden maatte være en Følge af Omstændigheder, der skrev sig fra Krigstilstanden; men det var derimod ingenlunde nødvendigt for at konstituere Krigsfare, at Ulykken skulde skrive sig fra en direkte fjendtlig Akt imod det Skib, der led Skade, thi en saadan Opfattelse vilde jo føre til, at der næsten aldrig kunde blive Tale om Begrebet Krigsfare ved nevtrale Magters Skibe, idet disse sjælden vare Genstand for forsætlige fjendtlige Angreb.

I nærværende Tilfælde maatte det siges, at den Omstændighed, at et stort Krigsskib om Natten i Taage krydsede efter fjendtlige Skibe og selv hverken havde Lanterner eller Taagesignaler, frembød en særlig ualmindelig Fare, og da denne Fare netop var en Følge af Skibets særlige Hverv som Krigsskib, maatte det Tab, der derved paaførtes Foscolia og dennes Ladning utvivlsomt siges at være en direkte Følge af den eksisterende Krigstilstand, saaledes at det var de Assurandører, der havde forsikret imod Krigsfare, der maatte betale Erstatningen. (Sh. Gaz.)

Nybygninger, Køb og Salg.

Hos Lobnitz & Co. i Renfrew er en til D. F. D. S. nybygget Damper løbet af Stablen. Den fik Navnet „Niels Ebbesen" og er bestemt til Kjøbenhavn—Randers Ruten.

Paa Flensborg Skibsværft løb d. 26. ds. en til det tysk—australske Dampskibsselskab i Hamburg bygget Fragtdamper af Stablen. Den fik Navnet „Itzehoe". Damperen, der er Søsterskib til den i forrige Maaned afleverede Damper „Harburg", har følgende Dimensioner: 403′ 8″ × 47′ 8″ × 32′. — Selskabet har hos Værftet bestilt yderligere 3 Dampere af samme Type og Dimensioner; de skulle sættes i Vandet til næste Aar.

Dampskibsselskabet Skjold her i Byen har solgt Dampskibet „Erik" til Firmaet Holm & Wonsild. Skibet er bygget 1872 i Renfrew, ombygget 1888 paa Revshaleøen og laster ca. 1,600 Tons d. V. Det skal benyttes til Nord- og Østersøfart og føres af Kapt. Steen, tidligere Fører af „Nauta".

Fra Helsingørs Skibsværft er afleveret til D. F. D. S. en ny Staallægter, D. F. D. S. II., der laster 600 Tons d. V. Den er forsynet med Dampspil.

Personalia.

Under stor Deltagelse fra hele den herværende maritime Verden fandt Jordfæstelsen af fhv. Skibsinspektør i „Det forenede Dampskibsselskab", Kapt. Jens Petersen Sted fra Garnisons Kirke i Søndags. Ved Kisten, der var skjult af Blomster, hvoraf mange signerede Kranse, saaledes fra „Det forenede Dampskibs Selskab", et meget smukt Malteserkors fra samme Selskabs Kaptajner, fra Den alm. danske Skibsfører-Forening, fra Bombebøssen i Randers o. s. v., paraderede tvende af Det forenede Dampskibs-Selskabs Kaptajner med „Den alm. danske Skibsførerforening"s floromvundne Flag. Pastor Fenger holdt Talen, hvori han skildrede den afdødes Liv paa en smuk og sand Maade. Kisten bares ud af Kirken af Frimurere, medens den af „D. F. D. S." Kaptajner bares fra Ligvognen til Graven, hvor et Musikkorps af Blæsere spillede en Koral I det talrige Følge var „Det forenede Dampskibs-Selskab"s Personale ligefra Selskabets Formand, Admiral Garde, stærkt repræsenteret; desuden saas Formanden for Sø- og Handelsretten Madvig, talrige Medlemmer af samme Ret m. fl

Kapt. C. N. Block fra Dampskibet Aalborg er sygemeldt, Skibet føres midlertidig af Yduns nuværende Fører, Kapt. F. Rasmussen, medens Styrmand Schmidt foreløbig har overtaget Ydun.

Kapt. Caroc har efter sin Sygdom atter overtaget Dampskibet Kentucky, hvorefter Kapt. C. Eriksen atter har overtaget Dpsk. Kiew og Kapt. Th. Petersen er derefter til Disposition for Dpsk. Maja.

Humanitet. Efter hvad vi have bragt i Erfaring tilstaar Dansk-Russisk Dampskibsselskab sine Officerer hver Sommer 1 Maaneds Permission med Bibeholdelse af deres fulde Gage.

Fra Sø og Land.

Dampskibsredere slutte ofte Skibe til Grimsby i den Tanke, at de der skal faa Bunkerkul paa Stedet til en forestaaende Rejse til Hvidehavet eller Østersøen i Ballast, og det bør derfor oplyses, at det medfører større Vanskeligheder at faa Bunkers i Grimsby. Dokselskabet vil nemlig ikke akceptere et Dampskib for Tørn til Bunkers, medens det er under Losning, men først efterat det er fuldstændig udlosset, selv om Skibet til hvilkensomhelst Tid, Dag eller Nat, var færdig til at tage Bunkers under Losningen. Af flere nylig afgjorte Demuragesager i Grimsby fremgaar det, at betydelig Forsinkelse indtræffer paa denne Plads, og man vil saaledes forstaa Risikoen ved at beordre Bunkers for Dampskibe, der skal afgaa derfra i Ballast. For kort Tid siden maatte et Dampskib for at undgaa Forsinkelser gaa til Blyth for at faa Bunkerkul, medens andre er gaaet til Hull og andre Steder. (Norg. Sjøft.)

Nye Losseregler i Hamburg. For nogen Tid siden blev der af Handelskammeret i Hamburg opstillet nye Regler og Bestemmelser for Losning af Sejlskibe i denne Havn. Skønt disse kunde lade adskilligt tilbage at ønske, blev de dog af Skibsrederne betragtet som en Forbedring mod de gamle. Handelskammeret har paany revideret disse Regler og Bestemmelser, men sammenlignet med tidligere Bestemmelser er disse nyeste i den Grad utilfredsstillende, at der maa nedlægges Protest, og udenlandske Skibsredere vil heri finde kraftig Støtte saavel i Hamburgs Skibsreder-Forening som i Hamburgs Skibsagenters Forening.

Ved en Sammenligning mellem de gamle og nye Bestemmelser vil man finde, at de nye for Skibe paa 500 Tons Netto Register sætter Lossetiden til 13 Dage om Sommeren og 15 Dage om Vinteren mod respektive 10 Dage og 12 Dage i de gamle, Skibe paa 1,000 Tons 18 og 21 Dage mod 15 og 17, 2,000 Tons 23 og 28 mod 20 og 24 og for Skibe paa 4,000 Tons 31 og 39 mod 25 og 32 Dage efter den tidligere Bestemmelse. (Norg. Sjøft.)

I Dansk Søfartstidende No. 31 for 3. ds. skrev vi om visse Uregelmæssigheder eller maaske rettere Bedragerier ved Udvejninger af Kulladninger i Barcelona. Noget lignende synes ifølge Sh. Gaz. at finde Sted i Riga. En tysk Damper „Hans Toost" ankom for faa Dage siden til denne Plads med 1,100 Tons Nordlands Kul og leverede ved Udvejningen 120 Tons for lidt, hvorved Rederen mistede Fragten for dette Kvantum. De engelske Redere og Skibsmæglere søge nu. paa Grund af dette og andre Tilfælde, som er forekomne i den sidste Tid, at faa en Klausul indført i Certepartiet, ifølge hvilken Fragten skal betales efter indtagen Vægt. En Damper er i disse Dage befragtet i Newcastle paa denne Betingelse.

Ifølge Meddelelse til Sh. Gaz. er Leveringen af 55,000 Tons Kul til de danske Statsbaner bleven overdraget et Newport-Firma. Denne Levering, eller i det mindste en Del af den, plejer i Almindelighed at ekspederes fra Nord-England, og flere Firmaer fra dette Distrikt have som sædvanlig indsendt deres Tilbud, men Newport-Priserne have været de laveste, og Nordlandet har derfor mistet sin sædvanlige Part af Forretningen.

Det er et usædvanligt Tilfælde, at Wales Kul er billigere end Northcontry-Kul, og denne Omstændighed kan derfor betragtes som et Vidnesbyrd om den daarlige Stilling, Kulhandelen paa Nord-Øst Kysten for Øjeblikket befinder sig i.

En anden Levering af 15,000 à 20,000 Tons Dampkul til De danske Statsbaners Søfartsafdeling er netop udbudt, og det vil være interessant at se, om det lykkes Nord-England eller Syd-Wales at sikre sig denne Ordre.

Ugens Havarier.

Barden, Barkskib af Mariehamn, kom d. 27. ds., paa Rejsen fra Kotka til London med Trælast, ved Kronborg i Kollision med den svenske Brig Pepita, som fik en Del overbords Skade. Barden mistede Klyverbom og ligger i Helsingør. Pepita blev af „Bien" bugseret til Helsingborg.

Sylphiden, norsk Galease, er d. 27. ds. paa Rejsen fra Wyborg til Aarhus sprunget læk i Nærheden af Slite, og forladt af Besætningen, der reddede sig i Land her.

Færder, Dpsk. af Christiania, har paa Rejsen fra Aalborg til Newcastle været paa Grund paa Sydsiden af Læsø. Flot uden Assistance og fortsat Rejsen efter Dykkerundersøgelse i Frederikshavn.

Lucitania, Dpsk. af London, kom ved Afgang fra Frihavnen d. 24. ds. i Kollision med Bolværket og fik en Del Skade. Reparerer her.

Ansgarius, Skonnert af Egernsund, har d. 23. ds. paa Rejsen fra England med Kul til Middelfart været paa Grund paa Hatterevet. Flot med Assistance af Bjærgningsdampskibet Frederikshavn. Skibet er tæt.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til Newcastle 25. Aug., bestemt til Galveston. — Alexandra, Blom, afgik fra Göteborg 8. Aug., bestemt til New Orleans. — Algarve, Borries, ankom til Denia 16. Aug. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Cadiz 26. Aug., bestemt til La Rochelle. — Antwerpen, Holm, ankom til St. Petersborg 19. Aug. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 22. Aug. — Arno, Strubberg, ankom til Barcelona 27. Aug. — Beira, Brabrand jun., afgik fra Finland 16. Aug., best. til Alicante. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Gibraltar 19. Aug., bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Finland 23. Aug., bestemt til Malaga. — Douro, Ørum, ankom til Throndhjem 23 Aug. — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn. 16. August, bestemt til New Orleans. — Garonne, Rasmussen, ankom til Kotka 28. Aug. — Georgios I, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 25. Aug. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 19. Aug., bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Almeria 18. Aug. — Island, Skjødt, ankom til New York 24. Aug. — Kentucky, Caroc, ankom til Rotterdam 24. Aug. — Kursk, Lunge, afgik fra Riga 24. Aug., bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 26. Aug. — Louisiana, Jensen, ankom til New Orleans 21. Aug. — L. P. Holmblad, Hansen, ankom til Boston 27. Aug. — Nicolai II., Michelsen, ankom til St. Petersborg 28. Aug. — Norge, Knudsen, ankom til Swinemünde 29. Aug. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Marsala 29. Aug. — Omsk, Petersen, ankom til Kronstadt 27. Aug. — Seine, Staal, ankom til Bordeaux 23. Aug. — Tejo, Bay, afgik fra Lissabon 26. Aug., bestemt til Kbhvn. — Texas, Kihl, afgik fra New Orleans 10. Aug., bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afgik fra Kbhvn. 23. Aug., bestemt til New York. — Tiber, Bech, afgik fra Räfsø 27. Aug., bestemt til Barcelona. — Tomsk, Andersen, afgik fra Havre 28. Aug., bestemt til Dunkirk. — Xenia, Thidemann, afgik fra Kronstadt 27. Aug., bestemt til Rotterdam.

Anglo Dane, Møller, ankom til Stettin 25. Aug., bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 29. Aug, bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson Kaas, ankom til Antwerpen 22. Aug., bestemt til Kbhvn. — Ceres, Ryder, ankom til Kbhvn. 21. Aug., bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 28. Aug., best. til London. — Christianssund, Kjølsen, ank. til Arendal 28. Aug., bestemt til Throndhjem. — Constantin, Niedersøe, afgik fra Libau 27. Aug., bestemt til London. — Ella, Svane, afgik fra Kbhvn. 28. Aug., bestemt til Hamburg. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 25. Aug., bestemt til Khhvn. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Kbhvn. 26. Aug., bestemt til Libau. — Kasan, Lorentzen, ankom til London 27. Aug., bestemt til Hamburg. — Kiew, Erichsen, ankom til Kbhvn. 26. Aug., bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 17. Aug., bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 28. Aug., bestemt til Hull. — Maja, Jonsson, ankom til Kbhvn. 28. Aug., bestemt til Danzig. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 22. Aug., best. til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 22. Aug., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 27. Aug., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 28. Aug., bestemt til Libau. — Pregel, Olsen, pass. Holtenau 27. Aug. bestemt til Antwerpen. — Thyra, Sørensen, ankom til Kbhvn. 29. Aug., bestemt til Riga. —

Valdemar, Kofoed, ankom til Hull 24. Aug., bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til London 24. Aug., bestemt til Libau. — Vesuv, Andresen, ankom til Libau 25. Aug., bestemt til Kbhvn. — Viking, Blom, ankom til Libau 28. Aug.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 30. Aug., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 31. Aug., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Newcastle 30. Aug., bestemt til Svendborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 31. Aug., best. til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Leith 30 Aug., best. til Odense. — Kronen, Wiberg, afgik fra Nakskov 29. Aug., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland. Ankersen, afgik fra Newcastle 30. Aug., bestemt til Aalborg. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 29. Aug., best. til Nykjøbing F. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 30. Aug., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 19. Aug., ankom til Libau 24. Aug. — Frode, Wrisberg, afgik fra Zaadam 25. Aug., ankom til Grimsby 26. Aug. — Sigurd, Jørgensen. afgik fra Haukipudas 23. Aug., bestemt til Rouen. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Kronstadt 25. Aug., best. til Haukipudas. — Knud, Mahncke, afgik fra Ghent 28. Aug., bestemt til Howdan Dock. — Svend, Petersen, afgik fra Blyth 17. Aug., ankom til Riga 24. Aug. — Skjold, Schmidt, afgik fra Dunkirk 25. Aug., bestemt til Blyth. — Ragnar, Risøe, afgik fra Methil 25. Aug., best. til Stettin. — Danmark, Kraemer, afg. fra Blyth 23. Aug., ankom til Kbhvn. 26. Aug. — Volmer, Riber, afg. fra South Shields 24. Aug., best. til Kronstadt. — Dan, Hansen, afgik fra Libau 3. Aug., ankom til Rouen 9. Aug. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Ghent 27. Aug., ankom til Blyth 28. Aug. — Harald. Holst, afgik fra Haukipudas 10. Aug., ankom til Rouen 18. Aug. — Olaf, Lorentzen, afg. fra Kronstadt 16. Aug., ankom til Narva 17. Aug.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alex. Schukoff, Stoltenberg, afgik 24. Aug. fra Rotterdam. — P. Berg, Thorsøe, ankom 24. Aug. til Brake. — Russ, Jensen, afgik fra South Shields 24. Aug. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Hull 25. August. — Pawel Andrejeff, Johnsen, ankom til Kronstadt 25. August. — H. Klitgaard, Rasmussen, ank. til Kronstadt 27. August.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Libau 28. August. — Helga, Lagesen, ankom til Holmsund 29. August. — Martha, Jørgensen, afgik fra Newcastle 25. Aug. — Elna, Møller, ankom til Sunderland 26. August.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Bristol 29. Aug. — Niobe. Schmidt, afgik fra Honfleur 29. Aug., best. til Newcastle — Nancy, Mathisen, afg. fra Liverpool 26. Aug., best. til Petersborg. — Nautik, Mortensen, ankom til Kronstadt 28. Aug. — Nora, Degn, afgik fra Morlaix 26. Aug., ank. til Newcastle 29. Aug. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Stockholm 28. Aug., ankom til Gefle 29. Aug. — Nerma, Jessen, afg. fra Norrkøping 25. Aug., best. til London.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ankom til Kbhvn. 24. Aug. — Ekliptika, Klaaborg, pass. Madeira 19. Aug. til Antwerpen. — Venus, Nielsen, ankom til Monte Video 17. Aug. — Sirius, Bay-Schmidt, afgik fra Monte Video 25. Aug. — Urania, Jørgensen. ankom til Windau 19. Aug. — Saturn, Lund, afgik fra Windau 25. Aug., bestemt til Zaadam. — Pallas, Degn, afgik fra Riga 22. Aug., bestemt til Brake. — Mars, Clausen, afgik fra Mandal 7. Aug., best. til Island.

Nordsøen. Wineland, Petersen, ankom til New York 24. Aug. — Nordland, Pii, ankom til Kbhvn. 23. Aug. — Finland, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 24. Aug., bestemt til Grangemouth. — Holland, Jørgensen, ankom til Grangemouth 23. August — England, Andresen, afgik fra Antwerpen 20. Aug., bestemt til Riga. — Rusland, Møller, afgik fra Kjøge 25. Aug., bestemt til Boness. — Tyskland, Høgstedt, afgik fra Grimsby 25. Aug., bestemt til Rotterdam. — Skotland, Branth, ankom til Helsingør 26. Aug.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra London 24. Aug., ank. til Hull 25. Aug. — Rita, Horn, ankom til Faversham 26. Aug. — Cimbria, Storm Hansen, ankom til Rotterdam 25. Aug.

Union. Anglia, Erichsen, ankom til Kronstadt 25. Aug. — Frisia, Skov, ankom til Amsterdam 25. Aug. — Caledonia, Fisker, afgik fra Swinemünde 28. Aug., bestemt til Riga.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Ghent 27. Aug., ankom til Rotterdam 28. Aug. — Fyen, Hansen, afgik fra Sunderland 22. Aug., ank. til Kbhvn. 25. Aug. — Hafnia, Jensen, afgik fra Helsingør 25. August, ankom til Riga 28. Aug. — Russia, Rasmussen, afgik fra Ghent 24. Aug., ankom til Tynen 25. Aug. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Riga 24. Aug.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Soerabaia 26. Aug., bestemt til Delaware. — Brattingsborg, Clausen. ankom til Luleå 27. Aug. — Søborg, Fischer, ankom til Rouen 19. Aug. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Newcastle 16 Aug. — Jomsborg, Kühl, ank. til Rouen 16. Aug. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kjøbenhavn 23. Aug. — Rosenborg, Schultz, ankom til Trangsund 28. Aug. — Fredensborg, Andersen, ankom til Glasgow 17. Aug. — Amalienborg, Dømel, ankom til Calais 29. Aug. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. til Trangsund 22. August.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, ank. til Kronstadt 26. Aug. — Skodsborg, Lund, ankom til Lissabon 22. Aug. — Klampenborg, Ewaldsen, ank. til Torneå 17. Aug. — Jægersborg, Jensen. ank. til Kbhvn. 28. Aug. — Guldborg, Jensen, afg. fra Kronstadt 24. Aug., bestemt til Ripola. — Tuborg, Hveissel, afg. fra Southport 28. Aug., bestemt til Sackville N. Scotia.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik Kronstadt 24. Aug., best. til Dordrecht. — Agnete, Jensen, afgik fra Riga 27. Aug., bestemt til Ghent. — Hermia, Sørensen, afg. fra Riga 25. Aug., bestemt til Ghent. — Alice, Hansen, ankom til Riga 28. Aug. — Sjælland. Sonnichsen, afg. fra Methil 22. Aug., best. til Kronstadt. — Bornholm, Petersen, afg. fra Kiel 26. Aug., bestemt til Burntisland. — Ajax, Brorsen, afgik fra Warkworth 26. Aug., bestemt til Masnedsund. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 29. Aug., bestemt til Grangemouth. — Rønne, Hintze, afgik fra Fraserburgh 28. Aug., bestemt til Stettin. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Methil 27. Aug.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Boness 24. Aug. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Kiel 27. Aug., best. til Grangemouth. — Absalon, Predbjørn, ankom til Rotterdam 25. Aug. — Ansgar, Larsen, afg. fra Grangemouth 24. Aug., best. til Riga. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 18. Aug. — Hamlet, Sommer, afg. fra Blyth 29. Aug., bestemt til Kbhvn. — Helge, Matthiessen, afgik fra Kronstadt 27. Aug., bestemt til Jakobstad.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afgik fra Port Said 25. Aug., bestemt til Havre. — Malaya, Prahl, afgik fra Singapore 23. Aug., best. til Wladivostock. — Cathay, Schiøning, ankom til Antwerpen 15. Aug. — Nordhavet, (befragtet Damper), W. Olsen, afgik fra Port Said 26. Aug., bestemt til Marseilles.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Riga 18. Aug. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Boness 27. Aug., bestemt til Kbhvn. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kronstadt 15. Aug.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Kbhvn. 29. Aug., bestemt til Grangemouth.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Aarhus 23. Aug. — Clara, Petersen, ankom til Grangemouth 23. Aug.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 28. Aug. til Kallundborg.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Emilie, Brinck, rapportet i Slutningen af Juni ved Kysten af Celebes. — Ines Røhl, Nørby, prajet 5. Aug. paa 8° N. Br. 28° W. Lgd. fra Rio Grande til Kanalen. — Medor, Svarrer, ankom paa Kbhvns Red 24. Aug. fra Gefle til Boston. — Elisabeth, Harreby, sejlet fra Sabancing 29. Juli til Havre. — Dania, Nielsen, sejlet fra Aruba 27. Juli til Harburg. — Wilhelmine, Oldefar, ank. til Junin 23. Aug. fra Newcastle N. S. W. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Svartvik 24. Aug. fra Masnedsund. — Hans, Jensen, ankom paa Kbhvns. Red 24. Aug. fra Hernøsand til Amsterdam. — Anna & Emmy, Svarrer, sejlet fra Laurvig 17. Aug. til Liverpool. — Serapis, Winther, ankom til Valparaiso 25. Aug. fra Svansea. — Nor' Wester, Nielsen, pass. Deal 25. Aug. fra London til Dunedin.

Fanø. Sønderho. Helene, Kristiansen, prajet 10. Aug. paa 50° N. Br. 10° W. Lgd. — Hans, Brinck, prajet 29. Juli paa 10° N. Br. 28° W. Lgd.

Svenborg. Confidence, Mauritsen, ankom til Caen 20. Aug. — Mine, Møller, ankom til Boulogne 21. Aug. — Hertha, Hansen, ankom til Trouville 22. Aug. — Kirstine. Dam, ankom til Helsingborg 23. Aug. — Adonis, Andersen. ankom til Poole 22. Aug. — Magnet, Jensen, ankom til Uleåborg 23. Aug. — Adolphine, Sørensen, ankom til Skelefteå 23. Aug. — Odin, Andersen, ankom til Fowey 24. Aug. — Elise Bay, Petersen, ankom til Kbhvn. 24 Aug. — Olga. Rasmussen, ankom til Bridgewater 24. Aug. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Charlestown 24. Aug. — Ludvig, Larsen, ankom til Newhaven 25. Aug. — Phønix, Hansen, ankom til Helsingborg 25. Aug. — Thurø, Hausfeldt, ankom til Termünde 25. Aug. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom

til Landskrona 26. Aug. — Neptunus, Jensen, ankom til Fowey 25. Aug. — Newsky, Nielsen, ankom til Dysart 25. Aug. — Fylla, Rasmussen, ankom til Dysart 26. Aug. — Skirner, Nielsen, ankom til Middelfart 26. Aug. — Urda, Rasmussen, ankom til Drøbak 26. Aug. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Lynn 26. Aug. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Skien 27. Aug. — Ceres, Jensen, ankom til Holtenau 27. Aug. — Brødrene. Jørgensen, ankom til Høganæs 27. Aug. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Caen 28. Aug. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Libau 28. Aug.

Rønne. Laurentine Emilie, Johnsen, ankom til Kbhvn. 22. Aug. — Odin. Møller, ankom til Kbhvn. 24. Aug — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Vejle 24. Aug. — Emblem, Espersen, ankom til Rønne 26. Aug. — Veset, Ølsted, ank. til Rønne 26. Aug. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Næstved 26. Aug. — Freja, Beck, ankom til Hals 26. Aug.

Ærø. Niels Juul, Nielsen, ankom 24. Aug. til Newcastle. — Frem, Folmer, ankom 23. Aug. til Sundswall. — Christiane, Albertsen, ankom 23. Aug. til Buchi. — Alf, Rasmussen, ankom 22. Aug. til Luleåborg. — Hans, Folmer, ankom 22. Aug. til Fowey. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 21. Aug. til St. Valery. — Kvik, Olsen, ankom 24. Aug. til Dysart. — Abba, Petersen, ankom 25. Aug. til Westwemyss. — Hildur, Schmidt, ankom 25. Aug. til Kbhvn. — Cathrine, Rasmussen, ankom 25. Aug. til Itzehoe. — Bertel, Eschen, ankom 25. Aug. til Horsens. — Juliane, Christensen, ankom 25. Aug. til Newcastle. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom 25. Aug. til Boston. — Ansgar, Lauritzen, prajet 9. Aug. paa 25° N. Br. 67° W. Lgd., fra Cardiff til Trinidad. — Alf, Albertsen, ankom 28. Aug. til Neufahrwasser. — Nielsine, Petersen, ankom 27. Aug. til Haparanda. — Thea, Friis, ankom 26. Aug. til Søderhamn. — Skjold, Mygind, ankom 26. Aug. til Charlestown. — Maren, Christensen. ankom 27. Aug. til Swinemünde. — Fuglen, Hansen, ankom 28. Aug. til Padstow. — Uffo, Grube, ankom 28. Aug. til Klintebjerg. — Sylphe, Christensen, ankom 28. Aug. til Leith.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Nordsøen. Graadyb. Den 20de September 1899 eller snarest mulig derefter forandres følgende Lystønder i *Graadyb* saaledes:

Lys- og Fløjtetønden *Graadyb*, mærket O, der nu viser hvidt Et-Blink hver 1/4 Minut, Blink c. 5 S., Mørke c. 10 S., forandres til at vise hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 1/8 Minut. Lys c. 5 S., Mørke c. 2 1/2 S.

Lystønden *Søren Jessens-Sand*, mærket III 1/2, der nu viser rødt Et-Blink hver 1/4 Minut, Blink c. 5 S., Mørke c. 10 S., forandres til at vise rødt Fyr med En-Formørkelse hver 1/8 Minut, Lys c. 5 S., Mørke 2 1/2 S.

Jyllands V.-Kyst. Aargab, Klegod og Vedersø. *Vedersø* Baake ombygges for Tiden. Ombygningen af *Aargab* og *Klegod* Baaker er fuldført.

Kattegat. Mariager-Fjord. Ved Indløbet til *Mariager-Fjord* er en Tønde med Flag midlertidig udlagt i 18 Fod Vand, S. for Linien Baakerne overet. Den ligger paa det Sted, hvor Fyld fra Udgravningen af den nye Rende skal losses.

Vagerne, der have været udlagte til Brug ved Opmaalingen i *Kattegat* ere inddragne.

Tunø-Knob V. og Endelave N. Om kort Tid udlægges følgende Sømærker:

En Vager med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved *Tunø-Knob* V.-Ende, c. 11,000 Alen N. 76° V. fra *Tunø* Fyr.

En Vager med rød Stage og to Koste ved N.-Enden af *Overgrund*, Sandflakket N. for *Endelave*, c. 11,700 Alen N. 22° Ø. fra *Endelave* Kirke.

Svendborg. Farvandet Syd for Fyen. I *Svendborg-Sund* Ø.-lige Del er Ø. for *Middelgrund*, mellem *Maarodde* og *Troense* uddybet en 80 Alen bred Rende med 22 Fods Dybde.

I *Svendborg-Sund* Ø.-lige Del ind til *Svendborg* er Dybden nu ikke under 22 Fod og i den V.-lige Del ind til *Svendborg* ikke under 14 Fod.

Dybden i *Svendborg* Havn er 20 Fod, men vil i Løbet af 1899 blive forøget til 22 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Romelsö—Furugrund. N. for 21 Fods Grunden mellem *Romelsö* og *Furugrund* er nu udsat en Stage. 64° 54′ 40″ N. Br. 21° 15′ 20″ Ø. Lgd.

Finland. Bergskär. Til Brug for Opmaaling er ud for *Bergskär* udlagt fire sorte Vagere med sort Ballon og Flag paa 61° 23′ 40″ N. Br. 21° 2′ 40″ Ø. Lgd. 61° 20′ 10″ N. Br. 21° 4′ 12″ Ø. Lgd. 61° 24′ 2″ N. Br. 20° 55′ 36″ Ø. Lgd. 61° 20′ 40″ N. Br. 20° 56′ 44″ Ø. Lgd.

Tyskland. Stettiner Haff. Dammanscher Strom. Köpingswerder Mittelgrund. N. og S. for *Köpingswerder Mittelgrund* er mellem de to røde og sorte Baaketønder udlagt to røde Spirtønder.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Götaelf. Vraget i *Götaelf* er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Norge. Kristianiafjord. Langaaren. Spro. Taageklokken ved *Spro*, paa 59° 45′ 40″ N. Br. 10° 35′ 30″ Ø. Lgd., skal flyttes til N.-Pynten af Øen *Langaaren*, paa 59° 45′ 35″ N. Br. 10° 34′ 25″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Falsches Tief. I *Falsches Tief* ligge følgende Tønder saaledes:

Rød Spirtønde H fra *Kugelbake* i N. 4° V. og fra *Neuwerk* Fyr i N. 71° Ø. Rød Spirtønde I fra *Kugelbake* i N. 21° Ø. og i Linien *Neuwerk* Fyr overet med Fyrskibet *„Elbe Nr. IV“*.

Den sorte Spidstønde Nr. 6, neden for *Cuxhaven*, ligger paa 53° 58′ 34″ N. Br. 8° 30′ 18″ Ø. Lgd.

Finkenwärder. Lystønden ved *Bönhasensand* Ø.-lige Ende er midlertidig inddragen. De sorte Spidstønder Nr. 13 og 14 ere atter udlagte i 16 Fod Vand.

Köhlfleth. Et Fartøj, der viser rødt Flag og om Natten en hvid Lanterne fra Masten og en hvid Lanterne 6 Fod over Dækket forude, er udlagt oven for *Köhlfleth* Munding mellem Høfde Nr. 11 og Nr. 12. Man skal gaa N. om Fartøjet. og Dampskibe skulle passere det langsomt.

Holland. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Zuiden. I *Zuiden* skal den inderste Duc d'Albe fornyes. Blinkfyret paa den er derfor midlertidig slukket og fra Pælen vises de sædvanlige Signaler som Mærkeskib for Vrag.

Zeegat van Brouwershaven. Krammer. I *Krammer* er Spidstønde Nr. 18 flyttet og ligger nu i 14 Fod Vand. 51° 39′ 2″ N. Br. 4° 17′ 9″ Ø. Lgd.

Mastgat. En Lægter er sunken i *Mastgat*. En grøn Stumptønde er i 5 Fod Vand udlagt c. 1 Kbl. S. 62° Ø. for Vraget. 51° 37′ 20″ N. Br. 4° 3′ 0″ Ø. Lgd.

Zeegat van Vlissingen. Nieuwe Sluis. Taagesignalet ved *Nieuwe Sluis* er igen i Orden. Sirenen giver hver 30 Sekunder Et-Stød. 51° 24′ 23″ N. Br. 3° 30′ 24″ Ø. Lgd.

Belgien. Zeebrugge. Ved *Zeebrugge*, *Brugge* Forhavn, skal opføres et nyt Havnehoved og senere en ny Havnedæmning. Under Arbejdet tændes et grønt, fast Fyr over et rødt, fast Fyr paa Havnehovedet og senere paa Havnedæmningens Yderende. Synsvidden: 2 Kml. Taagesignal gives fra N.-Siden af Havnehovedet med Klokke, hvorpaa hver 2 Minutter kimes i 20 Sekunder.

England. Harwich. Shipwash. I Farvandet til *Harwich*, N. for *Shipwash*, er funden en Grund med 25 à 29 Fod Vand, Springtids Lavvande. Grunden er inden for 29 Fods Dybde c. 700 Alen lang i N. 72° V. og S. 72° Ø. og c. 100 Alen bred. Dens Ø.-Ende ligger fra *Orford Ness* Fyr i S. 38° Ø. 3,9 Kml. og fra *Bawdsey* Sømærke i N. 72° Ø. 52° 2′ 30″ N. Br. 1° 33′ 50″ Ø. Lgd.

Fyrskibet *„Shipwash“* er flyttet c. 2 Kbl. N. 39° V. hen og ligger nu fra *Orford Ness* Fyr i S. 33° Ø. 3,7 Kml., og fra *Bawdsey* Sømærke i N. 77° Ø. 52° 2′ 0″ N. Br. 1° 37′ 50″ Ø. Lgd.

Den rød og hvid vandret stribede Tønde *NE.-Whitting* er flyttet 1 1/2 Kbl. N. 18° Ø. hen og ligger nu fra *Orford Ness* Fyr i S. 21° V., 1,3 Kml. og fra *Crouch* Redningsbaadhus i S. 48° Ø. 52° 3′ 45″ N. Br. 1° 33′ 50″ Ø. Lgd.

The Wash. Boston Deep. Farvandet i det N.-lige Indløb til *Boston Deep* har forandret sig, hvorfor Tønde Nr. 3, *Dogs Head*, er flyttet og ligger nu fra *Skegness* Piers N.-Ende i S. 46° Ø. 2 Kml., og fra *Gibraltar Point* i N. 89° Ø. 53° 7′ 15″ N. Br. 0° 24′ 5″ Ø. Lgd. *Lower Knowl* Tønde ligger 2 Kbl. S. 60° V. fra den foregaaende.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Havre. Stilladset, hvorfra Fyr vises, paa *Havre* S.-Mole er flyttet og staar nu 380 Alen fra Fyret paa S.-Molen og 230 Alen fra Masten paa *La Floride* Bastion.

England. St. Albans Head S. En Damper ligger sunken i c. 18 Fv. Vand c. 2,8 Kml. S. 10° V. fra *St. Albans Head*. 50° 31′ 50″ N. Br. 2° 4′ 0″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Spanien. Santander. Capitania. Den 15de September 1899 slukkes det røde, faste Fyr *Capitania* paa SV.-Siden af *Caderon* Havnehoved. 43° 28′ N. Br. 3° 47′ V. Lgd.

Newfoundland N. Belle Isle. Taagesignalet ved *Belle Isle* høje Fyr skal flyttes til midt imellem det høje og lave Fyr. Fra 1ste Oktober 1899 gives Taagesignalet med to Sirener, der hver 2 Minutter giver to Stød, det første har en høj, det andet en dyb Tone, hvert af 2_{15} S. Varighed med 2_{45} S. Pause mellem Stødene. Stationen er et lille, hvidt Hus, 264 Fod over Vandet. 51° 53′ 0″ N. Br. 55° 22′ 10″ V. Lgd.

Belle Isle Strait. Flower Island. Paa V.-Siden af *Flower Island*, tæt til Kysten, opføres et Fyrtaarn. 51° 18′ 0″. N. Br. 56° 44′ 35″ V. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Nova Scotia SØ.-Kyst. Liscomb Harbour. Fløjtetønden uden for *Liscomb Harbour* er en hvid og sort lodret stribet Tønde, der ligger i 28 Fv. Vand, fra *Cranberry Point* Fyr i S. 32° Ø., c. 5 Kml. og fra *Wedge Island* Fyr i S. 13° V., c. 5_{18} Kml. 44° 55′ 6″ N. Br. 61° 54′ 15″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Quoddy Roads. West Quoddy Head. Omtrent den 31te August 1899 forandres *West Quoddy Head* Taagesignal til hver 1 Minut at give tre Stød, saaledes: Stød 3 S., Pause 7 S., Stød 3 S., Pause 22 S., Stød 3 S., Pause 22 S.

Maine. Kennebec River. Ram Island. Omtrent den 31te August 1899 males den sorte Baake paa N.-Enden af *Ram Island* hvid.

Connecticut. Connecticut River. Joshua Rocks. Det hvide, faste Fyr paa V.-Siden af Løbet i *Connecticut River*, c. $1^1/_2$ Kbl. neden for *Brockway Reach* Fyr, er flyttet 15 Alen V. hen, da Løbet der i Nærheden er udvidet.

South Carolina. Port Royal. Fyrskibet „*Martins Industry*" Nr. 53 er igen udlagt paa Station, og Reservefyrskibet Nr. 29 inddraget.

Florida. Cape Florida. Swash Channel. En rød og sort vandret stribet Spidstønde er i 8 Fv. Vand udlagt ved det gamle Vrag V. for *Cape Florida Swash Channel* Tønde Nr. 2, fra *Fowey Rocks* Fyr i N. 35° V. og fra den venstre Side af *Soldiers Key* i N. 24° Ø. Man skal gaa 30 Alen S. om Tønden.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Porto Maurizio. Det røde Blinkfyr paa *Porto Maurizio* S.-Moles Hoved er midlertidig ombyttet med et rødt, fast Fyr.

Sicilien. Siracusa. I *Siracusa* Havn er udlagt en Fortøjtønde, fra Fyret paa Fort *Maniaci* i N. 30° V. og fra Taarnet paa Jesuiter-Kirken i S. 37° V.

Østerrig-Ungarn. Istrien. Fontane. Paa V.-Kant af Grunden *Fontane*, 1 Kbl. N. for Pynt *Fontane*, er opført en 22 Fod høj, hvid Baake med Ballon. Man maa ikke gaa mellem Baaken og Pynt *Fontane*. 45° 10′ 44″ N. Br. 13° 35′ 30″ Ø. Lgd.

Tyrkiet. Marmara Havet. Stefano Point. Tæt ved S.-Enden af Grunden, der strækker sig ud mod S. fra *Stefano Point*, er paa den tidligere røde Tøndes Plads i 17 Fod Vand udlagt en rød, spids Klokketønde. 40° 56′ 41″ N. Br. 28° 51′ 9″ Ø. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Parahyba. Pedra Secca. *Pedra Secca* hvide Blinkfyr, ved Indløbet til *Parahyba*, er forandret til et hvidt, fast Fyr.

Argentina. Rio de la Plata. Mellem Øerne *San Gabriel* og *Farallon* ligger et Sejlskib sunket c. 1 Kml. N. 74° Ø. fra *Farallon* Fyr og fra V.-Kant af den V.-lige *San Gabriel* i S. 9° Ø. 34° 28′ 50″ S. Br. 57° 54′ 10″ V. Lgd.

Bahia Blanca. Port Belgrano. I *Bahia Blanca*, *Port Belgrano*, er den røde Tønde Nr. 7 flyttet til S.-Siden af Farvandet. 39° 0′ S. Br. 61° 52′ V. Lgd. Man skal altsaa nu gaa N. om Tønden.

Karantænebestemmelser.

Gibraltar. — *Oporto* er erklæret for pestsmittet og de øvrige *portugisiske* Havne for mistænkte for Pest.

Frankrig. — *Oporto* er erklæret for pestsmittet. Skibe derfra maa kun anløbe *Marseille*, *Algier*, *Pauillac*, *St. Nazaire*, *Havre* og *Dunkerque*. Skibene underkastes Karantæne og Desinfektion. Der forlanges Sundhedspas for Skibe kommende fra *portugisiske* og *spanske* Havne.

Norge. — *Oporto* er erklæret for pestsmittet.

Tyskland. — Indførsel af brugt Linned, Gang- og Sengklæder samt Klude fra *Portugal* er forbudt.

Københavns Børskurs d. 30. Avg. 1899.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	104¼		104	104½
Danmark			86	86¾
Norden			118½	119½
Kjøbenhavn			97	98
Carl			56¾	58
Dannebrog	103		102¾	103
Skjold			74¾	75¼
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen			95½	97
Nordsøen			83½	85
Torm			92	99
Foren. Bugser-Selsk.			85	90
Dansk-russisk Dampsk.			96	100
Urania			93¾	94¾
Union			—	—
Hejmdal			101	—
Dampsk. af 1896			102¼	103
Østasiatisk			105¼	106
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			90	92
3½% uopsig. Stats			97	99
3½% Husejer Kreditk.			84½	85¼
3½% Kbhvns Kreditf.			84¾	86
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			86¾	87¾
4% — — 6 —			87	88
3½% Landkreditk. 3 —			86½	87½
Aktier.				
Nationalbank			141¾	143
Privatbank			126½	127
Landmansbank			122¾	123¼
Handelsbank	118¼		118	118½
Burm. & Wain	87		87	87¼
Helsingørs Jernsk.			—	—
Sukkerfabr.			93	93½
Bryggeri Aktier	91¾	92	91¾	92

Vekselkurser d. 29. August 1899.

	à vista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.21	18.17
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 29. August 1899.

Russiske Noter	216.60
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.40
5% Rumænske Stats	99.60
4% — — 1890	87.80

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

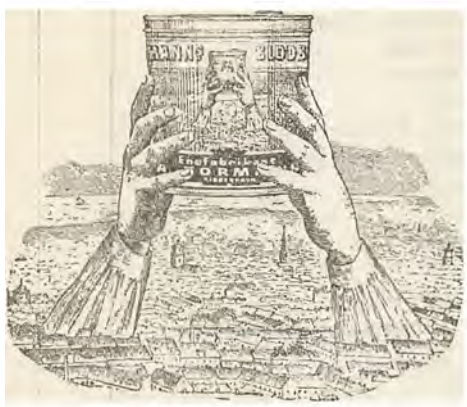
„Det Foren. Dampskibs." 42,000, „Danmark" 6,000, „Norden" 2,000, „Kjøbenhavn" 10,000, „Dannebrog" 28,000, „Skjold" 24,000, „Dampskibs. af 1896" 20,000, „Østasiatisk" 30,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

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.

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. I" og „Nore" i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Onsdag den 6te September 1899 Kl. 11 Fmdg. bliver ved **offentlig Auktion**, der afholdes paa **Orlogsværftet**, bortsolgt:

33,000 Pd. Staalaffald, 45,000 Pd. Jærn, 200 Pd. Zink, 400 Pd. Kobber, 840 Pd. Metalspaaner, 400 Pd. Messing, 6,355 Pd. Zinkaske, ca. 6,000 Pd. Tovværk, 650 Pd. Klude, 1 Høvlebænk, 23 Krudttønder, 46 Smørfustager, 1 Fartøj, 1 Oksehoved m. m.

Sagerne paavises den 4. og 5. Septbr. fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 29. August 1899.

Teaktræ Teaktræ

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

BANGKOK—KØBENHAVN

have altid paa Lager i **Frihavnen**

TEAKTRÆ

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

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok. Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.

TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

LISSABON.

ALBERT OLSEN & CTA.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALT- & BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Manometre, Vacummetre og Tællere.

P. Otzen & Thorstenson.

Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

* **Telefon 5598.** *

Th. Møllers Klædefabrik.

Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Gafé van Zandt,

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. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Wilson Sons & Co., Limited, London E. C.

7, Draper's Garden's.

Købmænd og Ejere af

Stenkuls-Oplag

i

St. Vincent C. V., Pernambuco, Bahia.

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, La Plata.

Filial-Etablissement i Cardiff og Buenos Ayres.

Stadig Forraad af udelukkende de **allerbedste Syd Wales Dampkul.** Dampslæbere ved alle Depoter og enhver Lettelse for **Dampskibenes hurtige Ekspedition.**
Charterers i Cardiff til de ovennævnte Havne.
Wilson Sons & Co., Limited, ere **Ene-Indehavere** af de ovennævnte Depoter og Filialer. Alle Forespørgsler ang. Priser etc. paa Central-Bureauet:
7, Draper's Gardens. London E. C.

Glarmester

Wald. Stallknecht

udfører
alt Skibs- og Bygningsarbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.
● **Eneste Lager** ●
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.

Ærb. **J. K. Jensen.**

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

Hotel „Victoria",

Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads,
Kjobenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

Bitumastic Præparater

fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6, 3.
Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra 135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

„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.**

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

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 36. Kjøbenhavn, Torsdag den 7. September 1899. **6. Aarg.**

INDHOLD: Konsulatafgifterne i Sverige. — Forslag til en forbedret Lanterneføring. — Afmærkningen og Belysningen af Farvandene omkring Thunø og Endelave. — Strejkebevægelser i England. — Rederens Ansvar i Kollisionssager efter engelsk Ret. — Fragtmarkedet. — Sø- og Handelsretsdomme. — En tysk Søretsdom. — Regler for Losning af Korn i Antwerpen. — Nord—Østersø Kanalen. — Literatur. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Bitumastic Præparater
fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Kjøb, Salg og Nybygning
af **Sejl-** og **Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme** med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, **Bugserdampere, Trawl-** og **Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer** etc. udføres fordelagtigt ved
Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.
Strandvej 36. Telefon 69.

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin 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.

M. Christiansen
M. Christiansen,
Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.
John Hintzes Enke

J. H. Fechtenburg & Co.,
St. Thomas,
anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering henhørende.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over **hele Danmark.**

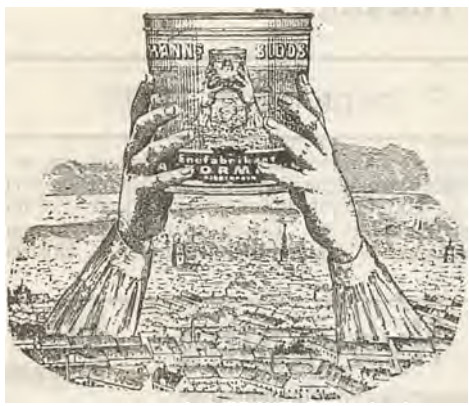
Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa
Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Har De Tandpine,
brug altid **Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre,**
som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.
9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

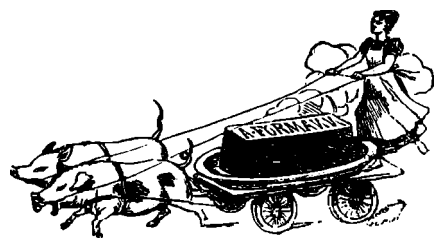
!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Konsulatafgifterne i Sverige.

Paa Forslag af Regeringen har den svenske Rigsdag besluttet i Forventning om en Omordning af Bestemmelserne om Konsulatafgifterne at bevilge ekstraordinært c. 175,000 Kr. for Aaret 1900, for at de svenske Redere kan faa refunderet fire Femtedele (80 %) af de Konsulatafgifter, som de maa betale i Aaret 1900 for de dem tilhørende Fartøjer.

Under 1. Juli i Fjor blev der paa Foranledning af Rigsdagen af Kongen nedsat en Kommission, bestaaende af d'Hrr. Staffand Cederschiøld som Formand, O. A. Brodin, Axel Johnson, Olof Melin, John Rettig, G. O. Wallenberg og Wilh. R. Willborg, for at tage under Overvejelse, i hvilken Udstrækning og paa hvilken Maade den svenske udenrigske Skibsfart kunde opnaa Lettelse i Konsulatafgifterne, og til i det hele at undersøge, hvad der kunde gøres til Fremme af Skibsfarten og svenske Produkters Afsættelse i Udlandet. Allerede d. 28. Oktober f. A indleverede denne Kommission (Handels- och Sjøfartskomitén) sin første Indstilling, der angik Konsulatafgifterne Kommissionens principale Forslag gik ud paa, at Konsulatafgiften fremtidig skulde erlægges i hver Havn, hvor Fartøjet enten laster eller losser eller baade laster og losser, medfølgende Beløb:

For Skibe med en afgiftspligtig Tonnage af	
ikke over 100 Tons	1 Kr.
over 100 Tons, men ikke over 500 Tons	3 —
over 500 Tons	5 —

I Forbindelse hermed foresloges nogle Forandringer i Ekspeditionsafgifterne, bl. a. Indførelse af saadanne i enkelte Tilfælde, hvor nu ingen Ekspeditionsafgift betales, f. Eks. for Afmønstring af Søfolk, Ansættelse af Kaptajn o. s. v.

Da imidlertid dette Forslag efter Kommissionens Formening ikke kunde gennemføres uden at man samtidig vedtog lignende Forslag i Norge, idet, som bekendt, Udgifterne ved det fælles Konsulatvæsen bestrides af en fælles Kasse, til hvilke begge Stater yder et aarligt Tilskud*), og til hvilken de til de lønnede Konsuler betalte Konsulatafgifter og 80 % af de af dem oppebaarne Ekspeditionsafgifter indbetales, foreslog Kommissionen subsidiært, at de svenske Redere indtil videre skulde have refunderet 80 % af Afgifterne, og det er altsaa dette subsidiære Forslag, som nu er vedtaget af Rigsdagen.

De svenske Autoriteter har saaledes lagt for Dagen deres varme Interesse for Skibsfarten og en klar Forstaaelse af, at skal denne vigtige Bedrift udvikle sig paa rette Maade til Gavn for Landet, maa den først og fremmest befries fra alle trykkende Baand, som generer i den internationale Konkurrence. Og nægtes kan det ikke, at de nuværende Konsulatafgifter i Sverige og Norge, ligesom Forholdet er hos os, er altfor overdrevent store og ikke staar i noget rimeligt Forhold til den Nytte, Skibsfarten har af Konsulatinstitutionen. Da Spørgsmaalet om en Reduktion i disse Afgifter ogsaa er brændende her i Landet for Tiden, vil det maaske interessere vore Læsere at kende de nu gældende Regler for Erlæggelse af Konsulatafgifter i Norge og Sverige. Reglerne ere følgende:

1. I Havn, hvor Konsul eller Vicekonsul findes ansat, skal af ethvert svensk eller norsk Handelsfartøj, som samme Sted for større eller mindre Del losser eller lader, eller som baade losser og lader, erlægges Konsulatafgift med 6,35 Øre for hver Ton af Fartøjets afgiftspligtige Tonnage.
2. For Fartøjer, som i flere Havne losse eller indtage Dele af samme Ladning, skal denne Afgift alene erlægges i den første Havn, hvor Losning eller Indladning finder Sted. I de øvrige Havne skal kun erlægges halv Afgift, dog at fuld Afgift i ethvert Fald bliver at erlægge af Fartøj, som i samme Havn baade losser og lader.
3. Fartøj, som i Løbet af et Kalenderaar har i samme Havn erlagt Konsulatafgifter, hvis sammenlagte Beløb modsvarer det femdobbelte Beløb af en enkelt fuld Konsulatafgift af Fartøjet, skal i samme Aar være fritaget for at erlægge yderligere Konsulatafgift i samme Havn.

Man vil forstaa, at denne Afgift kan blive ret trykkende, navnlig for Dampskibe, som gaa i regelmæssig Fart paa kortere Farvande og anløbe adskillige Havne paa hver Rejse.

*) Den svenske Stat tilskyder 160,000 Kroner, den norske 136,000 Kr. om Aaret, men betydelige Dele af disse Tilskud er navnlig i de senere Aar tilbagebetalte af den fælles Konsulatkasse til Statskasserne. De af svenske Skibe erlagte Konsulat- og Ekspeditionsafgifter udgjorde for Aaret 1896 214,383 Kr. Samme Aar betalte norske Skibe 579,786 Kr.

Forslag til en forbedret Lanterneføring.

Vi have modtaget følgende:

Spørgsmaalet om en bedre Lanterneføring har jeg bragt frem her i Bladet, fordi vi sejlende Folk sjældent komme sammen, og derfor ikke faa Lejlighed til mundtlig at udveksle Meninger. Længe har jeg tænkt herpaa, men har krympet mig derved af Frygt for den megen Skriven, jeg vidste maatte komme, naar et saa vigtigt Spørgsmaal skal debatteres. Men jeg hylder ikke Forslaget om Blinklanternen, som en fransk Kaptajn siges at have Vished for vil blive taget til Behandling paa næste internationale Søfartskongres, og jeg mener derfor, at Tiden er kommet, da vi bør konferere med hinanden om hvad der kan tjene os bedst. Jeg har ikke tænkt mig, her skulde fremkomme noget anonymt, men derimod at enhver erfaren Mand, uden gensidig at bedømme hinandens større eller mindre Autoritet i Sagen, vilde med Navns Underskrift udtale sin Mening for eller imod her i Bladet.

Nu har imidlertid i Bladets Nr. 25 en farende Dampskibsfører under Mærket P. behandlet mit Forslag. Hr. P. indrømmer, at det vil være et stort Gode, om man, saa snart en Lanterne kommer i Sigte, kunde være overbevist om, hvad man har for sig, hvilket han siger man ikke er, naar en klar Lanterne opdages, og han indrømmer, at denne Usikkerhed kan blive pinlig og medføre kritiske Situationer; han forklarer endvidere, at

Sejlskibene endog lide mere under denne Usikkerhed end Dampskibene.

I dette Spørgsmaal er Hr. P. altsaa enig med mig, men saa siger han videre, at for Dampskibsfartens Vedkommende kan en enkelt klar Lanterne kun opfattes som et Varselssignal om, at der er et Fartøj, som Damperen kan styre fri af til hvilken Side det skal være, ved at gaa tilstrækkeligt langt af Vejen, og saa er der gjort, hvad der kan gøres for at forebygge Sammenstød. Ja, naar der kun er en eller enkelte klare Lanterner, er det let nok at orientere sig og gaa af Vejen, men det vanskelige fremkommer jo først, naar Farvandet er fuldt af blanke Lanterner, som alle bevæge sig, om end kun lidt, i forskellige Retninger, og som dertil ere af forskellig Styrke og i forskellige Højder over de Skibe, de varsle for; da er det, der let kan tages Fejl af, til hvilken Side der helst bør eller kan viges, og da er det jeg mener, at en Sammenstilling af farvede Lys vilde være bedre, idet den skal kunne sige mig, hvad Slags Skib jeg har for mig, og derved mulig forebygge den kritiske Situation, som Hr. P. først i Artiklen udtaler nemt kan fremkomme, naar der sejles blandt mange Fiskere med udelukkende blanke Lys.

Saa siger Hr. P, at jeg vistnok ikke er den eneste, der finder, at Fiskernes klare Lys kan være vildledende, eftersom de allerede for 20 Aar siden søgtes forandrede, hvad dog paa Grund af Fiskernes Modstand ikke blev gennemført; men han mener samtidig, at det nuværende Lanternesystem giver tilstrækkelige Oplysninger for Sikkerheden paa Søen om Natten. Her forstaar jeg ikke rigtig Hr. P., idet han tidligere siger, at den blanke Lanterne (og andet viser Fiskeren jo ikke) kun er et Varselstegn, der let kan fremkalde kritiske Situationer.

Om mit Forslag om farvet Lys for Ankerliggeren siger Hr. P, at et stationært Skibs Sikkerhed til enhver Tid er afhængig af, at dets Signal ses betids. Ja, og netop derfor er det jeg mener, det bør have rødt Lys; hvad hjælper det, at det blanke Lys er kraftigere, naar det, som Tilfældet er for en nordgaaende Damper paa Helsingør Red, og flere Steder kunde jeg nævne, ikke kan ses, fordi det falder sammen med Lysene i Land. 2 røde Lys vil sikkert være en større Sikkerhed for det stationære Skib end et blankt.

Hr. P. beklager ikke at forstaa Hovedprincipet i mit Forslag, eftersom det ifølge Søvejsreglerne er Damperens Pligt at gaa af Vejen for alt, kvad der kommer for Boven af den. Ja, jeg skal gaa af Vejen for alt, og vil derfor gerne vide, hvad jeg har for mig, for at jeg kan vige til den rette eller bedste Side, hvilket Hr. P. har indrømmet han ikke kan vide ved at se en blank Lanterne. Jeg tror, farvet Lys kan sige mig dette, og tidlig nok for de Skibes Vedkommende, som ligge omtrent stille, og det kraftigste Lys bliver da paa det Skib, som nærmer sig mig hurtigst. — Nej, jeg bruger ikke 2 Toplanterner; saa længe det blanke Lys bruges i den Udstrækning, det nu gør, synes jeg ikke det er til stor Nytte; ser jeg to hvide Lys, det ene højere end det andet, kan det lige saa godt være en Trawldamper, der ligger med mig, som en Damper, der gaar imod mig, og først naar jeg ser Sidelampen, ved jeg med Sikkerhed, at det er en modgaaende Damper, jeg har for mig; først naar det hvide Lys er forbeholdt Damperen og 2 Toplanterner bliver lovbefalet, tror jeg de faa Betydning i vore hjemlige Farvande. At det gaar mange som mig, tror jeg, eftersom man sjælden ser dem brugt her hjemme; derimod ser jeg, at Skibe, som gaa i transatlantisk Fart, omtrent alle ere udstyrede med det nødvendige til Anbringelsen af 2 Toplanterner, hvilket jo peger hen mod at Princípet er godt i Farvande, der ikke ere fulde af Fiskere, og det vil derfor sikkert ogsaa blive en god Ting i vor hjemlige Fart, naar det hvide Lys ikke bruges overalt og af alle som nu.

Hr. P. beklager, at Masterne i mange Skibe ere for lave til at der kan føres 2 Toplanterner; den Ulæmpe vil jo nok rette sig selv, naar det først er lovbefalet, at de skulle føres; ligesom den forreste Mast nu altid holdes høj nok til den ene lovbefalede Lanterne, vil Stormasten da ogsaa nok faa den tilstrækkelige Højde, saafremt begge Lanterner ikke kan føres paa og foran Fokkemasten.

Af Hr. P.s Indlæg faar jeg Indtrykket af, at han mest sejler i transatlantisk Fart; er dette saaledes, føler han jo ikke saa meget Ulæmperne ved de mange hvide Lys som den, der stadig sejler i meget befærdede Farvande, men da han alligevel indrømmer, at en blank Lanterne, som den nu føres, kan medføre kritiske Situationer, skulde det glæde mig at se et Forslag fra ham til noget bedre.

Th. Thomsen,
Fører af Dpsk. „Primula".

Afmærkningen og Belysningen af Farvandene omkring Thunø og Endelave.

Vi meddelte i Bladets Nr. 33 for d. 17. August Ordlyden af et af Dansk Sejlskibsrederi-Forening til Marineministeriet indsendt Andragende om forbedret Afmærkning og Belysning af Farvandene omkring Thunø og Endelave. Fra Ministeriet har Foreningen nu, som vi erfare, modtaget følgende Svar:

„I Anledning af en Henvendelse fra Foreningens Afdeling for mindre Skibe har Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Bestyrelse i Skrivelse af 5. d. M. andraget Marineministeriet om nogle Forbedringer ved Afmærkningen og Belysningen af vore Farvande, som den anser for meget ønskelige.

For saa vidt disse Forbedringer angaa Afmærkningen vil Marineministeriet kunne gaa ind paa at imødekomme de fremsatte Ønsker, og vil derfor foranledige udsat en Vager med hvid Stage og en nedadvendt Kost ved Vestenden af Thunø-Røn, og en anden Vager med rød Stage og 2 opadbundne Koste ved Overgrundens N.O.-Hjørne.

Derimod ser man sig ikke i Stand til for Øjeblikket at imødekomme Ønsket om et kraftigere Fyr, helst et Vinkelfyr, paa Thunø, da adskillige af de ældre Fyr, der ligge paa vigtigere Trafikruter, bør forbedres og Nyanlæg paa flere Steder foretages, før man kan skride til en Forbedring af Thunø Fyr. Man skal samtidig gøre opmærksom paa, at dette paa Grnnd af dets Beliggenhed ikke med fuld Nyttevirkning vil kunne forandres til et Vinkelfyr, uden at man samtidig foretager andre supplerende Foranstaltninger, saasom Indlæggelsen af en hvid Vinkel i Sletterhage Fyr til at vise Øst om Thunø-Knob og Opførelsen af et særligt Fyr paa N.V.-Kysten af Samsø, hvorfor den ønskede Forandring vil blive ret kostbar. Ogsaa af denne Grund maa man formene, at Forbedringen af Thunø Fyr maa udsættes til andre, mere paatrængende Arbejder under Fyrvæsenet ere udførte.

Strejkebevægelser i England.

I England synes en Strejke af anseligt Omfang paany at true med at bringe alvorlig Forstyrrelse indenfor den britiske Skibsfart. Det staar dog endnu ikke ganske

klart, hvilken Betydning der maa tillægges den Strid, der er udbrudt, men hvis Fagforeningernes Ledere vil og kan gennemføre den Plan, de fremstille som deres, kan Situationen snart antage en ganske alvorlig Karakter. Foreløbig synes dog Rederne at tage Sagen med megen Ro og nærmest at betragte den fra Fagforeningernes Side paabegyndte Aktion som et Agitationsnummer, hvis Hensigt skulde være at skaffe Foreningerne forøget Tilslutning. Tiden vil snart vise, om denne Betragtning holder Stik eller ikke.

Hvad man fordrer af Rederne, er særlig højere Lønninger. Ganske vist har man ogsaa fremdraget Bemandings-Spørgsmaalet, men da dette nylig er indgaaende behandlet af en Kommission, af hvilken den bekendte Arbejderfører, Mr. Havelock Wilson var Medlem, og hvis Betænkning nylig har foranlediget nye Bestemmelser fra Board of Trade, hævdes det, tilsyneladende med nogen Vægt, fra Redernes Side, at Arbejderen paa Søen nu er bedre stillet end hans Kollega paa Landjorden. Lønnings-Spørgsmaalet vil derimod øjensynlig træde i Forgrunden. Det hedder om dette i Fagforeningernes Cirkulære:

„Medens Skibsfarten i de sidste tre Aar stadig har gjort Fremskridt og Fragterne siden 1896 have været særdeles gode, har der været liden eller ingen Fremgang med Hensyn til de Søfarendes Lønninger og de Betingelser, de arbejde under."

Overfor denne Udtalelse gøre Rederne gældende, at det er rigtigt, at Skibsfarten i de sidste Aar har arbejdet under gunstige Forhold, men at Besætningerne ogsaa allerede have nydt godt heraf. Det nævnes eksempelvis, at i Cardiff, hvor Hyrerne ere kendte som ikke særlig høje, betaltes i Februar 1897 for Matroser paa Skibe til Middelhavet 3 £ 10 sh., for Fyrbødere 3 £ 15 sh.; i Februar 1898 fik baade Matroser og Fyrbødere 4 £, og nu faa de 4 £ 10 sh. Foreløbig have Rederne slet ikke besvaret den Anmodning om at aabne en Forhandling, der er rettet til dem; de ville ikke anerkende „Wilsons Union" som Repræsentant for britiske Søfolk, idet de mene, at Flertallet af disse ere „frie Arbejdere", og at Unionen kun repræsenterer en Minoritet, og de henvise Søfolkene til Forhandling med deres respektive Redere, der dog antages slet ikke at ville indlade sig paa en saadan.

The National Seamens and Firemens Union, hvis Præsident er Mr. Wilson, har derefter d. 28. August udstedt et Opraab til alle Søfarende i Storbrittanien og Irland, i hvilket den henviser til det store Udbytte, de senere Aar have bragt Rederierne, og til at Hyrerne trods dette fremdeles ere lave; det omtales derefter, at Rederne have afvist alle Forsøg paa venskabelig Forhandling og have udtalt, at Matroser og Fyrbødere først maa vise, at de virkelig have Magt til at forulempe Skibsfarten. Dette betegnes som en direkte Opfordring til at iværksætte en almindelig Strejke, hvad nu er den eneste Udvej. Det er derfor paa Massemøder blevet besluttet, at paa og efter d. 4. September skal alle Matroser og Fyrbødere i Storbrittanien, hvad enten de staa i eller udenfor Unionen, forlange følgende maanedlige Lønninger og fastholde denne Fordring, indtil Rederne i Forening med Søfolkenes Repræsentanter vil fastsætte en almindelig Lønningstarif, gældende mindst seks Maaneder: I Dampskibe med Maanedshyrer: Matroser 6 £, Fyrbødere 6 £; Sejlskibe: Matroser 4 £. I Skibe med Ugehyre: Matroser 1 £ 15 sh., Fyrbødere 1 £ 15 sh. pr. Uge. De mindre Officerslønninger forlanges forhøjede i Forhold til ovenstaaende Tarif.

Opraabet maner sluttelig alle Søfarende til at vise Fasthed og at afslaa Lønninger lavere end disse. — Fra forskellige af de større britiske Havne meldes nu om en stærk Agitation for at samle Søfolkene om disse Fordringer og om Tilslutning fra Søfolkenes Side; det hedder, at Strejken d. 4. September vil udbryde i Glasgow, ved Tynen, i Hull, Bristol, Newport, Cardiff og ved Mersey samt i 4 af Londons 6 Distrikter.

Det er, som sagt, vanskeligt at sige, hvilken Udstrækning og Betydning, denne Bevægelse vil faa. „Shipping Gazette" udtaler i en ledende Artikel, at den officielle Bevæggrund til den rejste Agitation er at faa Lønningerne forhøjede gennem en venskabelig Forhandling med Rederne. Men det maa have været Søfolkenes Union klart, at dens Anmodning om en saadan vilde blive afslaaet. Dersom der havde været en stærk og fast Organisation af Søfolk, kunde man vanskeligt have stillet sig afvisende overfor den. Men en saadan eksisterer ikke, thi The Sailors Union bestaar af nogle faa Personer, der ikke have Indflydelse paa Landets Søfolk, og som derfor ikke have Ret til at tale i deres Navn. Dette berettiger Redernes afvisende Holdning. Og denne berettiges end mere derved, at Unionens Fremgangsmaade nu er en gammel og ilde anset Taktik, nemlig at fordre en Forhandling, som den véd vil blive afslaaet, og derefter etablere en Strejke for højere Hyrer som en Protest mod dette Afslag. Det vilde være mere opfindsomt, dersom der er Grund til at fordre højere Hyrer, da at sætte dette Spørgsmaal i Forgrunden og saa at lade Striden gælde dette. Men formodentlig tror Unionen, at dens Plan fremmest bedst ad den mere indirekte Vej. Den vil paa den ene Side fortælle Offentligheden, at den ikke har rejst en Lønningskamp, og appellere til dens Sympati for Søfolkene paa det Grundlag, at den kæmper for en Fagforenings Anerkendelse. Paa den anden Side forsikrer den Søfolkene, at Strejken er rejst for at faa højere Hyrer. Men denne Taktik vil næppe lykkes overfor Offentligheden, og vi tro, at Fagforeningerne ville være meget sparsomme med deres Understøttelser, fordi de huske hvor mange af deres Penge, der ere blevne ofrede til forgæves Forsøg paa at opretholde „the Sailors Union". Men der er den Fare, at en Del Søfolk af disse Eksperimenter kan lokkes til endnu en Gang at tro, at deres Forhold kan forbedres ved dem. Unionens Ledere bekymre sig faktisk ikke om Hyrespørgsmaalet, men bruge det kun som et Middel til at sikre deres Stilling. Maaske frister det Søfolkene, at der atter tales om „national" Strejke. Dersom en saadan imidlertid ikke er en Utænkelighed, er den det i hvert Fald, naar man ser hen til den forarmede Tilstand, Unionen befinder sig i. Søfolk kan ikke leve af Luft, og „the Sailors Union" vil ikke kunne udbetale Strejkepenge i en eneste Uge, hvis et større Antal Folk nedlægger Arbejdet. Man kan altsaa se Fremtiden i Møde med Sindsro; der kan blive en Strejke hist, en Strejke her, og en Demonstration eller to; men det vil blive det hele. Skulde der komme yderligere Resultater, ville de uden Tvivl gaa i Retning af forøget Tilgang af Udlændinge til vor Handelsflaade. At Forholdene i denne ikke ere saa fortvivlede, at de kræve Anerkendelsen for enhver Pris af en ubetydelig Fagforening, fremgaar af Udlændinges stigende Begær efter at tjene i britiske Skibe. Vil „the Sailors Union" endnu en Gang gøre fremmede Søfolk en god Tjeneste ved at aabne nye Chancer for dem?

Saa vidt „Shipping Gazette". Om Bladet har Ret i sine Udtalelser om Fagforeningens Afmagt, eller om man staar overfor en almindelig Strejke, det vil den nærmeste Fremtid vise.

Samtidig med den her omtalte Bevægelse er en Strejke udbrudt blandt Dokarbejderne i Hartlepool, der mulig vil stanse Skibsfarten paa denne Havn. Der forhandles dog om dens Bilæggelse.

Rederens Ansvar i Kollisionsager efter engelsk Ret.

Ifølge § 503 i Merchant Shipping Act 1894 er Rederen af et Skib, hvad enten det er britisk eller fremmed, kun ansvarlig for Skade, som hans Skib tilføjer et andet uden hans egen Fejl eller Medskyld, indtil et Beløb af £ 8 pr. Ton; er nogen ombord i det andet Skib kommet til Skade eller dræbt ved Kollisionen, forhøjes Ansvaret til £ 15 pr. Ton, hvilket i Prakis forstaas saaledes, at de £ 7 udelukkende gaar til Dækning af Fordringer for Tab af Liv eller Skade paa Person, hvorimod alle Fordringer maa konkurrere lige med Hensyn til de £ 8. Den samme Begrænsning af Ansvaret gælder andre lignende Betingelser med Hensyn til Skade paa Person eller Gods ombord i det Skib, om hvis Ansvar det drejer sig.

Som man vil se, gælder denne Regel for alle Skibe uden Hensyn til Nationalitet; Rederen af et Skib, som ikke er britisk, kan altsaa for britisk Domstol begrænse sit Ansvar til de nævnte Summer pr. Ton, skønt han efter sit Hjemlands Love hæfter med Skib og Fragt, som kan være mere værd. Om han i det ommeldte Tilfælde, naar disse Værdier repræsenterer mindre end £ 8 eller £ 15 pr. Ton, ved engelske Domstole vil kunne paaberaabe sig sit Hjemlands Lov, hvorefter han kun er ansvarlig med Skib og Fragt, er et andet Spørgsmaal, der, mærkeligt nok, først nu synes at have faaet sin Afgørelse ved Dommen i Gemma-Sagen.

I Februar i Fjor fandt der en Kollision Sted mellem det engelske Dampskib Kildona og et fremmed Dampskib Gemma. Dette blev beslaglagt i en engelsk Havn, og for at faa Skibet frit stillede Rederiet Kaution for et Beløb, svarende til Værdien af Skib og Fragt, hvilket Beløb ved Overenskomst mellem Parterne fastsattes til £ 4,875. Dommen gik ud paa, at Gemma alene havde Skylden, og Erstatningen med Omkostninger udgjorde ialt £ 5,980, saa at der blev en Difference af £ 1,105, som Kildona's Rederi ikke fik Fyldestgørelse for. Da Gemma senere igen kom til en engelsk Havn, blev der gjort Eksekution i den, for at Kildona's Rederi kunde faa Dækning for disse £ 1,105, og Spørgsmaalet i den derpaa følgende Retssag blev det, om denne Eksekution var lovlig. Dommen gik ud paa, at den var lovlig, fordi det var Rederiet personligt, der ved den første Sag havde faaet Dom over sig. De retslige Skridt var ganske vist oprindelig taget mod Skibet, ikke mod Rederiet (in rem, ikke in personam), hvilket var nødvendigt, fordi Betingelserne for at sagsøge Rederiet i England ikke var tilstede. Havde Rederiet ladet Sagen mod Skibet gaa sin Gang, saa vilde Kildona's Rederi ved Dommen kun være blevet kendt berettiget til at sælge Skibet og søge Dækning ved Auktionsprovenuet. Gemma's Rederi kunde saa f. Eks. have købt sit Skib igen paa Auktionen, uden senere at risikere en ny Sag mod Skibet. Nu gjorde Gemma's Rederi imidlertid ikke dette, men mødte for Retten for at faa det arrangeret med Garantien, og ikke alene herfor, men ogsaa for at forsvare sig og anlægge Kontrasøgsmaal. Det ses imidlertid af Dommens Præmisser, at allerede den Omstændighed, at Rederiet lod møde for at faa Skibet fri mod Sikkerhedsstillelse, maatte antages at have den Virkning, at Rederiet underkastede sig britisk Jurisdiktion, og Dommen (i den første Sag) gik ogsaa ud paa, at Rederiet og Kautionisten skulde betale Kildona's Rederi det Beløb (med Omkostninger), hvortil Skadeserstatningen maatte blive fastsat af „The Registrar and Merchants".

Kildona's Rederi havde saaledes en Dom over sin Modpart paa £ 5,980, hvoraf £ 1,105 var udækket, og Appelretten antog altsaa nu, i Modsætning til Retten i første Instans, at Rederiet med sin Dom i Haanden kunde holde sig til hvilke som helst Ejendele, tilhørende Gemma's Rederi, der befandt sig under britisk Jurisdiktion, altsaa ogsaa Gemma selv. Der blev intet Hensyn taget til, at Gemma's Rederi efter sit eget Lands Love kun hæftede med Skib og Fragt, og heri er det, Dommens store Betydning ligger. Praktisk taget vil det herefter altsaa kun være, naar det fremmede Skibs Rederi anerkender sin Skyld, at der kan blive Tale om at begrænse Ansvaret til Skib (og Fragt); thi naar det ikke anerkender sin Skyld, vil det naturligvis møde og forsvare sig med den Følge, at det vil risikere at faa Dom over sig personlig. Og selv om det anerkender sin Skyld, men har ladet møde for at faa Skibet frigivet mod Kaution, vil Forholdet blive det samme.

Det kan i denne Forbindelse have Interesse at gøre opmærksom paa, at ligesom Spørgsmaalet om Ansvarets Begrænsning efter det anførte afgøres efter engelsk Ret, naar Sagen er for engelsk Domstol, saaledes gælder det samme, naar der er Spørgsmaal, om Rederiet overhovedet er ansvarligt. Naar f. Eks. et dansk Skib i britisk Farvand med Tvangslods ombord kolliderer med andet Skib som en Følge af fejlagtig Navigering fra Tvangslodsens Side, saa vil Rederiet være ansvarligt efter dansk Ret, men ikke desto mindre blive frikendt ved engelsk Domstol. Marsden omtaler i sit Værk: Collisions at sea, S. 241, en engelsk Retssag, hvor Forholdet var følgende: Rederen af et britisk Skib, som havde været i Kollision med et fremmed Skib paa Schelden, sagsøgtes i England af det fremmede Skibs Rederi. Sagsøgte anførte, at Kollisionen udelukkende skyldtes Fejl af en Lods, som han ved belgisk Lov var tvungen til at tage ombord. Ifølge belgisk Lov er Rederiet ansvarligt for Følgerne af Tvangslodsens Fejl, men det engelske Rederi blev alligevel frikendt, overensstemmende med engelsk Ret. Paa samme Maade anvender engelske Domstole f. Eks. alene engelsk Ret ved Fastsættelse af Ansvaret i Kollisionstilfælde, hvor der er Fejl paa begge Sider. Skaden bliver delt ligelig mellem begge Skibe, uden Hensyn til om de begge er engelske, det ene engelsk og det andet fremmed eller begge fremmede.

Fragtmarkedet.

Paa Kulmarkedet har Stemningen været fastere, specielt til Østersøen. Den Tid nærmer sig jo ogsaa, hvor man maa tænke paa Lukning af de mange Havne, og selv om Prisen paa Kullene jo er overordentlig høj, tvinges nu Importørerne til at inddække de nødvendige Kvanta for Vinteren. Det er hovedsagelig de svenske Havne, der i sidste Uge har taget Tèten, Kronstadt er mærkelig nok noget reserveret, og Raterne burde være højere i Forhold til den elendige Ekspedition; men muligvis slaar Pladsen sig op lige i sidste Omgang, navnlig da Returfragterne synes noget fastere.

Af Noteringer hidsætte vi følgende:

Methil Stockholm 7/, Norrkøping 6/9 á 7/, Gefle 6/9, Riga 6/9, Rostock 7/, Fairwater 6/6, Kiel eller Wismar 6/9, dansk Havn 6/6. Fra Newcastle betales for mindre Baad til Kjøbenhavn 6/, dansk Provinshavn 6/3 à 6/6. Kronstadt 6/6 à 6/9, Libau 6/6. Reval 6/6, Swinemünde 5/6, Wismar 6/ à 6/3. Til Middelhavet betales Genua 8/3, Savona 8/3, Civita Vecchia 8/9, Neapel 8/3, Triest 10/3, Venedig 10/3, Alexandria 10/6 à 11/.

Fra Cardiff ere Raterne: Kronstadt 8/3, Reval 7/9, Riga 7/9, Stockholm 7/3, Carlscrona 7/6 à 7/9,

Kjøbenhavn 7/3, dansk Provinshavn 7/9. Til Middelhavet betales Neapel 8/6, Genua 8/6, Triest 10/, Konstantinopel 8/9, Alexandria 10/9 à 11/. Befragtningen har ogsaa været livlig i den Retning. Om Karantænen er intet nyt.

Amerika har været i travl Virksombed, specielt Sydamerika og River Plate møder op med Rater, der ere enestaaende; Basis er nu 30/ imod 22/6 à 23/ i Fjor; imidlertid fremkalder denne Hausse en naturlig Tilbagegang i de udgaaende Rater, og Fragten fra Cardiff kan næppe sættes højere end 10/. Fra Golfhavnene er Raten pr. November 18/ nett Charter til U. K. Cont., 18/ en dansk Havn, 18/6 à 19/ til to Havne; pr. December Januar noteres nominelt 17/6. Baltimore Danmark giver 3/7½ pr. Oktober. Af Fosfat noteres Fernandina Hamburg 18/6 September Oktober, Stettin 19/6, Tampa Hamburg 19/6 à 20/. Charlotte Harbour U. K. 20/. Bomuld giver Charlestown Barcelona og Genua 49/, Liverpool eller Bremen 40/. Træ fra Pensacola til London 110/, Antwerpen 112/6, Mobile Grangemouth 115/, Greenock 110/.

Sortehavet etc. er omtrent uforandret. Vi notere Odessa, London, Hull eller Rotterdam any size 11/ pr. September. Azoff 14/ N. C., Taganrog Marianopel eller Berdiansky pr. 1/31. Oktober 14/, Rotterdam 14/3, London, Hull, Amsterdam eller Bremen 14/9, Hamburg Novorossisk Rotterdam 11/.

Østersøen er omtrent uforandret med god Efterspørgsel i Træmarkedet, specielt fra Kronstadt.

D'hrr. Hänschell & Co., Barbados skriver bl. a i den regelmæssige Fragtransport: Sejltonnagen er ringe i den sidste Maaned, og Befragtningen har derfor været limiteret. Prompte Skibe vil finde god Anvendelse og til bedre Rater, end om Befragtning skulde blive udført af Rederne i Evropa. Af Laster kan noteres Logwood fra Belize Yucatan, Aux Cayes St. Marc, Cape Haiti, til Kanalen f. O., og Kokusnødder fra Trinidad til London.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. $^{26}/_{1898}$, afsagt d. 7. Juni 1899. Den Dampskibet Urania tilhørende Damper Sirius afgik i Januar 1898 fra Baltimore med en Ladning Majs, bestemt til Aarhus for Ordre. I Certepartiet, hvorefter Skibet var hægt, tæt og i god Stand, fritog Rederiet sig for Ansvar for Tab og Skade, fremkaldt ved Aarsager, der laa udenfor dets Raadighed, særlig Fare fra Sø og Vind. I Baltimore blev Skibet baade før og efter Indladningen besigtiget af de amerikanske Assurandørers Surveyor og erklæret skikket til at indlade Majs og føre den over Søen.

Ifølge Skibets Logbog havde man paa Overrejsen fra d. 21. til d. 29. Januar haardt Vejr, og store Styrtesøer slog stadig over Dækket. Den 30. Januar, da Vejret bedagede sig, opdagede man, at Mastekraven om Stormasten var blevet ituslaaet af Søen, hvilken Skade straks udbedredes saa godt, det lod sig gøre. Den 6. Februar kom Skibet til Aarhus og afgik derfra efter Ordre til Korsør, hvor det begyndte at losse d. 7de. Under Losningen viste det sig, at en mindre Del af Ladningen paa Agtermellemdækket var vaad, men der blev ikke aflagt Søforklaring, da Retten i Korsør ikke kunde modtage denne i de første Dage; to søkyndige Mænd, der vare udmeldte til at udtale sig om Aarsagen til Skaden, afgav efter Skibets Afsejling en Erklæring, hvorefter Skaden hidrørte fra, at der var løbet Vand ned ved Stormasten, hvis Mastekrave havde 3 à 4 paaspigrede Lapper.

Fra Korsør gik Skibet til Faaborg med Resten af Ladningen, der udlossedes der fra d. 14. til d. 17. Februar. Modtageren i Faaborg, Købmand J. J. Larsen, foranledigede udmeldt dels to handelskyndige Mænd til at vurdere den ved Søvand foraarsagede Skade paa Ladningen, dels to søkyndige til at undersøge, om Skaden skyldtes Skibet eller Forsømmelser fra dets Side. Efter at de Søkyndige to Gange havde været ombord, afgav de en Erklæring, hvori de udtalte, at den anden Jærnport agterfra paa Styrbord Side ikke fandtes tæt, og at de bestemt mente, at det indkomne Vand var trængt ind igennem denne Port, men at den først nærmere kunde undersøges, naar en indvendig Træbeklædning blev borttaget, medens de tillige omtalte, at Mastekraven ved Stormasten fandtes itu, og at det kunde ses, at noget Vand derigennem var kommet ned i Rummet.

Den næste Dag, d. 16de, mødte Mændene imidlertid atter ombord og konstaterede da, at der intet var at bemærke ved den omtalte Ports Tæthed, hvilket nu kunde ses, da den indvendige Plankebeklædning var borttaget, men at Mastekraven var raadden paa flere Steder, hvilket ogsaa Købmand Larsens Prokurist attesterede, idet han uden Anstrængelse havde kunnet pille et Stykke ud af Mastekraven; til denne sidste Undersøgelse var ingen paa Skibets Vegne tilkaldt, og det saas heller ikke, at nogen af Skibets Besætning var nærværende. I Følge den i Faaborg afgivne Søforklaring og forskellige Vidneforklaringer fra enkelte af Skibets Besætning, havde ingen ombord nogen Sinde bemærket, at Mastekraven var i Uorden eller raadden; først efter Stormen paa Overrejsen havde man bemærket, at den var beskadiget og da straks udbedret Skaden uden at Tømmermanden, der foretog Udbedringen, bemærkede nogen Raaddenskab; da der i Stettin blev paasat en ny Krave, havde flere af Besætningen undersøgt den gamle og revet i den uden at finde den raadden.

I Anledning af foranstaaende tilbageholdt Købmand Larsen af Skibets Fragt 747 Kr. 35 Øre, hvilket var det Beløb, hvortil Skaden paa hans Ladning var vurderet, og paastod under den i den Anledning af Selskabet Urania imod ham anlagte Sag Selskabet pligtig til at erstatte ham den omtalte Skade som hidrørende fra Mangler ved Skibet.

Retten mente nu ikke, at det kunde paahvile Skibet at bære Ansvaret for den indtraadte Skade; der kunde ikke tillægges Prokurist Larsens ubeedigede Erklæring nogen Betydning, da han var Prokurist i Købmand Larsens Forretning og en Søn af denne, og de tvende søkyndige Mænds sidste Erklæring af 16. Februar kunde der heller ikke tillægges videre Vægt, da der ikke ved Undersøgelsen var tilkaldt nogen fra Skibet eller paa Rederiets Vegne, og Undersøgelsen ikke syntes at have været tilstrækkelig omfattende og ikke en Gang meddelt Skibet, forinden det forlod Faaborg, saa at der derved var udelukket Adgang til yderligere Undersøgelse eller Overskøn. Ligesom der dernæst intet forelaa om, at Mastekraven havde vist sig mangelfuld paa tidligere Rejser, saaledes syntes det efter Omstændighederne paa fyldestgørende Maade at være gjort antageligt, jfr. Sølovens § 142, at Mastekravens Beskadigelse hidrørte fra det haarde Vejr paa Rejsen.

Indstævnte Købmand Larsen dømtes herefter til at betale til Dampskibsselskabet Urania det tilbageholdte Fragtbeløb, 747 Kr. 33 Øre, med Renter fra Stævningens Dato, og 100 Kr. i Sagsomkostninger.

Dom i S. S. $^{26}/_{1899}$, afsagt d. 5. Juli. En Fyrbøder, der var forhyret med Dampskibet „Anglo Dane“ og havde modtaget 15 Kr. som Forskud paa Hyre, rømte Dagen efter at være kommet ombord. Dømt til Fængsel paa Vand og Brød i 8 Dage samt til at udrede 15 Kr. i Erstatning til Skibets Fører, og Sagens Omkostninger, jfr. Sølovens § 299.

Dom i S. S. $^{27}/_{1899}$, afsagt d. 19. Juli. En Fyrbøder, der var forhyret med Dampskibet „Jolantha" herfra til England og videre, rømte efter Skibets Ankomst her uden at opsige sin Hyre, efter Opgivende fordi han var utilfreds med Kosten. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og Sagsomkostninger.

Dom i S. S. $^{28}/_{1899}$, afsagt d. 26. Juli. En Letmatros, forhyret med Dampskibet „Dagmar", udeblev efter Landlov, da han som beruset var blevet indsat i Politiets Detentionslokale. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til en Bøde til Statskassen af 50 Kr. og Sagsomkostninger.

V. M.

En tysk Søretsdom.

For Søretten i Flensborg behandledes if. Norg. Sjøft. for kort Tid siden en ret ejendommelig Sag, i hvilken Retten fuldstændig desavuerede Rigskommissærens Forslag. Sagen drejede sig om en Flensborger Damper „Georg", Kapt. Hansi, som d. 28. Januar d. A. afgik fra Newcastle med en Ladning Kul til Valencia. Kl. $8^1/_2$ Form. blev i Forrummet pejlet 4' 3" Vand, og da Pumperne ikke var i Stand til at bekæmpe det indtrængende Vand, vendte Kapt. Hansi og anløb West Hartlepool som Nødhavn. Her blev Ladningen losset, og Skibet bragt til W. Grays Værft for at reparere. Ved Undersøgelsen viste det sig, at tre Plader vare bøjede, to Slingrekøle brækkede, flere Nagler beskadigede og en af disse manglede ganske. Direktøren for Værftet har skriftlig udtalt, at Skibet maa have grundstødt. Ved Søforklaringen for den tyske Konsul i Hartlepool har Mandskabet enstemmig erklæret, at Fartøjets Lækage var det aldeles uforklarlig. Vel havde Skibet berørt Grunden ved Manchester d. 10. Decbr. 1898, men ved Dykkerundersøgelsen, som fandt Sted d. 13. December, viste der sig ikke nogen Beskadigelse.

Rigskommissæren forlangte nu, for at Tilfældet nærmere kunde opklares, Deviationsjournalen, Maskinjournalen og Skibsjournalens Kladdebog fremlagte; endvidere skulde man hos Direktøren for Værftet i Hartlepool indhente en nøjagtig Opgave over den Skade, Skibet havde lidt, saa vel som hans Mening om Aarsagen til Lækagen.

Søretten afslog disse Fordringer, fordi en yderligere Samling af Bevismateriale var overflødig, da Sagen synes at være tilstrækkelig klar.

Rigskommissæren stillede yderligere Forlangende om, at Kapt. Hansis Skibsførerpatent skulde fratages ham, men Søretten udtalte i sin Dom, at den samlede Besætning paa Dampskibet „Georg" ikke havde bemærket nogen Grundstødning af Skibet, og at den opstaaede Lækage var den aldeles uforklarlig. Søretten havde ingen Grund til at tvivle om Sandheden af Besætningens Udsagn. Den antog derimod, at Skibets senere Lækage var at henføre til dets Grundstødning ved Manchester d. 10. December 1898. Naglerne maa den Gang være blevne løse og senere under Indtagelsen af Lasten være sprungne. Kun saaledes lader Tilfældet sig forklare. Skibsførerpatentet vil ikke blive frataget Kapt. Hansi, og Søretten finder Rigskommissærens Fordring aldeles uforstaaelig.

Regler for Losning af Korn i Antwerpen.

Kornimportørerne i Antwerpen afholdt nylig et Møde, hvor man vedtog nedenstaaende Klausuler indtaget i Certepartiet.

1. Lastmodtagerne maa modtage Lasten senest 6 Timer efter at Skibet er fortøjet i Dokken eller ved Kajen og senest inden 12 Timer efter at det er fortøjet paa Reden.

2. Ladningen skal vejes i Sække paa Broen, hvis Skibets Konstruktion tillader det, og skal saa overføres i Lægtere eller bringes ind paa Kajen efter Modtagerens Ønske, hvilket maa ske saa hurtig, som Dampskibet kan levere i Toldbodtid.

3. I Tilfælde af, at en Modtager ikke kan opfylde Klausulen 1 og 2, skal hans Parcel helt eller delvis losses „d'office" paa Kajen, dog saaledes, at Losningsudgifterne ikke overstiger Frcs. 0,80 pr. 1,000 Kilogram. Dersom Losning paa denne Maade er umulig, skal Lasten bringes. Lægtere lejes af Kaptajnen eller hans Agent paa Lastejerens Regning og Risiko. Ethvert „load" eller Del af „load" maa klassificeres særskilt paa Kajen, og i Mangel heraf skal Udgifterne ved Klassificering og Sortering falde paa Skibet.

4. En Losning „d'office", som er begyndt, skal fortsættes til Slutningen af den halve eller hele Dag, men Modtageren skal have Ret til at modtage Lasten ved Genoptagelsen af Arbejdet efter Middagen eller den følgende Morgen. Alle havte Udgifter skal tilbagebetales Kaptajnen eller hans Agenter.

Nord—Østersø Kanalen.

Om Trafiken gennem denne og dens Fremtidsudsigter skriver „Fairplay" følgende, af hvilket dog Sammenligningen mellem Kanalen og Søvejen rundt Skagen maa staa for Bladets egen Regning.

Trafiken gennem Nord—Østersø-Kanalen er igen tiltagen i Sommer, endskønt en Mængde Skibe endnu foretrække at gaa gennem Sundet, naar Vejret er godt. Indtægterne have ligeledes i Aar været større end nogensinde før, men have dog ikke været tilstrækkelige til at dække Udgifterne, som hovedsagelig skyldes den kostbare Drift af Slæbebaadene. — Tariffen for Slæbning af Smaaskibe i Kystfart er sat saa lav, at Staten taber Penge ved ethvert saadant Skib, som slæbes igennem. Farten med Smaaskibe paa Kanalen aftager imidlertid mere og mere, idet Hamburg-Redere have bygget store Lægtere til at besørge deres Varer, ikke alene mellem Hamburg og de nærmeste Østersøpladser, men ogsaa mellem denne Plads og danske og svenske Havne. Disse fladbundede og rummelige Lægtere ere forsynede med smaa Motormaskiner, hvilke dog kun benyttes i Nødstilfælde. De fører Trælast fra Sverrig til Hamburg og medtage da i Reglen en flere Fod høj Dækslast, som i Tilfælde af daarligt Vejr let kan kastes overbord og behandles som en Flaade. Lægtertrafiken har her havt samme Indflydelse, som man kender fra andre Steder, nemlig at forøge Jærnbanetrafiken betydeligt, og siden Aabningen af Nord—Østersø-Kanalen har Trafiken paa Kiel Banestation antaget enorme Dimensioner.

Om det skulde være muligt at drage de store Dampskibe, som besejle den engelske Kanal og Skotland, til Nord—Østersø-Kanalen paa den ene Side, og Dampskibene, som fare paa tyske, svenske og russiske Østersøpladser, til Kanalen paa den anden Side, ville Lægterne komme til at spille en stor Rolle som Forbindelsesled, men hidtil har den største Del af de engelske Dampere, som losse i Kiel, foretrukket at gaa

rundt om Skagen og gennem Kattegat og Bæltet. Dette er jo i Virkeligheden en Omvej, men Sagen er, at Udgifterne i Kanalen ere for store til at de kan betales ved den sparede Tid. Et lille Skib paa 400 Net.-Tons maa betale 240 Mark, et middelstort paa 1,000 Tons betaler 420 M., 1800 Tons 480 M., og en stor Baad paa 4,000 Tons 1,150 M. foruden Lodspenge, Slæbedamper etc. Det ses heraf, at Udgifterne ere uforholdsmæssig store for store Skibe. En betydelig Reduktion vilde sandsynligvis have til Følge, at Rederne for store Dampere vilde lade deres Skibe benytte Kanalen paa Rejsen til Østersøen, selv i Sommertiden, men før dette sker, maa der være mere Forhold mellem Udgifterne i Kanalen og den sparede Tid. Antagelig vil Assurancepræmien for Skibe, som gaar gennem Kanalen, blive billigere, naar Assurandørerne se, at denne Rejse er mindre farlig end Rejsen om Skagen og Ulykkestilfælde i Kanalen ere ganske sikkert mindre hyppige nu end tidligere. Dette kunde betragtes som en medvirkende Aarsag, men Nedsættelse af Kanaludgifterne er Hovedsagen, hvilken ved den forøgede Trafik sandsynligvis ikke alene vilde sætte Staten i Stand til at dække de løbende Udgifter, men ogsaa gøre det muligt at betale en mindre Dividende af de 156 Millioner Mark, som Kanalanlægget har kostet.

Literatur.

Nautisk Almanak for 1900, udgiven af Navigationsdirektør J. A. D. Jensen, er nu udkommen paa G. E. C. Gads Forlag. Bogen indeholder i det væsentlige det samme Stof som de tidligere Aargange; vi fremhæve af dette Nautisk Almanak for hver Dag i Aaret, 40 Fiksstjerners apparente Rektascensioner, 40 Fiksstjerners apparente Deklinationer, Rettelser for Polarstjernens Højde, Polarstjernens Azimuth, Reduktion af Streger til Grader, Havnetider for Stederne paa Kysterne mod Nordsøen, Kanalen m. m., Højvands-Klokkeslet for hver Dag af Aaret, Internationale Søvejsregler, Tidssignaler i Danmark, Signaler for Vind og Is. m. m. Skønt „Nautisk Almanak“ sikkert efterhaanden har vundet stigende Udbredelse i danske Skibe, er der dog utvivlsomt endnu mange, i hvilke den ikke findes. Det vil af ovenstaaende Gengivelse af det vigtigste af dens Indhold ses, hvor nyttig en Haandbog den er, og vi haabe, at det snart maa være en Selvfølge at den findes i ethvert dansk Skib.

Nybygninger, Køb og Salg.

Sk. Carl af Christianopel, der indkom til Korsør efter at være grundstødt paa Sydkysten af Lolland, er, ifølge „Fairplay“, solgt til Kjøbenhavn for 1,050 Kr.

Personalia.

Dødsfald. Lørdag den 2den dennes afgik Føreren af Dampskibet „Kursk“, Kaptajn Poul Christensen, ved Døden.

Den Afdøde var født paa Læsø 1855 og opnaaede saaledes kun en Alder af 44 Aar. Efter i nogle Aar at have sejlet med fremmede Nationers Skibe, særlig engelske, som Matros, indtraadte han i 1880 som Aspirant i „Det forenede Dampskibsselskab“s Tjeneste, forfremmedes i 1881 til 2den og i 1883 til 1ste Styrmand. I 1896 overtog han Førelsen af Dampskibet „Nidaros“, med hvilket Skib han den meste Tid sejlede paa Hangø, hvor han iblandt det rejsende Publikum erhvervede sig mange Venner. I Begyndelsen af dette Aar overtog han Førelsen af Dampskibet „Kursk“ i Rute paa Østersøen —Bordeaux. En uhelbredelig Nyresygdom, hvoraf han havde lidt i flere Aar, tvang ham i Begyndelsen af forrige Maaned til at forlade sit Skib for at underkaste sig Lægebehandling, men Sygdommen var da saa vidt fremskreden, at Helbredelse var umulig. Kapt. Christensen efterlader sig Hustru og 3 Børn i smaa Kaar. Han var en samvittighedsfuld og paalidelig Mand, i hvem Selskabet mister en dygtig Skibsfører og hans Kolleger en god Kammerat.

Fra Sø og Land.

Resultatet af Maskinisteksaminerne i August 1899. Til 1. Afdeling indstillet 50 Eksaminander, hvoraf 33 bestode, til 2. Afdeling 11 Eksaminander, hvoraf 10 bestode. Til Maskinpasserprøven indstillet 9 Eksaminander, hvoraf 6 bestode.

Til Styrmandseksamen i Aarets 2. Termin bestod ialt følgende Antal Elever: 1ste Afdeling 46 (afvist 3), Tillægsprøve i Maskinlære 1. 2den Afdeling i Navigation 32 (afvist 1), Geografi og Vejrlære 29, Engelsk 20 (afvist 1), Søret og Handelsvidenskab 26 (afvist 2).

Bogø Navigationsskole. I anden Eksamenstermin af 1899 er der fra Skolen indstillet 11 Elever til den almindelige Styrmandseksamen, og i anden Afdeling indstilledes 8 i Navigation, 8 i Engelsk, 7 i Geografi og Meteorologi, samt 6 i Søret og Handelsvidenskab; alle de indstillede bestod. Desuden underkastede 1 Elev sig Fiskeskipperprøven og bestod den. Skolen optager fremdeles Elever i alle Afdelinger til enhver Tid. Uformuende Elever, der viser Flid og god Opførsel, kan vente Statsunderstøttelse. Skolens Lærere er som hidtil O. Mathiasen, A. Landt og Forstanderen, cand. mag. S. Svendsen, til hvem man henvender sig om Program og nærmere Oplysning.

White Star Liniens nye Dampere Oceanic, Verdens største Skib, afgaar fra Liverpool til New York d. 6. September paa sin første Rejse.

Handelskammeret i Havre har, som tidligere omtalt, besluttet intet Hensyn at tage til de af den britiske og den danske Regering foretagne Skridt for at faa den franske Mæglerkurtage reduceret. I en meget udførlig Skrivelse, som det vilde være unyttigt at gengive eller at kommentere, begrundes dette Skridt. Skrivelsen slutter saaledes:

„Vi anse det endelig for vor Pligt at modsætte os britiske Rederes Indblanding i et indre fransk Anliggende. Hvad de danske Redere angaar, da formaa vi ikke at indse, hvad der har foranlediget, at de i denne Sag have allieret sig med deres confrères i England. Havres Handelskammer anser de britiske og danske Rederes Paastande og Fordringer for ubegrundede, og mener ligesom Handelskamrene i Dunkirk og Rouen, at det eneste Svar, der bør gives dem, er et fin de non-recevoir.“

Den første Forsending af ægyptisk Bomuld er nu naaet til Aleksandria. I de kommende Uger vil Tilgangen blive meget betydelig. Høsten er nemlig rigere end forrige Aar, da den ogsaa var stor, og Udsigterne for Bomuldsafskibningen fra Aleksandria er derfor meget lovende.

(Norg. Sjøft.)

Fra London meldes den 29. forrige Maaned: Den paa Themsen ankomne Damper „Sargossa" har paa 42 Grader 38 Minutter nordlig Bredde, 49 Grader 32 Minutter vestlig Længde passeret en Mængde store Isbjærge og en Del Drivis.

(Norg. Sjøft.)

Fra 1. Januar 1900 at regne er det kun tilladt russiske Dampskibe at fare i Kystfart mellem russiske Havne, skriver Fairplay, og enten maa da Handelen paa disse Pladser reduceres meget, eller der maa finde et betydeligt Opsving Sted i den russiske Handelsflaade. Saa ubetydelig er denne for Øjeblikket, at den end ikke omtales i Tabellerne, som hvert Aar offentliggøres angaaende Trafiken gennem Suez-Kanalen, endskønt disse gaa saa langt ned, at de medtage Italien med 74 Skibe af tilsammen 208,418 Gross Tons. Tabellerne for sidste Aar ere endnu ikke offentliggjorte, men det synes som om Rusland i 1897 kun har havt 261,958 Tons Skibsrum, naar alle Skibe fra 25 Tons og opefter medregnedes. Ruslands Handelsflaade er betydeligt mindre end Hamburgs og kun meget lidt større end Bremens. Der kan derfor næppe være Tvivl om, at Indskrænkningen af Farten paa russiske Havne i høj Grad vil hæmme Udviklingen i Almindelighed, men det sandsynligste er, at den russiske Kejser vil se sig nødsaget til at udsætte Lovens Ikrafttræden til et langt senere Tidspunkt. — Transport af Salt fra Havne i det azovske Hav og Sortehavet er dog indtil videre tilladt Skibe under fremmed Flag.

Ballastlosning i Newcastle (N. S. W.) I Anledning af en Sag mod Skibet „Verajean", i hvilken Kaptajnen paa dette Skib ved sin Ankomst til Newcastle (N. S. W.) fra Japan beordredes til at sende sin Ballast til Søs i Stedet for at lande den, afholdtes et Møde af Kaptajnerne paa alle i Havnen liggende større Skibe for at protestere mod „Board of Healths" nye Forordning. Denne Forordning forlanger, at alle Skibe, som kommer fra nedennævnte Pladser, skulle kaste deres Ballast i Søen: Alle østlige Havne, derunder indbefattet New Guinea, Philippinerne, Kina og Japan, hele Kysten af Asien med nærliggende Øer, Østkysten af Sydamerika, Østkysten af Sydafrika fra den nordlige Grænse af Natal til og indbefattende Delagoa Bay, Madagascar, Mauritius, Seychelles, Reunion og nærliggende Øer. Ved Mødet gjordes gældende, at en saadan Forordning var urimelig, og Resulotioner derimod vedtoges og sendtes til Premierministeren, Board of Health, Newcastle Chamber of Commerce og Sydney Chamber of Commerce.

Som Bevis paa Spørgsmaalets Vigtighed kan anføres, at der gennemsnitlig kommer 15,000 Tons Ballast til Nevcastle maanedlig, hvoraf c. 6,000 Tons fra de ovennævnte Pladser, som anses for stadig smittede.

Et dygtigt Maskinarbejde er iflg. „Newcastle Daily Leader" udført af Maskinpersonalet paa den engelske Damper „Kennet" under Ledelsen af Skibets Overmaskinmester. Damperen, der var paa Rejse til Sydamerika, mistede 1200 Kvml. fra nærmeste Land, Barbados, Skruen og en Del af Akslen. At erstatte Tabet ved den ombordværende Reserveskrue var ikke til at tænke paa, thi Skruen kunde ikke befæstes ved den tiloversblevne Akselende. Nøden gør imidlertid opfindsom; Bunkerdørene og Skottet mellem Fyr- og Maskinrummet maatte tjene som Materiale til en ny Skrue. Skruehovedet fik Form af en Ottekant, Vingerne fik Skikkelse af store, ovale Blade og befæstedes — selvfølgelig uden Stigning — i en ret Vinkel til Hovedet. Hver af Vingerne var forstærket ved Stræbere af Jærn. Efter 8 Dages uafbrudt Arbejde var Kunstværket færdigt. Arbejdet med at gøre Skruen fast til Akslens Ende tog andre 8 Dage. Heldigt Vejr med Vindstille begunstigede saavel Arbejdets Fuldførelse og Rejsens videre Forløb. Distancen, 1200 Kvml., til Barbados, hvor Damperen blev underkastet en grundig Reparation. blev tilbagelagt med 72 til 96 Mil i Etmaalet. Mercantile Dry Dock Co., Jarrow, opbevarer den ejendommelig konstruerede Skrue som et Kuriosum. Det skal endnu tilføjes, at Skruen fra Spids til Spids af de to ligeoverfor hinanden staaende Vinger maalte 6 Fod, Vingernes Bredde var 10 Tommer, Længde 1 Fod 8½ Tommer og Tykkelsen 6 Tommer.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 6. Trækning begynder Onsdag den 13. September. I denne Trækning bortspilles Gevinster til Værdi 285,307 Kr., fordelte paa 20,500 Gevinster, endvidere 5000 Inskudsgevinster, 500 Ekstragevinster og en Tillægspræmie paa 1250 Kr. Gevinster kunne eventuelt tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Freya, Skonnertbrig af Kbhvn., der d. 7. Aug. under Orkanen kom paa Grund ved St. Croix, er bragt flot uden at have taget synderlig Skade.

Uller, Dpsk. af Stavanger, har paa Rejsen fra Lerwick til Stettin med en Ladning Sild. været paa Grund ved Anholt. Efter at have kastet en Del af Ladningen over Bord. kom Skibet flot ved egen Hjælp. Skibet er lækt og skal undersøges af Dykker, førend Rejsen kan fortsættes.

Edda, Dpsk. af Kbhvn., har den 1. ds. paa sin Rejse til Warnemünde faaet Brud paa Akslen; der repareres her.

Tyr, Dpsk. af Randers, er ankommet til Philadelphia fra Port Antorio efter at have ligget bi i 6 Timer for en Orkan. Ladningen er slaaet overbord, en Baad og Maskinrums-Skylightet itu, forreste Dækshus og alt opstaaende paa Dækket slaaet bort.

Til **Bureau Veritas** er i Juli Maaned anmeldt som forliste følgende Sejlskibe: 10 amerikanske, 15 britiske, 3 chilenske, 1 dansk, 2 hollandske. 5 franske, 3 tyske, 1 italiensk, 8 norske, 1 portugisisk, 2 russiske, 3 svenske, ialt 54; Dampskibe: 1 østerrigsk, 1 belgisk, 1 brasiliansk, 14 britiske, 1 chilensisk, 1 dansk, 1 hollandsk, 1 tysk, 2 italienske, 1 japanesisk, 2 svenske, ialt 26.

Aarsagerne til Forlisene vare for Sejlskibene: Stranding 19, Kollision 5, Ild 1, Grundstødning 2, Kondemnation 23, Borteblevne 4; for Dampskibene: Stranding 9, Kollision 2, Ild 3, Forladte 2, Kondemnation 9, Borteblevet 1.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 22. Aug., bestemt til New Orleans. — Alexandra, Blom, ankom til New Orleans 4. Sept. — Algarve,

Borries, afgik fra Denia 2. Sept., bestemt til Malaga. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Bordeaux 4. Sept., bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Holm, ankom til St. Petersborg 19. Aug. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 2. Sept., bestemt til Kronstadt. — Arno, Strubberg, afgik fra Barcelona 4. Sept., bestemt til Denia. — Beira, Brabrand jun., ankom til Alicante. — Chr. Broberg. Harder, afgik fra Kbhvn. 5. Sept., bestemt til St. Petersborg. — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 26. Aug., bestemt til Malaga. — Douro, Ørum, afgik fra Throndhjem 29 Aug., bestemt til Canariske Øer. — Florida, Koch, afgik fra Newcastle 22 August, bestemt til New Orleans. — Garonne, Rasmussen, afgik fra Kotka 2. Sept., bestemt til Bordeaux. — Georgios I, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 25. Aug. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christiania 5. Sept., bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Denia 2. Septbr. — Island, Skjødt, afgik fra New York 2. Sept., bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra Rotterdam 31. Aug., bestemt til Boston. — Kursk, Lunge, ankom til Bordeaux 4. Sept. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 26. Aug. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 29. Aug., bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Hansen, ankom til New York 2. Sept. — Nicolai II., Michelsen, ankom til St. Petersborg 28. Aug. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 6. Aug., bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Licata 3. Sept. — Omsk, Petersen, ankom til Kronstadt 27. Aug. — Seine, Staal, ankom til Bordeaux 23. Aug. — Tejo, Bay, ankom til Kbhvn. 2. Sept. — Texas, Kihl, ankom til Kbhvn. 3. Sept. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christianssand 25. Aug., bestemt til New York. — Tiber, Bech, afgik fra Darthmouth 4. Sept., bestemt til Barcelona. — Tomsk, Andersen, afgik fra Dunkirk 3. Sept., bestemt til Kbhvn. — Xenia, Thidemann, ankom til Rotterdam 4. Sept.

Anglo Dane, Møller, afgik fra Kbhvn. 1. Sept, bestemt til Manchester. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 3. Sept., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Kbhvn. 2. Sept., bestemt til Riga. — Ceres, Ryder, ankom til Kbhvn. 21. Aug., bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til London 3. Sept., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Throndhjem 1. Sept., bestemt til Kbhvn. — Constantin, Niedersøe, afgik fra London 3. Sept., bestemt til Newcastle. — Ella, Svane, ankom til Kbhvn. 4. Sept., bestemt til Danzig. — Frederik, Thomsen, afgik fra Hull 4. Sept., bestemt til Khhvn. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Libau 31. Aug., bestemt til Antwerpen. — Kasan, Lorentzen, ankom til Hamburg 3. Sept., bestemt til Kbhvn. — Kiew, Erichsen, afgik fra Libau 3. Sept., bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 17. Aug., bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 28. Aug., bestemt til Kbhvn. — Maja, Jonsson, ankom til Danzig 1. Sept., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 22. Aug., best. til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 3. Sept., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ankom til Pillau 3. Sept., bestemt til London. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 4. Sept., bestemt til London. — Pregel, Olsen, ankom til Antwerpen 29. Aug., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Sørensen, ankom til Riga 1. Sept., bestemt til Antwerpen. — Valdemar, Kofoed, ankom til Kbhvn. 2. Sept., bestemt til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Libau 5. Sept., bestemt til London. — Vesuv, Andresen, pass. Holtenau 5. Sept., bestemt til Hull. — Viking, Blom, ankom til Libau 28. Aug., best. til Kbhvn.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 7. Sept., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 5. Sept., bestemt til Svendborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 6. Sept., best. til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Odense 6. Sept., best. til Leith via Aarhus og Aalborg. — Kronen, Wiberg, afgik fra Newcastle 5. Sept., bestemt til Nakskov. — Lolland. Ankersen, afgik fra Odense 6. Sept., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nykjøbing F. 6. Sept., best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 6. Sept., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 19. Aug., ankom til Libau 24. Aug. — Frode, Wrisberg, afgik fra Grimsby 31. Aug., bestemt til Kronstadt. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Haukipudas 23. Aug., ankom til Rouen 1. Septbr. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Kronstadt 25. Aug., ankom til Haukipudas 29. Aug. — Knud, Mahncke, afgik fra Newcastle 1. Septbr., bestemt til Riga. — Svend, Petersen, afgik fra Riga 3. Septbr., best. til Ghent. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 30. Aug., bestemt til Kronstadt. — Ragnar, Risøe, afgik fra Swinemünde 2. Septbr., best. til Sunderland. — Danmark, Kraemer, afg. fra Kbhvn. 31. Aug., ankom til Riga 2. Septbr. — Volmer, Riber, afg. fra South Shields 24. Aug., ankom til Kronstadt 1. Septbr. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 2. Septbr., best. til Kronstadt. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 31. Aug., ankom til Wearmouth 3. Septbr. — Harald, Holst, afgik fra Rouen 1. Septbr. — Olaf, Lorentzen, afg. fra Narva 31. Aug.. bestemt til Zaandam.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Frandsen, ankom til Kronstadt 31. Aug. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Hull 30. Aug. — Alex. Schukoff, Stoltenberg, ankom til Kronstadt 31. Aug. — J. Siem, Knudsen, ankom til Kronstadt 31. August. — P. Berg, Thorsøe, afgik fra Brake 30. August, ankom til Ymuinden 1. Septbr., afgik fra Amsterdam 4. Septbr., bestemt til Kronstadt.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Frederikshavn 30. August. — Helga, Lagesen, afgik fra Ørnskøldsvik 2. September. — Martha, Jørgensen, ankom til Riga 1. Septbr. — Elna, Møller, afgik fra Sunderland 30. August. — Therese, Risøe, afgik fra Blyth 5. September.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ankom til Stettin 1. Septbr. — Ekliptika, Klaaborg, ankom til Antwerpen 26. Aug. — Venus, Nielsen, ankom til Buenos Ayres 24. Aug. — Sirius, Bay-Schmidt, ankom til Monte Video 27. Aug. — Urania, Jørgensen, ankom til Zaandam 23. Aug. — Saturn, Lund, ankom til Methil 4. Septbr. — Pallas, Degn, afgik fra Brake. 3. Septbr. bestemt til Antwerpen. — Mars, Clausen, afgik fra Mandal 7. Aug., best. til Island.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afg. fra New York 1. Septbr., best. til Kbhvn. — Finland, Schmidt, ankom til Kbhvn. 3. Septbr. — Holland, Jørgensen, afgik fra Aarhus 4. Septbr. bestemt til Søderhamn. — England, Andresen, ankom til Riga 27. August — Rusland, Møller, ankom til Karrebæksminde 3. Septbr. — Tyskland, Høgstedt, afgik fra Rotterdam. 31. Aug., bestemt til Riga. — Skotland, Branth, ankom til Newcastle 4. Septbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Bristol 5. Septbr., ankom til Cardiff 5. Septbr. — Niobe, Schmidt, ankom til Newcastle 2. Septbr. — Nancy, Mathisen, ankom til Petersborg 4. Septbr. — Nora, Degn, afgik fra Newcastle 3. Septbr., best. til Narva. — Neptun, Jørgensen, ank. til Sundsvall 1. Septbr. — Nerma, Jessen, ankom til London 1. Septbr.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Hull 29. August, ank. til Nørresundby 1. September. — Rita, Horn, afgik fra Newcastle 2. September, bestemt til Bandholm. — Cimbria, Storm Hansen, afgik fra Rotterdam 29. Aug., ankom til Luleå 4. September.

Union. Frisia, Skov, afgik fra Amsterdam 31. Aug., ankom til Blyth 1. Septbr. — Gallia, Nielsen, afgik fra Riga 29. Aug., ankom til Amsterdam 4. Sept. — Caledonia, Fisker, ankom til Riga 30. Aug.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Rotterdam 1. September, bestemt til Riga. — Fyen, Hansen, afgik fra Kbhvn. 30. Aug., ankom til Riga 2. September. — Hafnia, Jensen, afgik fra Riga 2. September, bestemt til Dordrecht. — Russia, Rasmussen, afgik fra Newcastle 30. Aug., ank. til Kjøbenhavn 2. Septemcer. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 1. September, bestemt til Dordrecht.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Soerabaia 26. Aug., best. til Delaware f. O. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Luleå 30. Aug., best. til Amsterdam. — Søborg, Fischer, ankom til Cardiff 4. Septbr. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Kronstadt 6. Septbr. — Jomsborg, Kühl, ank. til Grimsby 1. Septbr. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Kjøbenhavn 2. Septbr., best. til Wasa Distrikt. — Rosenborg, Schultz, ankom til Trangsund 27. Aug. — Fredensborg, Andersen, afg. fra Glasgow 31. Aug., best. til Gibraltar. — Amalienborg, Dømel, ankom til Blyth 5. Septbr. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Trangsund 1. Septbr., bestemt til Rouen.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, ank. til Kronstadt 25. Aug. — Skodsborg, Lund, ankom til Newport 2. Septbr. — Klampenborg, Ewaldsen, afg. fra Torneå 30. August, bestemt til Grimsby. — Jægersborg, Jensen, ank. til Blyth 5. Septbr. — Guldborg, Jensen, afg. fra Ripola 30. Aug., bestemt til Rouen. — Tuborg, Hveissel, afg. fra Southport 28. Aug., bestemt til Sackville.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom Dordrecht 31. Aug. — Agnete, Jensen, ankom til Ghent 3. September. — Hermia, Sørensen, ank. til Ghent 31. Aug. — Alice, Hansen, ankom til Riga 28. Aug. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Kronstadt 30. Aug. — Bornholm, Petersen, afg. fra Burntisland 1. September, ankom til Kiel 4. Septemper. — Ajax, Brorsen, afgik fra Masnedsund 2. September, bestemt til Grangemouth. — Nauta, Madsen, afgik fra Grangemouth 5. September, bestemt til Kiel. — Rønne, Hintze, ankom til Stettin 4. September. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Fraserburgh 2. September, bestemt til Kønigsberg.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Kjøbenhavn 5. September. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Kiel 5. September. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Methil 3. September, bestemt til Kronstadt. — Ansgar, Larsen, ankom til Riga 30. Aug. — J. N. Madvig, Olsen, afg. fra Kronstadt 31. Aug., best. til Dunkirk. — Hamlet, Sommer, afg. fra Blyth 29. Aug., bestemt til Kbhvn. — Helge, Matthiessen, ankom til Jakobstad 30. Aug.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, passeret Gibraltar 3. September, bestemt til Havre. — Cathay, Schiøning, afg. fra Antwerpen 29. Aug., best. til Port Said. — Nordhavet, (befragtet Damper), Olsen, ankom til Marseilles 3. September. — Livadia, (befragtet Damper), Jørgensen, afgik fra Soerabaya 3 September, bestemt til Tjilatjap.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afgik fra Riga 5. September, bestemt til Ostend. — Lars Kruse. Christiansen, afgik fra Kbhvn. 6. September, bestemt til Grangemouth. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Wisbech 5. September.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Methil 5. September, bestemt til Kallundborg.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Aarhus 2. September, bestemt til Burntisland. — Clara, Petersen, ankom til Kjøbenhavn 5. September.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 28. Aug. til St. Sevan Red.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Hans, Jensen, pass. Skagen 29. Aug. fra Hernøsand til Amsterdam. — Medor, Nielsen, pass. Hirtshals 29. Aug. fra Gefle til Boston. — Anna & Emmy, Svarrer, ankom til Liverpool 30. Aug. fra Laurvig. — Puck, Clausen, sejlet fra Rosario 29. Aug. til Kanalen. — Verdande, Nielsen, ankom til Hamburg 31. Aug. fra Rio Hache. — Neiros, Sonnichsen, ankom til Esbjerg 28. Aug. fra Port Madock. — Dorane, Mathiasen, ankom til Rio Grande 31. Aug. fra Cardiff. — Maracaibo, Svarrer, sejlet fra Maracaibo 2. Aug. til Hamburg. — Gladstone, Christiansen, ank. til Caledonien 1. Septbr. fra East London.

Fanø. Sønderho. Georg Schwalbe, Pedersen, afgik 25. Juli fra Malassa til Amsterdam. — Merida, Pedersen, ankom 3. Septbr. til Drammen fra Hobro. — Martha, Nissen, afgik fra Rio Grande 1. Septbr. til Kanalen f. O. — Mary, Lydom, ankom 1. Septbr. til Halmstad fra Middelfart.

Svendborg. Fides, Nielsen, ankom til Boulogne 28. Aug. — Peter, Jørgensen, ankom til Allinge 29. Aug. — Elise, Andreasen, ankom til Invergordon 30. Aug. — Skjold, Larsen, ankom til Kings Lynn 29. Aug. — Casper, Hansen, ankom til Rotterdam 29. Aug. — Dannebrog, Clausen, ankom til Nakskov 28. Aug. — Hertha. Hansen, ankom til Dieppe 30. Aug. — Erik, Hoffmann, ankom til Grenock 2. Septbr. — Fulvia, Nielsen, ankom til Nakskov 2. Septbr. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Farge 1. Septbr. — Martin, Mortensen, ankom til Nexø 2. Septbr. — Diana, Fallentin, ankom til Dunkerque 2. Septbr. — Frejer, Christensen, ankom til Ræfsø 3. Septbr. — Helge, Hansen, ank. til Middelfart 3. Septbr. — Ruth, Nielsen. ankom til Roumo 3. Septbr. — Roma, Jensen, ankom til Dysart 4. Septbr.

Ærø. Lucinde, Christensen, ankom 28. Aug. til Fogo. (Newfoundland.) — Marie, Røye, ankom 29. Aug. paa St. Davids Red. — Mathæus Richert, Lauritsen, ankom 28. Aug. til Guernsey. — M. Hay, Petersen, ankom 29. Aug. til Laurvig. — Dorthea, Christensen, ankom 28. Aug. til Drøbak. — Danmark, Christensen, ankom 29. Aug. til Drøbak. — Immanuel, Hansen, ankom 30. Aug. til Rønnebeck. — Freden, Eriksen, ankom 30. Aug. til Grimsby. — Familien, Frederiksen, ankom 1. Septbr. til Hudiksvall. — Prøven, Schmidt, ankom 2. Septbr. til Gralieston. — Henriette, Holm, ankom 2. Septbr. til Charlestown. — Hosanna, Hay, ankom 4. Septbr. til Moss. — Anne, Johansen, ankom 4. Septbr. til Drøbak. — Amor, Rasmussen, er ankommen til Stettin. — Søstrene, Clausen, ankom 3. Septbr. til Skelskør. — Ansgar, Lauritsen, ankom 3. Septbr. til Hamburg. — Kvik, Olsen, ankom 4. Septbr. til Svendborg.

Rønne. Ane Catrine, Hermansen, ankom til Flensborg 27. Aug. — Courer, Holm, ankom til Helsingør 28. Aug. — Castor, Klausen, ankom til Paaskallavik 30. Aug. Nestved, Larsen, ankom til Stolpemünde 30. Aug. — John Hintze, Andersen, ankom til Kbhvn. 30. Aug. — Hermod, Grønwall, ankom til Slesvig 31. Aug. — Prøven, Bidstrup, ankom til Karlskrona 1. Septbr. — Veset. Ølsted, ankom til Pernau 3. Septbr.

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, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvande:
Paa *Havrevlen* 12 Fod.
I Kanalen 11 Fod.
Paa *Fjordgrunden* 10 Fod.

Nordsøen og Skagerrak. Vedersø og Svinkløv. *Vedersø* Baake er ombygget. Ombygningen af *Svinkløv* Baake begyndes om nogle Dage.

Kattegat. Jyllands Ø.-Kyst. Randers-Fjord Ø. Om kort Tid udlægges en Vager med rød Stage og 1 opadvendt Kost i c. $3^3/_4$ Fv. Vand ved SØ.-Siden af den c. 3 Kml. Ø. for *Boels-Rev* liggende 15 Fods Plade, 5_{16} Kml. N. 73° Ø. fra *Udbyhøj* Fyrtaarn.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Rusland. Dagö. Fyrskibet *„Nekman Grund“* ligger paa 59° 5′ 30″ N. Br. 22° 13° 30″ Ø. Lgd.

Tyskland. Rügen. Arkona. Ved *Arkona* Fyrtaarn er oprettet en Signal-Station, der udvexler Signaler med passerende Skibe. Signalerne maa være affattede efter den internationale Signalbog eller i det tyske Sprog. Taxten er 80 Pfennige plus Telegramtaxten og opkræves af Modtageren eller Afsenderen i Land. Skibe, der vise deres Kjendings-Signal, rapporteres til Rhederne, naar disse have anmodet derom gjennem „Kaiserliche Küstenbezirkamt II“ i *Stettin*. Taxten herfor er 80 Pfenning plus Telegramtaxten. Stationen er aaben hele Dagen.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Bohuslen. Svartskär og Långholmen. *Svartskär* faste Fyr viser nu grønt Lys fra S. 9° Ø. til S. 5° V., hvidt Lys fra S. 5° V. til S. 28° V. og rødt Lys fra S. 28° V. til S. 36° V.

Långholmen faste Fyr viser nu grønt Lys fra N. 73° V. til N. 49° V., hvidt Lys fra N. 49° V. til N. 34° V. og rødt Lys fra N. 34° V. til N. 21° V.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Mezen Bugt. I *Mezen Bugt* er funden en 15 Fods Grund, fra *Abramov Pynt* i N. 13° V., 5 Kml. 66° 30′ N. Br. 43° 15′ Ø. Lgd. Farvandet til *Mezen* ligger til Ø.-Siden af Mundingen.

Tyskland. Elben. Otterndorf NV. Sprængningsarbejderne ved Vraget af Damperen *„Corso“* ere indstillede. Tæt Ø. for Vraget er udlagt et Vragfyrskib med to Master, der viser to sorte Balloner eller to hvide Lanterner fra den Mast, der vender mod det S.-lige Farvand og en sort Ballon eller hvid Lanterne mod det N.-lige Farvand.

Elben. Skonnerten *„Brunette“* er sunken i *Elben* lige over for *Oevelgönne-Neumühlen*. To Dykkerskibe ligge ved Vraget og have deres Ankre afmærkede med grønne Tønder. Om Natten viser hvert Dykkerskib to røde Lanterner lodret for hinanden fra Masten og en hvid Lanterne for og en agter. Dampere skulle passere Stedet saa langsomt som mulig.

Weser. Rother Sand S. Omtrent 6 Kbl. S. 5° Ø. for *Rother Sand* Fyr har der dannet sig en Grund med 21 Fod Vand, fra *Wangeroog* Fyr i N. 64° Ø. og fra *Hoheweg* Fyr i N. 36° V.

Dybtgaaende Skibe maa henimod Lavvande ikke komme *Rother Sand* Fyr nærmere end godt 7 Kbl. i Retningen S. 5° Ø. fra Fyret.

Ostfriesland. Norddeich. Ved *Norddeich* er den hvide Lanterne paa Forlængelsen af den V.-lige Dæmning ved det nye Havneindløb ombyttet med et hvidt Blinkfyr. Flammens Højde: 27 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Det vises fra en Pæl ved et hvidt Fyrhus. Det grønne Fyr ved V.-Siden af det gamle Havneindløb er slukket.

Holland. Scheweningen. V. Et Vrag ligger sunket V. for *Scheweningen*, fra *Delft* Vandtaarn i N. 55° V., fra *Scheweningen* Fyr i N. 82° V. og fra *Monster* Taarn i N. 38° V. En Mast er ved Lavvande over Vandet. 52° 7′ 10″ N. Br. 4° 3′ 0″ Ø. Lgd.

Zeegat Hoek van Holland. I *Zeegat Hoek van Holland* er Dybden ved daglig Lavvande 27_{11} Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand Signalerne.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Four. I de to Lysvinkler paa c. 40° hver i *Four* Fyr, hvis Midtlinier ligge paa begge Sider af Linien mellem Fyret og *Landunvez* Semafor, er Blinket delt ved en meget kort delvis Formørkelse, og deres Lysevne aftager noget hen imod Midtlinierne.

England. St. Albans Head S. Vraget af Damperen, der laa sunket 2_{10} Kml. S. 10° V. fra *St. Albans Head,* er forgjæves eftersøgt.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Loctody. Ved Indløbet til *Pont L'Abbé* er opført to Par sorte Ledebaaker med Trekant. De to Baaker, der angive den yderste Del af Løbet, ere anbragte ved *Loctody* Fyr. 47° 49′ 54″ N. Br. 4° 9′ 33″ V. Lgd. De to Baaker, der angive den inderste Del af Løbet, ere anbragte tæt ved den gamle Udkigstation. 47° 50′ 3″ N. Br. 4° 9′ 45″ V. Lgd. De to Ledelinier lede fri af Grundene *Karek-Croisic,* der ligge paa 47° 50′ 8″ N. Br. 4° 9′ 35″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Cape Neddick. Omtrent den 1. September 1899 males *Cape Neddick* Fyrtaarn, paa den N.-lige Del af *York Nubble,* hvidt.

Massachusetts. Boston Harbor. State Ledge. Paa Grund af Uddybningsarbejder er *State Ledge* elektriske Klokketønde i omtrent 3 Uger inddragen.

Buzzards Bay. Fyrskibet *„Hen and Chickens"* Nr. 2 er igjen udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 9 inddraget.

Nantucket Sound. Fyrskibet *„Handkerchief Shoal"* Nr. 4 er imidlertid ombyttet med Reservefyrskib Nr. 9. Det viser samme Fyr og giver samme Taagesignal som Nr. 4.

Connecticut. Long Island Sound. Paa V.-Enden af *Duck Island* Bølgebryder, S.-Siden af *Duck Island Roads,* er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 28 Fod. Det vises fra en rød Pæl med hvid Top ved et lille, rødt Hus. 41° 15′ 26″ N. Br. 72° 29′ 5″ V. Lgd.

New York. Hudson River. New Baltimore Rock. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa en Duc d'Albe, der staar i Vandet 3 Kbl. SSV. for *New Baltimore* Pælefyr, tæt N. for *New Baltimore Rock* og c. 60 Alen fra *Hudson River* V.-Kyst.

Fyrskibet *„Sandy Hook"* Nr. 51 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 11 inddraget.

New Jersey. Delaware Bay. Fyrskibet *„Five Fathom Bank."* Nr. 40 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 16 inddraget.

Florida. Key West Harbor. Northwest Channel. *Black Beacon Shoal* sorte Stumptønde Nr. 3 er flyttet til den for nylig fundne Grund i *Northwest Channel.* Den ligger nu i 11 Fod Vand fra *Jetty* Tønden i S. 36° V., fra *Northwest Passage* Fyr i N. 8° Ø. og fra *Turning Point* Baake i N. 6° V. Den afmærker ogsaa det dybeste Vand, som er 12 Fod, Middel Lavvande. Løbet er nu 200 Alen bredt.

Florida Reefs. Maryland Shoal og Western Sambo. Paa *Maryland Shoal* er rejst en brun Jernpæl, mærket med Bogstavet „S.", fra *American Shoal* Fyr i S. 73° V., $2^{9}/_{4}$ Kml., fra *Loggerhead Key* SØ.-Ende i S. 43° V. og fra Baake A, *Eastern Sambo,* i N. 79° Ø., $5^{3}/_{8}$ Kml.

Tæt ved Ø.-Enden af *Western Sambo Shoal* en brun Jernpæl, mærket med Bogstavet „R", fra Baake A, *Eastern Sambo,* i S. 73° V., 2_{12} Kml. fra *Key West* Fyr i S. 53° Ø., 6_{77} Kml. og fra *Sand Key* Fyr i N. 79° Ø., $9^{3}/_{4}$ Kml.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Civitavecchia. Fra den 1. September 1899 er det N.-lige Løb til *Civitavecchia* Havn spærret paa Grund af Uddybning. I Fyret paa Molen *Lazaretto* er Lysvinklen, der over Løbet mellem N. 67° V. og N. 53° V. viser hvidt Blinkfyr, formørket. Det røde, faste Fyr paa Yderenden af den gamle Bastion ved den lille Havn er slukket. Uddybningsmaskinen viser Fyr med rødt Lys mod Havnen. Fra Taarnet paa N.-Enden af Dæmningen vises rødt Flag. Den røde Baake med sort Kegle paa Yderenden af Grunden, der strækker sig ud mod NØ. fra Fort *Marzocco,* er borttagen.

Italiens V.-Kyst. Golfo di Pozzuoli. Nord for Pynt *Poggio,* ved *Miseno,* er udlagt Fiskeredskaber. De strække sig 3 Kbl. fra Kysten i N. 76° Ø. Ved Yderenden vises en grøn Lanterne. Inderenden ligger paa 40° 47′ 40″ N. Br. 14° 5′ 17″ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Italien. — *Portugal* er erklæret for pestsmittet. Skibe derfra kunne kun anløbe *Genua, Livorno, Neapel, Nisida, Palermo, Messina, Brindisi* eller *Venedig.*

Ægypten. — Pestreglementet er sat i Kraft overfor Skibe fra *Oporto* og *Lissabon.*

Østerrig. — Skibe fra *Ægypten* behandles som mistænkte for Pest efter *Venedig* Konventionen.

Københavns Børskurs d. 6. Septbr. 1899.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.	104½	104¼	104½
Danmark		85¼	86
Norden		118¾	119
Kjøbenhavn		96½	97
Carl		56	56½
Dannebrog		102½	103
Skjold		74½	75¼
Helsingørs Dampsk.		—	—
Østersøen	96	95½	97
Nordsøen		82½	84½
Torm		94	98
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		96	100
Urania		93	93½
Union		101½	103½
Hejmdal		102	110
Dampsk. af 1896	102	101¾	102
Østasiatisk		105¾	107
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		—	—
5% — —		—	—
5% Thingvalla 1880		—	—
5% — 1894		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		90	92
3½% uopsig. Stats		97	99
3½% Husejer Kreditk.		84	85½
3½% Kbhvns Kreditf.	85½	85¼	85½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.		87¼	88½
4% — — 6 —		87	89
3½% Landkreditk. 3 —		87½	88½
Aktier.			
Nationalbank		141½	141¾
Privatbank		126½	127
Landmansbank		122¼	124
Handelsbank		118	118½
Burm. & Wain		88½	89
Helsingørs Jernsk.		98	100
Sukkerfabr.		92¾	93
Bryggeri Aktier	93	92¾	93

Vekselkurser d. 5. Septbr. 1899.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.20	18.16
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.60	—

Notering paa Berlins Børs d. 5. Septbr. 1899.

Russiske Noter	216.25
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.20
5% Rumænske Stats	98.00
4% — — 1890	87.40

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

„Det Foren. Dampskibs." 6,000, „Norden" 2,000, „Kjøbenhavn" 16,000, „Carl" 6,000, „Dannebrog" 10,000, „Skjold" 20,000, „Dampskibs. af 1896" 22,000, „Østasiatisk" 22,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN. Gittervej, Fribavnen. Ø. **Telefon 35.**

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD — **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.: **FELDBLUME.** Børsplads: **COMPTOIR 38.** Telephon: **AMT I. 1966.**

Carl Rasmussen,

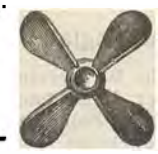
Tapetserer & Dekoratør.
• Alt Møbelskibsarbejde •
udføres
Holmens Canal 24.
Telefon Nr. 5941.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn
forbereder Elever saavel til Fiskeskipper- som til Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger meddeler Skolens Forstander, Navigationslærer **Hansen,** eller Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos.**

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.
SØLVMEDAILLE I MALMØ
OG **STOCKHOLM.**
FOR LANTERNER.

Indreg. — Varemærke.



Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads
Fabrikanter af International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

En Skonnert,

ca. 1200 Centner, nu for Tiden beliggende i Rudkjøbing, er billig til Salg, naar Handel kan ske straks, ved Henvendelse til **Telefonisten paa Strynø.**

Fiskefartøjer til Salg.

Undertegnede udbyde herved til Salg flere udmærkede Fiskekuttere, 40—90 Reg.-Tons, i udmærket Stand og godt udhalede. Ligeledes udbydes flere gode og billige Damptrawlere.

Disse Fartøjer kunne sælges til meget billige Priser til solide Købere. De, der maatte ønske at gøre Tilbud, bedes henvende sig til

W. A. Massey & Co.,
Skibsredere.
Hull.

Frakttillbud.

3/400 tons sten i block, maximum 5 tons, Silloth (Skottlands Vestkust) — Stockholm 13/14/ — pr. ton. Fria kranar lastning och lossning. Prompt seglare. Utbedjande ärat slutorder till **Carl Hedin & Co., Stockholm.** Telegr.: „Hedinman".

P. PEDERSEN

(fhv. Skibsfører),
Skibshandler.
Lager af Udførselsvarer.
3 Southsied street. Plymouth.

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. I" og **„Nore"** i Farten
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.
Skibssmedie og Maskinværksted.
Udfører godt og billigt Arbejde.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

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.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

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.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

25. Series

6te Trækning begynder **Onsdag** den 13de September 1899.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinstrække.				**Hovedgevinstrække.**				2. Præmiegevinstrække.			
1	Gevinst	paa	1500 Kr.	1	Gevinst	paa	4000 Kr.	1	Gevinst	paa	1500 Kr.
1	—	»	1000 -	1	—	»	3000 -	1	—	»	1000 -
1	—	»	500 -	1	—	»	1500 -	1	—	»	500 -
1	—	»	400 -	1	—	»	1000 -	1	—	»	400 -
1	—	»	300 -	1	—	»	900 -	1	—	»	300 -
1	—	»	200 -	1	—	»	700 -	1	—	»	200 -
7	—	à	100 -	7	—	à	500 -	7	—	à	100 -
34	—	»	50 -	34	—	»	300 -	34	—	»	50 -
137	—	»	30 -	137	—	»	100 -	137	—	»	30 -
283	—	»	20 -	283	—	»	60 -	283	—	»	20 -
350	—	»	15 -	350	—	»	30 -	350	—	»	15 -
501	—	»	10 -	601	—	»	15 -	501	—	»	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.

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 Kroner og **sælges** à 5 Kr. 50 Øre overalt hos Kollektørerne og i **Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19,** hvor **Planen** paa Forlangende udleveres **gratis.**

Teaktræ Teaktræ

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

BANGKOK—KØBENHAVN

have altid paa Lager i **Frihavnen**

TEAKTRÆ

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

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.

Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.

TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

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

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: **Enghavevej. V.**

Bopæl: **Valdemarsg. 24. V.**

Telefon 5560.

Glarmester
Wald. Stallknecht
udfører
alt Skibs- og Bygnings-arbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

J. C. TEILMANN & Co.
Eneste Vinforretning paa Frihavnen.
● Eneste Lager ●
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

Havnefyr & Lanterner.
Metalspejlapparater.
Skibslanterner med Certifikat Gl. Lanterner prøves og forandres.
Fabrik:
Læderstræde Nr. 9,
Kjøbenhavn.
Telefon Nr. 3681.
G. W. Frydenlund & Søn

Hotel „Victoria“,
Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads, Kjøbenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

Søfodtøj.
Præmieret i Stockholm og Bergen.
Wald. Lassen.
St. Strandstræde 17.
* *Grundlagt 1844.* *

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* **Telefon 5598.** *

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

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

Brøndberg & Tandrup,
Metalvarefabrik.
Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.
St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

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.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og Barometere.
Regulering og Reparation af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus. 1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.
Ærb. **J. K. Jensen.**

Gæstgiveriet Skipperhuset.
Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

Børs-Caféen
ved Havnen, Aarhus, anbefales af CHR. BUCH'S Enke.

Café van Zandt,
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

„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
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ 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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 37. Kjøbenhavn, Torsdag den 14. September 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Om Konservering af Majsladninger. — Udbetaling af Hyre under Rejsen. — Fragtmarkedet. — Literatur. — Spørgsmaal og Svar. — Sø- og Handelsretsdomme. — Tre Aars Dampskibsfart. — Moderne Styreledninger. — Bedre sent end aldrig. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

Forlang altid
Otto 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.

Ankere & Kjæder, Tougværk og alle **Skibs-Inventarier**
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele Danmark.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Teaktræ
AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
BANGKOK—KØBENHAVN
have altid paa Lager i **Frihavnen**
TEAKTRÆ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut 1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmoller i Bangkok.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.
TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.
Teaktræ

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

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.

TRADE E R C MARK 1750 LEITH

Edinburgh.

TRADE E R C MARK 1750 LEITH

Sejldug.

ADVARSEL!

Det gode Renommé, som vor STORM Sejldug nyder i Kraft af mangeaarige Erfaringer, ogsaa i de danske Skibsfartskredse, har sandsynligvis givet Anledning til, at en anden Fabrik eller dens Repræsentant ligeledes stempler sin Vare med **STORM.**

Ærede Konsumenter bedes derfor om stedse at forlange

Edinburgh STORM Sejldug

og lægge Mærke til, at enhver Rulle, foruden vort fuldstændige Firma, ligeledes er forsynet med vore retslig beskyttede, indregistrerede Varemærker

STORM

TRADE E R C MARK 1750 LEITH

og gøre vi endnu specielt opmærksom paa, at Mærket TRADE E R C MARK 1750 LEITH gentager sig i korte Mellemrum paa vor Dug, foruden det fuldstændige Stykkemærke paa selve Rullen.

Edinburgh Roperie & Sailcloth Co. Ltd.
Leith. Grundlagt 1750.

Indreg. Varemærke.

Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads.

Fabrikanter af International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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.

Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.

Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til **Jul. Christensen — Hjertenfrydsgade 12. — Kjøbenhavn. K.**

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det

særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: **Pileallé 5.**
Depôt: **Toldbodgade 14.**

En Skonnert,

ca. 1200 Centner, nu for Tiden beliggende i Rudkjøbing, er billig til Salg, naar Handel kan ske straks, ved Henvendelse til **Telefonisten paa Strynø.**

Café van Zandt,

Telefon **494.**

St. Annæ Plads 6.

Frederik Preisler.

Om Konservering af Majsladninger.

Vi have modtaget følgende:

I denne Tid, da Transport af Foderstoffer, særlig Majs, er en af de vigtigste Indtægtskilder for de store, nyere Dampere, som den danske Handelsflaade i den sidste Tid er forøget med, maa det uden Tvivl være af stor Interesse at faa oplyst, hvad der kan gøres for at bringe denne Vare frem til Lossepladsen i den bedst mulige Tilstand, og jeg skal her meddele den Erfaring, der gennem flere Aar er erhvervet ved en temmelig regelmæssig Fart med denne Vare mellem Amerika (særlig Mexicobugten) og Danmark.

Det Dampskib, hvormed Forsøgene er anstillet, har til Stadighed foretaget Udrejsen i Ballast, altsaa med tomme Lastrum. Paa disse Udture anbringes 2 Luftrør til hver Lastafdeling saaledes, at den ene Vindfanger drejes mod Vinden, og den anden bort derfra, for at opsuge Luft og derved frembringe Luftcirkulation i Lasten, hvor Sandsporene har været aabnet. Ved at tage Forholdsregler mod Regnbyger har det som oftest været muligt at faa Skodder, Garnering og Stuvebrænde ligesaa tørt som Træarbejdet i Kahytterne.

Om denne Fremgangsmaade er Aarsagen, kan ikke siges bestemt; men der er fra Skibet i Almindelighed udlosset Majsladninger i bedre Tilstand end fra andre Skibe, der har været under samme Forhold; som Eksempel derpaa kan anføres, at Skibet medbragte en Ladning til Kjøbenhavn for 2 Aar siden, i den Periode, da saa mange Majsladninger indførtes varme, hvoraf kun et tyndt Lag, c. 2′, var lidt varmt, medens al det øvrige var i sund Tilstand. Samtidig ankom en engelsk Damper, der havde lastet samtidig i New Orleans fra samme Pakhus og af samme Parti, men denne Ladning var varm til Bunden.

Ved at tænke nærmere over dette og lignende Tilfælde tilligemed flere herhen hørende Forhold er Tanken ledet hen paa, at Aarsagen til de varme Ladninger vistnok tildels er en Følge af, at Kornet kommer ned i Lasten med en forholdsvis høj Temperatur (c. 30° C.), og paa Grund af Mængden vil denne holde sig en længere Tid og derved opvarme de Trædele, der er i Lasten, paa en saadan Maade, at den Fugtighed, der er i Træet (naar det ikke er gennemtørt), vil fordampe og trænge op i Kornet, og om ikke før, saa naar Skibet kommer op i Nærheden af Newfoundlands-Bankerne, hvor Søvandets Temperatur kommer ned mod 0, vil Vanddampene komme under Dugpunktet og fortættes til Vand blandt Kornet, og da det som oftest ligger 4 à 6 Uger i Skibet, faar det Tid nok til at begynde den Forvandling, der ender med Forraadnelse.

Uden at kunne begrunde denne Teori paa andet end den praktiske Erfaring, findes endvidere et Holdepunkt deri, at der i det nævnte Skib aldrig har været mere end et tyndt Lag under Jærnmellemdækket, der var varmt, og det tænkes fremstaaet ved, at de Vanddampe, der er i Luften over Kornet (ved skødesløs Trimming bliver der altid noget tomt Rum), afkøles ved Dækket og fortættes paa det øverste Korn.

I Amerika inspiceres Lasterne af dertil udnævnte Besigtigelsesmænd, der ser efter, om de er tørre og tætte, samt om Midtskibsskodderne er i Orden, før Indladning af Majs kan begynde, og det tillades under ingen Betingelse at laste i Taage eller Regnvejr.

Blandt Skibsførere er der delte Meninger om, hvorvidt det er godt at udsætte Majs for Luftens Paavirkning under Rejsen; nogle anbefale at aabne Lugerne eller paasætte Ventilator til Lasterne i godt Vejr, medens andre mene, at det med Majs har sig ligesom med tør Tobak, der har været indesluttet i hermetisk tillukket Daase; naar det udsættes for Sølufts Paavirkning, vil det suge Fugtighed til sig. Indsenderen deler den sidstnævnte Anskuelse og er af den Mening, at jo mere Majs udsættes for Søluft, og jo større Fugtigheden er i Lastrummet, hvor det opbevares, desto mere Sandsynlighed vil der være for, at det maa afleveres i beskadiget Tilstand. Ligeledes antages det, at Oliekager fordærves under samme Forhold som Majs, selv om de er noget mindre vanskelige.

At Majsladninger blive varme paa Rejsen, er vistnok ikke noget, der medfører direkte Ulemper for Skibene; thi de vil i Reglen være uansvarlige for saadanne Ladningers Beskaffenhed, men indirekte vil det ubetinget have en gavnlig Indflydelse paa vore Dampskibes Renommé, om de gennemgaaende kunde aflevere Ladningerne i bedre Tilstand end Konkurrenterne, som der altid er nok af. At vore Dampskibsførere efter bedste Ævne søge at bevare det Gods, der betros dem, er der ingen Tvivl om, men i dette Tilfælde er det ikke umuligt, at nøje overvejede Forholdsregler kan medføre Resultater, ofte modsatte de, der tænkes opnaaede. De fleste Skibsførere, der ere beskæftigede med denne Transport, ville derfor være meget taknemmelige for gode Oplysninger i den Retning af en eller anden, der er fuldt ud fortrolig med den hensigtsmæssigste Behandlingsmaade, hvorved Majsladninger under Rejsen kan bevares mod at blive varme.

Med Tak for Optagelsen.

n.

Udbetaling af Hyre under Rejsen.

Hr. Redaktør! Vil De være saa god at offre Plads til Efterfølgende i Deres meget ærede Blad.

I Beretning om Dansk Sejlskibsrederi-Forening for 1898 ser jeg et Forslag om at modarbejde Udbetaling af $^2/_3$ Hyre til Søfolk under Rejsen. Efter min Erfaring har dette Spørgsmaal fuldt ud samme Betydning for Dampskibsflaaden som for Sejlerne; thi Ulemperne ere de samme i begge Slags Skibe og af en saadan Betydning, at de fortjene at modarbejdes af alle dem, der ere interesserede i dansk Skibsfart paa Udlandet, og ikke mindst af den menige Sømandsstand selv. Enhver, der er fortrolig med Bestemmelsens Virkninger, maa indrømme, at de bestaa i, at Mandskabets Arbejdsdygtighed lader meget tilbage at ønske, saa længe Pengene vare, og skal der være et passende Forhold mellem Arbejde og Vederlag, da er det vist ikke ubilligt at forlange, at Mandskabet kan møde om Morgenen til rette Tid og fuldt ud arbejdsdygtigt, men saa længe de har Ret til at forlange indtil $^2/_3$ af Daglønnen, maa Fordringerne i den Retning nærmest betragtes som et fromt Ønske, der ikke opfyldes, og som Førerne ikke har Midler til at gennemføre.

I saa godt som alle engelske Dampere er det almindeligt, at Mandskabet mønstres paa den Betingelse,

at der kun tilstaas dem stærkt begrænsede Udbetalinger og Frihed (Landlov) i Udlandet, og dermed er alle Parter rigtig godt fornøjet, og vist ikke mindst de, der skal forsørges i Hjemmet. Danske Skibsredere kan uden Tvivl gøre en god Gerning mod mange Sømænds og Fyrbøderes Familier ved at enes med Fagforeningerne om, at de samme Betingelser indføres i danske Bemandingslister. Som et passende Ækvivalent kan det maaske hjælpe at tilbyde en forholdsvis større Udbetaling pr. Trækseddel til dem, der skal forsørges i Hjemmet.

e.

Fragtmarkedet.

Sømandsstrejken i England vil næppe faa nogen Betydning for Dampskibsfragterne; dels ere Søfolkene kun mangelfuldt organiserede, næppe 15 Procent er i Fagforeningen, og dels synes Kravene, der stilles, unægtelig noget for stærke, saaledes at den Sympati, der altid skiltes med under slige Situationer, sikkert vil udeblive; vi kunne da ikke spekulere i denne Kamps Betydning for neutrale Skibe. Om den truende sydafrikanske Krig skal bringe Termometret til at stige yderligere nogle Grader skal være usagt. Vi have nu i de sidste Par Aar havt Krige snart i Øst og snart i Vest, uden at man har kunnet spore store Virkninger; Resultatet vil vel næppe ændre sig, fordi man denne Gang gaar mod Syd. Nogle Transportskibe vil finde god Anvendelse, men her har England saa rigeligt Materiel, at vi andre ikke kan tænkes at komme til Fadet, og det gode er, at vi heller ikke behøver det. Fragtmarkedet er saa sundt og kraftigt, at vi ikke ere tvungne til at tage kunstige Midler for at opretholde Livet; vi staar ved Indgangen til en Periode, der synes at skulle blive straalende; Købmændene har allerede opgivet at forsvare dette Aars sidste Maaneder, der ere erobrede over hele Linien af vore Redere; nu arbejdes der alene paa Forskansninger ind i Januar og Februar 1900, men ogsaa her falder det ene Udenværk efter det andet; hvad mener man f. Eks. om 5,000 Tons Golfen Danmark 4/3 pr. qvarter Berth terms pr. Januar, eller 3/6 fra Northern range berth terms i samme Termin, eller Tidsbefragtninger for hele næste Aar paa Basis 8/6 pr. Gross Ton. De store Firmaer ere saa interesserede i den sene Fremtid, at man uvilkaarligt kunde frygte, de glemte selve Nutiden, i Fald man ikke mindede dem derom; det vil da være paa sin Plads at tilraade paany til Tilbageholdenhed hos Rederne; der kommer saa mange Forslag op om Overtagelse af større Transporter, men de sidste Aar har vist, at man stod sig ved at fragte Rejse efter Rejse, og saaledes vil det upaatvivlelig vedblive at gaa i lang Tid, og det er en behagelig Følelse at have frie Hænder, naar man skal til at vrage mellem gode Sager, fremfor at staa bunden og se til. Den sidste Uge har været god, livligst paa det amerikanske Marked og i Kulfarten, men Sortehavet og Azoff er ogsaa kommen med, og selv Østersøen arbejder raskere, end man har kunnet vente.

Vi hidsætte nogle Noteringer, tagne i Flæng. Amerika: New Orleans eller Galveston U. K. Cont. eksklusive Rouen 1,800 Tons nett Register Afskibning pr. 1/25 November 18/3 nett Charter, 19/3 Middelhavet, 19/9 Adriaterhavet, Filadelfia 20,000 qvarters 1/25 Oktbr. 3/6 Danmark berth terms. Baltimore Helsingborg 3/6 prompt. Northern range Danmark 3/9 pr. Januar for 13,000 qvarters. 25,000 qvarters Northern range Danmark 3/6 en, 3/7½ to Havne pr. Januar. Colastine (B/D) L. H. A. R. 4,600 Tons 31. Oktober Annullering 31/, San Lorenzo 29/ Berth terms. Rosario U. K. Cont. 3,600 Tons 1/30 November 28/ O. C. San Lorenzo P. P. 3,800 Tons 15. Oktober 15. November 28/ Berth terms, Option Nordspanien 29/, Barcelona 30/. Buenos Aires eller La Plata Hull 5,000 Tons 26/ Berth terms. Markedet er ualmindelig livligt baade i Nord og Syd og Befragtningerne talrige.

Kulmarkedet noterer: Cardiff Genua 8/3, Civita Vecchia 8/9, Messina 8/9, Palermo 8/9, Venedig 10/3, Triest 9/9, Corfu 10/, Piræus 8/, Konstantinopel 8/, Salonica 8/6, Odessa 8/6, Alexandria 11/, Port Said 10/9. Til Østersøen noteres Kronstadt 8/3, Reval 7/9, Riga 7/9, Libau 7/9, Stockholm 7/6, Gefle 7/3, Kjøbenhavn 7/3, dansk Provinshavn 7/9 à 8/; fra Swansea betales til Helsingfors 9/, Trelleborg 8/, Aarhus 8/ for mindre Dampere.

Fra Firth of Forth betales til dansk Provinshavn 6/6 à 6/9, Kjøbenhavn 6/ à 6/3, Helsingborg 6/6, Stockholm 7/. Wismar 6/9, Riga 6/9 à 7/, Kronstadt 7/.

Fra Newcastle betales til Alexandria 10/6 à 11/, Venedig 10/6, Civita Vecchia 9/3, Neapel 8/3 à 8/6, Genua 8/6; til Kronstadt 7/3 à 7/6, Libau 7/, Riga 6/9 à 7/, Pillau 6/6, Swinemünde 5/6, Gefle 6/ à 6/3, Kjøbenhavn 6/, dansk Provinshavn 6/6 à 6/9, alt efter Dybgaaende og Størrelse.

Sortehavet etc. Odessa L. H. A. R. 11/ prompt. Azoff 13/ any, 13/3 Hamburg. Poti Fleetwood 2,200 Tons prompt 16/ fri Tørn. Azoff 2,200 Tons 1/25 Oktober 14/ N. C., 14/9 Hamburg. Azoff 13,000 qvarters 1/25 Oktober 14/ N. C. Byg. Azoff 3,500 Tons prompt 13/ Hamburg. Poti Middlesbro 3,200 Tons 14/6 fri Tørn.

Østersøen er livligere for Træ. Tørnen i Kronstadt bliver slettere og slettere; man er saa ivrige efter at protestere mod andre Havne med langt Ophold, ja der tales endog om Boycotting; mon man ikke kunde drage Kronstadt med her ind under og i hvert Fald til næste Aar for Alvor lære Russerne, at „time is money".

Literatur.

Fra det kgl. Søkortarkiv er udgaaet 3die Udgave af Den danske Havne-Lods, afsluttet d. 1. Juli i Aar. Den indeholder ligesom de tidligere Udgaver en Beskrivelse af samtlige danske Havne og Anlægsbroer samt af Besejlingsforholdene. Fremdeles findes i Bogen 150 Planer over vore Havne, angivende hvad der for de Søfarende har Interesse med Hensyn til Besejlingen. I Teksten findes yderligere indgaaende Oplysninger om de enkelte Havne af Interesse saavel for Navigatører som for Redere, Mæglere, Handlende m. Fl. — Vi anbefale varmt denne Bog til Udbredelse i de Kredse, der ere interesserede i den.

Spørgsmaal og Svar.

Sp: I Anledning af, at der i Kundgørelse om Indkaldelse af befarent Mandskab for Aaret 1899 i Punkt 5 om Udsættelse med Indkaldelse til en senere Mødetid i samme Aar end den, der hjemles ved den i Værnepligtsloven foreskrevne Nummerfølge, staar, at saadan Udsættelse kun kan ventes tilstaaet, naar Andragende herom støttes paa aldeles fyldestgørende Grunde og bilægges med Bevis for disse Grundes Tilstedeværelse, tillader jeg herved at forespørge, om et Andragende til Justitsministeriet i nævnte Øjemed skal forsynes med Stem-

pelmærke til 65 Øre, eller om Andragendet kan skrives paa ustemplet Papir, hvilket sidste jeg anser for mest rimeligt, da samme er en administrativ Bestemmelse. Men iøvrigt er der i Sømandsstanden forskellige Meninger om dette Spørgsmaal, hvorfor jeg er saa fri gennem Bladet at udbede mig samme besvaret? P. K. P.

Sv: Saadanne Andragender forlanges at Justitsministeriet stemplede til Takst 65 Øre.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. $^{34}/_{1899}$, afsagt d. 24. Juli. Dampskibsselskabet for Skelskør og Omegn imod Landbrugsministeriet. Den 11. Novbr. 1897 fandt der paa Skelskør Fjord et Sammenstød Sted imellem Dampskibet Agersøsund, tilhørende det nævnte Dampskibsselskab, og Fiskerikontroldamperen Falken, tilhørende Staten.

Det var frisk Kuling af S.S.O., og der var kun ringe udgaaende Strøm, Vandstanden var 2 Fod under daglig Vande. „Agersøsund" var paa Rejse fra Skjelskør i Ballast, bestemt til Horsens og Fredericia for derfra at bringe noget Kvæg til Kiel; de havde Skjelskørs Lods ombord, og da de kom ud i den ydre Fjord fik de Øje paa „Falken", der kom styrende ind efter. Da „Agersøsund" var c. 450 Fod Øst for en paa Nordsiden af Fjorden liggende saakaldet Vasebro, satte de Maskinen paa „Langsomt", da de fra denne Bro skulde medtage en Baad, med hvilken Lodsen, naar de var kommet ud i Storebælt, skulde tage tilbage. Samtidig var „Falken" kommet til en Svingning af Sejlløbet, kaldet „Bagerovnen", c. 1200 Fod udfor (Vest for) Vasebroen, og mindskede da Farten til „Halv Kraft" og senere til „Langsom halv Kraft". Efter „Agersøsunds" Fremstilling passerede denne Damper dernæst ganske tæt forbi Vasebroen og gav derefter Bagbords Ror, indtil den var saa nær inde ved den nordlige Side af Løbet som muligt, naar Skibets Styreævne skulde bibeholdes.

„Falken" gik frem langs Løbets søndre Side, men da den kom for nær ved Bredden, mistede den paa Grund af Vandtrykket sin Styreævne, saa at den, da Skibene vare c. 200 Fod fra hinanden, faldt 2 à 3 Streger Bagbord over, saa at den kom til at ligge skraat paa tværs af Løbet.

I „Agersøsund" blev Maskinen straks slaaet bak, medens „Falken" først gav haardt Bagbord Ror for om mulig atter at gaa Styrbord over, og dernæst, da dette ikke lykkedes, ca. $^1/_2$ Minut efter slog fuld Kraft bak. Farten gik dog ikke helt af Skibene, og 1 Minut efter at „Falken" var faldet over til Bagbord, løb den sin Stævn ind i „Agersøsunds" Bagbords Boug og frembragte et Hul i denne.

Fra „Agersøsunds" Side hævdedes det nu, at „Falken" alene havde Skyld i Sammenstødet; den var gaaet for nær ved Sejlløbets Side og havde derved mistet sin Styreævne, og da Faren indtraadte, havde den ikke straks bakket.

Fra „Falkens" Side hævdedes det, at det overhovedet var urigtigt, at Skibe i et saa snævert Farvand passerede hinanden med Fart, og at „Agersøsund" derfor burde have stoppet enten Øst for Vasebroen indtil „Falken" var kommet ind til denne, eller være bleven liggende ved denne Bro, indtil „Falken" var passeret; endvidere at „Agersøsund" havde giret lidt mod Syd ved Vasebroen og i al Fald havde holdt sig midt i Løbet til kort Tid før Sammenstødet.

Medens nu det sidst anførte om „Agersøsunds" Kurs aldeles ikke fandtes oplyst, end sige bevist, kunde der dernæst ikke gives „Falken" Medhold i. at Skibe af den omhandlede Størrelse ikke skulde kunne passere hinanden paa det nævnte Sted, lige saa lidt som det fandtes oplyst, at Vasebroen, som paastaaet, skulde være anbragt for dér at fortøje Skibe, medens andre Skibe passerede forbi.

Falken fandtes saaledes alene at have Skylden for Sammenstødet og dømtes derfor til at betale til Dampskibsselskabet for Skjelskør og Omegn Udgifterne ved „Agersøsunds" Reparation m. m., tillagt Godtgørelse for 20 Liggedage, tilsammen udregnet til 3,715 Kr. 68 Øre + Renter fra Stævningens Dato og 200 Kr. i Sagsomkostninger; der fandtes derimod ikke Hjemmel til at tilkende „Agersøsund" nogle paastaaede Ekstraomkostninger ved at den ikke selv, som betinget, kunde transportere Kvæget til Kiel, hvilket maatte ske med andre Skibe.

Dom i S. S. $^{29}/_{1899}$, afsagt d. 29. Juli. En Ungmand, forhyret med Dampskibet „Hekla" for en Rejse til New-York og tilbage, rømte i New-York, fordi han lod sig bevæge til at tage Tjeneste i et fremmed Skib for højere Hyre. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til 14 Dages simpelt Fængsel og Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. $^{18}/_{1899}$, afsagt d. 16. August. En Baadsmand blev d. 28. Februar forhyret med Dampskibet Orion for en Rejse til Amerika og videre for en Hyre af 60 Kr. om Maaneden, og modtog i Forskud 20 Kr., hvoraf dog Forhyringsagenten beregnede sig 2 Kr. 10 Ø. Da Baadsmanden indfandt sig ombord, blev det meddelt ham, at hans Forhyring beroede paa en Fejltagelse, da de ikke ombord havde Brug for en Baadsmand til. Baadsmanden kom ikke ombord, men han havde afleveret sin Søfartsbog og var blevet opført paa Skibets Bemandingsliste, og først d. 13. Marts blev han afmønstret, strøget af Bemandingslisten og fik sin Bog udleveret.

Under nærværende Sag paastod nu Baadsmanden Orions Rederi, Dampskibsselskabet Urania, kendt pligtig til at betale ham Hyre fra 28 Februar til 13. Marts: 28 Kr. + en Maaneds Hyre 60 Kr., fradraget de modtagne 20 Kr., ialt 68 Kr. med Renter fra Stævningens Dato. Det indstævnte Selskab paastod sig helt frifunden, men fremkom endvidere begge Parter med forskellige subsidiære Paastande. Fra Dampskibsselskabets Side hævdedes navnlig, at vedkommende Baadsmand udtrykkelig skulde have sagt, at han intet havde imod, at Forhyringen uden videre bortfaldt, og at han tillige vilde tilbagebetale Forskudet med Fradrag af sine Omkostninger ved at bringe sit Tøj ombord og i Land, idet han straks kunde faa en Plads i Land som Sejlmager. Denne Fremstillings Rigtighed benægtedes imidlertid af Sagsøgeren.

Idet Retten ikke fandt Anledning til at komme nærmere ind paa de forskellige under Sagen fremkomne, til Dels uoverensstemmende Vidneforklaringer, udtalte den, at det var en Fejl af Sagsøgeren, at han ikke straks havde fremsat behørigt Krav paa enten at komme med Skibet eller at faa udbetalt, hvad han i modsat Fald havde Krav paa, jfr. Sølovens § 92 og § 86, hvorfor hans principale Paastand ikke kunde tages til Følge. Paa den anden Side burde det indstævnte Selskab straks have sørget for Afmønstring, idet det nu for en Tid havde hindret Sagsøgeren i at søge anden Hyre. Der syntes saaledes at maatte tilkomme Sagsøgeren en Godtgørelse, som i Mangel af udtrykkelig Udtale i Søloven fandtes at kunne ansættes til en Maaneds Hyre.

Det indstævnte Selskab dømtes herefter til at betale Sagsøgeren 60 Kr. ÷ 17 Kr. 90 Ø. (nemlig det modtagne Forskud 20 Kr. ÷ Forhyringsagentens Provision 2 Kr. 10 Ø.) samt 5 Kr. for Tøjets ombord- og ilandbringen med Renter fra Stævningens Dato og 20 Kr. 03 Ø. i Sagsomkostninger.

Dom i S. S. $^{33}/_{1899}$, afsagt d. 23. August. En Fyrbøder, forhyret med Dampskibet „Norge“ for en Rejse til New-York og tilbage, havde faaet 30 Kr. i Hyreforskud og var kommet ombord, men forlod dernæst Skibet uden Tilladelse, efter hans Opgivende fordi 2den Maskinmester skulde være kommet med en ubehagelig Ytring til ham, hvilket dog ikke er oplyst eller blot gjort sandsynligt, og i alt Fald ikke kunde hjemle hans Bortgang. Dømt til Fængsel paa Vand og Brød i 5 Dage og Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. $^{12}/_{1899}$, afsagt d. 25. August. Den 23. Oktober 1898, c. Kl. $7^3/_4$ Aften, fandt der i Farvandet mellem Sveriges Sydkyst og Bornholm et Sammenstød Sted imellem Dampskibet Valhalla af Kristiania, Kaptajn Natvig, og Dampskibet Perwie af Bandholm, Kaptajn Edv. Rasmussen, saaledes at Perwie ramte Valhalla med sin Stævn paa dette Skibs Bagbords Side lige agten for Bakken. Paa den Tid, Sammenstødet skete, var det ifølge Signalstationernes Observationer Vind af S.V. med en Styrke af 3, Regn og Taage.

Perwie, der maaler 403 Brutto Tons og 237 Netto Tons, var paa Rejse fra Almeria over Kjøbenhavn til St. Petersborg; Valhalla, der maaler 1,364 Brutto Tons og 836 Netto Tons, var paa Rejse fra Åabo til London. Ved Sammenstødet blev en Del Plader i Valhalla brækkede, og den maatte gaa til Kjøbenhavn for at reparere. Udgifterne ved Reparationen og Skibets Ophold i 27 Dage androg ialt 18,869 Kr. 75 Ø.

Perwie fik sin Stævn brækket, men kunde dog fortsætte Rejsen til St. Petersborg, hvor Reparationen ansloges at ville koste c. 7,500 Rubler; det besluttedes imidlertid at lade Skibet gaa hertil i Ballast for at reparere her, og Reparationen, der fandt Sted i Helsingør, med Tillæg af diverse Omkostninger i St. Petersborg, beløb sig til 4,567 Kr. 73 Ø., hvortil for Skibets Ophold 761 Kr. 60 Ø., ialt 5,329 Kr. 33 Ø. Endvidere opførte Perwie i sin Paastand et yderligere Tab, opstaaet ved at den, for at kunne reparere billigere, var gaaet hertil i Ballast i Stedet for at søge Fragt; dette Tab kalkuleredes til 1,478 Kr. 07 Ø.

Kaptajn Edv. Rasmussen anlagde nu som Fører af Perwie ved Sø- og Handelsretten som vedtaget Værnething Sag imod Firmaet Jansen & Co. her, der paatog sig at møde for Føreren af Valhalla, og paastod nævnte Firma tilpligtet at betale Perwies Skade og Tab 5,329 Kr. 33 Ø. + 1,478 Kr. 07 Ø. = 6,807 Kr. 40 Ø. med Renter fra Stævningens Dato og Sagsomkostninger. Jansen & Co. nedlagde herimod Paastand paa Frifindelse og paastod under en anlagt Kontrasag Kaptajn Rasmussen tilpligtet at erstatte Valhalla ovennævnte Tab 18,869 Kr. 75 Ø. med Renter fra Stævningens Dato og Sagsomkostninger. Subsidiært gjorde begge Parter Fordring paa Skadens Deling paa den for hver især gunstigste Maade.

De Indstævnte, Firmaet Jansen & Co, havde nu først og fremmest protesteret imod, at der toges Hensyn til det af Sagsøgeren opførte Beløb 1,478 Kr. 07 Ø. for Tab ved at maatte gaa ballastet herover, og heri gav Retten dem Medhold, idet det ikke kunde siges, at Perwie var gaaet tabt af nogen Returfragt, som kunde fordres erstattet. Iøvrigt fandtes intet imod de andre opførte Beløb at indvende.

Ifølge Perwies Forklaring havde den d. 23. Oktbr., Kl. 9 Form., passeret Drogdens Fyrskib og derefter styret forskellige Kurser. Fra Kl. 3 Eftm. var Farten blevet mindsket, idet de gik afvekslende med halv Kraft og Langsomt og gav Taagesignal. Kl. 6,45 hørtes Taagehornet fra Sandhammeren i misvisende N. t. V. $^1/_2$ V., formentlig i 6 Kvartmils Afstand. Kl. 7 lagdes Kursen N.O. t. O. $^1/_2$ O. Styrmanden tog Vagten, og Kaptajnen gik ned for at spise til Aften; Styrmanden hørte gentagne Fløjtestød fra en modgaaende Damper, der passerede Perwie om Bagbord, uden at man kunde se den. Efter en halv Times Forløb kom Kaptajnen igen paa Broen, men gik kort efter ned for at tage Overtøj paa; medens han var nede, hørtes omtrent Kl. $7^3/_4$ et langt Dampfløjtestød til Styrbord, hvilket maa have været fra Valhalla, men var det første, der hørtes fra dette Skib. Kaptajnen kom paa Broen, og umiddelbart efter fik saavel han som 1ste Styrmand, Udkigsmanden og Rorgængeren Øje paa Toplanternen og straks efter den røde Lanterne af en Damper (Valhalla) 5 à 6 Streger til Styrbord i mindre end en halv Kvartmils Afstand. Kaptajnen beordrede straks „stop“ og „fuld Kraft bak“, idet han samtidig gav 3 korte Fløjtestød, hvilket Signal kort efter, da han ikke hørte noget Signal fra Valhalla, blev gentaget. Styrmanden mente dog i Mellemtiden paany at have hørt et langt Fløjtestød fra Valhalla. Perwie bakkede derefter i mindst et Par, maaske 3 à 4 Minutter og tabte al Farten forinden Sammenstødet, hvilket ogsaa kunde ses af, at Loglinen var kommet ind i Skruen: derimod havde man paa Perwie det Indtryk, at Valhalla endnu havde Fart fremover i Sammenstødsøjeblikket. Rorgængeren mente, kort før Ordren „bak“ var blevet givet, at have hørt Kaptajnen sige „Styrbord“, hvorfor han drejede Roret uden at Skibet dog som Følge heraf drejede til Bagbord, idet der samtidig blev bakket, ved hvilken Manøvre Perwie altid plejede at dreje til Styrbord. Kaptajnen benægtede imidlertid bestemt at have givet en saadan Ordre.

Valhalla gik, efter at Taagen var begyndt, med en Fart af 4 Knob. Fra Kl. 4 Eftm. var Kursen S.V. t. V. og ved 6-Tiden hørtes Signalerne fra Hammeren i S.S.O. i 3 Kvartmils Afstand; Kursen sattes da V. t. S. Dampfløjten brugtes hvert Minut. Omtrent 7 à 8 Minutter før Sammenstødet hørtes der et Dampfløjtestød ret forude, hvilket straks blev besvaret; efter godt et Minuts Forløb hørtes der atter et Fløjtestød, om hvilket Kaptajnen bemærkede, at det holdt sig forude; Valhalla svarede atter og hørte derpaa med samme Mellemrum et eller to Fløjtestød, der besvaredes.

Da Kaptajnen mente, at Damperne kom lige imod hinanden, kommanderede han „Port, hold af til V.NV.“, hvilket straks blev udført, hvorom der blev givet et kort Stød i Fløjten; der forløb igen 1 à 2 Minutter, i hvilken Tid Valhalla atter gav Taagesignal, der dog ikke besvaredes, og derpaa fik man Øje paa en Toplanterne 3 à 4 Streger paa Bagbords Boug i et Par Skibslængders Afstand. 2den Styrmand udbrød: „vi gaa klar af den“, hvortil Kaptajnen bemærkede, at de skulde se dens røde Lanterne, men kort efter saas imidlertid den grønne Lanterne og samtidig hørtes 3 korte Stød. Kaptajnen beordrede straks „stop“ og „fuld Kraft bak“ og gav 3 korte Fløjtestød; der forløb 1 Minut, i hvilket Valhalla, der under Bakning drejer til Styrbord, kom til at ligge N.V. Valhalla var ikke helt stoppet, da Sammenstødet fandt Sted, men det syntes heller ikke, at Perwie den Gang var helt stoppet.

I sin Dom udtalte Retten, at Skibenes Forklaringer om deres respektive Afstand fra Sandhammeren og Hammeren ikke syntes at kunne være rigtige, og at det endvidere maatte antages, at Perwie havde faaet Øje paa Valhalla noget før, end denne havde faaet Øje paa Perwie, medens omvendt Valhalla maatte antages at have hørt Perwies Signaler, før dette Skib havde hørt Valhallas Signaler, men at Retten ikke fandt Anledning til nærmere at komme ind paa disse Spørgsmaal. Naar det fra Valhallas Side var hævdet, at Perwies Forklaring maatte være urigtig, naar de forklarede fra dette Skib allerede flere Minutter før Sammenstødet at have faaet Valhallas røde Lanterne i Sigte, medens det efter de opgivne Kurser maatte have været den grønne, da kunde der ikke tillægges dette videre Betydning, idet der herved vilde lægges alt for megen Vægt paa de altid noget usikre Angivelser om Tidsvarighed, Afstand og Retninger i Henseende til det enkelte Skibs Iagttagelser. Der kunde endvidere ej heller lægges Vægt paa, at Perwies

Rorgænger i sidste Øjeblik før Sammenstødet lagde Roret Styrbord, da Skibet dog ikke som Følge deraf noget Øjeblik drejede til Bagbord. Skylden for Sammenstødet fandtes i Virkeligheden at maatte omtrent udelukkende paahvile Valhalla, fordi dette Skib i den ugrundede Tro, at den i Perwie havde en modgaaende Damper, hvad der ikke var Tilfældet, paa en Tid, da Valhalla endnu ikke havde faaet Perwie at se, forandrede Kursen. Valhalla fandtes saaledes at burde erstatte Perwies Skade, dog under Hensyn til, at Perwie under en herskende Taage ikke havde mindsket sin Fart tilstrækkelig, hvorfor den heller ikke kunde antages at have været fuldstændig stoppet i Sammenstødsøjeblikket, ikke det fulde Beløb 5,329 Kr. 33 Ø., men kun 4,000 Kr. med Renter fra Stævningens Dato og 200 Kr. i Sagsomkostninger.

V. M.

Tre Aars Dampskibsfart.

Vi have modtaget følgende:

Det er ikke ualmindeligt at høre Bemærkninger om, at Dampskibssøfolkene har Lejlighed til at slide Brosten det meste af deres Tid; denne Paastand er dog ikke altid berettiget; som et Bevis derpaa skal jeg tillade mig at sende Dem nogle Oplysninger om, hvorledes Tiden er afbenyttet for en Fragtdamper, der hovedsagelig har været beskæftiget i transatlantisk Fart i de 3 Aar, der er indbefattet i Regnskabet, fordelt saaledes:

Under Fart	594	Etmaal.
— Losning og Ladning	431	—
Under Damp med stoppet Maskine paa Grund af Nat, Taage, Tidevand, Storm i Atlanterhavet o. s. v.	13	—
Kulfyldning, Karantæne, Strejke	17	—
Dokeftersyn og Reparation	40	—
Ialt...	1,095	Etmaal.

Det fremgaar heraf, at næsten $^3/_5$ af Tiden har Skibet været under Damp. Skibet har ikke været i regelmæssig Fart, og det kan derfor ikke nægtes, at der er medgaaet ualmindelig lang Tid til Losning og Ladning, men dertil kan bemærkes, at der som oftest er losset i Kjøbenhavn, og det er jo en bekendt Sag, at Arbejdet der gaar langsommere fra Haanden end i de fleste andre større Havne, hvor det ikke hæmmes saa meget af lokale Autoriteter som f. Eks. Toldvæsenet. Som Eksempel paa de kjøbenhavnsks Arbejdsforhold kan anføres, at Skibet 8 Gange har udlosset hele Lasten der i gennemsnitlig 14 Dage 21 Timer; det korteste Ophold var 13 Dage 9 Timer og det længste 18 Dage.

Til Sammenligning dermed skal anføres, at i Rotterdam er losset en lignende Last og desuden c. 300 Tons Dækslast og c. 16,000 Kubikfod Korn af en Kulkasse, og Skibet var sejlfærdigt 7 Dage 8 Timer efter Ankomsten.

I de 3 Aar er der forbrugt 91,200 Tønder Stenkul og udsejlet 123,200 Kml. eller næsten 6 Gange Jorden rundt ved Ækvator og c. 11 Gange rundt paa Kjøbenhavns Bredde.

W.

Moderne Styreledninger.

Vi have modtaget følgende:

Saa ofte der omtales nye Dampskibe, er det almindeligt at se en Bemærkning om, at de forsynes med de nyeste, bedste, hensigtsmæssigste og mest besparende Apparater og Hjælpemidler. Der er unægtelig noget paafaldende i, at det nye stadig væk omtales som det bedste, og Erfaringen beviser da ogsaa ret ofte, at det nye altfor tidlig trænger til at forbedres.

Som en Forandring, der i de sidste Aar er bleven meget almindelig i moderne Dampskibe, og som uden Tvivl bør regnes for en Forbedring, kan nævnes Styremaskinens Flytning fra Kommandobroen til Maskinrummet; thi derved opnaas blandt andet, at Dampen ikke bliver afkølet ret meget, før den naar Maskinen; at denne udsættes mindre for Temperaturen og det salte Vands Paavirkning, at der kan undgaas store Jærnmasser i Nærheden af Kompasset, samt at Maskinen bliver bedre passet, idet den til Stadighed kan være under Maskinofficerernes specielle Opsyn; og disse Fordele kan nok veje op mod den Ulempe, at der ikke paa Broen kan styres med Haandmagt, naar der kommer noget i Vejen med Maskineriet.

Den største Ulempe, der for Tiden er forbunden med Styremaskinens Flytning, ligger i at finde passende Plads til Forbindelsen mellem den og Rattet paa Broen; thi uagtet denne Ledning hører til de Indretninger, der har størst Betydning for Skibets Sikkerhed, saa er det dog almindeligt at regne den mellem de Bagateller, som det ikke anses nødvendigt at tage specielle Hensyn til ved Skibenes Specificering eller Konstruktion. og derfor bliver den under Apteringen lagt hen, hvor den er mindst i Vejen; og det hænder vist ret ofte, at den tilsidst maa anbringes i Hui og Hast paa vilkaarlige Steder for at blive færdig inden Prøveturen. Der er ogsaa Eksempler paa, at Bekvemmelighedshensyn ved Placeringen er sat i Stedet for Hensynene til Hensigtsmæssighed. De fleste Steder føres Ledninger fra Broen langs og ovenpaa Dækket gennem et Utal af Vinkler, der dannes af Kamhjul til Maskinen, paa en saadan Maade, at den ligger helt fri, medens der over Kamhjulene af $^1/_2$" Brædder bygges smaa Kasser, der fæstes til Hjulenes Opklosning med Skruer. Ved denne Placering er Ledningen udsat for at beskadiges af alt, hvad Søen slaar løs paa Dækket, og der er Mulighed for, at Tænderne i et Hjul kan knækkes af eller forstoppes af Splinter fra Kassen, dersom denne knuses af Søen. Indtræffer et af disse Uheld, bliver Roret ubrugeligt. og der er mest Sandsynlighed for, at det vil hænde under Forhold, hvor alt og alle er afhængige af, at det kan drejes.

Hvor Styreledningen er paa Dækket, er det almindeligt, at Kamhjulene smøres daglig. Olien derfra vil efterhaanden sive ud paa Dækket og frembringe grimme Pletter, særlig paa Trædæk; dette Svineri kan modarbejdes ved lidt Tvistaffald i Bunden af Kassen under Hjulene og uden Fare i godt Vejr; men kommer der saa meget Vand over Dækket, at Kassen fyldes deraf, kan det urene Tvist løftes op, saa Hjulene faar fat i det, og ved at Ledningen drejes frem og tilbage, vil de vedblive at trække Affald til sig, indtil det bliver umuligt at dreje Rattet, hvad der er ensbetydende med, at Roret sættes ud af Funktion; og derved opnaas let, at en lille Aarsag kan medføre uberegnelige Følger.

Indsenderen heraf har talt med Førere af nye Dampere, der i den her anførte Retning er belært af Skade, og har selv under en Storm i Atlanterhavet set, at der var viklet saa meget Tvist om et af Styreledningens Kamhjul, at det var besværligt at dreje Rattet; det var af Tømmermanden uden Tilladelse anbragt i Kassen for at opsuge Olien, og rimeligvis løftet op til Hjulet ved at Kassen var fyldt med Vand af Søen, der slog ind over Dækket. Uagtet der blev givet Ordre til ikke

oftere at anvende Tvist paa den Maade, saa var Eksperimentet dog gentaget et Par Rejser senere af en anden Mand.

Hvor mange Ulykker den nyere Tids Styreledninger har været Skyld i, vil næppe nogensinde blive opklaret, og her skal kun henvises til et Tilfælde, der er almindelig bekendt, men som paa Grund af Ulykkens Omfang dog bør betragtes som vigtigt nok til, at der blev taget Forholdsregler mod at flere Skibe udsættes for den samme Medfart. Mange huske vist endnu, at den engelske Paket Londonian paa 3,614 Reg.-Tons gik til Bunds i Atlanterhavet i November f. A., hvorved 25 Mennesker tilsatte Livet, som Følge af Uheld, der fremstod ved, at noget Tvistaffald, der var anbragt for at opsuge Olie, kom ind i et Kamhjul til Styreledningen og forstoppede den, saa at den ikke kunde drejes.

Angaaende Aarsagen til de store Uheld, der ramte et af Verdens største Fragt- og Passagerskibe Bulgaria (6,550 Reg.-Tons) af Hamburg under Februar-Stormene i Aar, er kun offentliggjort, at Skibet under en kæftig Orkan mistede Styret og løb i Vinden, hvorved en Sø brød over Skibet og slog 2 Luger ind. Paa samme Maade begyndte Uheldene ved Londonian, og de kan paa en naturlig Maade forklares saaledes: Skibene sejle med almindelig Fart for Vejret; Styreledningen langs Dækket beskadiges paa en eller anden Maade, saa Roret ikke kan drejes, og før nogen aner Faren, drejer Skibet op mod Vinden med 12 à 16 Mils Fart, og maa tage Følgerne deraf, indtil Farten er reduceret eller standset.

Ved at Rorledningen placeres ovenpaa Dækket opnaas, at den let kan passes med Smøreolie, og at den til Stadighed kan være under Opsigt; men det er tvivlsomt, om den sidst nævnte Omstændighed kan henregnes til Fordele; thi de Fleste vil uden Tvivl foretrække et sikkert Sted. Vil man sammenligne Styre- og Telegrafledningen, som de anbringes i Skibene, da er det iøjnefaldende at se den første placeret paa Dækket, hvor den er udsat for alle de Genvordigheder, Forholdene kan medføre; medens den sidst nævnte bestandig er anbragt under Dækket paa Steder, hvor der er mindst mulig Udsigt til Beskadigelse, hvor der er lettest Adgang til den, og hvor den paa heldigste Maade kan beskyttes mod Overlast. De to Ledninger skal omtrent samme Vej, og i mange Skibe er der gode Betingelser for, at de kan følges ad det meste af Vejen. Hvor Forholdene er saaledes, at det kan undgaas at komme gennem Kulkasser eller Lastrum, maa Fordelen ved at have Styreledningen under Dækket ubetinget være af en saadan Betydning, at Udgifterne ved at flytte den maa betragtes som forsvindende i Forhold til den Risiko, der undgaas. *e.*

Bedre sent end aldrig.

Vi have modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende" No. 29 omtaltes et Forhold, der har mere end almindelig Interesse for Søfarten, hvorfor jeg beder Dem om Plads for nogle Bemærkninger om det. Det omhandler den Ordre, der er udstedt af The Atlantic Transport Co. om at den styrede Kurs i dette Rederis Skibe altid skal udsættes i Kortet af den yngste vagthavende Officer og derefter godkendes af den første vagthavende Officer og tilsidst af Kaptajnen. Denne Bestemmelse er selvfølgelig fremgaaet af Rederiets dyrt købte Erfaring ved at miste det nye Skib Mohegan, som de kort i Forvejen havde købt for c. £ 170,000, og som rimeligvis paa Grund af en forkert styret Kurs strandede paa the Manacles c. 2 Timer efter at Bestikket var berigtiget ved at passere Eddystones Fyrtaarn, og hvorved ikke alene Skibet med en kostbar Last gik til Grunde, men hvorved tillige 110 Mennesker omkom.

Der siges, at et stort Uheld sjældent kommer alene, og Erfaringen beviser Rigtigheden heraf; thi af de store, engelske Rederier kan nu de fleste paavise store Tab, der rimeligvis ere en Følge af samme Aarsag, nemlig at der ikke blev vist Bestikket den fornødne Opmærksomhed. Til de vigtigste af disse Uheld hører Paris' Stranding ved Siden af Mohegan. Dette Tilfælde er fuldt opklaret; thi Kaptajnen indrømmer en Fejl i Bestikket, og Straffen med 2 Aars Suspension er sikkert ikke for at fejle, thi det kan ingen sige sig fri for, men fordi han, efter hvad der er oplyst, undlod at lade Officererne kontrollere Bestikket; der var dog nok af dem. Den store P & O Liner China strandede paa Perim Rock, medens Kaptajnen var paa Broen, uagtet den vagthavende Styrmand efter Udsætning i Kortet var paa det rene med, at Kursen førte ind mod Land. Der er Dominion Paketten Labrador paa 4,737 Gross Tons, som paa Vejen til den irske Kanal fra Amerika strandede paa Irlandskysten og blev Vrag c. 60 Kml. nordligere end den burde have været og efter, at der havde været et Fyr i Sigte, der forveksledes med et andet. Der er den meget omtalte Milwauke, der strandede paa Skotlands Østkyst som en Følge af an error of judgment, hvorfor Kaptajnen mistede sit Certifikat for 3 Maaneder. Endvidere kan nævnes Castillian, en Allan Liner paa 7,200 Gross Tons, der paa sin første Rejse strandede paa Kysten af Nova Scotia; og en Harrison Liner Collegian, 7,237 Gross Tons, der paa sin første Rejse kom paa den forkerte Side af Florida Strædet og strandede paa Bahamabankerne.

Listen over store Ulykker i det sidste Aar er langt fra udfyldt hermed, men da de nævnte Skibe høre til de største, hurtigste, bedst udhalede og bedst bemandede af Verdens Handelsflaade, saa kan det ikke nægtes, at Ulykkerne paa en paafaldende Maade konstatere et upassende Forhold mellem den Omsorg, der er vist Navigeringen, og det Ansvar, der hviler paa Kaptajnen og Officererne, der ere ombord for efter Ævne at assistere ved alt, hvad der kan bidrage til at forøge Sikkerheden for det, der er dem betroet.

De her nævnte Skibe høre til de nyeste og bedste af de betræffende Rederiers og have derfor sikkert været under Kommando af Mænd med stor Erfaring og Dygtighed, der vistnok har anvendt den samme Fremgangsmaade ved Navigeringen som mange andre, og paalagt Officererne at kontrollere Sejladsen ved at følge Skibets Bevægelse i Kortet; at det desuagtet er gaaet galt, maa vist nærmest opfattes som et Bevis paa, at der er Ulemper eller Fejl ved Navigeringsmetoden.

Hvor let Fejltagelse kan forekomme ses f. Eks. deraf, at det i Tilfælde, hvor Styrmændene have havt Ordre til at kontrollere Bestikket paa den Maade, der omtales i P. Jensens „Vink til unge Førere og Styrmænd", ved Udsætning i Kortet og ved, før de overtog Vagten at forvisse dem om Skibets paaværende Plads, at den udsatte Kurs stemte med den styrede m. m., Skibet desuagtet er kommen frem i en anden Retning end den, Kurslinien angav. Det maa antages, at disse Ulemper paa den hensigtsmæssigste og mest praktiske Maade kan overvindes ved at følge The Atlantic Transport Co.s Anvisning; thi ingen kan nægte, at der paa den Maade vil være mindst mulig Risiko for saadanne Uheld, der kan fremstaa ved forkert Kursudsætning; thi de Overordnede ville aldrig have fuld Tillid til yngre Mænds Kursforandring, før de have kontrolleret den meget nøje, og Kaptajnernes Betænkelighed ved at rette Kursen vil ikke blive saa stor som nu, og derfor kan det ikke anbefales nok at indføre denne Forbedring i alle Dampere; thi det, at det hidtil saa ofte er gaaet godt*) uden saadanne ekstra Forholdsregler, beviser jo kun, at der endnu er Tid til at indføre dem. *s.*

*) To store danske Dampere (maaske flere) er strandet paa samme Maade og af samme Grund som Mohegan og Paris.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibsselskabet Skjold har solgt Dpskb. Knud til d'Hrr. Holm & Wonsild her i Byen. Skibet er bygget i 1871 og laster 1,350 Tons d. V.

Med det paa Wm. Gray & Co.s Værft i West Hartlepool byggede Dpskb. Alderney er foretagen Prøvetur. Skibet er bygget til d'Hrr. A. N. Hansen & Co. her i Byen, til hvem det engelske Firma har leveret to lignende Skibe. Det er bygget til Lloyds højeste Klasse og har følgende Dimensioner: 336′ × 48′ 6″ × 24′. Det opstaaende paa Dækket bestaar af Halvdækket, hvor Kaptajnens og Officerernes Kahytter samt Salonen ere indrettede, og desuden af en lang Bro og Folkelukafet. I Rummet findes en Dobbeltbundtank og en Tank i Agterpiken til Vandballast. Skibet har fem Dampspil, Dampstyreapparat midtskibs og Rat agter, Patent Donkey Kedel, Patent Ankere uden Stok og er i det hele udrustet som en første Klasses Fragtdamper. Triple-Ekspansionsmaskinerne med store Staalkedler arbejde med et Tryk af 160 Pd. pr. □″. Ved Prøveturen, som i alle Henseender faldt tilfredsstillende ud, opnaaedes en Fart af 12 Knob med ballastet Skib.

Personalia.

Kapt. T. Müller fra Dpsk. Vesta har indtil videre overtaget Dpsk. Ceres, medens Kapt. C. Ryder har overtaget Dpsk. Tejo paa dets forestaaende Rejse til Island og Middelhavet. Tejos Fører, Kapt. P. Bay, har midlertidig overtaget Vesta.

Kapt. W. Andersen fra Dpsk. Tomsk er sygemeldt, hvorfor Skibet foreløbig er overtaget af Kapt. Th. Petersen fra Dpsk. Maja.

Da Kapt. Block atter har overtaget Dpsk. Aalborg, har Kapt. F. Rasmussen atter overtaget Dpsk. Ydun, hvorefter den fungerende Kaptajn P. Schmidt er traadt tilbage i Stillingen som Styrmand.

Fra Sø og Land.

Sømandsstrejken i England. Det fremgaar af den udførlige Omtale, Forberedelserne til denne Strejke fandt i vort sidste Nummer, at den var planlagt som en almindelig Strejke af alle Søfarende i de forenede Kongeriger og Irland, fortrinsvis for at opnaa højere Lønninger. Arbejdet skulde stanses d. 4. September. Det ses imidlertid af de i Ugens Løb fra England indløbne Efterretninger, at Sømændenes og Fyrbødernes Fagforening ingenlunde har været i Stand til at gennemføre denne Plan. Rederne have i alle britiske Havne uden eller med ringe Vanskelighed kunnet faa Folk til deres Skibe, og det synes foreløbig at være vel begrundet, naar de have imødeset den hele Bevægelse med stor Ro, og naar de have nægtet at forhandle med Mr. Wilsons Fagforening, fordi denne ikke er en gyldig Repræsentant for de britiske Søfolk og ikke kan optræde med den fornødne Autoritet. Saafremt Fagforeningen ikke vinder større Tilslutning fra Søfolkenes Side, eller faar virksom Støtte af Dokarbejderne, synes den udbrudte Strejke at være et Slag i Luften.

Ugens Havarier.

Cathay, Dpsk. af Kjøbenhavn, har udfor Cadix været i Kollision med det skotske Dpsk. Clan Mac Gregor, som sank. Cathay bjærgede Clan Mac Gregors Besætning og ligger under Karantæne ved Cadix, hvor den derefter skal reparere sin Skade.

Leven, Dpsk. af Hartlepool, er paa Rejsen fra Aalborg til Nyborg med Restladning kommet paa Grund paa Alsodde i Mariager Fjord. Svitzers assisterer.

River Lagan, Dpsk. af Glasgow, har været paa Grund ved Maribo paa Rejse fra Bandholm til Haparanda i Ballast. Skibet bragtes flot af Svitzers og ind her til, hvor den reparerer.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 22. Aug., bestemt til New Orleans. — Alexandra, Blom, afgik fra New Orleans 9. Sept., bestems til Kbhvn. — Algarve, Borries, afgik fra Malaga 10. Sept. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Kbhvn 10. Sept. — Antwerpen, Holm, afgik fra St. Petersborg 8. Sept., bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kronstadt 5. Sept. — Arno, Strubberg, ankom til Livorno 7. Sept. — Beira, Brabrand, jun., afgik fra Alicante 7. Sept., bestemt til Neapel. — Chr. Broberg, Harder, ankom til St. Petersborg 10. Sept. — Dagmar, Gade, ankom til Malaga 6. Sept. — Douro, Ørum, afgik fra Dartmouth 4 Sept., bestemt til Las Palmas. — Florida, Koch, afgik fra Newcastle 22. August, bestemt til New Orleans. — Garonne, Rasmussen, afgik fra Dartmouth 9. Sept., bestemt til Bordeaux. — Georgios I, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 25. Aug. — Hekla, Thomsen, ankom til Kbhvn. 6. Sept. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Denia 11. Sept., bestemt til Malaga. — Island, Skjødt, afgik fra New York 2. Sept., bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra Rotterdam 31. Aug., bestemt til Boston. — Kursk, Lunge, ankom til Bordeaux 4. Sept. — Leopold II, Kruse, afgik fra Antwerpen 9. Sept., bestemt til St. Petersborg. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 29. Aug., bestemt til Aarhus. — L. P. Holmblad, Hansen, afgik fra New York 9. Sept., bestemt til Kbhvn. — Nicolai II., Michelsen, ankom til St. Petersborg 28. Aug. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 8. Sept., bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Lissabon 10. Sept. — Omsk, Petersen, ankom til Kronstadt 27. Aug. — Seine, Staal, afgik fra La Rochelle 10. Sept., bestemt til Havre. — Tejo, Bay, ankom til Kbhvn. 2. Sept. — Texas, Kihl, ankom til Kbhvn. 3. Sept. — Thingvalla, Laub, ankom til New York 8. Sept. — Tiber, Bech, afgik fra Gibraltar 10. Sept., bestemt til Barcelona. — Xenia, Thidemann, ankom til Rotterdam 4. Sept.

Anglo Dane, Møller, ankom til Manchester 7. Sept., bestemt til Liverpool. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Trondhjem 11. Sept., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Riga 9. Sept., bestemt til Antwerpen. — Ceres, Müller, ankom til Leith 11. Sept., bestemt til Færøerne og Island. — Christian IX, Mollerup, afgik fra London 10. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Kbhvn. 9. Sept., bestemt til Stettin. — Constantin, Niedersøe, ank. til Newcastle 4. Sept., bestemt til Island. — Ella, Svane, ankom til Danzig 8. Sept., bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, ankom til Libau 11. Sept., bestemt til London. — Frederik, Thomsen, afgik fra Khhvn. 11. Sept., bestemt til Pillau. — Jolantha, Ingvartsen, pass. Holtenau 9. Sept., bestemt til Antwerpen. — Kasan, Lorentzen, afgik fra Kbhvn. 11. Sept., bestemt til Libau. — Kiew, Erichsen, afgik fra London 10. Sept., bestemt til Hamburg. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 17. Aug., bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 11. Sept., bestemt til Kbhvn. — Maja, Jonsson, afgik fra Kbhvn. 11. Sept., best. til Hamburg. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 12. Sept., bestemt til Libau. — Moskov, Petersen, ankom til Kbhvn. 9. Sept., best. til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 8. Sept., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kbhvn. 11. Sept., bestemt til London. — Perm, Christensen, ankom til London 10. Sept. — Pregel, Olsen, afgik fra Antwerpen 10. Sept., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Sørensen, pass. Holtenau 10. Sept., best. til Antwerpen. — Valdemar, Kofoed, ankom til Riga 10. Sept., bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Holtenau 11. Sept., bestemt til London. — Vesuv, Andresen, ankom til Hull 7. Sept., bestemt til Kbhvn. — Viking, Blom, ankom til Kbhvn. 11. Sept., best. til Hull.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 14. Sept., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 14. Sept., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula,

Thomsen, afgik fra Kbhvn. 14. Sept., best. til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Leith 14. Sept., best. til Odense. — Kronen, Wiberg, afgik fra Nakskov 12. Sept. bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland. Ankersen. afgik fra Newcastle 14. Sept., best. til Aarhus. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 14. Sept., best. til Nykjøbing F. — Union, Therkildsen. afgik fra Odense 14. Sept., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 8. Sept., best. til Ghent. — Frode, Wrisberg, afg. fra Grimsby 31. Aug., ankom til Kronstadt 7. Sept. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Rouen 6. Sept., ankom til Grimsby 8. Sept. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Haukipudas 6. Sept., bestemt til Rouen. — Knud, Mahncke, afgik fra Newcastle 1. Sept., ankom til Riga 7. Sept. — Svend. Petersen, afgik fra Riga 3. Septbr., ankom til Ghent 9. Sept. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 30. Aug., ankom til Kronstadt 6. Septbr. — Danmark, Kraemer, afg. fra Riga 8 Sept., bestemt til Ghent. — Ragnar, Risøe, afgik fra Sunderland 9. Septbr., best. til Stettin. — Volmer, Riber, afg. fra South Shields 24. Aug., ankom til Kronstadt 1. Septbr.— Dan, Hansen, afgik fra Blyth 2. Septbr., ankom til Kronstadt 10. Septbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 3. Septbr., ank. til Kronstadt 8. Septbr. — Harald, Holst, afgik fra Sunderland 8. Septbr., ankom til Kbhvn. 11. Sept — Olaf, Lorentzen. afg. fra Zaandam 9. Sept., ankom til Blyth 12. Sept.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Wladimir Sawin, Jensen, ankom til Kronstadt 5. Sept. — J. Siem. Knudsen, afgik fra Kronstadt 6. Septbr., ankom til Luleå 10. Septbr.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Kotka 7. Septbr — Kamma, Petersen, ank. til Sunderland 12. Sept. — Helga, Lagesen, ankom til Rouen 10. Sept. — Martha, Jørgensen, afgik fra Riga 12. Septbr. — Elna, Møller, ank. til Repola 11. Sept. — Therese, Risøe, ankom til Stockholm 10. Sept.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 8. Septbr., best. til New York via Newcastle. — Ekliptika. Klaaborg, ankom til Antwerpen 26.Aug. — Venus, Nielsen. ankom til Buenos Ayres 24. Aug. — Sirius, Bay-Schmidt. afgik fra Monte Video 25. Sept., bestemt til Rio Janeiro. — Urania, Jørgensen. ankom til Grangemouth 8. Sept. — Saturn, Lund, ankom til Kbhvn. 10. Septbr. — Pallas, Degn. ankom til Antwerpen 5. Septbr. — Mars. Clausen, er paa Island.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afg. fra New York 1. Septbr., best. til Kbhvn. — Nordland, Pii, ankom til Sandvik 10. Sept. — Finland, Schmidt, ankom til Windau 10. Septbr. — Holland, Jørgensen, ankom til Søderhamn 7. Sept — England. Andresen, afgik fra Riga 7. Septbr., bestemt til Ghent. — Rusland, Møller, afgik fra Karrebæksminde 10. Sept., bestemt til Silkaron. — Tyskland. Høgstedt, ankom til Riga 7. Septbr. — Skotland, Branth. afgik fra Esbjærg 8. Septbr., bestemt til Newcastle.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Aalborg 7. Sept., bestemt til Kronstadt. — Rita, Horn, afgik fra Bandholm 8. Sept., bestemt til Umeå. — Cimbria, Storm Hansen, afgik fra Luleå 8. Sept., bestemt til Amsterdam.

Union. Frisia, Skov, afgik fra Blyth 5. Sept., ankom til Lübeck 8. Septbr. — Caledonia, Fisker, afg. fra Riga 8. Sept, bestemt til Dordrecht.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, ankom til Riga 7. Sept. — Fyen, Hansen, afgik fra Riga 6. Sept., bestemt til Ghent. — Hafnia, Jensen, ankom til Dordrecht 8. Sept. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kjøbenhavn 8. Sept., ankom til Riga 10. Sept. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Dordrecht 7. Sept.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Soerabaia 26. Aug., best. til Delaware f. O. — Brattingsborg. Clausen. afg. fra Amsterdam 12. Septbr,, best. til Luleå. — Søborg, Fischer, ankom til Barry 4. Septbr. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Kronstadt 6. Septbr. — Jomsborg, Kühl, afg. fra Grimsby 7. Septbr., best. til Kronstadt. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Wasa 5. Septbr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Trangsund 7. Septbr., best. til Calais. — Fredensborg, Andersen, afg. fra Gibraltar 11 Septbr., best. til Sevilla. — Amalienborg. Dømel, ankom til Lübeck 11. Septbr. — Frederiksborg. Jørgensen, ankom til Rouen 9. Septbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Methil 10. Sept., bestemt til Kronstadt. — Agnete. Jensen, afgik fra Ghent 8. Sept., ankom til Grangemouth 11. Sept. — Hermia, Sørensen, afgik fra Burntisland 9. Sept., bestemt til Riga. — Alice, Hansen, afgik fra Riga 9. Sept., bestemt til Rotterdam. — Sjælland. Sonnichsen. ankom til Reval 10. Sept. — Bornholm. Petersen, afgik fra Kiel 8. Sept., ankom til Burntisland 12. Sept. — Ajax, Brorsen, afgik fra Grangemouth 10. Sept., bestemt til Masnedsund. — Nauta. Madsen, afgik fra Kiel 12. Sept.. bestemt til Newcastle. — Rønne, Hintze. afgik fra Libau 11. Sept., bestemt til Warberg. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Libau 10. Sept.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg. Hartmann, ank. til Uleåborg 9. Septbr. — Skodsborg, Lund, ankom til Newport 2. Septbr. — Klampenborg, Ewaldsen, ank. til Grimsby 6. Septbr. — Jægersborg, Jensen. ank. til Kjøbenhavn 9. Septbr. — Guldborg, Jensen, ankom til Rouen 7. Septbr. — Tuborg, Hveissel, afg. fra Southport 28. Aug., bestemt til Sackville NS.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Kjøbenhavn 10. Septbr., bestemt til Boness. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Kiel 11. Septbr., bestemt til Burntisland. — Absalon, Predbjørn, ank. til Kronstadt 9. Septbr. — Ansgar, Larsen, afg. fra Riga 7. Septbr., best. til Dunkirk. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Dunkirk 6. Septbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Luleå 9. Septbr. — Helge, Matthiessen, afg. fra Jakobstad 11 Septbr., bestemt til Terneuzen.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Kjøbenhavn 10. Sept. — Clara, Petersen, ankom til Borgå 12. Sept.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ank. 6. Sept. til Neder Kalix.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Prinsesse Marie, Winther, sejlet fra Philadelfia 25. Aug. til Japan. — Copley, Struckmann sejlet fra Cape Town 4. Septbr. til Newcastle N. S. W. — Tercera, Pedersen, prajet 24. Aug. paa 13° N. Br. 24° W. Lgd. fra London til Algoa Bay. — Ines Røhl, Nørby, ankom til Falmouth 7. Septbr. fra Paysandu. — Hans, Jensen, ankom til Amsterdam 7. Septbr. fra Hernøsand. — Medor, Nielsen, ankom til Boston 9. Septbr. fra Gefle — Mexico, Lybecker, ankom til London 11. Septbr. fra Falklandsøerne.

Fanø. Sønderho. Helene, Kristiansen, ankom 30. Aug. til Antverpen fra Houtmanns Abrolhos. — Anna, Mortensen, ankom 3. Septbr. til Hudikswal fra Kbhvn. — Fides, Sørensen, afg. 5. Septbr. fra Port Natal til Sydney.

Svendborg. Doris, Hansen, ankom til Concarnau 2. Septbr. — Psyche, Hansen, ankom til Pillau 4. Septbr. — Tritton, Nielsen, ankom til Pillau 4. Septbr. — Astræa, Frederiksen, ankom til Wasa 4. Septbr. — Vega, Rasmussen, ankom til Abbeville 4. Septbr. — Emanuel, Bentzen, ank. til St. Petersborg 5. Septbr. — Martha, Christiansen, ank. til St. Petersborg 6. Septbr. — Bellona. Petersen, ankom til St. Petersborg 5. Septbr. — Solon, Hansen, ankom til Kings Lynn 5. Septbr. — Estrup, Madsen, ankom til St. Petersborg 5. Septbr. — Niels Juul, Henriksen, ankom til Stokholm 5. Septbr. — Heimdal, Andreasen, ankom til Charlestovn 6. Septbr. — Samson, Hansen, ankom til Perth 6. Septbr. — Haabet, Andreasen, ankom til Kings Lynn 8. Septbr. — Marie, Nielsen, ankom til Charlestown 7. Septbr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til St. Petersborg 8. Septbr. — Anne Elisabeth, Larsen, ankom til St. Petersborg 8. Septbr. — Agnete, Møller, ankom til St. Petersborg 8. Septbr. — Saga, Clausen, ankom til Boston 9. Septbr. — Ludvig, Larsen, ankom til Fowey 9. Septbr. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til St. Petersborg 8. Septbr. — Grønsund. Mikkelsen, ankom til London 8. Septbr. — Hanne, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 8. Septbr. — Frits Emil, Rasmussen, ankom til Charlestown 9. Septbr. — Rote, Jørgensen, ankom til Yarmouth 9. Septbr. — Johanne, Jensen, ankom til Sundswall 10. Septbr. — Niord, Svennevig, ankom til Terneuzen 10. Septbr. — Urda, Rasmussen, ankom til Folkestone 9. Septbr. — Skirner, Nielsen, ankom til Drøbak 10. Septbr.

Ærø. Alf, Rasmussen, ankom 5. Septbr. til Warkworth. — Sylfid, Kromann, ankom 6. Septbr. til London. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 5. Septbr. til Leith. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 5. Septbr. til Legue. Aurora, Raahauge, ankom 19. Aug. til Saffi fra Antwerpen. afg. 23. Aug. til Kanalen f. O. — Johanne, Hansen, ankom 6. Septbr. til Leith. — Mathilde, Hansen, ankom 6. Septbr. til Rødvig. — Karen, Hansen, ankom 6. Septbr. til Rausvoog. — Lorenz, Levinsen, ankom 7. Septbr. til Poole. — Danmark, Christensen, ankom 7. Septbr. til Swinemünde. — Dronning Louise, Petersen, ankom 7. Septbr. til Swinemünde. — Phønix, Eriksen, ankom 8. Septbr. til Leith. — Sylphe, Christensen, ankom 7. Septbr. til Heiligenhafen. Kodan, Hansen, ankom 7. Septbr. paa Kbhvns. Red. — Thyra, Rasmussen, ankom 7. Septbr. til Bridgeness. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom 8. Septbr. til Assens. — Hebe, Clausen, ankom 9. Septbr til Pillau. — Dorthea, Christensen, ankom 9. Septbr. til Swinemünde — Zephyr, Hansen, ankom 8. Septbr. til Newhaven. — Skjold, Mygind, ankom 8. Septbr. til Assens. — Juliane, Christensen, ank. 11. Septbr. til Kerteminde. — Ingeborg, Svane, ankom 10. Septbr. til Sundswall. — Ceres, Bager, ankom 10. Septbr.

til Dysart. — Christian den 9de, Knudsen, ankom 11. Septbr. til Stugsund. — Ellen, Lauritzen, ankom 11. Septbr. til Boness.

Rønne. Veset, Ølsted, ankom til Pernau 3. Septbr. — Rolf, Jacobsen. ankom til Karrebæksminde 5. Septbr. — Erik, Sonne, ankom til North Shields 5. Septbr. — Coureer, Holm, ankom til Windau 6. Septbr. — John Hintze, Andersen, ankom til Kbhvn. 6. Septbr. — Prøven, Bidstrup, ankom til Mønsterås 7. Septbr. — Castor, Klausen, ankom til Cimbritshamn 8. Septbr. — Laurentine Emilie, Johnsen, ankom til Åhus 8. Septbr. — Ansgar, Clausen, ankom til Grimsby 8. Septbr. — Zephyr ankom til Stornovay 7. Septbr. — Amarant. Kyhn, ankom til Yarmouth 8. Septbr. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Stolpemünde 9. Septbr. — Bornholm, Jensen, ankom til Sundswall 10. Septbr. — Christiane Marie, Hansen, ankom til Sundswall 10. Septbr. — Herman, Odbergsen, ankom til Fowey 11. Septbr. — Ellen, Folkmann, ankom til Hull 9, Septbr.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Kattegat. Jyllands Ø.-Kyst. Randers-Fjord Ø. En Vager med rød Stage og 1 opadvendt Kost er i 23 Fod Vand udlagt ved SØ.-Siden af den c. 3 Kml. Ø. for *Boels-Rev* liggende 15 Fods Plade, der fremtidig hedder *Boels-Plade.* 56° 37′ 10″ N. Br. 10° 29′ 20 Ø. Lgd.

Tunø-Knob V. og Endelave N. En Vager med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost er i 21 Fod Vand udlagt ved *Tunø-Knob* V.-Ende, c. 11,000 Alen N. 76° V. fra *Tunø* Fyr. 55° 57′ 54″ N. Br. 10° 20′ 28″ Ø. Lgd.

En Vager med rød Stage og 2 Koste er i 25 Fod Vand udlagt ved N.-Enden af *Overgrund,* Sandflakket N. for *Endelave,* c. 11,700 Alen N. 22° Ø. fra *Endelave* Kirke. 55° 49′ 10″ N. Br. 10° 18′ 50″ Ø. Lgd.

Kattegat S. Isefjord. Fra den 19de til den 28de September 1899 afholdes Skydeøvelser ved *Jægerspris.* Fra Kl. 11 Fm. til Kl. 2 Em. paa de nævnte Dage advares Skibe mod at nærme sig Ø.-Siden af *Isefjord Yder-Bredning,* S. for den lille Ø *Alholm,* inden for 2 Kml.

Paa de Dage, hvor Skydning finder Sted, hejses Nationalflaget paa *Krøblingebakke,* c. 1,400 Alen VNV. for *Christiansminde,* og paa *Karolinehøj,* c. 900 Alen NV. for *Draaby* Kirke. Naar Flagene nedhales, ophører Skydningen.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Finland. Finske Bugt. V.-lige Hangö Fjord. Mellem *Hangö* og *Kimito* Kanal er Stagen, hvid foroven, rød forneden, med en rød, opadvendt over en rød, nedadvendt Kost, inddragen 59° 54′ 6″ N. Br. 22° 49′ 36″ Ø. Lgd.

En Stage, sort foroven, hvid forneden med en sort, nedadvendt over en sort, opadvendt Kost, er i 26 Fod Vand udsat ved en 9 Fods Grund. 59° 54′ 10″ N. Br. 22° 49′ 11″ Ø. Lgd.

Rusland. Neva Bugt. I *Neva Bugt* ere følgende Lægtere, ladede med Kul, sunkne:

En Lægter 2_{11} Kml. V. for Fyrskibet *„Korabelni“.* N. for Vraget staar en hvid Stage med 1 sort, nedadvendt Kost og S. for det en rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost.

En Lægter 3 Kml. S. 51° V. fra Fyrskibet *„Korabelni“.* N. for Vraget staar en hvid Stage med 1 sort, nedadvendt Kost.

En Lægter 3_{10} Kml. S. 66° V. fra Fyrskibet *„Korabelni“* S. for Vraget staar en rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost.

Tyskland. Kiel. Ved Orlogsværftet i *Kiel* bygges en Dok. En Dykkerklokke, der er anbragt paa to store Pramme, begynder Arbejdet V. for den ny anlagte Bro. N. og V. for Pladsen er udlagt tre rød og hvid stribede Tønder. N. for Linien mellem de to N.-lige ligger en og V. for den V.-lige Tønde en anden Tønde, fra hvilke vises en hvid Lanterne.

Det er strængt forbudt at komme inden for Afmærkningen, og Dampere skulle paa Strækningen mellem Afmærkningen og *Seegarten* Bro gaa saa langsomt som mulig.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Ifølge Telegram af 6te September 1899 fra „Marineamt“ i *Berlin* ligger et Vrag sunket c. 30 Kml. SV. for *Helgolaud.* 53° 53′,5 N. Br. 7° 17′ Ø. Lgd. En Mast var 6 Fod over Vandet.

Norge. Ulla. *Ulla* Fyr er nu forandret. Det viser hvidt, fast Lys fra S. 23° V., fri V. om *Indholmen,* til S. 35° V., fri Ø. om *Indholmflua* og V. om *Russen* og *Rosholmen;* rødt, fast Lys fra S. 35° V. til S. 79° V., fri N. om *Nordre Bjørløkgrunden;* hvidt, fast Lys fra S. 79° V. til N. 67° V., fri S. om *Rødhammerskallen, Hanskallen* og *Langbøgrunden;* hvidt Hurtigblink fra N. 67° V. til N. 4° V., fri N. om *Aalmandskallen;* hvidt, fast Lys fra N. 4° V. til N. 4° Ø. fri V. om *Flemsboen;* rødt, fast Lys fra N. 4° Ø. til N 8° Ø., fri Ø. om *Grundeflua;* hvidt, fast Lys fra N. 8° Ø til N. 29° Ø., fri V. om *Skorstensflua;* grønt, fast Lys fra N. 29° Ø. til N. 56° Ø., fri S. om *Sve;* hvidt, fast Lys fra N. 56° Ø. til S. 86° Ø., fri N. om *Angletasken.* Flammens Højde: 75 Fod. Fyret vises fra et hvidt Hus med Taarn.

Søndre Rødø. *Søndre Rødø* Ledefyrlamper vise nu begge hvidt og rødt vekslende Lys og lyse fra N. 4° V. til N. 36° Ø.

Aasvær. *Aasvær* Fyr viser nu hvidt Lys fra N. 88° V., fri N. om *Nordbøen,* til N. 40° V., fri V. om *Lovunvær;* rødt Lys fra N. 40° V. til N. 24° Ø., fri Ø. om *Tørskjær;* hvidt Lys fra N. 24° Ø. til N. 28° Ø., fri V. om *Tusøen;* grønt Lys fra N. 28° Ø. til S. 83° Ø., fri S. om *Synstholmbøen;* hvidt Lys fra S. 83° Ø. til S. 79° Ø., fri N. om *Udøbøen;* rødt Lys fra S. 79° Ø. til S. 76° Ø., fri S. om *Udøbøen;* hvidt Lys fra S. 76° Ø. til S. 64° Ø., fri N. om *Skinnerigrunden;* grønt Lys fra S. 64° Ø. til S. 49° Ø., fri S. om *Skinnerigrunden;* hvidt Lys fra S. 49° Ø. til S. 15° Ø.

Den 15de September 1899 tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formørkelser. Lysævnen: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys.

Bjungskjær, Fosen. Den lyser fra N. 10° Ø., fri V. om *Neslandet,* gennem N., V. og S. til S. 77° Ø. fri S. om *Bjugnholmen.* Lyset er rødt fra N., fri Ø. om *Flutarren,* gennem V. til S. 87° V., fri S. om *Stabflua,* forøvrigt hvidt. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 63° 45′ 35″ N. Br. 9° 33′ 35″ Ø. Lgd.

Bremstenen ved *Vega, Søndre Helgeland,* paa *Sørholmnakken,* Havnens V.-Side. Den lyser fra S. 19° V. gennem V., N. og Ø. til S. 69° Ø. Lyset er grønt fra N. 16° Ø., midt paa *Græsvaagøen,* til N. 68° Ø., S.-Kant af *Taaje;* rødt over *Sølaboen,* fra N. 69° Ø. til N. 79° Ø.; grønt over *Faldene,* fra N. 82° Ø. til S. 89° Ø.; rødt fra S. 81° Ø., fri N. om *Troldkoneslua* og *Grydholmen* til S. 69° Ø.; hvidt forøvrigt. *Ole Eliasslua* ligger i N.-Kant af den N.-lige og *Langtorskolten* i S.-Kant af den mellemste hvide Vinkel. 65° 37′ 0″ N. Br. 11° 24′ 30″ Ø. Lgd.

Maltsækken ved *Grøtø.* Den lyser fra N. 3° V. gennem Ø. og S. til S. 44° V. Lyset er grønt fra N. 3° V. til N. 25° Ø., fri Ø. om *Helligholmøren;* rødt forøvrigt. 67° 50′ 10″ N. Br. 14° 40′ 10 Ø. Lgd.

Oksholmens Fyrlampe, der er Forfyr for Indsejlingen til *Grøtø,* forandres samtidig til at lyse fra N. 12° V. gennem V. til S. 57° V. Lyset er grønt fra N. 12° V. til N. 31° V. fri V. om *Flodholmen;* rødt fra N. 37° V., fri Ø. om *Engelvær* til S. 57° V., hvidt mellem *Engelvær* og *Floholmen.* 67° 50′ 15″ N. Br. 14° 50′ 15″ Ø. Lgd.

Slaakø, ved *Gulbrandsø.* Den lyser fra N. 58° V., fri S. om *Stabben,* gennem V., S. og Ø. til N. 76° Ø. Lyset er rødt fra N. 63° V. til N. 86° V., over *Hyseskjær* og *Skotaalbøerne;* grønt fra S. 89° V., fri N. om *Rødholmen,* til S. 1° Ø., fri Ø. om *Sandø,* rødt fra S. 86° Ø. fri S. om *Jomfruskallen,* til N. 76° Ø.; hvidt forøvrigt. 68° 10′ 30″ N. Br. 14° 46′ 0″ Ø. Lgd.

Henningsvær, paa *Hellandsøen,* c. 1 Kbl. N. for Hovedfyret. Den lyser fra S. 11° Ø., fri V. om *Vartangskjærene,* gennem S. og V. til N. 79° V. Lyset er rødt fra S. 27° V., fri Ø. om *Stabben,* til S 69° V., fri N. om *Stampen;* grønt fra S. 72° V., fri S. om *Janeskallen,* til N. 79° V.; hvidt forøvrigt. 68° 8′ 30″ N. Br. 14° 14′ 30″ Ø. Lgd.

Buksnæs, paa *Træbornæsset.* Den lyser fra N. 58° V. gennem N. og Ø. til S. 6° Ø. Lyset er rødt fra N. 27° V. til N. 24° Ø., fri Ø. om *Kirkeskjær;* grønt fra N. 30° Ø., fri V. om *Marvikholmen,* til S. 22° Ø., fri V. om *Tøskjærene* ved *Bæro;* rødt fra S. 10° Ø., fri om *Fjordboen,* til S. 6° Ø.; hvidt forøvrigt. 68° 7′ 0″ N. Br. 13° 36° 30″ Ø. Lgd.

Brændetiden, *Bjugnskjær* undtagen, 15de August—30te April.

Brunvær og Søndre Tønsnæs. *Brunvær* Fyrlampe viser nu rødt Lys med Formørkelser mod *Vestfjorden* fra S. 82° V. gennem V. og N. til N. 43° Ø., hvidt Lys med Formørkelser forøvrigt.

Søndre Tønsnæs Fyrlampe lyser nu fra N. 43° Ø. gennem N. og V. til S. 11° V. Lyset er rødt fra N. 43° Ø. til N. 33° Ø., fri V. om *Nordre Tønsnæs;* grønt fra N. 30° Ø., fri Ø. om *Tønsnæsskjær,* til N. 27° V., fri V. om *Tønsnæsboen;* hvidt forøvrigt.

Tananger og Romelinæs. *Tananger* og *Romelinæs* Fyrlamper vise nu Fyr med Formørkelser.

Lofoten. Revvelskallen. Paa *Revvelskallen,* i den S.-lige Del af *Napstrømmen,* er der ikke 6 Fv. men kun 8 Fod Vand. 68° 2′ 0″ N. Br. 13° 27′ 30″ Ø. Lgd.

Tyskland. Ostfriesische Øer. Harle. Indløbet til *Harle* mellem *Spiekeroog* og *Wangeroog* er stærkt tilsandet, saa at der nu ved Lavvande er knapt 3 Fod Vand.

Holland. Zeegat van Texel. Texelstroom. I *Texelstroom* er en Stumptønde Nr. 3 a udlagt i 24 Fod Vand, c. 4½ Kbl. N. 57° V. fra Stumptønde Nr. 4, *Robbenzand*. 53° 3′ 7″ N. Br. 5° 2′ 42″ Ø. Lgd.

IJmuiden. I *IJmuiden* og Løbet til den nye Sluse er Dybden ved daglig Lavvande 27½ Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstands-Signalerne.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Southampton Water. Outer Weston Shelf. *Outer Weston Shelf* Klokketønde er ombyttet med en Lystønde, der viser Fyr med En-Formørkelse hver 4 Sekunder, Lys 2 S., Mørke 2 S. 50° 52′ 50″ N. Br. 1° 23′ 15″ V. Lgd.

Plymouth Sound. Vanguard Shoal. *Vanguard Shoal* er nu uddybet til 29 Fod, Springtids Lavvande. Den røde Spidstønde ved *Vanguard Rock* er inddragen.

Ved Grunden, der strækker sig ud fra *Devils Point* og *Bottlenose Point*, er i 5 Fv. Vand udlagt 2 røde Spidstønder:

Den Ø.-lige ligger 2¼ Kbl. S. 64° Ø. fra Taarnet paa *Devils Point* og S. 44° V. fra *Eastern King Point*.

Den V.-lige ligger c. 1 Kbl. S. 17° Ø. fra Taarnet paa *Devils Point* og fra Flagstangen paa *Garden* Batteri i S. 89° Ø. 50° 21′ 27″ N. Br. 4° 9′ 55″ V. Lgd.

Skotland N.-Kyst. Dunnet Head. Fra den 28de September 1899 gives ved Fyrtaarnet paa *Dunnet Head* Taagesignal med Sirene, hver 2 Minutter tre Stød med 3 S. Pause mellem Stødene, af hvilke det første og tredie har en dyb Tone, det andet en høj Tone. 58° 40′ 16″ N. Br. 3° 22′ 25″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Brest. La Parquette. Paa *La Parquette* er Stenbaaken forhøjet til 38 Fod over Højvande. Den er malet rød, og har ingen Topbetegnelse. 48° 15′ 57″ N. Br. 4° 44′ 18″ V. Lgd.

Gironde. Damperen *„Ville-de-Nantes“* er sunken c. 4½ Kbl. NØ. for *Trompeloup* Lazaret. En sortmalet Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt 100 Alen NV. for Vraget. 45° 14′ 18″ N. Br. 0° 44′ 24″ V. Lgd.

Portugal S.-Kyst. Guadiana. Damperen *„Oldenburg“*, der var grundstødt i *Guadiana*, er indbragt til N.-Molen ved *Villa Reale de Santo Antonio*.

Afrikas V.-Kyst. Kap Bojadar. Damperen *„Umona“* har stødt paa en Klippe NNV. 2½ Kml. fra Kap *Bojadar*. Straks efter Grundstødningen loddedes 11 og 12 Fv. 26° 10′ N. Br. 14° 32′ V. Lgd.

Newfoundland. Bonavista Bay. Malone Rock. Paa *Malone Rock* er der kun 2 Fv. Vand. 48° 51′ 30″ N. Br. 53° 29′ 10″ V. Lgd.

Offer Gooseberry Island. Damperen *„Benedict“* har med 21 Fods Dybgaaende stødt paa en Grund 1½ Kml. N. 80° V. fra *Offer Gooseberry Island* N.-Pynt og N. 26° V. fra *Gull Island* S.-Pynt. 48° 56′ 50″ N. Br. 53° 33′ 20″ V. Lgd.

Prince Edwards Island. Cascumpeque. Fyrtaarnet paa *Sandy Island* er flyttet c. 1,100 Alen S. 35 Ø. hen og staar nu paa S.-Siden af Indløbet til *Cascompeque* Havn. Det hvide, faste Fyr hedder nu *Cascumpeque* Bagfyr. Flammens Højde: 46 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Fyrtaarnet er 44 Fod højt og staar ved Fyrpasserboligen. 46° 47′ 55″ N. Br. 64° 1′ 55″ V. Lgd. Et Forfyr vil blive vist fra en Mast Ø. for Bagfyret. Holdte overet lede de over den første Barre.

Savage Island hvide, faste Ledefyr ere slukkede.

New Brunswick. Northumberland Strait. Richibucto. Ved Indløbet til *Ricibuchto Harbor* lede Ledefyrene ikke sikkert over Barren, da Løbet forandrer sig. Løbet *Albion Channel*, trækker sig hurtigt S. efter, og en lang Barre strækker sig ud fra N.-Siden, saa Løbet er for kroget til at belyses med Ledefyr. For Indgaaende skal man holde Fyrene overet til Tønden paa Ydersiden af Barren, derpaa tage S.-Skjel i Fyrene til den spidse Baake, derpaa runde om Stumptønden og endelig følge Afmærkningen til sikker Ankerplads.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Muscle Ridge Channel. Musquito Island. En rød Klokketønde er i 16 Fv Vand udlagt 2½ Kbl. S. 10° Ø. fra S.-Pynten af *Musquito Island*, fra *Musquito Island* Ø.-Pynt i S. 21° V. og fra *Marshall Point* Fyr i S. 80° Ø.

Massachusetts. Vineyard Sound. Fyrskibet *„Sow and Pigs“* Nr. 41 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 58 inddraget.

New York. New York Bay. Fyrskibet *„Scotland“* Nr. 7 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 11. Det viser samme Fyr som Nr. 7. Taagesignal gives med Klokke eller Gongong.

Maryland. Omtrent den 20. September 1899 ombyttes Fyrskibet *„Fenwick Island Shoal“* Nr. 52 midlertidig med Reservefyrskib Nr. 16. Det viser samme Fyr og giver samme Taagesignal som Nr. 52, men Skroget er gult, mærket „Relief“ Nr. 16, det har to Master med en sort Ballon paa hver Top.

Georgia. St. Simon Sound. Den sorte, spidse Klokketønde uden for Indløbet til *St. Simon Sound* ligger i 18 Fod Vand, fra *St. Simon* Fyr i S. 58° Ø. og fra *Jekyll Point* i S. 71° Ø.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Adra. Spanien. Den 15. September 1899 tændes paa Ø.-Siden af *Adra* Munding et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 118 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Fyrapparat af 5. Orden. Fyret lyser over 153° og vises fra et graat Fyrtaarn ved Fyrpasserboligen. 36° 44′ 40″ N. Br. 2° 59′ 29″ V. Lgd.

Italien. Porto Maurizio. *Porto Maurizio* Fyr paa S.-Molens Hoved er igen i Orden og viser rødt Et-Blink hver 5 S.

Genua. V. for *Genuas* Havn arbejdes der paa Forlængelse af Molen *Biagio Assereto*. En Flaade, hvorfra vises en rød Lanterne, ligger ud for Molen og flyttes udad efter som Arbejdet skrider frem. Man skal gaa S. og Ø. om Flaaden.

Korsika. Ajaccio. En rød Fortøjtønde er udlagt i *Ajaccio* Havn ⅓ Kbl. fra Hovedet af Molen ved Citadellet. Den skal benyttes ved Arbejder paa Molen.

Sardinien S.-Kyst. Golfo Palmas. Secca della Vacca. Paa *Secca della Vacca* er opført en 20 Fod høj, sort og hvid vandret stribet Stenbaake med sort Cylinder.

Ægypten. Alexandria. Boghaz Pass. *Boghaz Pass* røde Baakefyr, paa Ø.-Siden af Indløbet, er forandret til et hvidt Fyr. Iøvrigt er Fyret uforandret. 31° 10′,7 N. Br. 20° 49′,6 Ø. Lgd.

Algier. Øen Mansouria SV. Tæt SV for Øen *Mansouria* ligger en i NNV. og SSØ. c. ½ Kbl. lang Grund med 2 à 12 Fod Vand. 36° 40′ 27″ N. Br. 5° 29′ 50″ Ø. Lgd.

Kap Matifu Ø. En Klippespids med 27 Fod ligger i 25 Fv. Vand 3,8 Kml. N. 88° Ø fra Kap *Matifu* Fyr. 36° 48′ 55″ N. Br. 3° 21′ 5″ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Tyrkiet. — Skibe fra *Portugal* underkastes 10 Dages Karantæne. Skibe fra det *Azovske Hav* og fra den *russisk-asiatiske* Kyst i *Sortehavet* underkastes strengt Lægeeftersyn.

Grækenland. — Skibe fra *Portugal* underkastes 11 Dages Karantæne paa *Delos*, fra Ankomstdagen at regne. Indførsel af Varer fra *Portugal* er forbudt.

Algier. — For Skibe fra *Portugal* og *Spanien* er anordnet Sundhedspastvang.

Ægypten. — De sanitære Forholdsregler over for *Lissabon* ere ophævede.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. HAMBURG. Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

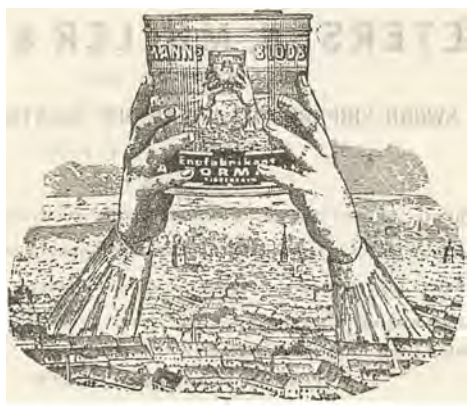
Agent for Danmark:

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

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Københavns Børskurs d. 13. Septbr. 1899.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			103	103¼
Danmark			84	84¾
Norden			118	118½
Kjøbenhavn			95½	95¾
Carl	55¼	55	55	55¼
Dannebrog	101⅝		101½	101¾
Skjold	74	73¾	73¾	74
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen			94½	96
Nordsøen			82	84
Torm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Urania			91	92¼
Union			—	—
Hejmdal			102	110
Dampsk. af 1896			100¾	100½
Østasiatisk			104	105
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen Obligationer.				
3% Stats amort.			90	92
3½% uopsig. Stats			—	—
3½% Husejer Kreditk.			83	85
3½% Kbhvns Kreditf.			83½	85
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			87	88
4% — — 6 —			87	88
3½% Landkreditk. 3 —			87	89
Aktier.				
Nationalbank			141	142
Privatbank	124½	¾, 125	125	125¼
Landmansbank			121½	123½
Handelsbank			117	117¼
Burm. & Wain	82½		88½	88¾
Helsingørs Jernsk.			97	98¼
Sukkerfabr.	92	91¾	91¾	92
Bryggeri Aktier	92	¼	92	92¼

Vekselkurser d. 12. Septbr. 1899.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.20	18.16
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.60	—

Notering paa Berlins Børs d. 12. Septbr. 1899.

Russiske Noter	216.50
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.30
5% Rumænske Stats	97.80
4% — — 1890	86.80

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

„Det Foren. Dampskibs." 20,000, „Kjøbenhavn" 24,000, „Carl" 14,000, „Dannebrog" 18,000, „Skjold" 22,000, „Urania" 20,000, „Dampskibs. af 1896" 8,000, „Østasiatisk" 16,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

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

H. L. BAUTRUP, Aarhus,
Skibshandel.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.
ETABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.
COPENHAGEN.
AGENTS TO
Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts 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".

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.

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

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

LISSABON.
ALBERT OLSEN & CTA.
TELEGRAMS: AOLSEN.
SALT- & BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Frakttillbud.
3/400 tons sten i block, maximum 5 tons, Silloth (Skottlands Vestkust) — Stockholm 13/14/ — pr. ton. Fria kranar lastning och lossning. Prompt seglare. Utbedjande ärat slutorder till **Carl Hedin & Co., Stockholm.** Telegr.: „Hedinman".

Wilson Sons & Co., Limited, London E. C.

7, Draper's Gardens.

Købmænd og Ejere af

Stenkuls-Oplag

i

St. Vincent C. V., Pernambuco, Bahia.

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, La Plata.

Filial-Etablissement i Cardiff og Buenos Ayres.

Stadig Forraad af udelukkende de allerbedste Syd Wales Dampkul. Dampslæbere ved alle Depoter og enhver Lettelse for Dampskibenes hurtige Ekspedition.

Charterers i Cardiff til de ovennævnte Havne.

Wilson Sons & Co., Limited, ere Ene-Indehavere af de ovennævnte Depoter og Filialer. Alle Forespørgsler ang. Priser etc. paa Central-Bureauet:

7, Draper's Gardens. London E. C.

Hotel „Victoria",

Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads,
Kjøbenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.

Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.

Café — Restaurant.

Billige Frokostretter & à la Carte.

J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

forbereder Elever saavel til Fiskeskipper- som til Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger meddeler Skolens Forstander, Navigationslærer **Hansen**, eller Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos**.

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.
Telefon Nr. 5941.

NORDISK SKIBSREDERFORENING,

stiftet 1889.

Bureau: **Kongensgade Nr. 2, Christiania,**

optager skandinaviske Damp- og Sejlskibsredere som Medlemmer, besørger gennem sine ansete Forbindelser Ordningen af Tvistigheder i Skibenes Anliggender uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton om Aaret. (H. O.)

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.

Cykler haves paa Lager fra **135 Kr.**

Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.

Mindre Skibsarbejde udføres.

18, Lille Strandstræde 18.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk

Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus.
1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.

Ærb. **J. K. Jensen.**

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.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

*** Telefon 5598. ***

Skibs Auktion.

Efter Overenskomst med Auktionsforvalteren og efter passeret Udlæg agtes

Fredagen den 15. September d. A. Formiddag Kl. 12

bortsolgt ved offentlig Auktion, som afholdes ved Skibet, den heri Havnen liggende **Brig „Sonia"** af Kolding.

Uden Ansvar angives, at Skibet er bygget 1877 i Cork af Eg, Elm og Pitchpine, maaler 227 Netto Register Tons og laster 360 Tons Dødvægt. Dybgaaende c. 13' 3", Dimensioner 105'—24' 4"—13' 5". Klassen 3/3 A. I. I. i Veritas udløb i August Maaned d. A.

I 1895 blev Briggen underkastet en gennemgribende Reparation og er forsynet med Metalhud, den er vel udhalet og i sejlfærdig Stand.

Betalingen erlægges til Sagfører H. S. Paulsen paa hans Kontor, St. Clemenstorv 11, og kunne vederhæftige, ham bekendte Købere forvente rentefri Kredit i 4 Uger.

Angaaende Besigtigelse bedes man henvende sig til undertegnede eller ombord paa Skibet til dets Kaptajn.

Aarhus, den 4. September 1899.

Carl v. d. Hude,
Skibs- og Varemægler.

Fiskefartøjer til Salg.

Undertegnede udbyde herved til Salg flere udmærkede Fiskekuttere, 40—90 Reg.-Tons, i udmærket Stand og godt udhalede. Ligeledes udbydes flere gode og billige Damptrawlere.

Disse Fartøjer kunne sælges til meget billige Priser til solide Købere. De, der maatte ønske at gøre Tilbud, bedes henvende sig til

W. A. Massey & Co.,
Skibsredere.
Hull.

Gensidig Løsøreforsikring for Officerer i Dampskibe.

Det meddeles herved d'Hrr. Medlemmer, at der er at betale:

til s/s Christiansborgs totale Forlis ..... 4 Kr.
- delvis Forlis i 1899 ..... 2 —

ialt 6 Kr.

hvilket Beløb bedes tilsendt Kassereren, Hr. Nic. Jensen, Toldbodvej 36.

Bestyrelsen.

Gensidig Livsforsikring for Officerer i Dampskibe.

Det meddeles herved d'Hrr. Medlemmer, at Kaptajn Petersen, s/s Christiansborg, er afgaaet ved Døden, i hvilken Anledning Bidrag ifølge Lovenes § 7 bedes tilsendt Kassereren, Hr. Nic. Jensen, Toldbodvej 36.

Bestyrelsen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet: **Den danske Havne-Lods.** 3. Udgave. 1899. Pris Kr. 2,00.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

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.

Peter M. Simoni,
Skibsmægler,
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

I Bogladerne faas:

Nautisk Almanak.
Beregnet til Greenwich Meridian
for Aaret 1900.
Udgiven af
I. A. D. Jensen,
Navigationsdirektør.
Pris 50 Øre.
G. E. C. Gad.

I disse Dage udkom:

Nautisk Meteorologi.
Af
Adam Paulsen.
2den forandrede Udgave.
1 Kr. 50 Øre.
G. E. C. Gad.

Glarmester
Wald. Stallknecht
udfører
alt Skibs- og Bygnings-arbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa
Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S
Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

Enhver Kaptajn, som vil **spare Penge,**
bør proviantere i
Amagers største og Danmarks billigste Skibsinventarie- og Proviantering shandel.
Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon Nr. 6.
Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.
Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Bitumastic Præparater
fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

J. C. TEILMANN & Co.
Eneste Vinforretning paa Frihavnen.
● **Eneste Lager** ●
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin.

Har De Tandpine,
brug altid **Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre,**
som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.
9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

„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
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ 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).

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 38. Kjøbenhavn, Torsdag den 21. September 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Rungs Universalbatometer. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele Danmark.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Teaktræ AKTIESELSKABET Teaktræ
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
BANGKOK—KØBENHAVN
have altid paa Lager i **Frihavnen**
TEAKTRÆ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut 1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.
TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

Kjøb, Salg og Nybygning
af **Sejl-** og **Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme** med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, **Bugserdampere, Trawl-** og **Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer** etc. udføres fordelagtigt ved
Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.
Strandvej 36. Telefon 69.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

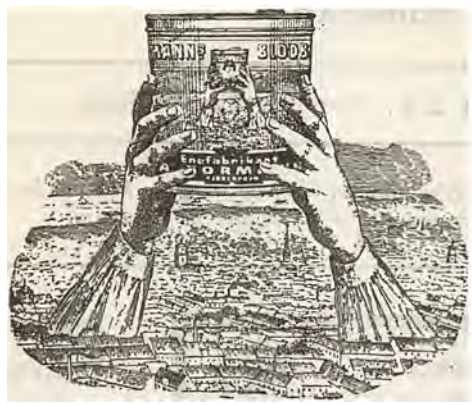
Telefon 297. Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.
C. L. Seifert,
St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet
elegante Uniformshuer.

Manometre, Vacummetre og Tællere.
P. Otzen & Thorstenson.
Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

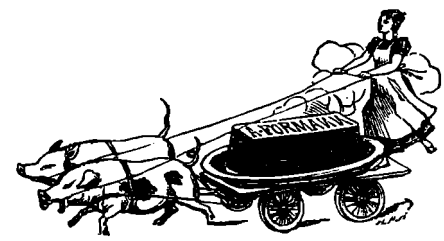
!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Rungs Universalbatometer.

Vand under Kølen er en nødvendig Betingelse for at kunne sejle, men selv om der er Vand nok, saa er det dog ogsaa rart, naar man nærmer sig Land, med Sikkerhed at vide, hvor meget Vand der findes under Kølen.

Loddet har derfor fra gammel Tid været et ret nødvendigt Apparat ombord, især med Taage og Tykning nær Land, og det er vist ikke for meget at sige, at det under ovennævnte Forhold spiller en lige saa vigtig Rolle som Kompasset.

Var Loddet i ældre Tider uundværligt til Søs, saa er det det ingenlunde i mindre Grad i Nutiden, og alle de forskellige Loddemaskiner, der i de senere Aar have set Dagens Lys, ere Vidner om dets Uundværlighed, men tillige om at man ikke finder, at det gamle Blylod, fastgjort til en Hampeline, fuldt ud tilfredsstiller de Krav, som den moderne Navigering stiller til det.

Al Respekt for det almindelige Lod, som der trods Alverdens Loddemaskiner nok altid skal og bør findes en Plads til ombord, men det er nu en Gang ikke saa behageligt at bakke Sejl og løbe i Vinden eller med Dampere at standse Maskinen for at faa et Lodskud, og ved de forskellige Loddemaskiner gaar man derfor netop ud paa at blive i Stand til at tage et sikkert og hurtigt Lodskud, selv om Skibet under bugnende Sejl eller for fuld Damp glider frem gennem Vandet.

Blandt alle disse Loddemaskiner indtager det af Kaptajn Rung opfundne Universalbatometer en første Plads og skal derfor her gøres til Genstand for Omtale. Det staar paa saa mange væsentlige Punkter over de udenlandske, selv det Thomsonske, at det i vor Kofardiflaade sikkert burde finde en langt større Anvendelse end for Tiden er Tilfældet.

Jeg skal nu i det efterfølgende nærmere fremhæve, hvori disse Fordele bestaa, samt de Forsigtighedsregler, man er nødt til nøje at overholde, om man vil drage den fulde Nytte af dette fortrinlige Apparat.

Som bekendt gaar saavel Thomson som Rung ud paa at bestemme Dybden ved at maale Trykket af den overliggende Vandsøjle, men medens dette hos Thomson opnaas ved, at Vandet paa Grund af Trykket stiger op i et Glasrør, i hvilket Rumfanget af den i Røret værende Luft formindskes i samme Grad som Vandtrykket stiger, saa gaar Rung et Skridt videre, idet han lader et bestemt Rumfang af denne Luft atter udvide sig ved at afspærre den i et saakaldet Maalekammer og samtidig sætte dette i Forbindelse med et U-formet Glasrør (Maalerøret), som naar Loddet naar Bunden er fyldt med Vand, der saa, efterhaanden som Loddet hales op, synker i Røret paa Grund af den afspærrede Lufts Tryk og det udvendig aftagende Vandtryk.

Derved opnaar Rung den store Fordel, at medens paa Thomsons Lod Inddelingerne paa Maalestokken, som skal angive Dybden, med tiltagende Dybde bliver mindre og mindre, hvorved dennes nøjagtige Størrelse, naar Dybden er stor, bliver vanskelig at bestemme, saa er paa Rungs Lod alle Inddelinger ens, saa at man med dette faar en stor Dybde med samme Nøjagtighed som en lille. Afstanden mellem Delingsstregerne paa Maalestokken ved Glasrøret ere afhængige af Maalekamrets Størrelse og Glasrørets Vidde. Ved Hjælp af forskellige Skruer, der sættes i Maalekamret, kan man forandre dettes Rumfang. Skruerne benævnes 1, 2 og 3. Skrue 1 er den, som medgives Instrumentet. Bruges Skrue 2, formindskes Maalekamrets Rumfang til det halve, men samtidig vil det Stykke paa Skalaen, der tidligere angav 100 Favne, nu angive 200 Favne. Dette er ogsaa en Fordel fremfor de farvede Rør, da man nu med samme Apparat kan maale dobbelt saa store Dybder, men det gaar selvfølgelig ud over Nøjagtigheden, hvorfor det ikke er at tilraade at formindske Maalekamret for meget.

Rung mener ikke, at man bør gaa højere end til Skrue 3, men da er Apparatet ogsaa i Stand til at angive Dybder paa omtrent 400 Favne, hvad jo er meget mere end tilstrækkeligt for praktisk Navigering.

Ved de farvede Rør vil Inddelingernes Aftagen med Dybden foraarsage, at det er umuligt at faa et nøjagtigt Lodskud paa over 50 Favnes Dybde, men disse Rør have endvidere flere Mangler, som undgaas ved Rungs Lod. Hver Gang et farvet Rør er benyttet, maa dette først, med mindre man er sikker paa ved et nyt Lodskud at træffe paa en større Dybde end sidste Gang, forsynes med ny Farve for at kunne bruges igen; herved foraarsages en Udgift, som ikke findes ved Rungs Lod, og denne Udgift vil, naar Antallet af Lodskud bliver stort, blive rei følelig. Saa kan det tilmed hænde, at Havvandet ikke har tilstrækkelig Saltholdighed til at affarve Rørets Belægning, at Farven er mindre god eller ved at være udsat for Fugtighed eller Sollys er bleven ødelagt, og under saadanne Forhold træde Fordelene ved Brugen af Rungs Lod klart for Dagen.

Med Rungs Lod kan man, uden at sinkes af Arbejdet med at skifte de farvede Rør, hurtigt og sikkert faa en Række Lodskud efter hinanden, og man har med dette Lod en langt sikkrere Garanti for et paalideligt Resultat, da man kan gøre Regning paa, at det ene Rør (Maalerøret) hos Rung er langt omhyggeligere forarbejdet (calibreret) end de farvede Glasrør, der leveres for 1 Krone pr. Stk.

I det ansete tyske Tidsskrift Annalen der Hydrographie, Hefte VIII, 1899, faar Rungs Lod en meget rosende Omtale, og med Hensyn til Omkostningerne ved dette Lod i Sammenligning med de farvede Rør har E. Knipping i samme Tidsskrift opstillet en Tabel, der overført paa danske Forhold bliver som følger:

Antal Lodskud.	Farvede Rør.	Rungs Lod.
100	85 Kr.	135 Kr.
163	135 —	135 —
200	165 —	135 —
300	245 —	135 —
400	325 —	135 —
500	405 —	135 —

Et farvet Rør koster fra nyt af 1 Krone, og Omkostningerne ved at lade et brugt Rør farve paany beløbe sig til 60 Øre. Da det nu viser sig, at det kun er omtrent 50 % af de farvede Rør, der leveres hele tilbage for atter at farves, kan den gennemsnitlige Bekostning pr. Lodskud med farvede Rør sættes til 80 Øre. Dertil kommer en Udgift paa 5 Kr. en Gang for alle for et Messinghylster til at omslutte det farvede Rør med. Rungs Lod koster 125 Kr. og Kassen til at anbringe Loddet i 10 Kr. Hver Ekstraskrue koster 15 Kr., men denne sidste Udgift kan som Regel spares i Handelsskibe, da man uden Ekstraskrue kan lodde til 130 Favne. Af ovenstaaende Tabel ses det ret tydeligt, at om end Rungs Lod er forholdsvis dyrt at anskaffe, saa vil det dog i Længden vise sig at være betydelig billigere end de farvede Rør.

Brister Lodlinen, gaar selvfølgelig Batometret tabt, medens man ved Anvendelse af farvede Rør kun mister et enkelt Rør samt Messinghylstret og Loddet. I første Tilfælde er det et Tab paa 125 Kr., i andet paa kun c. 6 Kr., saa dette kan jo synes at tale til Gunst for Anvendelsen af farvede Rør trods deres ovennævnte Mangler. I det tyske Tidsskrift Hansa er dette da ogsaa fremhævet som en væsentlig Anke mod Rungs Lod.

Imidlertid kan denne Anke dog kun siges at være berettiget, om det var noget ret almindeligt, at Linen brister; thi af ovenstaaende Tabel ses, at selv om man var udsat for at miste et Batometer for hver 400 Lodskud, vilde Omkosningerne ved Anvendelse af Batometret dog ikke overstige Omkostningerne ved de farvede Rør. Forholdet stiller sig imidlertid langt gunstigere for Batometrets Vedkommende, saa den af „Hansa" fremsatte Anke maa bero enten paa Ukendskab til de virkelige Forhold eller ogsaa paa enkelte særlig uheldige Tilfælde, hvor Batometret har været udsat for en skødesløs Behandling. Saaledes blev der paa Skrueskonnerten Diana i 1898 med Batometret taget 6,000 Lodskud, hvorunder man mistede 10 Batometre. Dette giver 1 Batometer paa 600 Lodskud, hvilket er langt billigere, end hvis der var anvendt farvede Rør, selv om Linen med disse ikke var bristet. I ovennævnte Tilfælde anvendtes som Lodline en Klaverstræng. I 1899 anvendtes en snoet Staalline, og der mistede man med 8,000 Lodskud kun 2 Batometre, og dette skyldtes endda udelukkende Skødesløshed fra Betjeningens Side. Med farvede Rør vil Omkostningerne med 8,000 Lodskud beløbe sig til over 6,000 Kr., hvorimod 2 Batometre ikke en Gang koste 300 Kr.

Hermed maa det være godtgjort, at Batometret trods sine betydelige Fordele fremfor de farvede Rør er langt billigere at bruge end disse.

I Hansa er der tillige anket over, at Batometret er for tungt. Selvfølgelig vilde det være en let Sag at reducere Apparatets Vægt, men denne er forøvrigt ikke større, end den netop maa være, for at Loddet hurtigt skal naa Bunden, naar Skibet gør Fart.

Det kan i ganske enkelte Tilfælde have Interesse, naar man lodder uden at faa Bund, at kende den Dybde, hvortil Loddet har været nede. F. Eks. naar man i Taage og Tykning Vest fra skal Kanalen ind og søger 100 Favne Kurven. Hvad de farvede Rør angaar, da sige de os ligefrem, hvad enten Loddet har været i Bund eller ikke, Dybden, paa hvilken Loddet har været nede, dog hvis denne er stor, ikke saa særlig nøjagtigt. Rungs Lod siger imidlertid aldeles intet i saa Henseende, det er kun i Stand til at virke, naar det har stødt mod Bunden. De farvede Rørs Overlegenhed paa dette Punkt er alligevel kun tilsyneladende. Man kan nemlig ved Anvendelsen af en særlig med Tælleapparat forsynet Skive, over hvilken Lodlinen lægges, faa en nøjagtig Angivelse af, hvor mange Favne Line, der er løbet ud, og herigennem tilnærmelsesvis bestemme, hvor dybt Loddet har været.

Dybden, Loddet har naaet, vil til Dels være afhængig af Længden af den udløbne Line og den sejlede Fart, men tillige af, om Skibet under Lodningen har ligget roligt i Søen, eller om det paa Grund af Dønning eller høj Sø har duvet og krænget. Man vil nu, hvis man, naar der loddes med Batometret, anvender den ovenfor nævnte Skive og optegner: 1) Længden af den udløbne Line, 2) den fundne Dybde, 3) og tillige bemærker, om der har været Strøm eller høj Sø, ved Division af den fundne Dybde i Favne med det Antal Favne, der er løbet ud af Linen, kunne bestemme en Konstant, som multipliceret med den udløbne Line i Favne ved et andet Lodskud, ved hvilket Batometret ikke naaede Bund, giver den omtremtlige Dybde, Loddet har naaet, forudsat at begge Lodskud ere anstillede under samme Forhold.

Et Eksempel vil bedst illustrere Fremgangsmaaden.

Med en Fart af 8 Kvm. pr. Time, smult Vande og ingen Strøm af Betydning tages med Batometret et Lodskud. Ved Hjælp af Skiven findes den udløbne Line at være 120 Favne, og ved Aflæsning paa Batometret findes Dybden at være 72 Favne. Konstanten bliver da $72 : 120 = 0{,}6$. Man gør bedst i at føre Resultaterne ind i et Skema.

Sejlede Fart	Anm.	Fundne Dybde	Udløben Line	Konstanten
8	Smult Vande, ingen paaviselig Strøm	72 Favne	120 Favne	0,6

Lad os nu antage, at der til et senere Tidspunkt tages et Lodskud, uden at Loddet faar Bund under følgende Forhold: Sejlede Fart 8, smult Vande, ingen paaviselig Strøm, og at der ved Aflæsning paa Skiven findes, at der er løbet 200 Favne Line ud.

Man har da ved at gaa ind i Skemaet Konstanten $= 0{,}6$, og $200 \cdot 0{,}6 = 120$ er da tilnærmelsesvis Dybden i Favne, paa hvilken Loddet har været nede. Bedst var det, om der begge Gange stod den samme Mand ved Bremsen, ligesom ogsaa den større Dybde vil gøre Anvendelsen af den brugte Konstant mindre korrekt, saa noget nøjagtigt Resultat maa man naturligvis ikke gøre Regning paa, og dette er jo heller ikke nødvendigt. Med den Fart, vore Dampskibe i Reglen gaa, vil man med Batometret altid kunne faa Bund paa Dybder indtil 100 Favne.

Med hvor stor Nøjagtighed Batometret, naar det har stødt mod Bunden, angiver Dybden, vil fremgaa af følgende Fremstilling af den Fremgangsmaade, som under dets Fabrikation anvendes til at inddele Skalaen.

Denne Inddeling kunde foretages efter teoretisk Beregning; men da Maalekammerets Rumfang vanskelig lader sig nøjagtig bestemme, foretrækker man at anbringe Batometret „færdig til Ladning" i en lukket Beholder, der er fyldt med Vand. Med en Fortætningspumpe frembringes der i Beholderen et bestemt Tryk, som aflæses paa et Manometer, og man kan nu med en Snor, der gennem en vandtæt Pakdaase gaar ind til Instrumentet, dreje Hanen, saa at Maalekammeret sættes i Forbindelse med Maalerøret. Aabnes derpaa Beholderen, vil Vandet i Maalerøret indtage en Højde svarende til det udøvede Tryk, og den hertil svarende Dybde i Favne indridses da paa Maalestokken.

For Nøjagtigheds Skyld gentages Eksperimentet flere Gange.

Man bestemmer paa denne Maade to Punkter, svarende til henholdsvis 2 og 20 Atmosfærer eller omtrent 10 og 100 Favne, og ud fra de saaledes bestemte Punkter afsættes Inddelingerne med Delemaskine.

De Fejl, der herefter fremkomme ved Inddelingen, ville ved Dybder mellem 50 Favne og 130 Favne ikke overstige 1 Favn, og for Dybder, som ere mindre end 50 Favne, vil Fejlen ikke en Gang naa op til $^1/_2$ Favn. Ved saavel 10 som 100 Favne er Fejlen selvfølgelig 0.

Som det ses, vil Fejlen lige op til 130 Favne aldeles ikke have nogen praktisk Betydning.

I Annalen der Hydrographie angives Fejlen ved 120 Favne at være op til 5 Favne. Dette beror imidlertid paa den fuldstændig fejle Forudsætning, at Inddelingerne ere bestemte ved Beregning af Kammerets Størrelse og Glasrørets Tværsnit, hvad jo som ovenfor paavist aldeles ikke er Tilfældet.

En anden Fejl, der kortelig nævnes i Annalen der Hydrographie, er den, som fremkommer ved, at Temperaturen paa Havbunden er forskellig fra den Temperatur, til hvilken der aflæses paa Batometret. Vi ville nu undersøge, om denne Fejl kan opnaa Værdier, der have Betydning i Praksis.

Som bekendt vil Luften, naar den opvarmes, udvide sig, nemlig 0,0037 af sit Rumfang ved 0^0 Celsius for 1^0 Opvarmning. Har Temperaturen paa Havbunden nu været betydelig lavere end i Overfladen af Vandet, vil den i Maalerøret værende Luft under Indhivningen opvarmes og derved trykke Vandsøjlen noget længere ned, end om ingen Temperaturforandring havde fundet Sted.

For hver 10° Differens paa Aflæsningstemperaturen og Bundtemperaturen bliver Fejlen 3,7 %. Altsaa vil i saa Fald Batometret ved en Dybde paa 100 Favne vise 3,7 Favne for meget, ved 50 Favne 1,8 Favne for meget o. s. v. Alt under Forudsætning af, at Bundtemperaturen er den laveste.

En saa stor Temperaturforandring vil imidlertid paa de Dybder, der almindeligvis bliver Tale om at maale ombord i et Koffardiskib, være ret usædvanlig, saa selv denne Fejl vil man under almindelige Forhold kunne se bort fra i det praktiske Liv.

Endelig skal det bemærkes, at den her omtalte Temperaturkorrektion ikke er noget ejendommeligt for Rungs Lod alene, men — om end paa anden Maade — i lige saa høj Grad gør sig gældende ved et hvilketsomhelst Instrument, der er indrettet paa at angive Dybden ved at maale Trykket af den ovenfor liggende Vandsøjle. Altsaa findes den ogsaa ved de farvede Rør.

Inddelingerne paa Maalestokken svare til et bestemt Lufttryk. Man bør derfor, naar et Lodskud tages, aflæse Barometret. I en Tabel, som følger med Instrumentet, kan man da ved at gaa ind med Barometerstanden finde en Rettelse, der, anvendt med sit Tegn paa den aflæste Dybde, giver den virkelige Dybde. En Forsømmelse af denne Rettelse vil under almindelige Forhold ikke have nogen Betydning, og selv ved en ganske usædvanlig høj eller lav Barometerstand vil Fejlen ved en Dybde af 50 Favne ikke overstige et Par Favne. Ved mindre Dybder vil Fejlen være mindre, omvendt ved større.

Af ovenstaaende ses altsaa, at Batometret er i Stand til at give os Dybden med al ønskelig Nøjagtighed, og den bedste Garanti for Sandheden heraf haves i de snart 100,000 Lodskud, foretagne med Instrumentet i Orlogsmarinens Opmaalingsfartøjer, samt den rosende Omtale Instrumentet overalt, hvor det er blevet anvendt, har faaet.

De Forsigtighedsregler, man maa anvende for fuldt ud at kunne stole paa Batometret, ere yderst faa. Et Punkt maa man nøje overholde, og det er at sørge for, at Maalekammeret altid er fuldstændig tørt, da den mindste Draabe Vand i dette vil foraarsage en betydelig Fejl i Lodskuddet. Man maa derfor, før man tager en Række Lodskud, og bliver man ved i længere Tid ogsaa under selve Lodningen, løsne Skruen til Maalekammeret og f. Eks. med en Tot rent Sygevat paa en Pind tørre dette omhyggeligt. Før Loddet efter endt Brug lægges paa Plads, bør man ligeledes aftørre Maalekammeret, og det bør da opbevares paa et køligt Sted.

Naar man iagttager disse Forholdsregler, vil man efter at have gjort sig fortrolig med Batometret snart udfinde, at det er en baade nøjsom og trofast Kammerat, som man navnlig vil lære at skatte, naar om Foraaret og Efteraaret Taagen er almindelig i vore Farvande.

Indsenderen har paa et Sommertogt med Krydseren Ingolf til Grønland og Island selv lært at skatte Batometrets glimrende Egenskaber. To Mand besørgede hele Lodningen og kunde magelig med Kvarters Mellemrum maale Dybder op til 100 Favne.

Der er i dette Instrument givet vor Sømandsstand et Middel i Hænde til sikker Navigering, og man maa haabe og ønske, at de ærede Herrer Redere og Skibsførere, der enten af Ukendskab*) eller Mistillid til Apparatet eller med Omkostningerne ved dets Anskaffelse for Øje endnu ikke have forskaffet sig det, ikke længere vil nære Betænkeligheder derved. Den Tid og den Kapital, der under Taage og Tykning gaar tabt ved hvert Øjeblik at maatte stoppe for at faa et Lodskud, til hvis Udførelse der lægges Beslag paa en stor Del af den i vore Dage ret knappe Besætning, løber sikkert efterhaanden op til en anderledes følelig Udgift end Anskaffelsen af Batometret, for ikke at tale om den Risiko Besætning, Skib og Ladning løber ved at der med Henblik paa den stærke Konkurrence, som tvinger Skibets Fører til at sætte alt ind paa hurtig at komme i Havn, undlades at loddes tilstrækkeligt ofte.

T. P. Funder.

*) Fabrikanten af Batometret, Hr Cornelius Knudsen, Kjøbenhavn, besvarer enhver Forespørgsel vedrørende Universalbatometret.

Fragtmarkedet.

Efteraaret er nu for Alvor inde. De korte Dage med Regn- og Rusk-Dage, der med Skibet ved Land faar Rederen til at ærgre sig over den i en lys Sommerdag liberalt indrømmede Option „Expedition weather permitting" — korte Dage, der synes dobbelt korte fordi man føler Trang til at udrette det dobbelte, thi Livet pulserer hurtigere i Land end tidligere, men Tiden løber samtidig langsommere end ellers for Officererne paa Kommandobroen fra Vagt til Vagt i Storm og Søgang. Efteraaret med sin Uhygge danner dog det Kvartal, der tæller dobbelt, naar Kontoen skal salderes; og Lønnen staar i Forhold til Arbejdet. Vi have saa ofte gentaget, at vi i Aar gik en god Periode i Møde, at vi ikke i Dag behøver nogen yderligere Motivering, idet Fragtmarkedet er ens overalt som for 8 Dage siden.

Østersøen. Petersborg noterer for Oktober Afskibning 1/4½ til London, Rotterdam eller Amsterdam, og der menes, man har Chance for 1/6. Hør giver for prompt Lastning 21 à 22 Frcs. til Ghent eller Dunkirk, Træ fra Kronstadt betaler 17/18 Hfl. til Amsterdam eller Zaandam, London 27/6 à 28/ D. B.

Kulmarkedet. Der noteres Cardiff Alexandria 11/, Port Said 11/3, Odessa 8/9 à 9/, Konstantinopel 8/6, Venedig 10/9, Triest 10/3, Genua eller Savona 8/9; til Østersøen betales Kronstadt 8/3, Reval 8/, Libau 8/, Stockholm 7/6, Kjøbenhavn 7/3 à 7/6, dansk Provinshavn 7/9.

Fra Newcastle noteres til Kjøbenhavn 5/9 à 6/, Stockholm 6/6, Wasa 8/6, Kronstadt 8/, til Middelhavet Alexandria 10/6, Konstantinopel 8/3, Genua 8/6, Triest 10/9, Venedig 10/9.

Fra Leithfjorden ere Raterne i vanligt Forhold, kun Kronstadt er lavere med Noteringen 7/ à 7/3 eller 1/ lavere end Newcastle.

Sortehavet etc. noterer Odessa London eller Rotterdam 4,650 Tons prompt 10/6. Azoff 11,500 prompt 14/ N. C. Azoff Belfast 12,300 qvarters 31. Septbr. 10. Oktbr. 14/, Novorossisk U. K. Cont. 12,000 11/, Hamburg 11/6.

Amerika noterer Golfhavn til Rotterdam 20,000 qvarters pr. 1/28 Januar 3/10½, Option Kjøbenhavn 4/1½ berth terms. Northern range C. f. o. 13,000 qvarters pr. 1/25 Februar 3/6. San Lorenzo U. K. Cont. 3,500 Tons 20. Oktbr. 20. Novbr. 29/.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet Oceanic ankom til New York d. 13. ds. efter lykkelig at have fuldført sin første Rejse over Atlanterhavet. Skibet passerede Daunts rock Fyrskib d. 7. Septbr. Kl. 12.40 Eftrm. og Sandy Hook Fyrskib d. 13. Septbr. Kl. 10.17 Fm. Rejsen varede 6 Dage 2 Timer 37 Minutter. Den mindste Fart var 19.57 Knob, den største 20½ Knob. Kulforbruget var 400 Tons, hvilket var mindre end beregnet. Vejret var daarligt, men Skibet gik roligt, og Passagererne vare i alle Retninger tilfredse. Som bekendt lægger Rederiet Vægt paa med dette Skib at kunne opretholde en fuldt ud

regelmæssig Forbindelse med New York, ikke saa meget paa at sætte Rekorder med Hensyn til Farten. Skibet, der jo er Verdens største, hilstes fra de Skibe, det passerede paa Vejen ind til New York, med Sirener og Dampfløjter.

Med Dampskibet Annam, bygget hos Burmeister & Wain til Det østasiatiske Kompagni, foretoges i Torsdags Prøvetur. Med Hensyn til Skibets hele Indretning henvise vi til den udførlige Beskrivelse i Bladets Nr. 19 for 11. Maj d. A.

Brig Sonia af Kolding, som af et tysk Firma var beslaglagt for 14,000 Kr., er ved Auktion i Aarhus solgt til Göteborg for 8,025 Kr.

Der er foretaget Prøvetur med den paa Orlogsværftet byggede Lodsdamper Skagerak, til hvis Bygning er bevilget 150,000 Kr. Skibets Længde er ca. 100', dets Dybgaaende 10 Fod agter til daglig; under Isforhold kan det ved Vandballast faa større Dybgaaaende. Maksimumsfart 10½ Knob.

For Regning af et Rederi i Marstal med Hr. H. M. Seier som korresponderende Reder er et Skib løbet af Stablen i Oscarshamn; det skal rigges som 3-mastet Skonnert. Dets Fører bliver Kaptajn Herman Friis.

Personalia.

Dødsfald. Kaptajn N. Gr. Nielsen, Fører af Bark „Dania" af Fanø, er paa Rejsen fra Aruba i Vestindien til Harburg afgaaet ved Døden.

Da Kapt. Kihl paa Dpsk. Texas er sygemeldt, har Kapt. Holm fra Dpsk. Antwerpen overtaget Texas, Kapt. Lorentzen fra Kasan Antwerpen og Styrmand O. Mortensen Kasan foreløbig.

Kapt. R. Rasmussen fra Dpsk. Oluf Bager har kvitteret dette Skib for at afrejse til Renfrew for at tilse Færdiggørelsen af det der under Bygning værende Dampskib Niels Ebbesen. Dpsk. Oluf Bager er foreløbig overtaget af Styrmand Tværgaard.

Ugens Havarier.

Kollisionen mellem Dpskb. Cathay og Clan Macgregor. I „Norg. Sjøft." skriver Kapt. S. Olsen, Fører af Dpsk. „Sicilia": Dpsk. Clan Macgregor af Glasgow er sunket c. 1—2 Kabellængder i S. t. O. lig Retning fra Cape St. Vincente. Skorstenen er under, men det halve af Masterne rager over Vandfladen, og det staar saaledes i Kurslinien mellem Sagres Pynt og ovennævnte Cape, hvis man styrer tæt under disse Landpynter.

Kommende nordfra om Formiddagen d. 4. ds. traf jeg Kl. 10 Fm. to Dampskibe liggende stille og nogle Skibsbaade roende omkring. Vejret var klart, næsten stille og smul Sø. Jeg stoppede Maskinen og ventede, for om mulig nogen vilde blive optaget. De to Dampere viste sig at være Cathay af Kjøbenhavn med Stævnen stygt ramponeret, og Clan Macgregor af Glasgow med et Hul i S. B. Side tæt foran Broen og synkende.

Et Par Gange bordedes det synkende Skib, hvilket syntes at gaa langsomt; sidste Gang gik en Mand til Rattet paa Broen, og Maskinen begyndte at arbejde sagte forover. Der styredes mod Land, og en Baad med en Del Mandskaber i slæbte ved Siden. En kort Stund efter at det synkende Skib havde begyndt at skyde lidt Fart, kom Baaden løs fra Siden og kunde ikke indhente det, hvorpaa jeg gik op til Baaden, kastede en Ende til den og slæbte den forbi deres synkende Skib.

Disse Folk berettede, at de om Morgenen havde Taage, og at Kaptajnen for Øjeblikket var alene ombord. Jeg spurgte dem, om de vilde blive optagne senere, men de svarede nej. Baadsmandskabet fik da Tag i en Line slæbende agterud, tilsyneladende Patentloglinen. Kommen saa nær Land som ovennævnt, gik Skibet under med Forskibet først, og Kaptajnen sprang da fra Broen agterover, hoppede til Søs og blev opfisket af den efterslæbende Baad, som saas at ro op til den danske Damper Cathay.

C. C. Hornung, Skonnertbrig af Kjerteminde, er paa Rejsen fra Fowey til Stettin indkommet meget læk til Brunsbüttel.

Gallia, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været i Kollision med en af Sluseportene ved Ymuiden, der fik en Del Skade.

Annette Jantnie, Barkskib af Delfzyhl, har d. 13. ds. udfor Dragør været i Kollission med 3/m Skonnert Nicolai Lehedeff af Narva. Annette Jantnie, der var paa Rejsen fra Borgå til Hjemstedet med Trælast, fortsatte Rejsen ubeskadiget, hvorimod Nicolai Lehedeff, der var paa Rejsen fra Hjemstedet til London med Trælast, er stærkt beskadiget og indkommet hertil for at losse og reparere.

Alexandra, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 12. ds. paa Rejsen fra New Orleans til Hjemstedet paa Grund paa Aligator Revet ved Jacksonville. Efter at have kastet noget af Ladningen overbord og losset en Del i Lægtere kom Skibet flot d. 14. ds.

Helene, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 15. ds. paa Rejsen fra Methil til Kronstadt grundstødt ved Dagerort med en Ladning Kul. Forrummet er fuldt af Vand.

Kirstine, Skonnert af Svendborg, Dam, er d. 13. ds. paa Rejsen fra Malmø til Gefle med Korn indløbet til Ystad med uklare Pumper. Skibet losser og reparerer i Ystad.

Sir Lance, engl. Fiskedamper, indkom d. 14. ds. til Esbjerg med Skade paa Kedlerne. Reparerer i Esbjerg.

Helene, Dpsk. af Kjøbenhavn, er grundstødt ved Dagerort. Er bragt flot.

Bornholm, Dpsk. af Svaneke, er d. 16. ds. kommet paa Grund paa Hou Sand. Skibet var paa Rejsen fra Burntisland til Kiel med en Ladning Kul.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 22. Aug., bestemt til Galveston. — Alexandra, Blom, afgik fra New Orleans 9. Sept., bestemt til Kbhvn. — Algarve, Borries, afgik fra Cadiz 14. Sept., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Newcastle 17. Sept. — Antwerpen, Lorentzen, afgik fra Kbhvn. 16. Sept., bestemt til Antwerpen. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kronstadt 5. Sept. — Arno, Strubberg, ankom til Denia 15. Sept. — Beira, Brabrand jun., ankom til Bari 17. Sept. — Chr. Broberg, Harder, ankom til St. Petersborg 10. Sept. — Dagmar, Gade, ankom til Tarragona 14. Sept. — Douro, Ørum, ankom til Las Palmas 11. Sept. — Florida, Koch, ankom til New Orleans 13. Sept. — Garonne, Rasmussen, ankom til Bordeaux 11. Septbr. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra St. Petersborg 13. Sept., best. til Rotterdam. — Hekla, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 20. Sept., bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Malaga 15. Sept., bestemt til Gibraltar. — Island, Skjødt, afgik fra Christiania 19. Sept., bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, ankom til Boston 15. Sept. — Kursk, Lunge, afgik fra Bordeaux 17. Sept., bestemt til La Rochelle. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersborg 15. Sept. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 29. Aug., bestemt til Aarhus. — L. P. Holmblad, Hansen, afgik fra New York 9. Sept., bestemt til Kbhvn. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Kbhvn. 19. Sept., bestemt til Antwerpen. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 8. Sept., bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Lissabon 12. Sept., bestemt til Kbhvn. — Omsk, Petersen, afgik fra St. Petersborg 12. Sept., bestemt til Dunkirk. — Seine, Staal, afgik fra Havre 16. Sept., bestemt til Kbhvn. — Tejo, Ryder, afgik fra Kbhvn. 19. Sept., best. til Vestnorge. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 16. Sept., bestemt til Newcastle. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 16. Sept., bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, ankom til Barcelona 13. Sept. — Tomsk, Petersen, ankom til St. Petersborg 14. Sept. — Xenia, Thidemann, afgik fra Rotterdam 12. Sept., bestemt til Boston.

Anglo Dane, Møller, afgik fra Liverpool 17. Sept., bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Kbhvn. 17. Sept., bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Claus-

son-Kaas, afgik fra Riga 16. Sept., bestemt til Antwerpen. — Ceres, Müller, afgik fra Leith 12. Sept., bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til Pillau 17. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Christiaussund, Kjølsen, afgik fra Kbhvn. 17. Sept., bestemt til Vestnorge. — Ella, Svane, afgik fra Kbhvn. 18. Sept.. best. til Hamburg. — Esbjerg, Bentzen, pass. Holtenau 19. Sept., bestemt til London. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 13. Sept., bestemt til Khhvn. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Antwerpen 12. Sept., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Mortensen, ankom til Kbhvn. 19. Sept., bestemt til London. — Kiew, Erichsen, ank. til Kbhvn. 15. Sept. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 17. Sept.. best. til Færøerne og Island. — Louise, Brabrand, pass. Skagen 19. Sept., best. til Kbhvn. — Maja, Jonsson, ankom til Kbhvn. 18. Sept., bestemt til Danzig. — Morsø. Frisenette, ankom til Libau 18. Sept., bestemt til London. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 16. Sept., best. til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 17. Sept., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, pass. Skagen 15. Sept., bestemt til London. — Perm, Christensen, ankom til Hull 17. Sept., bestemt til Kbhvn. — Pregel, Olsen, afgik fra Kbhvn. 16. Sept., bestemt til Riga. — Thyra, Sørensen, ankom til Antwerpen 12. Sept., best. til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, ankom til Kbhvn. 16. Sept., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra London 16. Sept., bestemt til Hamburg. — Vesuv, Andresen, ankom til Kbhvn. 16. Sept., bestemt til Libau. — Viking, Rohde, ankom til Hull 15. Sept., best. til Kbhvn. — Tejo, Ryder. afgik fra Kbhvn. 19. Sept., bestemt til Vestnorge.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 21. Sept., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare. Madsen, afgik fra Newcastle 20. Sept., bestemt til Svendborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 20. Sept., best. til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Odense 20. Sept., best. til Leith via Aarhus og Aalborg. — Kronen, Wiberg, afgik fra Newcastle 20. Sept., bestemt til Frederikshavn. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 21. Sept., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nykjøbing F. 20. Sept., best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 20. Sept., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 8. Sept., ankom til Ghent 14. Sept. — Frode, Wrisberg, afgik fra Kronstadt 17. Sept., ankom til Frederikshamn 17. Sept. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Grimsby 13. Sept., best. til Kronstadt. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Haukipudas 6. Sept., ankom til Rouen 16. Sept. — Svend. Petersen, afgik fra Blyth 19. Septbr., best. til Kbhvn. — Skjold, Schmidt, afgik fra Kronstadt 15. Septbr., ankom til Riga 17. Sept. — Danmark, Kraemer, afgik fra Riga 8 Sept., ankom til Ghent 13. Sept. — Ragnar, Risøe, afgik fra Stettin 16. Sept., best. til Sunderland. — Volmer, Riber, afg. fra St. Petersborg 13. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Dan, Hansen, afgik fra Kronstadt 17. Septbr.. ankom til Riga 19. Septbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 31. Aug., ankom til Kronstadt 8. Septbr.. — Harald, Holst, afgik fra Kbhvn. 16. Sept., bestemt til Brahesstad. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Blyth 19. Sept., best. til Kronstadt.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. H. Klitgaard, Knudsen, afgik fra Kronstadt 10. Sept., ankom til Amsterdam 18. Septbr. — Russ, Frandsen, afgik fra Kronstadt 11. Septbr., bestemt til Wiborgdistrikt. — P. Berg, Thorsøe, ankom til Kronstadt 11. Septbr. — P. Andrejeff, Johnsen, afgik fra Kronstadt 13. Septbr., bestemt til London. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Kronstadt 14. Septbr., bestemt til Ghent.

Heimdal. Anine, Løffler, ank. til Rouen 16. Septbr — Kamma, Pedersen, afgik fra Sunderland 15. Sept. — Helga, Lagesen, ankom til Blyth 18. Sept. — Martha, Jørgensen, ank. til Ghent 19. Septbr. — Elna, Møller, afgik fra Trangsund 16. Sept. — Therese, Knudsen, ankom til Skutskær 17. Sept.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Cardiff 16. Septbr., best. til Kronstadt. — Niobe. Schmidt, afgik fra Kronstadt 16. Septbr., ankom til Wiburg 18. Septbr. — Nancy, Mathisen, ankom til Luleå 12. Septbr. — Nautik, Mortensen, ankom til Pappenborg 15. Septbr. — Nora, Degn. afgik fra Narva 16. Septbr., best. til Harlingen. — Neptun, Jørgensen. ank. til Manchester 15. Septbr. — Nerma, Jessen, afgik fra Nyborg 19. Septbr., bestemt til Grimsby.

Urania. Polarstjernen, Nielsen. afgik fra Newcastle 13. Septbr., best. til New York. — Ekliptika, Klaaborg, afgik fra Antwerpen 14. Septbr., bestemt til La Plata. — Venus, Nielsen, afgik fra Rosario 15. Septbr. — Sirius, Bay-Schmidt, afgik fra Monte Video 25. August, bestemt til Rio Janeiro. — Urania, Jørgensen. afgik 20. August til Westervik — Saturn, Lund, ankom til Grangemouth 18. Sept. — Pallas, Degn, ankom til Kbhvn. 18. Septbr. — Mars. Clausen, ankom til Seydisfjord 18. Aug.

Nordsøen. Wineland. Petersen, ankom til Kbhvn. 19. Septbr. — Nordland, Pii, afg. fra Sandvik 15. Sept., best. til Dunkirk. — Finland, Schmidt, afgik fra Windau 15. Sept., bestemt til Boness. — Holland, Jørgensen, afg. fra Søderhamn 16. Sept., bestemt til Honfleur. — England, Andresen, ankom til Ghent 14. Sept — Rusland, Møller, ankom til Selkaron 14. Septbr. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Langrør 14. Sept. — Skotland, Branth, afgik fra Esbjerg 17. Septbr., bestemt til Newcastle

Østersøen. Yrsa, Hansen, ankom til St. Petersborg 15. Sept. — Rita, Horn, afgik fra Umeå 16. Sept., bestemt til Sunderland. — Cimbria, Storm Hansen, ankom til Amsterdam 15. Sept.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Kronstadt 12. Sept., bestemt til Rotterdam. — Frisia, Skov, afg. fra Lübeck 14. Sept, ankom til Riga 16. Septbr. — Gallia, Nielsen afgik fra Amsterdam 12. Septbr., ankom til Sunderland 13. Sept. — Caledonia, Fisker, ankom til Dordrecht 15. Septbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Riga 15. Sept., bestemt til Dunkerque. — Fyen, Hansen, afgik fra Ghent 15. Septbr., ankom til Dunston 16. Septbr. — Hafnia, Jensen, afgik fra Dordrecht 13. Sept., ankom til Tynen 14. Sept. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 16. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Burntisland 16. Sept., ankom til Kjøbenhavn 19. Septbr.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Soerabaia 26. Aug.. best. til Delaware f. O. — Brattingsborg, Clausen. ankom til Luleå 18. Septbr. — Søborg, Fischer, ankom til Cardiff 4. Septbr. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Hakkala 17. Septbr. — Jomsborg, Kühl, ankom til Kronstadt 14. Septbr. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Wasa 13. Septbr., bestemt til Terneuzen. — Rosenborg, Schultz, ankom til Calais 13. Septbr. — Fredensborg, Andersen, afgik fra Sevilla 16. Septbr., best. til San Lucar. — Amalienborg, Dømel, ankom til Tormo 18. Septbr. — Frederiksborg, Jørgensen, afg. fra Rouen 17. Septbr., best. til Barry.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, ank. til Uleåborg 9. Septbr. — Skodsborg, Lund, afgik fra Newport 12. Septbr., best. til Marseille. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Grimsby 6. Septbr. — Jægersborg, Jensen. ankom til Blyth 18. Septbr. — Guldborg, Jensen, ankom til Blyth 15. Septbr. — Tuborg, Hveissel, afg. fra Southport 29. Aug., bestemt til Sackville.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kertel 18. Septbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Grangemouth 15. Sept., ankom til Kbhvn. 18. Sept. — Hermia, Sørensen, ankom til Riga 16. Sept. — Alice, Hansen, ank. til Rotterdam 15. Sept. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Reval 15. Sept., bestemt til Rotterdam. — Bornholm, Petersen. ankom til Kiel 17. Sept. — Ajax, Brorsen, afgik fra Masnedsund 19. Sept., bestemt til Methil. — Nauta, Madsen. afgik fra Newcastle 16. Sept., bestemt til Kiel. — Rønne, Hintze. ankom til Kbhvn. 17. Sept. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Ystad 18. Sept.. bestemt til Libau.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Kjøbenhavn 19. Septbr., — Thorvaldsen, Skjødt. afgik fra Burntisland 16. Sept., bestemt til Kiel. — Absalon, Predbjørn, ankom til Kronstadt 9. Septbr. — Ansgar, Larsen, ank. til Dunkirk 13. Septbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Burntisland 15. Septbr. — Hamlet, Sommer, afgik fra Luleå 15. Septbr., bestemt til Gand. — Helge, Matthiessen, afg. fra Jakobstad 11. Septbr., best. til Terneuzen.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afg. fra Havre 12. Sept., ankom til Rotterdam 13. Septbr. — Malaya, Prahl, ankom til Wladivostock 6. Septbr. — Annam, Cold, afgik fra Kbhvn. 17. Septbr., bestemt til St. Petersborg. — Nordhavet, (befragtet Damper), Olsen, afgik fra Marseilles 6. Septbr., ankom til Kbhvn. 19. September. — Livadia, (befragtet Damper), Jørgensen, afg. fra Tjilatjap 10. Septbr., bestemt til Port Said. — Ragnhild, Bønnelycke, ankom til Frederiksstad 13. Septbr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Ostende 12. September. — Lars Kruse. Christiansen, afgik fra Grangemouth 16. September, bestemt til Riga. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Grangemouth 16. Septbr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Kallundborg 16. September, bestemt til Methil.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Kjøbenhavn 17. Sept., bestemt til Räfsö. — Clara, Petersen, ankom til Borgå 12. Sept.

Ærø. Energi, Hansen, ank 17. Sept. til Korsør.

Kryolitselskabet Fox II, Frederiksen, ankom til Kbhvn. 14. Septbr. fra Ivigtut i Grønland og afgaar i Dag paany til Ivigtut paa sin femte Rejse i Aar.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Boness 17. Septbr., best. til Riga. — Knud, Nielsen, afgik fra Riga 16. Septbr., best. til Leith.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Aalborg. Clausen, ankom til Lyttleton 12. Septbr. fra Hamburg. — Ines Røhl, Nørby, sejlet fra Falmouth 10. Septbr., ankom til Antwerpen 15. Septbr. — Mary José, Svendsen, ankom til Port Natal 13. Septbr. fra Drammen. — Amete, Nielsen, sejlet fra Rio Janeiro 21. Aug. til

Cape Town. — Alexandra, Nielsen, ankom til Rosario 16. Aug. fra Cardiff. — H. Grohman, Nielsen, sejlet fra Svartvik 12. Septbr. til Porteleven. — Casma, Jørgensen, ankom til Falmouth 16. Septbr. fra Taltal. — Neiros, Sonnichsen, ankom til Harburg 14. Septbr. fra Esbjerg. — Dania, Nielsen, pass. Dungeness 17. Septbr. fra Oruba til Harburg.

Fanø. Sønderho. Anna, Mortensen, ankom 12 Septbr. til Kramfors fra Hudiksvall. — Agnes, Riber, afg. 14. Septbr. fra Antwerpen til Para. — Mary, Lydom, afg. 11. Septbr. fra Halmstad til Charlestovn. — Eliza, Jessen, afg. 16. Septbr. fra Esbjerg til Methil.

Svendborg. Mine, Møller, ankom til Kings Lynn 14. Septbr. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Frederiksstad 15. Septbr. — Hans Emil, Hansen, ankom til Aarhus 15. Septbr. — Lilly, Rasmussen, ankom til Kings Lynn 11. Septbr. — Elise, Andreasen, ankom til Dysart 11. Septbr. — Lyø, Jensen, ankom til Boston 9. Septbr. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Wasa 12. Septbr. — Venus, Jensen, ankom til Charlestown 14. Septbr. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Charlestown 15. Septbr. — I. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Dunkerpue 17. Septbr. — Sofie, Jensen, ankom til Libau 16. Septbr. — Valdemar, Andreasen, ankom til Aabenraa 18. Septbr. — Galathea, Bom, ankom til London 16. Septkr. — Casper, Hansen, ankom til Leith 17. Septbr. — Samson, Hansen, ankom til Fraserborg 17. Septbr.

Ærø. Fuglen, Hansen, ankom 12. Septbr til St. Servan. — M. Hay, Petersen, ankom 11. Septbr. til Boulogne. — Hansigne, Clausen, ankom 12. Septbr. til Kramfors. — Niels Juel, Nielsen, ankom 12. Septbr. til Paumø. — Wemyss Castle, Krull, ankom 15. Septbt. til Luleå. — Ydun, Christensen, afgik 12. Septbr. fra Nysted til Umeå. — Jørgen, Olsen, Christensen, ankom 15. Septbr. til Piteå. — Ægir, Rasmussen, ankom 12. Septbr. til Sebzaete (Belgien) fra Aiguillon (Frankrig.) — Aurora, Raahauge ankom 16. Septbr. til Falmouth f. O. fra Saffi. Skibet er beordret at losse i Irwine. — Jørgen, Albertsen, ankom 13. Septbr. til Køge fra Kønigsberg. — Ærø, Christensen, ankom 16. Septbr. til Räfsø fra Kønigsberg. — Frem, Folmer, ankom 18. Septbr. til Sletten. — Abba, Petersen, ankom 17. Septbr. til Frederikshald. — Mathilde, Hansen, ankom 18. Septbr. til Langesund. — Nansen, Pofler, ankom 17. Septbr. til Preston. — Fædrenes Minde, Nymann, ankom 13. Septbr. til Saxkjøbing. — Henriette, Holm, ankom 17. Septbr. til Nakskov. — Hildur, Schmidt, ankom 18. Septbr. til Ullånger (Hernøsand Distrikt.)

Rønne. John Hintze, Andersen, ankom til Kbhvn 13. Septbr. — Hans, Hammer, ankom til Kbhvn. 13. Septbr. — Hans Andreas, Marcher, ankom til Methil 14. Septbr. — Zephyr, Henriksen, ankom til Liverpool 15. Septbr. — Rolf, Jacobsen, ankom til Stolpemünde 15. Septbr. — Odin, Møller, ankom til Bergquare 16. Septbr. — Nestved, Larsen, ankom til Rügenwalde 16. Septbr. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 16. Septbr. — Clara Marie, Kofoed, ankom til Kbhvn. 16. Septbr. — Hermod, Grønwall, ankom til Kalmar 16. Septbr. — Camtoos, Petersen, ankom til Leith 16. Septbr.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Nordsøen. Graadyb. Paa Barren uden for *Graadyb* udlægges til Brug under Uddybningen fire sorte Tønder med rødt Flag c. 150 Alen S. for Ledefyrlinien. De ligge ved S.-Siden af den Rende, der udgraves.

Islands Ø.-Kyst. Ved Opmaaling ved *Islands* Ø.-Kyst i 1899 ere følgende Skær, hvorpaa det kan bryde, fundne eller bestemte:

I *Vopnafjórdr* paa *Stirbjarna-Rev* er fundet 4 Fv. Vand, N. 67° V., 4,7 Kml. fra Midten af *Bjarnarey*. 65° 49,1 N. Br. 14° 27,2 V. Lgd.

Ud for Indløbet til *Borgarfjórdr* i c. 40 Fv. Vand en Klippegrund med en mindste Dybde af 10 Fv. Vand. N. 24° V., 4,2 Kml. fra *Glettinganes*. Den hedder *Tindrastklettr*. 65° 35',2 N. Br. 13° 39',0 V. Lgd.

Ud for Indløbet til *Lodmundarfjórdr* i c. 50 Fv. Vand, en Klippespids med 17 Fv. Vand, N. 15° Ø., 6,1 Kml. fra *Dalatangi* Fyr. Den hedder *Husavikrklettr*. 65° 22',9 N. Br. 13° 28',8 V. Lgd.

Ud for *Gerpir* i 40 å 50 Fv. Vand en Klippespids med 11 Fv. Vand, fra den Ø.-ligste Fjeldtop ved *Gerpir* i S. 83° Ø., 8,1 Kml. Den hedder *Diana-Bodi*. 65° 4',0 N. Br. 13° 9',6 V. Lgd.

Dybderne ere angivne ved Springtids Lavvande.
Bredde og Længde efter Kort Nr. 53.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. I *Stockholms, Södermanlands, Östergötlands* og *Smålands Skjærgaarde* brænde de fleste Fyr nu Aaret rundt undtagen i Juni.

Landsort. Omtrent den 1ste Oktober 1899 udlægges til Forsøg en rødmalet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt, fast Lys, ved 25 Fods Grunden *Bosknösen*, 1,5 Kml. SØ. t. S. fra *Landsort* Fyr. Tønden er Skibsfarten uvedkommende.

Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Ärtholm N. I det nye Farvand til *Sandvik* Havn ved *Helsingfors* mellem *Ärtholm* og *Munkholm*, skyder et Rev med 8 Fod Vand ud fra *Ärtholm* NØ.-Spids. Det er afmærket med en hvid Stage med 1 sort, nedadvendt Kost, der staar i 12 Fod Vand. 60° 9' 14" N. Br. 24° 56' 48" Ø. Lgd. I Farvandet er der 12 Fod Vand.

I Farvandet til *Sörnäs* Landingsplads i den N.-lige *Sandvik* Havn er Grunden, der mod SØ. skyder sig ud fra Øen *Kneckten*, afmærket med en Stage, hvid foroven, rød forneden, med 1 rød, opadvendt over en rød, nedadvendt Kost, der staar i 20 Fod Vand. 60° 10' 35" N. Br. 24° 58' 53" Ø. Lgd.

Helsingfors Distrikt. Tilmansgrund. I Farvandet mellem *Wåtskär* og *Pellinge Sund* er funden 16 Fods Grunden *Tilmansgrund*, 6⅔ Kbl. S. 66° V. fra *Ekorhällan* Sømærke. Den er afmærket med en rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost, der staar i 30 Fod Vand. 60° 15' 33" N. Br. 26° 5' 56" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Kristianssand. Den 1ste Oktober 1899 tændes ved Indsejlingen til *Kristianssand* følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formørkelser:

Kinn, lyser fra N. 86° V., fri N. om *Flekholmen*, gennem N. og Ø. til S 39° Ø., fri Ø. om Boerne langs Ø.-Siden af *Oksø*. Lyset er rødt fra S. 53° Ø., fri V. om Boerne ved *Grønningen*, gennem Ø. til N. 4° Ø., og fra N. 28° V., fri Ø. om *Dybingen* og *Ragnhildsholmen* med de udenfor liggende Boer, til N. 68° V., fri S. om *Skede*, hvidt forøvrigt. Synsvidden: 7 Kml. for det hvide, 4,5 Kml. for det røde Lys. Brændetid: hele Aaret. 58° 5' 45" N. Br. 8° 2' 30" Ø. Lgd.

Lagmandsholmen viser hvidt Lys fra S. 40° Ø. gennem S., V. og N. til N. 5° Ø. Synsvidden: 7 Kml. Brændetid: hele Aaret. 58° 8' 20" N. Br. 7° 59' 45" Ø. Lgd.

Holdt fri netop V. for *Odderø* Fyr leder den midt i Løbet i Indsejlingen.

Odderø Fyr forandres samtidig til at vise Fyr med Formørkelser, og det kommer til at lyse fra S. 63° Ø. gennem S. og V. til N. 50° V.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Spitzbergen. Omtrent 5 Kml. fra *Spitzbergen* SV.-Kyst, mellem *Cape Lookout* og *Horn Sound*, er fundet et Rev. 76° 40' N. Br. 16° 0' Ø. Lgd. efter det *engelske* Admiralitets Kort Nr. 2751.

Norge. Den 20de September 1899 tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formørkelser:

Formandsø, Smitskjærleden, Lofoten, lyser fra N. 38° Ø. gennem Ø. til S. 46° Ø. Lyset er grønt fra N. 38° Ø. til S. 73° Ø., fri S. om *Brødrene* og *Svartoxen*, hvidt over Indsejlingen mellem disse og *Hvaholmskjærene* til S. 68° Ø., fri N. om *Hægstadstabben*, rødt over *Hvaholmene* til S. 46° Ø. 68° 18' 35" N. Br. 15° 31' 25" Ø. Lgd.

Smitskjær, lyser fra N. 69° V., fri N. om *Gagnløsholmen*, gennem N. og Ø. til S. 30° Ø., fri Ø. om *Hægstadstabben*, Lyset er rødt fra N. 70° Ø. til S. 39° Ø., fri V. om *Seljeskjærene*, hvidt forøvrigt. 68° 19' 5" N. Br. 15° 32' 35" Ø. Lgd.

Kommende Ø. fra søger man *Formandsø* Fyrlampes hvide Vinkel og holder i denne, til Lyset i *Smitskjær* Fyrlampe fra rødt bliver hvidt, da man styrer lige paa denne, som tages om Bagbord, hvorpaa styres NV. hen, til man faar *Haakjærringholmen* Fyrlampe i Sigte, da man styrer paa den.

Haakjærringholmen viser hvidt Lys fra S. 79° Ø., fri N. om *Gagnløsholmen*, gennem N. og V. til S. 51° V., fri N. om *Risvær*. 68° 20' 15" N. Br. 15° 20' 0" Ø. Lgd.

Dverberg, Andøen, lyser fra N. 38° Ø. gennem Ø. og S. til S. 22° V. Lyset er rødt fra N. 38° Ø. til N. 80° Ø., fri S. om *Hornet* (*Mæbøen* med 7 Fv. ligger i denne Lysgrænse), grønt fra Ø., fri N. om *Myreflæsene* (*Bakken* med 8 Fv. ligger i denne Lysgrænse), til S. 58° Ø., fri S. om *Myreflæsene*, (*Myrebøen* med 1½ Fv. ligger i denne Lysgrænse 8 Kbl. fra Fyrlampen og kan tages paa begge Sider), rødt fra S. 6° Ø., fri Ø. om *Rognan*, til S. 22° V., hvidt forøvrigt. 69° 7' 0" N. Br. 16° 0' 35" Ø. Lgd.

Nyksund, Vesteraalen, viser grønt Lys fra N. mod 48° Ø., omtrent midt imellem *Kvalbaken* og *Barselkoneskjær*, til N. 24° Ø., rødt Lys fra N. 6° Ø. til N. 42° V., V.-Kant af *Nyk-*

sundfald, hvidt Lys fra N. 78° V. til S. 73° V., fri N. om *Valbergfald* og *Nordbøen*, rødt Lys fra S. 73° V. til S. 46° V., NV.-Kant af *Gaasø*. 68° 59′ 50″ N. Br. 15° 2′ 15″ Ø. Lgd.

Bornøklubben ved *Symsvoldsund*, *Bjarkø*, *Senjen*, lyser fra S. 70° V., gennem V., N. og Ø. til S. 80° Ø. Lyset er rødt fra S. 70° V. til N 89° V, fri N. om *Lyngøerne*, hvidt fra N. 89° V. til N. 76° V., fri S. om *Sørskjærene*, grønt fra N. 76° V. til N. 34° V., fri Ø. om *Brosmerskjærene* og *Heløfald*, hvidt fra N. 34° V. til N. 24° V, fri V. om *Kvitholmen* og *Kalsfald*, (*Dagholmskjæret* V. for *Fladø* ligger i denne Lysgrænse), rødt fra N. 24° V. til N. 42° Ø, fri S. om *Kvitskjærene* ved *Krøtø*, hvidt fra N. 42° Ø. til N. 49° Ø (denne hvide Vinkel gaar over N.-Kant af *Helø*), grønt fra N. 49° Ø. til S. 83° Ø., fri S. om *Brosmerskjær*, hvidt fra S. 83° Ø. til S. 80° Ø., fri N. om *Saltfiskboen* (denne hvide Vinkel gaar over N.-Kant af *Bjarkø*. For at holde *Symsvoldsund* ind, maa man altsaa skære over i rødt Lys, naar *Brosmerskjær* er passeret). Kommer man ind N. fra mellem *Kalsfald* og *Heløfald* og skal *Symsvoldsund* ind, maa man, naar *Brosmerskjær* er passeret, holde Styrbord over gennem den grønne Vinkel for at komme V. og S. om *Nils Hansenboen*. 69° 1′ 20″ N. Br. 16° 32′ 15″ Ø. Lgd.

Torsken, *Senjen*, paa Fjordens N.-Side, lyser fra N. 71° V., klos til *Maanæsfjæld*, gennem V. og S. til S. 73° Ø. Lyset er rødt fra S. 83° V., netop fri S. om *Torskøen*, N. om *Senholmen* og S. om *Klakkene*, til S. 59° V., hvidt forøvrigt. *Torskøen* skjuler Fyret mellem N. 73° V. og S. 87° V. Lysgrænsen N. 71° V. gaar fri N. om *Torskøen*, men over *Torkildsnæsset* og Landet indenfor. 69° 20′ 15″ N. Br. 17° 6′ 0″ Ø. Lgd.

Aarnesset, *Ibbestad*, lyser fra N. 30° V., fri Ø. om *Nordre Roldnæs* og *Vikørsteinen*, gennem N. og Ø., til S. 14° Ø. Lyset er rødt fra N. 65° Ø. til S. 39° Ø., over *Tyvcholmen* og *Fladholmen*, hvidt forøvrigt. 68° 47′ 30″ N Br. 17° 11′ 45″ Ø. Lgd.

Lysævnen er for *Haakjærringholmen*, *Bornøklubben* og *Torsken* Fyrlamper 7 Kml. for det hvide, 4½ Kml. for det røde og 3½ Kml. for det grønne Lys, for de andre henholdsvis 6, 4 og 3 Kml. Brændetiden for *Formandsø*, *Smitskjær*, *Haakjærringholmen* og *Nyksund* Fyrlamper er: 15de August —30te April, for de øvrige 25de August—14de April.

Tyskland. Fortrappen. Amrom Dyb. I *Fortrappen* er den sorte og røde Baaketønde, mærket *Amrumlief*, flyttet, da der har dannet sig en Sandbanke. Den ligger nu i 16 Fod Vand, fra *Amrom* Fyr i N. 12° V. og fra *St. Laurentius* Kirke paa *Før* i N. 80° V. For Indgaaende fra *Fortrappen* og *Hørnum Dyb* i *Amrum Dyb* skal man holde Tønden om Bagbord.

Elben. Falsches Tief. I *Falsches Tief* er rød Spirtønde J ombyttet med en sort Spidstønde Nr. 7. Den ligger i 13 Fod Vand, c. 1 Kbl. NV. for Spirtønde J's Plads.

Köhlfleth. Königsbake. Den 15de September 1899 slukkes det hvide Fyr med Formørkelser paa *Königsbake*. Fra samme Tid vises fra Masten paa Fartøjet, der ligger mellem Høfde Nr. 11 og Nr. 12 oven for *Köhlfleth* Munding, i Stedet for 1 hvid Lanterne, 2 hvide Lanterner, vandret for hinanden i 3 Alens Afstand.

Holland. Ijmuiden. Fra den 26—30te September 1899 afholdes Skydeøvelser fra Fort *Ijmuiden*. Der skydes mellem S. 8° V. og S. 76° V. fra Fortet i indtil 13,000 Alens Afstand. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet.

Zeegat van Goeree. Aardappelengat. I *Aardappelengat* er Dybden nu ved daglig Lavvande midt i Farvandet 18 Fod, langs Stumptøndekanten 15 Fod og langs Spidstøndekanten 14⅓ Fod.

Zeegat van Brouwershaven. Hellegat. I *Oost Hellegat* ere følgende Tønder inddragne: Den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 1 a med Diamant. 51° 40′ 25″ N. Br. 4° 22′ 36″ Ø. Lgd., Stumptønderne Nr. 2, 2 a, 3, 4 og 5, samt Spidstønderne Nr. 1, 2, 3 og 4. Spidstønderne Nr 4 b, 4 a, 5 og 6 have nu Nr. 6, 7, 8 og 9 i *West Hellegat*. I *West Hellegat* er den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 6 med Kryds inddragen. 51° 41′ 58″ N. Br. 4° 22′ 51″ Ø. Lgd.

England. The Wash. Boston Bar. *Inner Knock* Tønde og *Lower Knowl* Tønde, tæt ved *Boston Bar*, ere sorte Stumptønder. *Lower Knowl* Tønde ligger paa 53° 7′ 10″ N. Br. 0° 23′ 55″ Ø. Lgd.

Humber. I *Humber* mellem *Killingholme* og *Hull Middle* er *Halton Middle* helt forsvunden. Sandbanken paa V.-Siden af Floden mellem *Killingholme* Havn og *Skitter* Havn er tiltagen paa Ø.-Siden, saa at der i Ledelinien *Killingholme* høje Fyr overet med N.-Fyret er under 3 Fv. Vand. Ledefyrene *Newsham Booth* lede bedre til den øvre Lys- og Klokketønde.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Irland. Dublin. Ved S.-Siden af Farvandet til *Dublin* er udlagt en Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formørkelser, fra den røde Baake Nr. 5 i S. 38° Ø., 1¾ Kbl. 53° 20′ 35″ N. Br. 6° 9′ 55″ V. Lgd. Sort Tønde Nr. 1 er inddragen.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chenal du Four. Den sorte Spirtønde med Cylinder ved 14 Fods Grunden *Lochrist* er flyttet uden for 20 Fods Grunden *Tournant*. 48° 20′ 37″ N. Br. 4° 48′ 16″ V. Lgd.

Den sorte Spirtønde med Cylinder V. for *Basse Loquéjou* er flyttet udenfor 24 Fods Grunden *Basse Penzers*. 48° 19′ 53″ N. Br. 4° 47′ 28″ V. Lgd.

Den røde Klokketønde med Cylinder Ø. for *Basse du Chenal* er flyttet SØ. for *Basse de la Fourmi*. 48° 19′ 19″ N. Br. 4° 48′ 3″ V. Lgd.

Brest S. Mellem *Poulinguet* og *La Parquète* ere følgende Grunde fundne:

En 20 Fods Grund 48° 15′ 54″ N. Br. 4° 43′ 11″ V. Lgd. En 28 Fods Grund. 48° 16′ 16″ N. Br. 4° 40′ 46″ V. Lgd. En 25 Fods Grund. 48° 16′ 45″ N. Br. 4° 39′ 45″ V. Lgd. Den anden af Grundene ligger ræt V for Ledemærket i *Chenal du Corbeau*, og den tredie 2½ Kbl. N. 24° Ø. fra Klippen *Le Corbin* ved V.-Siden af *Chenal du Petit Leac'h*.

Portugals V.-Kyst. Kap St. Vincent S. Ifølge Telegram af 16. September 1899 fra den hydrografiske Afdeling i *Lissabon* ligger en Damper sunken S. for Kap *St. Vincent*, fra Kap *St. Vincent* i S. 35½° Ø., fra Pynt *Gordo* i S. 30° Ø. og fra Kap *Sagres* Fyr i N. 58½° V. Masterne ere over Vandet.

Newfoundland Ø.-Kyst. Harbor Grace. Den 15. September 1899 forandres det hvide og røde vekslende Fyr paa N.-Enden af *Harbor Grace*, *Island* til et hvidt Blinkfyr, der hver 8½ Sekund gør en Omdrejning og i den Tid viser to Blink, saaledes at Blinkene og Mørket mellem dem ere lige lange.

Nova Scotia. Neal Harbor. Paa Ø.-Siden af Farvandet til *Neal Harbor*, *Cape Breton Island* NØ.-Kyst, er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 77 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Hvidt, firkantet. 48 Fod højt Fyrhus. 46° 48′ 44″ N. Br. 60° 19′ 12″ V. Lgd.

Sambro Island. Fra den 15. September 1899 gives Taagesignalet ved *Sambro Island* Fyr, V.-Siden af Farvandet til *Halifax Harbour*, hver 10 Minutter. 44° 26′ N. Br. 63° 33′ V. Lgd.

I Taage bør man ikke nærme sig *Sambro Island*, der er omgiven af Rev; høres Taagesignalet, er det Bevis for, at man er i fejlt Farvand.

Forenede Stater i Nordamerika. Maine. Casco Bay. Wilson Ledge. En rød Spirtønde er i 23 Fod Vand, Middel Lavvande, udlagt 1 Kbl. S. 58° V. for SV.-Enden af *Wilson Ledge*, *Middle Bay*, fra *Birch Island* venstre Kant i N. 65° Ø. og fra *Birch Island* højre Kant i S. 49° Ø.

Maryland. Baltimore Harbor. En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 17 Fod Vand udlagt ved Spidsen af Fort *Mc Henry* Barre og leder klar af sunket Vraggods. Den ligger fra Fort *Mc Henry* Flagstang i S. 5° Ø. og fra *Lazaretto Point* Fyr i S. 62° V.

North Carolina. Cape Hatteras. Fyrskibet „*Diamond Shoal*“ Nr. 69 er drevet fra Station. Det vil snarest mulig atter blive lagt paa Station.

Virginia. Chesapeake Bay. Great Wicomico River. En Skonnert er sunken i Mundingen af *Great Wicomico River*. Vraget er afmærket med en rød og sort vandret stribet Spirtønde, der ligger i 17 Fod Vand, fra *Great Wicomico* Fyr i S. 72° V. og fra *Fleet Point* i S. 52° Ø.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Algier. Agha. Fartøjet ved Molen, der bygges i *Agha Bugt*, er nu udlagt og viser en grøn Lanterne.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Cuba N.-Kyst. Gibara. *Gibara* Fyr er et hvidt, fast Fyr paa *Peregrina Point* tæt ved Vandet. Flammens Højde: 39 Fod. Synsvidden: 9 Kml. Taarnet er hvidt med hvid Fyrpasserbolig. 21° 6′ 30″ N. Br. 76° 6′ 25″ V. Lgd.

Den elektriske Lysstation er malet lys rød; Ø. fra er dens klare Lys om Natten et godt Mærke.

30 à 40 Alen V. for den røde Tønde er der 3 Fv., derfra bliver der dybere til 5 Fv.

5 og 6 Fv. Grænsen løber fra den røde Tønde henimod Fyrtaarnet til henad Kysten, hvor Dybden aftager til 4 og 3 Fv.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Ved *Rio Grande do Sul* kunde Barren i Juli 1899 i 31 Dage passeres med et Dybgaaende af 12,, Fod.

Karantænebestemmelser.

Brasilien. — Skibe fra pestsmittet eller for Pest mistænkt Havn maa ikke indgaa i nogen *brasiliansk* Havn, før de have faaet Praktika i *Ilha Grande*. Skibe fra *Portugal* og *portugisiske* Øer i *Atlanterhavet*, samt fra *Vigo*, *Corunna*, *Santander* og *Bilbao* underkastes 20 Dages streng Karantæne, hvis der undervejs er indtruffet Tilfælde af Pest eller ikke angiven Sygdom.

Københavns Børskurs d. 20. Septbr. 1899.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	103¼		103	103¼
Danmark			84½	85
Norden	118	117	117	117½
Kjøbenhavn	95¼		95	95¼
Carl			55¼	55¾
Dannebrog	101¾	102	101¾	102
Skjold	73¾	½, ¼	73¼	73½
Helsingørs Dampsk.			60	70
Østersøen			93½	95
Nordsøen			78½	83
Torm	96	97	95½	99
Foren. Bugser-Selsk.			84½	87
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Urania	91½		91½	91¾
Union			—	—
Hejmdal			102	104½
Dampsk. af 1896	101¾		101¾	102
Østasiatisk			105	105½
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			90	92
3½% uopsig. Stats			95½	97½
3½% Husejer Kreditk.			83¼	85
3½% Kbhvns Kreditf.			84½	85½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			86¾	87¼
4% — — 6 —			86½	88½
3½% Landkreditk. 3 —			87	89
Aktier.				
Nationalbank	134½		134¼	134¾
Privatbank			125	125¾
Landmansbank			122	123½
Handelsbank			116¾	118
Burm. & Wain			87¾	89¼
Helsingørs Jernsk.			—	—
Sukkerfabr.	91¾		91¾	92
Bryggeri Aktier	90¼	90	90	90¼

Vekselkurser d. 19. Septbr. 1899.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.85
London	18.21	18.17
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 19. Septbr. 1899.

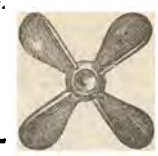
Russiske Noter	216.85
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.10
5% Rumænske Stats	98.00
4% — — 1890	86.70

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

„Det Foren. Dampskibs." 14,000, „Norden" 20,000, „Kjøbenhavn" 26,000, „Dannebrog" 16,000, „Skjold" 20,000, „Urania" 8,000, „Dampskibs. af 1896" 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Indreg. Varemærke.



Aktie- selskabet
Dansk Farvefabrik System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
Fabrikanter af International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Logoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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.

A. Rustads Efterfølger,
Østervoldgade 16 A.
Skibssmedie og Maskinværksted.
Udfører godt og billigt Arbejde.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og Barometere.
Regulering og Reparation af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

Fuldstændig Ekvipering for Søfolk
Skolegade 34, (Pressejærnet), Aarhus.
1 Kl. Skræderi. Største Lager af Dansk Normal Underbeklædning samt eget Fabrikat af strikkede og uldent Tricotage til billigste Priser her paa Pladsen. Telefon 831 og 828.
Ærb. **J. K. Jensen.**

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Hotel „Victoria",
Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads, Kjøbenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

Gæstgiveriet **Skipperhuset.**
Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

Børs-Caféen
ved Havnen, Aarhus, anbefales af CHR. BUCH'S Enke.

Søfodtøj.
Præmieret i Stockholm og Bergen.
Wald. Lassen.
St. Strandstræde 17.
* *Grundlagt 1844.* *

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* **Telefon 5598.** *

Har De Tandpine,
brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre,
som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.
9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa 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

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. PEDERSEN

(fhv. Skibsfører),

Skibshandler.

Lager af Udførselsvarer.

3 Southsied street. Plymouth.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 987.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner proves 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.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet: **Den danske Havne-Lods.** 3. Udgave. 1899. Pris Kr. 2,00.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● Eneste Lager ●

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Glarmester

Wald. Stallknecht

udfører

alt Skibs- og Bygningsarbejde.

Indfatning af Billeder.

Lager af Koøjeglas.

10, St. Strandstræde 10.

Telf. 3862. ✳ Telf. 3862.

I disse Dage udkom:

Nautisk Meteorologi.

Af

Adam Paulsen.

2den forandrede Udgave.

1 Kr. 50 Øre.

G. E. C. Gad.

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.

EGEN FABRIK.

36, Lille Torvegade 36.

Kjøbenhavn C.

Filial: Amagerbrogade 22.

Telefon 1639.

Amager 51.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ

OG **STOCKHOLM.**

FOR LANTERNER.

LANDMANDSBANKEN

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

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

● **Alt Møbelskibsarbejde** ●

udføres

Holmens Canal 24.

Telefon Nr. 5941.

Fiskefartøjer til Salg.

Undertegnede udbyde herved til Salg flere udmærkede Fiskekuttere, 40—90 Reg.-Tons, i udmærket Stand og godt udhalede. Ligeledes udbydes flere gode og billige Damptrawlere.

Disse Fartøjer kunne sælges til meget billige Priser til solide Købere. De, der maatte ønske at gøre Tilbud, bedes henvende sig til

W. A. Massey & Co.,

Skibsredere.

Hull.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,

Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

I Bogladerne faas:

Nautisk Almanak.

Beregnet til Greenwich Meridian

for Aaret 1900.

Udgiven af

I. A. D. Jensen,

Navigationsdirektør.

Pris 50 Øre.

G. E. C. Gad.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 3.

Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

Café van Zandt,

Telefon **494.**

St. Annæ Plads 6.

„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
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ 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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 39. Kjøbenhavn, Torsdag den 28. September 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Om Ophævelse af Rederiets Ansvar for Kollisionsskade. — Søforsikring eller Brandforsikring. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ. Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

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.

NORDISK SKIBSREDERFORENING,
stiftet 1889.
Bureau: **Kongensgade Nr. 2, Christiania,**
optager skandinaviske Damp- og Sejlskibsredere som Medlemmer, besørger gennem sine ansete Forbindelser Ordningen af Tvistigheder i Skibenes Anliggender uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton om Aaret. (H. O.)

Marius Hoffgaard
(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6, 3.
Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele Danmark.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

LISSABON.
ALBERT OLSEN & CTA.
TELEGRAMS: AOLSEN.
SALT- & BEFRAGTNINGSFORRETNING.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Indreg. Varemærke.

Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads

Fabrikanter af International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

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.

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.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: **Dicotto.**

Agent for Danmark:

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

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 Udbetalinger besørges.

Teaktræ Teaktræ

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

BANGKOK—KØBENHAVN

have altid paa Lager i **Frihavnen**

TEAKTRÆ

i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut

Ima Kvalitet.

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.

TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

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.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

Om Ophævelse af Rederiets Ansvar for Kollisionsskade.

Paa Det norske Veritas' nylig afholdte Repræsentantskabsmøde holdt Direktør Th. Ameln et Foredrag, som vi gengive efter „Norg. Sjøft." stenografiske Referat:

Som bekendt gælder nu overalt den Regel ved Sammenstød mellem Skibe, at det Rederi, hvis Fører eller anden Funktionær, for hvem Rederiet bærer Ansvaret, befindes at være Skyld i Sammenstødet, er forpligtet at erstatte den ved samme forvoldte Skade eller Tab. I de forskellige Landes Lovgivning findes særlige Bestemmelser med Hensyn til Erstatningens Omfang og med Hensyn til Maaden, hvorpaa Ansvar gøres gældende; hos os findes de herhen hørende Bestemmelser i Søloven og ere i alt væsentligt hentede fra den tyske Ret. Enhver, som har befattet sig med Kollisionssager, véd, hvor indviklede disse ofte ere, og at det ikke sjeldent hænder, at Omkostningerne ved at faa en saadan Sag afgjort blive uforholdsmæssig store. Ofte trækker ogsaa disse Sager saaledes i Langdrag, at der kan gaa flere Aar hen, før man endelig faar Afgørelse, og for enhver, der er bevandret i Rederi- og Assuranceforhold, behøver det ikke at paapeges, hvilke store Ulemper dette medfører. Det er endog ikke udelukket, hvad man nylig har set Eksempel paa, at den samme Kollisionssag kan gøres til Genstand for Paadømmelse af to Landes Domstole, og at Resultatet i den samme Sag kan blive forskelligt ved hver af disse Domstole.

En Følge af disse og andre Ulemper har været, at man i de store Rederi- og Assurancekredse har beskæftiget sig med at finde en Maade, hvorved de trykkende Konsekvenser af det nuværende System kunde undgaas. Der har saaledes fra flere Sider været arbejdet stærkt for at faa indført permanente Voldgiftsretter, specielt for Kollisionssager, paa de vigtigste Søfartspladser, og disse Bestræbelser har allerede ledet til, at flere saadanne Voldgiftsretter ere blevne oprettede, saaledes i Hamburg, i Kjøbenhavn, i Gøteborg og vistnok ogsaa i London. Men omendskønt der er Mulighed for, at et saadant Voldgiftssystem vil virke heldigere end Sagens Behandling ved Domstolene, saa kan der vistnok med Føje gøres ganske vægtige Indvendinger derimod.

Sikkert er det, at i en Del Kollisionstilfælde vil der fra den ene eller den anden Part vise sig store Vanskeligheder ved og stille sig Hindringer i Vejen for at lade Sagen gaa til Voldgift. Voldgiftsafgørelser maatte derfor altid blive en frivillig Sag; ved at gøre Voldgift obligatorisk kunde man risikere at Forholdet snarere forværredes end blev bedre.

Som den væsentligste Indvending mod Voldgift staar vistnok den Omstændighed, at Vidneførslen som Regel kun vilde blive overfladisk, idet Voldgiftsretten ikke vilde have Myndighed til at lade Vidnerne afhøre under Ed. Det vil saaledes altfor ofte komme til at bero paa et rent Tilfælde, om Voldgiftsrettens Kendelse giver Udtryk for en korrekt Bedømmelse af Sagen. Dertil kommer Faren for, at en permanent Voldgiftsret vistnok let vilde være tilbøjelig til i Tilfælde, hvor Sagen paa Grund af mangelfulde Oplysninger stillede sig tvivlsom, at give Kendelse til Gunst for Skib tilhørende den By eller det Land, hvor Voldgiftsretten har sit Sæde; saadanne Tilfælde har man vistnok allerede Eksempler paa.

Som en Fordel ved Voldgiftsafgørelser har man nævnt Besparelse i Udgifter. Det kunde dog være tvivlsomt, om denne vilde blive saa væsentlig, da vel næppe nogen Part vilde lade Sager af nogen Betydning gaa til Voldgiftsretten uden først at have søgt retskyndig Assistance. Udgifterne ved selve Voldgiftsretten tør ogsaa blive ikke ganske smaa. Der vil i mange Tilfælde uimodsigelig opnaas en hurtigere Behandling; men det er et Spørgsmaal, om denne Fordel vilde opveje Tabet af Retten til Appel. Selvfølgelig gives der mange Kollisionstilfælde, som særlig godt egne sig for Voldgiftsafgørelser; men der vil jo saa godt som altid være Anledning til at faa en Voldgift i Stand, som Parterne kan være tjent med, og det kan næppe betvivles, at Valg for hvert enkelt Tilfælde er at foretrække fremfor permanente Retter.

Den Hamburgske Rederiforening, Sekretær Dr. Gutschow, har i en Afhandling fremsat et radikalt Forslag til Løsning af Spørgsmaalet; lignende Forslag er allerede tidligere fremsat i England.

Forslaget gaar ud paa intet mindre end aldeles at forlade det nuværende Retssystem og at ophæve alt Ansvar, der nu paahviler Rederierne for nautiske Fejlgreb af Skibsførere eller andre Funktionærer.

Det første Spørgsmaal, som her gør sig gældende, er dette: Skal da den, som uden nogen som helst Skyld er tilføjet Skade ved Sammenstød, ikke faa nogen som helst Erstatning?

Det er selvfølgelig ikke Meningen. Meningen er kun, at Erstatningen skal ydes fra en anden Kant end nu, nemlig fra Assurandøren. Herimod kan ganske vist indvendes, at ikke alle Fartøjer ere assurerede. Men saa udviklet som Assurancevirksomheden nu er, maa det betegnes som Mangel paa fornøden Omhu hos den Reder, som undlader at forsikre sit Skib, bortset fra de Tilfælde, hvor Rederen har saa mange Risikoer paa en Gang i Søen, at han anser det heldigst for sig at forsikre. Men i det Tilfælde indtager vedkommende Reder ligefrem selv Stillingen som sin egen Assurandør.

Det hele Spørgsmeal drejer sig altsaa om, hvilken Assurandør skal betale. I Stedet for at nu altsaa det skadevoldende Skibs Assurandør maa betale Skaden, saa vil det efter det nye System blive det skadelidende Skibs Assurandør, som kommer til at betale. Saa forgrenet som Assurancevirksomheden er og saa nøje som Selskaberne indbyrdes ere forbundne ved Reassurance, kan man sige, at det Tab, som en Assurandør i det ene Tilfælde faar at erstatte ved at et af ham assureret Skib ved Kollision lider Skade, det vil paa den anden Side i Tidens Løb opvejes ved de Erstatninger, som den samme Assurandør slipper for at betale i Tilfælde, hvor et af ham assureret Skib er skadevoldende. I det store og hele set vil disse Tilfælde opveje hinanden, men hvad der vil spares, er de overmaade store Omkostninger ved Kollisionsprocesser, som, hvis det her omhandlede System bliver gennemført, selvfølgelig omtrent ganske vil bortfalde.

Hvad der her er anført, gælder i væsentlig Grad Forholdet mellem Reder og Kaskoassurandør. Noget anderledes stiller Sagen sig, hvor det gælder Forholdet mellem Rederen og Ladningens Assurandør, fordi Ladningen aldrig kan være skadevoldende. Men ogsaa her indtræffer det, at Ladnings- og Kaskoassurandøren er den samme Person, og tillige gælder det ogsaa her, at heller ikke Ladningsassurandøren med nogen Sikkerhed kan gøre Regning paa Erstatning af den i Kollisionsskaden skyldige. Næsten i alle Damp- og Sejlskibskonnossementer har Rederne fraskrevet sig Ansvar for deres Funktionærers nautiske Fejlgreb, og Assurandørerne har i Policerne udtaget denne Indrømmelse. Som Følge deraf har Ladningsejerne i Kollisionstilfælde intet Krav mod deres eget Skib, om det alene bærer Skylden. Det er derfor et rent Held for Ladningsassurandører, naar det andet Skib erklæres at være det skyldige. Ved ovennævnte Befrielsesklausul, der, som nævnt, nu er næsten overalt antaget, indtræder det ejendommelige Forhold, at en Reders Ansvar for hans Funktionærers Fejlgreb er videregaaende ligeoverfor Trediemand end

ligeoverfor hans egen Medkontrahent (Befragteren); og det er vistnok utvivlsomt, at Parterne, hvis det stod i deres Magt, ogsaa vilde udelukke dette Ansvar lige overfor Trediemand. Men her kan selvfølgelig kun Lovgivningen hjælpe; og den bør vistnok ogsaa gøre det.

Denne Befrielsesklausul maa ikke anses for at være Ladningsejerne og deres Assurandører paatvungne ved nogen Vilkaarlighed fra Redernes Side. Deres Berettigelse er at søge ikke blot i de overmaade store Værdier af Nutidens Skibe og Ladninger, som i mange Tilfælde gør Ansvaret for tungt, men ogsaa i den Yderlighed, hvortil Ansvaret paa Grund af Retsforholdenes Udvikling i den nyere Tid har været drevet mod Rederierne. De maatte sætte sig til Modværge; og Udtrykket herfor blev nævnte Klausul.

Denne for Rederne saa ugunstige Udvikling er ikke overensstemmende med Billighedens Krav. Ved Dommerbordet, efter rolig, timelang Fremstilling og Overvejelse af alle Forhold, specielt Skibenes Manøvrering, er det ikke vanskeligt at afgøre, hvorledes en Skibsfører burde have handlet i et givet Øjeblik. Men Sagen stiller sig anderledes i Praksis, hvor Føreren under Trykket af sit store Ansvar straks maa give den afgørende Kommando paa Basis af Observationer og Indtryk, der ofte er usikre og kan vække Tvivl om den virkelige Stilling. Da kan selv en nok saa forsigtig og dygtig Skibsfører let træffe en Forholdsregel, som senere bliver erklæret for urigtig, og det er haardt i saadanne Tilfælde at tale om Skyld og trække alle Konsekvenser deraf.

Og kan man saa være sikker paa, at det Resultat, Dommerne kommer til, virkelig er altid og fuldt ud korrekt? Det kan vistnok siges, at det i særdeles mange Tilfælde ikke er saa. Man skal erindre, at uinteresserede Vidner forekommer i Kollisionssager yderst sjældent; men de interesseredes Udsagn danner en i mange Henseender usikker Basis for Bedømmelsen. Man kan se bort fra forsætlig urigtige Vidneudsagn eller Fortielser; men Vidnerne vil helt naturlig forklare sig i Overensstemmelse med det — maaske urigtige — Indtryk, som de i det kritiske Øjeblik fik af Forholdene; og det Indtryk er senere, under deres indbyrdes Overvejelser og Samtaler i Forventning om Vidneafhørelsen, blevet yderligere befæstet. Det fortjener her at paapeges, at det vistnok næppe har forekommet, at en Reder eller Assurandør har gjort gældende lige overfor Kaptajn eller nogen anden af Domstol for skyldig erklæret Funktionær den Regres, som utvivlsomt haves mod disse.

Men naar der eksisterer saadan Tvivl om Dommens Berettigelse i Kollisionstilfælde, da maa det erkendes at være haardt og ubilligt, al den i ethvert Fald uskyldige Reder skal kunne paa Basis af en saadan Dom tilpligtes et saa stort Ansvar.

Nutidens komplicerede og travle Forretningsliv kræver saa enkle og klare Søretsforhold som muligt, afpassede efter Kommunikationsmidlernes Beskaffenhed. Der har været rejst stærke Krav om Havarigrosse-Institutets Ophævelse; endnu mere berettiget synes Kravet om Ophør af Rederiansvaret i Kollisionstilfælde at være, og specielt for Norges Vedkommende turde det være af vidt rækkende Betydning, om en Reform heri kunde gennemføres. En Reform af denne Art kan selvfølgelig kun gennemføres ved international Overenskomst, og Hensigten med at føre denne Sag frem her har været at henlede Opmærksomheden paa, at Norge med sin respektable Tonnage burde repræsenteres ved de Forhandlinger mellem de øvrige Søfartsnationers Repræsentanter, som utvivlsomt vil komme til at finde Sted.

Søforsikring eller Brandforsikring.

Ifølge „Hansa“ er der for nylig i Tyskland faldet Dom i en Sag, der drejede sig om Forholdet mellem Søforsikreren og Brandforsikreren, naar Skaden indtræffer paa et Tidspunkt, hvor de begge efter deres Kontrakt hæfte for Skaden. Sagens nærmere Omstændigheder ere følgende:

En Købmand i Hamburg havde sendt nogle Varer til Porto Allegre, hvor de, medens de laa paa Toldboden, bleve beskadigede ved Ildebrand. Søforsikring var tegnet paa løbende Police, der dækkede alle vedkommende Købmands Afskibninger til Porto Allegre, og var tegnet efter Allgemeine Seeversicherungs Bedingungen 1867 med den Tilføjelse til § 73, at Forsikreren kun dækkede Brandfare under Oplægning paa Bestemmelsesstedet i 10 Dage efter Oplægningen. Imidlertid havde Købmanden en allerede tidligere tegnet, løbende Brandforsikring paa Varer, der oplagdes paa Toldboden i Porto Allegre. Da Branden indtraf indenfor den i Søforsikringskontrakten nævnte Tid af 10 Dage, opstod Spørgsmaalet om, hvem af Forsikrerne, der skulde betale Skaden.

Hamburg Landsret antog, at Brandforsikringen først traadte i Virksomhed, naar Søforsikringens Kajrisiko var endt; dette var den almindelige købmandsmæssige Opfattelse af Spørgsmaalet, og en saadan Indskrænkning i Brandforsikringens Risiko maatte antages at være i Overensstemmelse med Parternes Villie.

Den hanseatiske Overlandsret udtalte derimod, at det var tvivlsomt, om det i sagkyndige Kredse var den almindelige Opfattelse, at Brandforsikringen begrænsedes paa den anførte Maade af Søforsikringen, idet man i Søforsikringskredse snarere havde den modsatte Opfattelse; man maatte derfor afgøre Spørgsmaalet efter hvilken Forsikring, der var tegnet først, og da det i dette Tilfælde var Brandforsikringen, maatte Skaden falde ind under denne alene; efter Allgem. Seeversicherungs Bedingungen § 11 havde Søforsikringen paa den Tid, Branden fandt Sted, ikke nogen Virkning mere.

Rigsretten endelig kom til det Resultat, at Skaden burde deles mellem de to Forsikrere. Med Hensyn til Spørgsmaalet om Dobbeltforsikring, da maatte det erindres, at man her havde at gøre med løbende Policer, hvis Virksomhed i hvert enkelt Tilfælde først blev af Betydning, naar bestemte Genstande kom i den faktiske Situation, imod hvis Farer Forsikringen skulde gælde; ved Brandforsikringen fandt dette Sted, naar Varerne var bragte paa Toldboden i Porto Allegre, og ved Søforsikringen, den Gang Varerne i Hamburg vare bragte ombord. Datoerne for de løbende Policers Afslutning kunde saaledes ingen Rolle spille ved Afgørelsen af Spørgsmaalet om den forelaa Dobbeltforsikring. Maaske kunde det med Hensyn til Landrisikoen siges, at begge Forsikringer vare traadte samtidig i Virksomhed; men ved nærværende Spørgsmaals Afgørelse maatte Policebetingelsernes § 8*) finde Anvendelse. Genstandene vare paa den Tid, Branden fandt Sted, „endnu forsikret andet Steds“, hvorfor Erstatning af Skaden kun kunde forlanges pro rata.

Det omhandlede Spørgsmaal, der, som det ses, er blevet meget forskelligt bedømt af de forskellige tyske Domstole, for hvilke det har været fremme, har, os bekendt, ikke været for Retten her hjemme, og i sagkyndige Kredse ere Meningerne endnu noget delte med Hensyn til Spørgsmaalets rette Besvarelse.

*) Brandforsikringspolicen.

Fragtmarkedet.

Der findes næppe noget Menneske, som kan udlede de bestemte Grunde, hvorfor f. Eks. River Plate i Aar har været saa enestaaende fast; man skulde tro, at mindre kunde gøre det, alligevel slaar man om sig med Fragter paa 30/ eller mere, og hvorfor skulde Rederne ikke modtage Pengene, naar de brave Folk absolut vil af med dem, men River Plate er et lille Bevis for, hvor smaa vore Kundskaber ere, naar det drejer sig om at udgrunde Verdensmarkedets Mysterier og forudsige en Konjunktur; der findes saamænd ikke en eneste Reder, der har kalkuleret med River Plates Hausse og truffet sine Dispositioner derefter, og derfor faar de høje Rater ikke den Betydning, som mange muligvis antage; det bliver et Slumpetræf for de Bande, som af gammel Vane er paa den Vej; holder imidlertid Raterne sig, og meget tyder derpaa, vil River Plate blive en Faktor af stor Betydning i Vintermaanederne, kun maa man ikke glemme, at Udfragten er elendig, c. 9/ fra Cardiff. — Den sidste Uge har meget tilfælles med sine Forgængere, hvilket absolut maa udlægges som en Kompliment. Befragtningen har været livlig saavel i Korn og Kul som i Træ; overalt Travlhed med dertil hørende Spektakler, Ærgrelser og Fortjeneste, og mere kan man med Billighed ikke forlange. Vi notere:

Østen. Udgaaende Fragter ere høje; der betales 15/6 fra Cardiff til Colombo, 16/ Bombay. Fra Java er Raten hjem efter 32/6 pr. Oktober November. Saigon U. K. Cont. 32/6 pr. Oktober, Singapore St. Nazaire 30/, Saigon O. C. 5,000 Tons November December 30/.

Amerika noterer Baltimore Danmark 3/6 én Havn, 3/7½ to Havne, Berth Terms. Baltimore 3/6 C. f. O. mindre Dampere. New York Dunkirk og Rotterdam 2,000 Register Tons 15/ D. W. New Orleans eller Galveston P. P. 23,000 quarters Afskibning pr. 1/25 Januar 3/10½.

Kulmarkedet er meget fast, specielt til Middelhavet; fra Newcastle noteres: Barcelona 10/, Genua 9/6 à 10/, Girgenti 10/3, Venedig 11/3 à 11/6, Konstantinopel 9/6, Kronstadt 7/9, fra Newcastle til Kjøbenhavn er Raten 6/, Stettin 6/9, Libau 6/9, Pillau 6/9, Memel 7/, Stockholm 6/9, Riga 6/9.

Fra Cardiff noteres Kronstadt 9/3, Reval 8/, Libau 8/, Gefle 7/9, Stockholm 7/6, dansk Havn 8/, Kjøbenhavn 7/9; til Middelhavet noteres: Genua 9/9, Civita Vecchia 9/9, Leghorn 9/9, Neapel 9/9, Venedig 11/3, Konstantinopel 9/, Alexandria 10/6 à 11/, Port Said 11/.

Sortehavet etc. noterer Odessa Hamburg 11/6, Odessa Rotterdam 11/, Hamburg 11/7½, Poti Fleetwood prompt 17/ F/D. Taganrog eller Marianopel 4,000 Tons Lastning 20. Oktober 10. November 13/6, Rotterdam 13/9, London eller Hull, Tanganrog Bergen 14/6, Nicolaieff 4,500 prompt 11/6, Rotterdam 12/, London eller Hull.

Nybygninger, Køb og Salg.

Cementfabriken i Mariager har fra Sverrig købt Dpskb. Mølle. Det skal efter Ombygning sejle med Cement fra Fabriken til danske Provinshavne.

Hos Burmeister & Wain paabegyndes nu Bygningen af et nyt Krigsskib til den russiske Regering. Det faar Navnet Boiarine.

Der er foretaget Prøvefart med det paa Flensborg Skibsværft for det tysk-australske Dampskibsselskab byggede Dampskib Itzehoe; den forløb heldig og til almindelig Tilfredshed, skønt den lave Vandstand i Havnen generede den noget. Skibet har følgende Dimensioner: 403′ 8″ × 47′ 8″ × 32′.

Personalia.

Søulykke. I „Ærø Avis" skrives: Længe har man savnet Galeasen Johanne af Marstal, ført af Kaptajn Albertsen. Nu er der desværre kommet Meddelelse om, at Kaptajnens Lig er drevet op ved Kullen. Skibet afsejlede fra Kleven d. 13. Aug., hvor Kaptajnen havde opankret en Dags Tid for at hilse paa sin i Marstal boende Familie. Rejsen gjaldt Gøteborg. Om Torsdagen rejste der sig en hæftig Storm, og under den er Skibet sandsynligvis gaaet til Bunds. Ombord var kun Fører og Bedstemand. Om denne sidste vides endnu intet. Atdøde Kapt Albertsen var en stød og ihærdig Sømand, han efterlader sig Enke og mange Børn i smaa Kaar.

Kaptajn Callesen er afrejst til Esbjerg for at overtage en af Grosserer Alfred Christensens Dampere i Newcastle-Ruten.

Mr. Benjamin Martell, „Chief Surveyor" for Lloyds Register, fratræder nu denne Stilling efter at have beklædt den i ca. 26 Aar. En Kreds af den britiske Søfartsverdens mest fremtrædende Mænd ere traadte sammen for at indsamle Bidrag til ved hans Fratræden at yde ham en offentlig Anerkendelse, antagelig i Form af Oprettelsen af et til hans Navn knyttet Stipendium for et maritimt-videnskabeligt Institut. De engelske Søfartsblade omtale Mr. Martells mangeaarige Virksomhed med den største Anerkendelse.

Kapt. Th. Jensen fra Dpskb. „Thy" er sygemeldt, hvorfor Skibet føres af 1ste Styrmand Chr. Petersen.

Fra Sø og Land.

Karantæneforholdsregler i Brasilien. Udenrigsministeriet meddeler os: Under 28. f. M. har Generalkonsulatet i Rio de Janeiro indberettet til Udenrigsministeriet, at den brasilianske Regering indtil videre har forbudt Skibe, kommende fra pestsmittet eller pestmistænkt Havn, at lægge til Land ved Kajer eller Dokke i brasilianske Havne, selv om der er tilstaaet paagældende Skibe fri Praktica.

Generalkonsulatet bemærker, at denne Forholdsregel vil virke meget hæmmende paa Handelen i Santos, hvor man efter Fuldendelsen af de lange, nye Kajer har solgt næsten alle de tidligere benyttede Lægtere. Ikke blot vil Udlosningen af de paagældende Skibe blive besværliggjort, men det samme vil gælde Indladningen af Returgodset, sædvanlig Kaffe.

Mere end 60,000 Kasser Kartofler og Frugter, indtagne i Lissabon af Rutebaadene, skulde da udlosses ved Karantæneanstalten paa Ilha Grande i Lægtere, sendte derhen fra Rio de Janeiro, og da Indførselsforbudet rammer disse Varer, ville de blive abandonnerede af Konsignatærerne.

Dampskibsselskabet Dannebrog og Dampskibsselskabet af 1896 udbetale til 1. Oktober 5 pCt. à Konto Udbytte for det forløbne Aar.

Dampskibsselskaberne Skjold og Gorm udbetale 2½ p. Ct. à Konto Udbytte.

Rettelse. I No. 38, S. 343. Sp. 2, Lin. 5 f. n. staar „Den mindste Fart," skal være Gennemsnitsfarten.

Den engelske Sømandsstrejke vedvarer, men den har fremdeles i ingen Henseende Karakteren af en almindelig Strejke. Flere Steder have Sømændene opnaaet de højere Hyrer, de forlangte. Paa Tyne har Strejken beredt Skibsfarten nogle Vanskeligheder, men i Almindelighed har den ikke virket stærkt forstyrrende i de britiske Havne.

De danske Statsbaners Søfartsafdeling har sluttet Kontrakt med et Firma i Newcastle om Leverance af Kul i Vinter. Leverancen er, skriver Sh. Gaz., ikke stor, c. 15,000 Tons, men har Interesse derved, at den skal bestaa af Northumberland-Kul og at den saaledes leveres fra Tyne-Distriktet, hvilket nylig mistede Leverancen til de samme Baners Maskinafdeling. Prisen c. i. f. til de stipulerede danske Havne siges at være den samme som betaltes i Foraaret, mellem 11 sh. og 11 sh. 6 d. pr. Ton f. o. Tyne.

Om Muligheden af en Forandring i Bestemmelsen om Dækslast til britiske Havne i Vintertiden skriver „Fairplay":

Der har gentagende gennem dette Blads Spalter været ført Klage over det utilfredsstillende i Bestemmelsen om 3 Fods Dækslast i Vintertiden. Det Faktum, at saadan lav Dækslast ikke kan beskyttes mod svær Sø, er ofte fremdraget, medens der samtidig er faldet Udtalelser til Fordel for 6 Fods Dækslast. Det er af Interesse at lægge Mærke til, at denne Opfattelse blev udtalt af R. R. Dobell, der er Medlem af det kanadiske Ministerium, ved en nylig i London afholdt Konference af Trælasthandlere, Skibsredere, Assurandører etc. Hr. Dobell udtaler, at man havde underhandlet med Board of Trade om at tillade større Dækslast i Vintermaanederne, da 3 Fods Dækslast ansaas farlig. Board of Trade gik ind herpaa, og den kanadiske Regering havde foreslaaet, at der skulde tillades en Dækslast af 6 Fod i Højden. Der er saaledes Udsigt til en snarlig Forandring.

Ugens Havarier.

Nicolai II, Dpsk. af Kjøbenhavn, indkom d. 20. ds. til Frederikshavn med forskudt Dækslast. Skibet var paa Rejsen fra Kronstadt til Antwerpen med Jærn og Træ.

Æolus, Barkskib af Hamburg, er d. 23. ds. strandet ved Ringkjøbing. Skibet, der var paa Rejsen fra Drammen til Itzehoe, er Vrag. Kaptajn Krencen og 1 Matros druknede, Resten af Besætningen, 8 Mand, reddedes.

Fox II, Skrueskonnert af Kjøbenhavn, har d. 22. ds. paa Rejsen til Grønland maattet returnere hertil med Skade paa Maskine; efter foretagen Reparation hos Burmeister & Wain fortsattes Rejsen d. 23. ds.

Aktiv, Dpsk. af Christiania, kom d. 22. ds. paa Rejsen fra Sunderland til Helsingfors med Kul paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil for Dykkerundersøgelse.

Korsør, Dampfærge, fik paa Turen over Bæltet d. 21. ds. et Par af Skovlene slaaet af paa hvert Hjul. Skibet har repareret.

Uranienborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Wasa med Trælast været ude i haardt Vejr og er ankommet til Terneuzen d 21. ds. med en Del ovenbords Skade.

Rosenborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 22. ds. været i Kollision med Kajen i West Hartlepool og faaet en Del Skade, som repareres der.

Sarah Evans, Skonnert af Port Madoc, fra Hjemstedet til Aalborg med Skifer, har været paa Grund ved Indløbet til Hals. Flot med Assistance.

Marie Magdalene, Jagt, er d. 25. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Villingebæk med Kul strandet ved Snekkersten og er fuld af Vand.

Heros, Dpsk. af Gefle, har paa Rejsen til Dieppe med Planker tørnet mod en Sten i Flinterenden og er indkommet til Helsingør d. 25. ds. læk og med stærk Slagside. Losser og reparerer.

Foreningen, Skonnert af Sølvitsborg, blev Natten til d. 22. ds. paasejlet paa Helsingørs Red af en fremmed Damper. Skonnerten har Skade paa Rigning og Skanseklædning.

Hilda, Galease af Amrum, har paa Rejsen fra Hamburg til Fanø været paa Grund paa Vestsiden af Fanø og er af Dpsk. Vildanden bragt flot og i Havn halv fuld af Vand.

Hektor. Evert af Nordby, er med en Ladning Mursten sunket ved Hjerting. Mandskabet reddet.

Emanuel, Kuf af Aalborg, med en Ladning Kul til Thisted, er sunket ved Fæggesund. Besætningen reddede sig i Land i egen Baad.

Wilhelm, Kuf af Zingst, er paa Rejsen fra Stettin til Odense med Cement grundstødt paa Kalø Rev. Skibet har Assistance af Svitzers.

Livingstone, Skonnertbrig af Marstal, er paa Rejsen fra London til Faaborg med Koks strandet paa Lillegrunden mellem Bjørnø og Avernakø. Skibet har Assistance.

Valdemar, Gaffelskonnert af Kjøbenhavn, er strandet paa Mors.

Odin, Galease af Aalborg, og Sixtus, Galease af Aalborg, drev i Stormen d. 23. ds. paa Land ved Aggersund.

Bethesda, 2m. Kvase af Skagen, har i Stormen mistet en Mand af Besætningen. Den ene Mast gik overbord.

Fürsten, Fiskefartøj af Hønø, er sunket udfor Skagen. Besætningen er reddet.

Alma, J. P. Kongsbak, Just Nielsen og Kattegat, alle Kuttere, have i Stormen mistet Anker og Kæde.

Margrethe Marie, Kutter, har i Stormen mistet Storsejl og Fok og Anker og Kæde.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Getsche, ankom til Galveston 24. Sept. — Alexandra, Blom, ligger i Charlestown efter at have været paa Grund. — Algarve, Borries, ank. til Kbhvn. 23. Sept. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Newcastle 21. Sept., bestemt til Barcelona. — Antwerpen, Lorentzen, ankom til Antwerpen 21. Septbr. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 25. Sept., bestemt til Rotterdam. — Arno, Strubberg, afgik fra Denia 23. Sept. — Beira, Brabrand jun., afgik fra Messina 23. Sept., bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Sundsvall 22. Sept. — Dagmar, Gade, ankom til Denia 24. Sept. — Douro, Ørum, afgik fra Madeira 25. Sept., bestemt til Cadiz. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 20. Sept., bestemt til Kbhvn. — Garonne, Rasmussen, ankom til Bordeaux 11. Septbr. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Rotterdam 20. Sept. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 22. Sept., bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Oporto 23. Sept., bestemt til Kbhvn. — Island, Skjødt, ankom til Kbhvn. 20. Sept. — Kentucky, Caroc, ankom til New York 21. Sept. — Kursk, Lunge, afgik fra Dunkirk 24. Sept., bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersborg 17. Sept. — Louisiana, Jensen, ankom til Aarhus 25. Sept. — L. P. Holmblad, Hansen, afgik fra Dartmouth 25. Sept., bestemt til Kbhvn. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Frederikshavn 22. Sept., best. til Antwerpen. — Norge, Knudsen, ankom til New York 22. Sept. — O. B. Suhr, Lissner, ankom 25. Sept. til Frihavnen fra Karantæne paa Reden. — Omsk, Petersen, afgik fra Dunkirk 24. Sept., bestemt til Bordeaux. — Seine, Staal, afgik fra Kbhvn. 24. Sept., bestemt til St. Petersborg. — Texas, Holm, afgik fra Newcastle 21. Sept., bestemt til New Orleans. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 16 Sept., bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, ankom til Livorno 23. Sept. — Tomsk, Petersen, ankom til St. Petersborg 16. Sept. — Xenia, Thidemann, afgik fra Rotterdam 12. Sept., bestemt til Boston.

Anglo Dane, Møller, ankom til Stornoway 23. Sept., bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Kbhvn. 24. Sept., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Antwerpen 23. Sept., bestemt til Kbhvn. — Ceres, Müller, afgik fra Leith 12. Sept., bestemt til Færøerne og Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 25. Septbr., bestemt til London. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Throndhjem 22. Sept., bestemt til Kbhvn. — Ella, Svane, ankom til Kbhvn. 25. Sept., best. til Danzig. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra London 24. Sept., bestemt til Hamburg. — Frederik, Thomsen, afgik fra Khhvn. 23. Sept., bestemt til Hull. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Kbhvn. 26. Sept., best. til Libau. — Kasan, Mortensen, afgik fra Kbhvn. 21. Sept., bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 26. Sept., bestemt til Leith. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 24. Sept. best. til Hull. — Maja, Jonsson, ankom til Danzig 24. Sept.,

bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, pass. Holtenau 25. Sept., bestemt til London. — Moskov, Petersen, ankom til Kbhvn. 25. Sept., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 23. Sept., bestemt til Riga. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 24. Sept., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 25. Sept., bestemt til Libau. — Pregel, Olsen, afgik fra Riga 24. Sept., bestemt til Antwerpen. — Thyra, Sørensen, afgik fra Vliessingen 25. Sept., best. til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Kbhvn. 20. Sept., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Kbhvn. 25. Sept., bestemt til Libau. — Vesta, Bay, afgik fra Leith 19. Septbr., bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ankom til Libau 22. Sept., bestemt til Hull. — Viking, Rohde, afg. Hull 24. Sept., best. til Kbhvn.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 27. Sept., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 28. Sept., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 28. Sept., best. til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Leith 27. Sept., best. til Odense. — Kronen, Wiberg, afgik fra Nakskov 26. Sept., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik fra Newcastle 27. Sept., bestemt til Svendborg. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 27. Sept., best. til Nykjøbing F. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 27. Sept., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 8. Sept., ankom til Ghent 14. Sept. — Frode, Wrisberg, afgik fra Frederikshamn 23. Sept., ankom til Borgå 24. Septbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Grimsby 13. Sept., ankom til Kronstadt 21. Sept. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Rouen 24. Sept., bestemt til Blyth. — Svend, Petersen, afg. fra Blyth 19. Septbr., ankom til Kbhvn. 22. Sept. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 21. Sept., best. til Ghent. — Danmark, Kraemer, afgik fra Ghent 25. Sept., bestemt til Blyth. — Ragnar, Risøe, afgik fra Sunderland 25. Sept., bestemt til Stettin. — Volmer, Riber, afg. fra St. Petersborg 13. Septbr., ankom til Rotterdam 21. Septbr. — Dan, Hansen, afgik fra Riga 22. Septbr., bestemt til Ghent — Magnus, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 24. Septbr., best. til Riga. — Harald, Holst, afgik fra Kbhvn. 16. Sept., ankom til Brahesstad 20. Septbr. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Blyth 19. Sept., best. til Kronstadt.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. J. Siem, Knudsen, afgik fra Luleå 21. Sept., bestemt til London. — P. Andrejeff, Johnsen, ankom til London 22. Septbr. — A. Shukoff, Stoltenberg, ankom til Ghent 23. Septbr. — Russ, Frandsen, afgik fra Wiborg 22. Septbr. — W. Sawin, Jensen, afgik fra Kronstadt 24. Septbr. — P. Berg, Thorsøe, afgik fra Kronstadt 25. Septbr.

Heimdal. Anine, Løffler, ank. til Newcastle 24. Septbr. — Kamma, Pedersen, ankom til Riga 22. Sept. — Helga, Lagesen, afgik fra Blyth 23. Sept. — Martha, Jørgensen, ank. til Blyth 25. Septbr. — Elna, Møller, ankom til Calais 26. Septbr. — Therese, Risøe, ankom til Gustafshamn 23. Sept.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Libau 23. Sept., — Niobe, Schmidt, afgik fra Wiborg 26. Septbr., bestemt til Boulogne. — Nancy, Mathisen, afgik fra Haparanda 23. Septbr., best. til Liverpool. — Nora, Degn, ankom til Harlingen 26. Septbr. — Nautik, Mortensen, afgik fra Pappenborg 22. Septbr. best. til Newcastle. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Ardrossan 26. Septbr., bestemt til Esbjerg. — Nerma, Jessen, afgik fra Grimsby 26. Septbr., bestemt til Kjøbenhavn.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afgik fra Tyne 13. Septbr., bestemt til New York. — Ekliptika, Klaaborg, afgik fra Swanseå 19. Septbr., bestemt til Montevideo. — Sirius, Bay-Schmidt, afgik fra Madeira 19. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Venus, Nielsen, afgik fra Rosario 15. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Urania, Jørgensen, ankom til Westervik 22. Septbr. — Saturn, Lund, ankom til Kbhvn. 24. Septbr. — Pallas, Degn, afgik fra Kbhvn. 23. Septbr., bestemt til Riga. — Mars, Clausen, paa Island.

Nordsøen. Wineland, Petersen, ankom til Kbhvn. 19. Septbr. — Nordland, Pii, ankom til Dunkirk 25. Sept. — Finland, Schmidt, ankom til Boness 22. Sept. — Holland, Jørgensen, ank. til Honfleur 24. Sept. — England, Andresen, afg. fra Ghent 19. Sept, best. t. Blyth. — Rusland, Møller, ankom til Selkaron 14. Septbr. — Tyskland, Høgstedt, passerede Kbhvn. 25. Sept. til Gravelines. — Skotland, Branth, ankom til Newcastle 26. Sept.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra St. Petersborg 20. Sept., bestemt til Aalborg. — Cimbria, Storm Hansen, afgik fra Amsterdam 23. Sept., bestemt til Luleå.

Union. Anglia, Erichsen, ankom til Rotterdam 20. Sept. — Frisia, Skov, afg. fra Riga 24. Septbr., bestemt til Amsterdam. — Gallia, Nielsen afgik fra Sunderland 22. Sept., ankom til Kbhvn. 25. Sept. — Caledonia, Fisker, afgik fra Dordrecht 23. Septbr., ankom til Rotterdam 23. Sept.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, ankom til Dunkerque 23. Septbr. — Fyen, Hansen, afgik fra Dunston 21. Sept. ankom til Kbhvn. 25. Septbr. — Hafnia, Jensen, afgik fra Tynen 20. Sept., ankom til Kbhvn. 23. Sept. — Russia, Rasmussen, ankom til Rotterdam 23. Septbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Kbhvn. 23. Septbr., ankom til Riga 25. Sept.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kronstedt 24. Septbr. — Agnete, Jensen, ankom til Riga 25. Sept. — Hermia, Sørensen, ankom til Riga 16. Sept. — Alice, Hansen, afgik fra Rotterdam 23. Sept., bestemt til Kbhvn. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Rotterdam 26. Sept. — Bornholm, Petersen, ankom til Methil 25. Sept. — Ajax, Brorsen, afgik fra Methil 26. Sept., bestemt til Bandholm. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 20. Sept. — Rønne, Hintze, ankom til Kbhvn. 17. Sept. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Libau 22. Sept., ankom til Trelleborg 25. Septbr.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Kbhvn. 25. Septbr., bestemt til Newcastle. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Kiel 26. Sept., bestemt til Grangemouth. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Kronstadt 22. Septbr., bestemt til Christiania. — Ansgar, Larsen, ank. til Methil 24. Septbr. — J. N. Madvig, Olsen, afg. fra Methil 22. Septbr., best. til Kronstadt. — Hamlet, Sommer, afgik fra Luleå 15. Septbr., bestemt til Gand. — Helge, Matthiessen, ankom til Terneuzen 20. Septbr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Boness 25. Septbr. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Riga 22. Septbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Grangemouth 23. September, bestemt til Kbhvn.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Methil 24. September, bestemt til Kronstadt.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Räfsö 26. Sept., bestemt til Zaandam. — Clara, Petersen, ankom til Aarhus 26. Sept.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Riga 23. Septbr. — Knud, Nielsen, ankom til Leith 25. Septbr.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Dania ankom til Harburg 20. Septbr. fra Aruba. — Casma, Jørgensen, ankom til London 21. Septbr. fra Taltal. — Amete, Nielsen, ankom til Cape Town 22. Septbr. fra Rio Janeiro. — Serapis, Wiuther, sejlet fra Valparaiso 17. Septbr. til Antafogasta. — Nanna, Warrer, sejlet fra Belize 7. Septbr. til Goole. — Emilie, Brinck, ankom til Menado 19. Septbr. fra Kysten.

Fanø. Sønderho. Anne Jensine, Øhle, ankom 18. Septbr. til Charles-Lee fra Ceara. — Hans, Brinck, ankom 16. Septbr. fra Hamburg til Chartagena (Columbia). — Elisabethe, Fischer, ankom til Havre 20. Septbr. fra Rio Grande. — Eliza, Jessen, ankom til Bremerhaven 21. Septbr. fra Esbjerg.

Svendborg. Doris, Hansen, ankom til Fowey 16. Septbr. Garibaldi, Jørgensen, ankom til Frederikshavn 18. Septbr. — Peter, Jørgensen, ankom til Riga 19. Septbr. — Gefion, Rasmussen, ankom til Stettin 20. Septbr. — Phønix, Hansen, ankom til St. Petersborg 20. Septbr. — Insulaneren, Hansen, ankom til Kemi 20. Septbr. — Martin, Mortensen, ankom til Uleåborg 23. Septbr, — Athene, Hansen, ankom til Umeå 20. Septbr. — Hertha, Hansen, ankom til Kbhvn. 20. Septbr. — Fulvia, Nielsen, ankom til Frederikshamn 20. Septbr. — Concordia, Henriksen, ankom til Christiania 21. Septbr. — Svafva, Nielsen, ankom til Christiania 22. Septbr. — Elise Bay, Petersen, ankom til Uleåborg 22. Septbr. — Urda, Rasmussen, ankom til Horten 22. Septbr. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til St. Petersborg 23. Septbr. — Helge, Hansen, ankom til Salmishamn 23. Septbr. — Hansine, Hansen, ankom til Uleåborg 23. Septbr. — Ane, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 25. Septbr. — Lea, Petersen, ankom til St. Petersborg 25. Septbr. — Thurø, Huusfeldt, ankom til Frederikshavn 23. Septbr.

Ærø. Salvador, Fabricius, ankom 19. Septbr. til Nykjøbing S. — H. C. Christensen, Bøye, ankom 18. Septbr. til London. — Berhel, Eschen, ankom 18. Septbr. til Kotka. — Marie, Bøye, ankom 19. Septbr. til Rudkøbing. — Juliane, Christensen, ankom 20. Septbr. til Frederiksstad. — Amor, Rasmussen, ankom 20. Septbr. til Holmesund. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 19. Septbr. til Faro (Portugal). — Arken, Christensen, ankom 20. Septbr. til Swinemünde. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 20. Septbr. til Nakskov. — Hans, Folmer, er ankommen til Kotka. — Ydun, Christensen, ankom 19. Septbr. til Umeå. — Karen, Hansen, er ankommen til Aberdeen. — Haabet, Christensen, ankom 20. Septbr. til Kolding. — Maren, Christensen, ankom 20.

Septbr. til Sundsvall. — Dannebrog, Bøye, ankom 21. Septbr. til Harburg. — Freden, Eriksen, ankom 22. Septbr. til Gefle. — Phønix, Eriksen, ankom 21. Septbr. til Heiligenhafen. — Ceres, Bager, ankom 21. Septbr. til Lohals. — Alf, Rasmussen, ankom 21. Septbr. til Præstø Red. — Inverurie, Knudsen, ankom 23. Septbr. til Libau. — Sylphe, Wilhelmsen, ankom 22. Septbr. til Nordmaling. — Albert, Fabricius. ankom 14. Septbr. til Mayagan. — Thyra, Rasmussen, ank. 23. Septbr. til Klintebjerg. — Ellen, Lauritsen, ankom 25. Septbr. til Kbhvn. — Ansgar, Lauritsen, ankom 25. Septbr. til Kotka.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Nordsøen. Graadyb. Den 20de September 1899 er Lys- og Fløjtetønden *„Graadyb"*, mærket O, forandret til at vise hvidt Fyr med En-Formørkelse hver $^1/_8$ Minut, Lys c. 5 S., Mørke c. $2^1/_2$ S., og

Lystønden *Søren Jessens-Sand,* mærket III$^1/_2$, forandret til at vise rødt Fyr med En-Formørkelse hver $^1/_8$ Minut, Lys c. 5 S., Mørke c. $2^1/_2$ S.

Fanø N.-Ende og Skallingen. Den V.-lige Baake paa *Fanø* N.-Ende er nedblæst og vil ikke blive opført igen. Baaken paa *Skallingen* er nedblæst.

Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. Ved Indløbet til *Thyborøn-Kanal* er den V.-lige Indsejlings-Baake, hvorfra det V.-lige Ledefyr vises, nedblæst. Ledefyrene ere derfor midlertidig slukkede.

Baaken skal snarest mulig atter rejses og Ledefyrene tændes.

Kattegat. Læsø SV. Søndre-Rønner. Stangen med rød Ballon paa *Søndre-Rønner* er nedblæst, saa at intet af Sømærket er at se.

Sundet. Kjøbenhavn. Kronløb. Den 30te September 1899 forandres det bageste Ledefyr for *Kronløb,* Vinkelfyret paa Dampfærgelejernes Midtermole i *Kjøbenhavns* Frihavn, til et Fyr med To-Formørkelser hver 10 Sekunder. Fyret skal vise grønt Lys fra N. 48° Ø. til N. 52° Ø.. hvidt Lys fra N. 52° Ø. til N. 54$^1/_2$° Ø. og rødt Lys fra N. 54$^1/_2$° Ø. til N. 63° Ø. Lysevnen forstærkes til 17 Kml. for det hvide, 13 Kml. for det røde og 11 Kml. for det grønne Lys. Flammens Højde bliver uforandret

I den grønne og den røde Vinkel er den mindste Dybde 18 Fod, i den hvide Vinkel 27 Fod og i Ledefyrlinien 29$^1/_4$ Fod.

Det nuværende Fyr vil i de tre Nætter nærmest forud for Forandringen muligvis vise fast Fyr.

Fyrtaarnet, hvorfra Fyret vises, samt Fyrtaarnet paa Frihavnens Ø.-Moles Hoved, hvorfra det forreste Ledefyr vises, males røde med hvidt Bælte.

Limfjorden. Holmetange—Fegge Røn. Galeasen *„Imanuel"* er sunken i c. 3 Fv. Vand i Farvandet mellem *Holmetange* og *Fegge-Røn.* Masterne ere over Vandet.

Om Natten vises en Lanterne ved Vraget.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Rusland. Fyrskibet *„Nekmangrund"* ligger ved Grundens NV.-Side. Det viser to hvide, faste, elektriske Fyr, et fra hver Mast. Flammens Højde: 48 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Skroget er rødt. Fra hver Top vises to Balloner.

Taagesignal gives med Sirene, hver 1 Minut Et-Stød af 8 Sekunders Varighed. Naar Sirenen er utjenstdygtig, kimes paa Klokke.

Fyrskibet er paa Station hele Aaret, naar Is ikke forhindrer det. 59° 5′ 30″ N. Br. 22° 13′ 30″ Ø. Lgd.

Tyskland. I Slutningen af September 1899 ombyttes Fyrskibet *„Stollergrund"* midlertidig med et Reservefyrskib. Det viser rødt, fast Fyr. Taagesignal gives med Klokke, hvorpaa hver 3 Minutter kimes i 1 Minut og derpaa slaas tre Slag. Varselsignal til Skibe, der styre mod Fare, gives med to Skud med $^1/_2$ Minuts Pause hver 3 Minutter, med Flagsignaler og Kimen paa Klokke.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Köhlfleth. Ved *Köhlfleth* er tændt to røde, faste Ledefyr. Bagfyret vises fra en Baake paa *Tradenau Steert* ved *Finkenwärder.* Flammens Højde: 57 Fod. 53° 31′$_{,9}$ N. Br. 9° 53′$_{,4}$ Ø. Lgd. Forfyret staar c. 440 Alen N. 34° V. fra Bagfyret. Det vises fra en Baake. Flammens Højde: 30 Fod.

Holdte overet lede Fyrene omtrent midt i Farvandet i *Köhlfleth.* Det er forbudt at ankre i Fyrlinien.

Ostfriesische Øer. Akkumer Ehe. Mundingen i *Akkumer Ehe* har trukket sig V. efter. Anduvningstønden, den røde Stumptønde A og den sorte Spidstønde Nr. 1 ere flyttede efter Løbet.

Holland. Rottumeroog. Paa *Rottumeroog* er den S.-ligste Baake, *Emder* Baake, forandret. Den er nu firkantet med Ballon. 53° 32′ 33″ N. Br. 6° 32′ 50″ Ø. Lgd.

Zeegat van Texel. Texelstroom. Flaaden, som i *Texelstroom* har været udlagt til Brug ved Skydeøvelser, er inddragen.

I September eller Begyndelsen af Oktober 1899 inddrages Fyrskibene *„Haaks"* og *„Terschellingerbank"* et ad Gangen for nogle Dage.

Zuiderzee. Medemblik N. Vraget af Tjalken, der laa sunket N. for *Medemblik,* er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Ulkediep. Paa *Ulkediep* Ø.-Side ved *Kooltuinen* ligger Vager Nr. 2 med afkortet Kegle i 9 Fod Vand paa 52° 51′ 40″ N. Br. 4° 54′ 55″ Ø. Lgd. og Vager Nr. 4 med afkortet Kegle i 6 Fod Vand paa 52° 51′ 13″ N. Br. 4° 56′ 13″ Ø. Lgd.

Scheweningen V. Vraget V. for *Scheweningen* ligger paa 52° 5′ 0″ N. Br. 4° 5′ 5″ Ø. Lgd. Masten er ikke mere over Vandet.

Nieuwe Rotterdamsche Watterweg. I *Nieuwe Rotterdamsche Watterweg* er Stumptønde Nr. 14 paa Grund af Uddybning midlertidig inddragen.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Ailly. Fra den 15de September 1899 brænder *Ailly* nye Fyr permanent. Det er et hvidt Lynfyr, der hver 20 Sekunder viser Tre-Lyn; Mørke mellem Lynene i samme Gruppe c. 4 S., mellem Grupperne 12 S. Flammens Højde: 316 Fod. Lysevnen: 36 Kml. Fyret vises fra det nye Fyrtaarn. 49° 55′ 4″ N. Br. 0° 57′ 35″ Ø. Lgd.

Det nye Taagesignal er endnu ikke i Virksomhed.

England. Scilly Isles. Ved *Scilly Isles* ere følgende Grunde fundne:

I *St. Mary's Sound* en 5 Fv. Grund, $1_{,6}$ Kbl. S. 76° V. fra *Woolpack* Baake. 49° 54′ 20″ N. Br. 6° 19′ 35″ V. Lgd. En $4^2/_3$ Fv. Grund $0_{,8}$ Kbl. S. 49° V. fra *Woolpack* Baake. En $4^2/_3$ Fv. Grund 3 Kbl. S. 37° V. fra *Woolpack* Baake.

I *North Channel* en $5^1/_2$ Fv. Grund $8_{,8}$ Kbl. N. 84° V. fra Toppen af *Great Minalto.*

I *Broad Sound* en $4^3/_4$ Fv. Grund $7_{,3}$ Kbl. N. 40° V. fra *Minmanaeth.* En 6 Fv. Grund $7_{,9}$ Kbl. N. 58° V. fra *Minmanaeth.* 49° 54′ 15″ N. Br. 6° 23′ 45″ V. Lgd. En $2^3/_4$ Fv. Grund $7_{,5}$ Kbl. S. 17° V. fra *Minmanaeth.* En 2 Fv. Grund $9_{,9}$ Kbl. S. 3° V. fra *Minmanaeth.* En $4^1/_2$ Fv. Grund $6_{,7}$ Kbl. N. 73° Ø. fra *Jacky.* 49° 52′ 35″ N. Br. 6° 23′ 15″ V. Lgd.

I *Smith Sound* en $1^3/_4$ Fv. Grund $6_{,6}$ Kbl. N. 68° V. fra *St. Agnes* Fyr. En $4^3/_4$ Fv. Grund $0_{,6}$ Kbl. S. t. Ø. fra den foregaaende. En $3^2/_3$ Fv. Grund $6_{,7}$ Kbl. S. 18° V. fra *St. Agnes* Fyr. En $3^2/_3$ Fv. Grund $6_{,9}$ Kbl. S. 17° V. fra *St. Agnes* Fyr. 49° 52′ 50″ N. Br, 6° 21′ 0″ V. Lgd. En 5 Fv. Grund $7_{,1}$ Kbl. S. 14° V. fra *St. Agnes* Fyr. En 3 Fods Grund $6_{,8}$ Kbl. S. 7° V. fra *St. Agnes* Fyr. 49° 52′ 50″ N. Br. 6° 20′ 50″ V. Lgd.

Dybderne ere ved Springtids Lavvande.

Englands V.-Kyst. Piel. Ved *Piel* Havn ere følgende sorte Lystønder, der vise hvidt, fast Fyr, udlagte:

En Lystønde $1_{,7}$ Kml. S. 25° V. fra *Walney* Fyr, tæt N. for Linjen Fyr Nr. 1 og Fyr Nr. 2 overet.

En Lystønde $0_{,4}$ Kml. S. 36° Ø. fra *Walney* Fyr, paa den tidligere Barre-Tøndes Plads.

En Lystønde $1_{,2}$ Kml. N. 6° Ø. fra *Walney* Fyr, paa den tidligere Tønde Nr. 1's Plads.

Walney Fyr ligger paa 54° 2′ 55″ N. Br. 3° 10′ 30″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Belle Ile. Les Poulains. Den 11te September 1899 ombyttes *Les Poulains* Fyr med et midlertidigt hvidt, fast Fyr, der vises fra Fyrtaarnets Galleri. Det lyser fra S. 24° V. gennem V. og N. til N. 84° Ø. Lysevnen: $4^1/_2$ Kml.

Det nye Lynfyr kan brænde til Forsøg.

Pertuis de Maumusson. I *Pertuis de Maumusson* har et nyt Løb dannet sig c. $^1/_2$ Kml. SV. for det gamle.

Den rød og sort vandret stribede Spirtønde med Ballon, Anduvningstønden, er flyttet $^3/_4$ Kml. SSØ. hen i 28 Fod Vand. 45° 48′ 18″ N. Br. 1° 17′ 41″ V. Lgd.

Den røde Spidstønde paa Barren er flyttet $^1/_2$ Kml. og ligger i $7^1/_2$ Fod Vand. 45° 48′ 15″ N Br. 1° 16′ 4″ V. Lgd.

Den sorte Spidstønde med Cylinder, *Gatsau,* er flyttet lidt Ø. efter i 25 Fod Vand. 45° 48′ 7″ N. Br. 1° 14′ 48″ V. Lgd.

Den røde Spidstønde med Kegle, *Mattes d'Arvert,* er flyttet lidt Ø. efter i 13 Fod Vand. 45° 47′ 52″ N. Br. 1° 14′ 19″ V. Lgd.

Den sort og hvid vandret stribede Spidstønde med Diamant, *Galon d'Or*, er flyttet lidt SV. hen i 13 Fod Vand. 45° 47′ 38″ N. Br. 1° 13′ 55″ V. Lgd.

Baakerne paa *Pointe de Gatsau* ere flyttede mod S. og ere overet i N. 85½° Ø. Bagbaaken: 45° 48′ 30″ N. Br. 1° 14′ 7″ V. Lgd.

Banc d'Arguin. Den sorte Spirtønde med Cylinder, Nr. 3, ved S.-Enden af *Banc d'Arguin*, er flyttet c. 2 Kbl. SV. hen, da Grunden har forandret sig. 44° 34′ 2″ N. Br. 1° 14′ 57″ V. Lgd.

Afrika. Øen Virginie SSV. Damperen „*Chili*" har med 23 Fods Dybgaaende stødt paa en Grund 6 Kml. S. 19° V. fra Øen *Virginie*. 22° 4′ N. Br. 16° 55′ V. Lgd.

Canada. St. Lawrence. St. Croix Barre. Omtrent 2 Kml neden for Landsbyen *St. Croix*, mellem *Quebec* og *Montreal*, opføres to Taarne, der skulle angive Midten af den 120 Alen brede, gravede Rende over *St. Croix* Barre.

Midlertidig angives Midten af Renden, der gaar i N. 64° V. og S. 64° Ø., ved to Pæle, hvorfra vises hvide Lanterner. Synsvidden: 8 Kml.

Renden skal udvides til 240 Alens Bredde.

St. Lawrence Bugt. Anticosti. Baakerne paa Kysterne af *Anticosti* vedligeholdes ikke mere.

Prince Edwards Island. Summerside. Ved Indløbet til *Summerside* ere følgende Tønder flyttede saaledes:

Den røde Tønde 1 Kbl. V. for *Indian Point* Fyr er flyttet ½ Kbl. N. hen i 20 Fod Vand og er mærket Nr. 2.

Tønden ved S.-Enden af *Muscouche Spit* er mærket Nr. 1.

Den sorte Stumptønde ved N.-Siden af Løbet mellem *Indian Point* og Værfterne er flyttet 2 Kbl. SV. hen i 20 Fod Vand, c. 3½ Kbl. N. 71° Ø. fra *Indian Point* Fyr. Den er mærket Nr. 3.

Den indre røde Tønde er flyttet 1½ Kbl. V. hen i 20 Fod Vand, c. 5 Kbl. S. 69° V. fra Fyret paa Værftet. Den er mærket Nr. 4

Tønderne ligge ved Bøjningerne i Løbet, i hvilket der er 16½ Fod Vand.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbor. En rød og sort vandret stribet Vragtønde er udlagt 1¼ Kml. S. 66° Ø. fra *Boston* Fyr. Skibe, der stikke over 17½ Fod, skulle gaa N. om denne Tønde.

Point Allerton Barre. *Point Allerton* Barre sorte Stumptønde Nr. 3 er flyttet NV. hen og ligger nu i 4 Fv. Vand, ¾ Kml. S. 32° Ø. fra *Boston* Fyr og 5/16 Kml. N. 16° Ø. fra *Point Allerton* Baake.

Georgia. Tybee Roads. Tybee. Fyret, og Baaken, hvorfra det vistes, ved NØ.-Pynten af *Tybee Island* er flyttet c. 50 Alen S. 20° V. hen, og Fyret er forandret til at vise rødt, fast Fyr. Det staar nu 5/16 Kml. S. 68° Ø. fra *Tybee* Fyr. 32° 1′ 12″ N. Br. 80° 50′ 18″ V Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spaniens S.-Kyst. Adra. Det hvide, faste Fyr ved *Adra*, der er tændt den 15de September 1899, lyser fra S. 56° Ø., Ø.-Siden af *Punta Guardias Viejas*, gennem S. og V. til N. 83° V., V.-Siden af *Punta Carchuna*. 36° 44′ 40″ N. Br. 2° 59′ 29″ V. Lgd.

Italien. Livorno. I *Livorno* nye Havn er Dybden, fornemmelig tæt ved den krumme Moles Hoved, c. 7 Fod mindre end angivet i de *engelske* Admiralitets Kort. 43° 32′ 30″ N. Br. 10° 17′ 45″ Lgd.

Neapel Bugt. Castellamare. Lystønden ved Forlængelsen af *Castellamare* Hovedmole er flyttet ⅓ Kbl. N. 65° hen, og dens grønne Lys er forandret til rødt Lys.

Sardiniens S.-Kyst. Porto Giunco. Secca dei Berni. Baaken paa *Secca dei Berni* er nu 13 Fod over Vandet.

Østerrig-Ungarn. Zara. Paa Yderenden af den nye Mole *Francesco Guiseppe* i *Zara* er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 20 Fod. Synsvidden: 1.5 Kml. Det vises fra en Pæl. 44° 6′ 57″ N. Br. 15° 13′ 24″ Ø. Lgd. Det grønne Fyr, der vistes fra en Baake, er slukket.

Karantænebestemmelser.

Norge. — Skibe, ombord paa hvilke der undervejs har været eller findes Personer angrebne af Pest, henvises til Karantænestationen paa *Odderøen* ved *Christiansand*, hvor det efter Desinficering henligger 10 Dage i Karantæne. Skibe fra pestsmittet Sted underkastes Karantæne indtil 10 Dage fra Afgangsdagen.

Sverig. — *Känsö*, uden for *Göteborg*, er bestemt til Observations- og Karantæneplads for Skibe.

Argentina. — Skibe fra *Portugal* og *portugisiske* Besiddelser underkastes 5 Dages Karantæne.

Brasilien. — Det er forbudt Skibe fra pestsmittet eller for Pest mistænkt Havn at lægge til ved Kajer eller i Dokker, selv om der er tilstaaet Skibet fri Praktika.

Østerrig-Ungarn. — Indførsel fra *Portugal* af smittefarlige Varer er forbudt.

Københavns Børskurs d. 27. Septbr. 1899.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	102½	¼, 102	102	102¼
Danmark			84½	85¼
Norden			118	118½
Kjøbenhavn	95½	¾	95½	95¾
Carl	56		55¾	56¼
Dannebrog	102¾		102½	103
Skjold	74¼		74	74¼
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen	94½	94	94	95
Nordsøen			76½	81
Torm	95		93	96½
Foren. Bugser-Selsk.			85	89
Dansk-russisk Dampsk.			97	100
Urania	92¼		92	92½
Union			—	—
Hejmdal	103		102	103½
Dampsk. af 1896			103½	104
Østasiatisk			105¼	105½
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			100	104
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			90	92
3½% uopsig. Stats			95½	97
3½% Husejer Kreditk.			83¼	84
3½% Kbhvns Kreditf.			84½	86½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			87	88
4% — — 6 —			86½	88½
3½% Landkreditk. 3 —			87¼	89
Aktier.				
Nationalbank			134½	134¾
Privatbank			127½	128
Landmansbank			121½	123
Handelsbank			116½	116¾
Burm. & Wain			88	89
Helsingørs Jernsk.			—	—
Sukkerfabr.	93	¼	93	93¼
Bryggeri Aktier	90½		90½	90¾

Vekselkurser d. 26. Septbr. 1899.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.22	18.18
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 26. Septbr. 1899.

Russiske Noter	216.35
4% Russiske Consols	100.80
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.10
5% Rumænske Stats	97.50
4% — — 1890	86.00

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

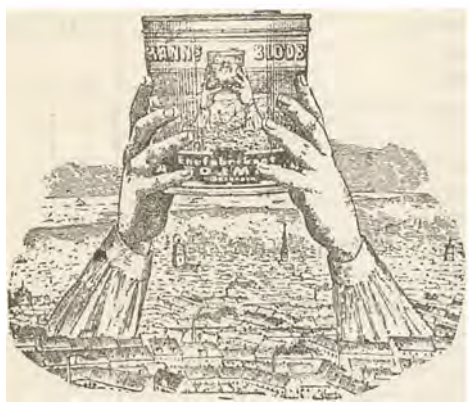
„Det Foren. Dampskibs." 8,000, „Norden" 12,000, „Kjøbenhavn" 16,000, „Carl" 2,000, „Dannebrog" 8,000, „Skjold" 24,000, „Urania" 8,000, „Dampskibs. af 1896" 12,000, „Østasiatisk" 12,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Carlsen, Nielsen & Co.

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

H. L. BAUTRUP, Aarhus,

Skibshandel.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1632.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa 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

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Carl v. d. Hude

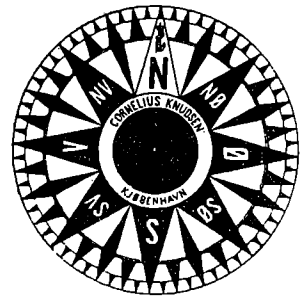
Skibsmægler. Aarhus.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet: **Den danske Havne-Lods.** 3. Udgave. 1899. Pris Kr. 2,00.

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.**

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.
Telefon Nr. 5941.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibssmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

P. PEDERSEN

(fhv. Skibsfører),

Skibshandler.

Lager af Udførselsvarer.

3 Southsied street. Plymouth.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

*** Telefon 5598. ***

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

forbereder Elever saavel til Fiskeskipper- som til Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger meddeler Skolens Forstander, Navigationslærer **Hansen,** eller Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos.**

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.

Cykler haves paa Lager fra

135 Kr.

Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.

Mindre Skibsarbejde udføres.

18, Lille Strandstræde 18.

Wilson Sons & Co., Limited, London E. C.

7, Draper's Garden's.

Købmænd og Ejere af

Stenkuls-Oplag

i

St. Vincent C. V., Pernambuco, Bahia. || **Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, La Plata.**

Filial-Etablissement i Cardiff og Buenos Ayres.

Stadig Forraad af udelukkende de allerbedste Syd Wales Dampkul. Dampslæbere ved alle Depoter og enhver Lettelse for Dampskibenes hurtige Ekspedition.
Charterers i Cardiff til de ovennævnte Havne.
Wilson Sons & Co., Limited, ere Ene-Indehavere af de ovennævnte Depoter og Filialer. Alle Forespørgsler ang. Priser etc. paa Central-Bureauet:

7, Draper's Gardens. London E. C.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

Hotel „Victoria",
Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads,
Kjobenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa
Klræjer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,

St. Annæ Plads 30, over Gaarden.

(D. F. D. S. Ejendom)

anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.

Skibsarbejde.

Glarmester
Wald. Stallknecht
udfører
alt Skibs- og Bygningsarbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

Anti-magnetiske
Ankergangs Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og Barometere.
Regulering og Reparation af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

Peter M. Simoni,
Skibsmægler,
AALBORG.
—
Telegr. Adr.: Peter.

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

J. C. TEILMANN & Co.
Eneste Vinforretning paa Frihavnen.
● **Eneste Lager** ●
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

Café van Zandt,
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

„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
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ 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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 40. Kjøbenhavn, Torsdag den 5. Oktober 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Styrmændene og Sejlskibsflaaden. — Konsulatafgifterne. — Kaptajn H. E. Hansen. — En hurtig Rejse fra Santos til Taltal. — Skibsfartens Udvikling. — Rederens Ansvar for Sammenstød. — Losning af Kul i Masnedsund. — Den projekterede Kanal mellem Østersøen og Sortehavet. — Fragtmarkedet. — Den tyske Ocean-Damper „Kaiserin Maria Theresia's" Grundstødning. — Sømandsbibliotek for Danmark. — Nybygninger, Køb og Salg. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Aktieselskabet

Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.

(Holm & Collerup)

med

Filial i Frihavnen

anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.

Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Teaktræ — Teaktræ

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
BANGKOK—KØBENHAVN
have altid paa Lager i **Frihavnen**
TEAKTRÆ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.
TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

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

C. L. Seifert,
St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet
elegante Uniformshuer.

J. H. Fechtenburg & Co.,
St. Thomas,
anbefaler et godt Lager af alt til Skibes Proviantering henhørende.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele Danmark.

Søfodtøj.
Præmieret i Stockholm og Bergen.
Wald. Lassen.
St. Strandstæde 17.
* *Grundlagt 1844.* *

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

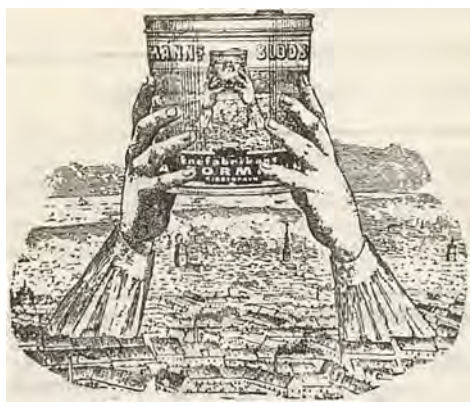
M. Christiansen — **M. Christiansen,** — John Hintzes Enke
Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

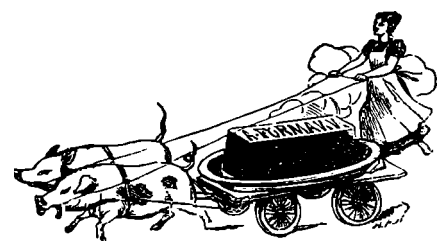
!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Styrmændene og Sejlskibsflaaden.

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening har, som vi erfare, under 30. ds. tilstillet Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart følgende Skrivelse:

Fra Foreningens Kredsafdeling for Fyen har Bestyrelsen under 6. Marts d. A. modtaget Anmodning om at søge udvirket en Forandring i Lov om Sønæring, hvorved der gives de, der have bestaaet den i Lov om Styrmandseksamen m. m. omhandlede Fiskeskipperprøve Ret til at fare som Styrmænd med Sejlskibe i Fart paa evropæiske Havne, og hvorved det opstilles som Betingelse for at fare som Styrmand med Dampskib, at Vedkommende har faret mindst 2 Aar som Styrmand med Sejlskib. Efter at Bestyrelsen derefter har forelagt Foreningens d. 4. Juli d. A. afholdte Generalforsamling denne Sag, vedtog denne en saalydende Resolution:

„Generalforsamlingen opfordrer Bestyrelsen til at arbejde hen til en Forandring i Lov om Sønæring, hvorved Sømænd med den nu eksisterende Styrmandseksamen uden Maskinlære gives Ret til at fare som Styrmand og Skibsfører paa alle Have og Farvande med Sejlskibe, og saa at Fiskeskipperprøven giver Ret til at fare som 1ste Styrmand med Sejlskibe paa alle evropæiske Havne og som 2den Styrmand paa alle Farvande, samt saa at Vedkommende for at blive Styrmand med Dampskib skal have faret som Styrmand med Sejlskib."

Som det vil være den ærede Repræsentation bekendt, fastsattes det ved den under 30. Marts 1892 udkomne Lov om Styrmandseksamen m. m., at Maskinlære optages som Fag ved den almindelige Styrmandseksamen. Denne Bestemmelse var i Overensstemmelse med det Forslag, der i saa Henseende var fremsat af den af Regeringen under 6. November 1886 nedsatte Kommission angaaende Omordning af Navigationsundervisningsvæsenet, Styrmandseksamen og Sønæringslovene. Det fremgaar af Kommissionens Betænkning, at den ikke mente at burde opretholde den paa dette Omraade hidtil eksisterende Forskel mellem Sejl- og Dampskibssejlads, idet den udtalte, at efter den Udvikling, Dampskibsfarten har faaet, anser man det for urigtigt, at der overhovedet uddannes Befalingsmænd, der savne Betingelserne for at kunne anvendes paa Dampskibe, hvorfor man foreslog de fornødne Kundskaber i Maskinlære optagne til den almindelige Styrmandseksamen.

Saa vidt Bestyrelsen skønner, var Motivet til det af denne Kommission i sin Tid fremsatte Forslag, saavelsom til at Lovgivningsmagten accepterede det, altsaa Hensynet til, at en Sømand, der havde taget den almindelige Styrmandseksamen uden Maskinlære, ikke paa et senere Stadium skulde være hindret i at sejle som Styrmand med Dampskib, fordi han manglede de fornødne Kundskaber i Maskinlære; at man altsaa, ved at gøre denne til tvungent Fag ved den almindelige Styrmandseksamen, vilde sikkre dem, der bestode denne, Kundskaber i et Fag, som de med Skibsfartens hele Udvikling for Øje før eller senere i Livet som Regel vilde faa Brug for. Bestyrelsen maa nu ogsaa erkende, at det i al Almindelighed maa siges at være et Gode i den unge Alder at erhverve et saadant Maal af Kundskaber, at man staar rede til at udnytte de forskellige Eventualiteter, der kunne komme til at foreligge senere i Livet, og at dette Ræsonnement finder Anvendelse, naar Talen er om Maskinlæren som tvungent Fag ved den almindelige Styrmandseksamen. Men paa den anden Side maa det ikke overses, at dette Hensyn til at give dem, der bestaa denne Eksamen, de bedst mulige Chancer for at udnytte den i Fremtiden, dog har sin naturlige Begrænsning. Den ovenfor nævnte Kommission fremhæver selv dette, idet den udtaler, at vore tidligere Sønæringslove vare gennemførte under Synspunktet af, at der kun var Hjemmel til at fordre det nødvendige til Sikkerhed for Liv og Gods paa Søen, og henviser til, at man stadig har hævdet, at Eksamensfordringerne ikke bør stilles højere, end der med Rette kræves, for at Sømanden i de forskellige vanskelige Forhold, hvorunder han færdes, skal kunne være i Stand til paa kyndig Maade at klare sig. Spørgsmaalet er da, om man ikke ved at indføre Maskinlære som tvungent Fag er gaaet ud over den naturlige Grænse for hvad der bør fordres af en Styrmand i den danske Handelsflaade, og naar man vil besvare dette Spørgsmaal rigtigt, maa man ikke alene se hen til Skibsfartens Udvikling i Almindelighed — Overgangen fra Sejl til Damp —, men ogsaa til de særlige Forhold, der gør sig gældende her i Danmark. Det maa da erindres, at vel ere vi her i Landet som i alle andre søfarende Lande Vidne til en stærk Udvikling af Dampskibsflaaden og en, dog i Sammenligning med andre Lande ringe Aftagen af Sejlskibstonnagen, men vor Sejlskibsflaade indtager dog vedblivende en meget fremtrædende Plads, og den Omstændighed, at vort Lands naturlige Forhold meget begunstige Sejlskibsbedriften, og at en overordentlig stor Del af vor Sømandsbefolkning er knyttet til denne, vil bevirke, at Sejlskibsrederiet i en uoverskuelig Fremtid vil hævde sin fremskudte Stilling indenfor vor Skibsfart. Herom vidner da ogsaa den Omstændighed, at næsten alle vore Sejlskibsværfter, trods den Hæmsko, vor nu gældende Toldlov er for dem, fremdeles ere fuldt optagne med Nybygning af særlig mindre Skibe, mest bestemte for Nord- og Østersøfarten. Til disse Forhold maa Lovgivningen efter vor Mening tage et skønsomt Hensyn, og det synes ganske vist som man ved at gøre Maskinlære til tvungent Fag har overset, at en meget stor Del af dem, der tage Styrmandseksamen, ikke kunne forudsættes i en senere Alder at ville faa deres Erhverv i Dampskibsflaaden. Det er næppe berettiget at se bort fra, at en overordentlig stor Del af dem, der have Brug for Styrmandseksamen, ikke have Brug for Maskinlæren, og selv om man vil mene, at de dog heller ingen Skade have af for alle Eventualiteters Skyld at tage Eksamen i dette Fag, saa maa det erindres, hvad Erfaringerne i Sejlskibsflaaden siden 1892 bekræfte, at talrige Sømænd, der have alle medfødte og erhvervede Kvalifikationer til at blive Styrmænd i Sejlskibe, med Rette eller Urette af Maskinlæren afskrækkes fra at tage Styrmandseksamen, ligesom den Omstændighed, at de tage Eksamen med dette Fag bevirker, at de straks søge over i Dampskibsflaaden som Matros, skønt denne ikke i Længden kan forfremme dem alle, og som en Følge deraf en Mængde af dem senere søge tilbage til Sejlskibsflaaden. Uden Tvivl havde man gjort Ret i at følge det Eksempel, der er givet af de fleste fremmede Lovgivninger, nemlig ved Fastsættelsen af Eksamensfordringerne at tage Hensyn til den Fart, Vedkommende vilde gaa i, og der var den særlige Grund til her i Landet at lægge Vægt paa dette Hensyn, at vor Skibsfart er ret bestemt adskilt i Kystfarten, Farten paa evropæiske Havne og den oversøiske Fart, med en betydelig Flaade beskæftiget i hver af disse Grupper.

Bestyrelsen ser derfor ikke rettere, end at det er et berettiget Ønske, at man giver den, der har bestaaet den almindelige Styrmandseksamen uden Maskinlære, Ret at fare som Styrmand med og at føre Sejlskibe hvorsomhelst. Det staar for Bestyralsen som utvivlsomt, at de Betænkeligheder, man har næret ved en saadan Ordning, maa være stedse mindre, idet det maa erindres, at Oplysningen i Almindelighed indenfor Styrmandsklassen er

i stadig Vækst, og at med den stigende Oplysning vil det for den, der forbereder sig til Styrmandseksamen, være muligt med stedse større Klarhed at overse de Chancer, Eksamen med eller uden Maskinlæren giver ham, og at træffe sit Valg imellem dem. Der kan næppe være alvorlige Betænkeligheder ved her at indføre en Ordning, der ikke alene har Præcedens for sig i andre Landes Lovgivning, men ogsaa har det ved Ordningen af talrige andre Eksaminer her i Landet.

Det vil, af hvad vi ovenfor have fremhævet, ses, at Erfaringen godtgør, at de Navigatører, der bestaa den nuværende almindelige Styrmandseksamen, i stort Flertal søge over i Dampskibsflaaden, og at Maskinlæren som tvungent Fag, hvad man forudsagde under Forhandlingerne om denne Sag inden Loven af 1892 udkom, har bevirket en ikke fuldt naturlig Tilgang af Styrmænd til Dampskibsflaaden. Dette Forhold har bevirket en Mangel paa Styrmænd til Sejlskibene, der i de senere Aar er bleven mere og mere følelig, til Trods for at Hyrerne ere stegne betydeligt. Det er efter Bestyrelsens Mening tvingende nødvendigt at tage under alvorlig Overvejelse, hvorledes der bedst kan raades Bod paa dette for vore Sejlskibe meget skadelige Forhold. Ved de Overvejelser, Bestyrelsen har gjort dette Spørgsmaal til Genstand for, har det været den magtpaaliggende at komme til et Resultat, der kunde tilvejebringe en Ændring i de bestaaende Forhold uden i nogen Maade at træde Styrmandsklassens Interesser for nær. Bestyrelsen skal tillade sig at minde om, at det er vor Forenings, i dens Love præciserede Opgave at varetage Sejlskibsførernes og Sejlskibsstyrmændenes Interesser saavelsom Redernes, og Bestyrelsen vurderer fuldt ud den overordentlige Betydning, det har, ikke mindst for Rederne, at bevare en dygtig og oplyst Styrmandsklasse. De Forslag, Bestyrelsen her fremsætter, ere derfor affattede under Hensyn til alle Parters Interesser, og det vilde ogsaa staa for os som uberettiget at paakalde Lovgivningens Indgriben i disse Forhold, om dette ikke var Tilfældet. Det af Bestyrelsen ovenfor fremsatte Forslag om at opgive Maskinlæren som tvungent Fag tilsigter jo faktisk ikke nogen Indskrænkning i de Fordringer, der stilles til dem, der tage Styrmandseksamen; det tilsigter kun at tilvejebringe en Ordning, hvorved Loven bliver et Udtryk for det praktiske Livs Fordringer og ikke for flere; thi af alle erkendes det jo, at det ikke er nødvendigt at kunne Maskinlære for at føre Sejlskib; og det fraviger ikke i Realiteten den nuværende Ordning, fordi det stiller Navigatøren frit i Valget mellem Eksamen med eller uden Maskinlære ligesom det tidligere var Tilfældet. Det samme kan siges om det næste Forslag, vi her tillade os at fremsætte, og som gaar ud paa, at de, der have bestaaet den i Lov om Styrmandseksamen m. m. omhandlede Fiskeskipperprøve gives Ret til at fare som 1ste Styrmand med Sejlskibe paa alle evropæiske Havne og som 2den Styrmand paa alle Farvande.

Den nævnte Fiskeskipperprøve giver, som det vil være den ærede Repræsentation bekendt, Ret til at føre dansk Skib paa Fiskeri udenfor Nordsøen eller udenfor den færøiske indskrænkede Fart eller til at føre dansk Dampskib af over 100 Tons paa Fiskeri (Lov om Sønæringen m. m. § 20). De, der have bestaaet Fiskeskipperprøven, anses altsaa for kvalificerede til at føre saavel Dampskib som Sejlskib paa Fiskeri ikke alene i vore hjemlige Farvande og Nordsøen, men i alle Farvande; de kunne f. Eks. føre et Skib, Damp- eller Sejlskib, der er bestemt til Fiskeri, til Island. Det synes da ganske utvivlsomt, at Sønærigsloven maa anse dem for kvalificerede til ogsaa at sejle som 1ste Styrmand, der jo eventuelt skal kunne overtage Skibsførerens Funktioner, med Sejlskibe paa evropæiske Havne og som 2den Styrmand paa alle Farvande. Det synes da ogsaa, at de Fordringer, der i Lov om Styrmandseksamen m. m. § 6 stilles ved Fiskeskipperprøven, maa afgive en fuldt ud betryggende Garanti for, at Vedkommende er i Stand til at udfylde Pladsen som Styrmand i Sejlskib. I hvert Fald vil der kun udkræves rent ubetydelige Ændringer i disse Bestemmelser for at dette kan opnaas.

En Reform i den her angivne Retning staar for Bestyrelsen som i særdeles Grad ønskelig. For det første fordi den sikkert, i hvert Fald i det væsentlige, vilde afhjælpe den forhaandenværende Mangel paa Styrmænd til Sejlskibene, som Lovgivningsmagten har en naturlig Pligt til at afhjælpe for saa vidt den er fremkommen ved Lovbestemmelser, der delvis have fremkaldt denne Mangel, og fordi den vilde gøre dette paa en fuldt ud naturlig Maade, nemlig ved at give Folk, der faktisk have Kvalifikationerne til at fare som Styrmænd med disse Skibe, Ret til at bruge disse Kvalifikationer. Dernæst fordi den vilde bevirke, at de, der bestaa Fiskeskipperprøven, fik et betydeligt større Udbytte heraf ved det udvidede Virksomhedsomraade, der saaledes med fuld Føje anvistes dem. Endelig skal det nævnes, at en saadan Foranstaltning kun vilde kræve en meget lidt omfattende Ændring i Sønæringsloven. — Bestyrelsen maa saaledes meget indtrængende anbefale denne Reform til Fremme gennem den ærede Repræsentation.

Med Hensyn til det tredie og sidste Punkt i den af Generalforsamlingen vedtagne Resolution, at man for at blive Styrmand med Dampskib skal have faret som Styrmand med Sejlskib, da skal Bestyrelsen bemærke, at Generalforsamlingens særlige Motiv til at vedtage det var dette, at man ikke ansaa den Uddannelse i Sejlskib, som Sønæringsloven kræver for at underkaste sig Styrmandseksamens 1ste Afdeling, for tilstrækkelig for fyldestgørende at kunne udfylde Pladsen som Styrmand i Sejlskib. Bestyrelsen skal, i Overensstemmelse med den vedtagne Resolution, indstille til den ærede Repræsentation at søge tilvejebragt en Ordning med Hensyn til dette Punkt, der tilfredsstiller saavel de her nævnte som de farende Navigatørers Interesser.

Idet Bestyrelsen herved forelægger denne Sag for den ærede Repræsentation, skal den anbefale den til hurtig Fremme, idet Foranstaltninger, der kunne afhjælpe de fremdragne uheldige Forhold, maa anses for stærkt og med Rette paakrævede. Bestyrelsen anmoder om Sagens Forelæggelse for den samlede Repræsentation i dennes forestaaende Kvartalsmøde, idet den tillader sig at vedlægge 15 Genparter af nærværende Skrivelse.

P. B. V.

P. Rechnitzer,
p. t. Formand.

Konsulatafgifterne.

Fra Christiania meddeles, at Nordisk Skibsreder-Forenings Bestyrelse har holdt Møde der i Byen. Efter at Foreningens Bestyrer, Hr. Jantzen, bl. a. havde meddelt, at der nu i Foreningen er indmeldt 977,203 Tons, vedtog man at indgaa til den norske Regering med et Andragende om at forelægge Storthinget Forslag

om, i Forventning om en Omordning af Konsulatvæsenet, for Finansaaret 1900—1901 ekstraordinært at bevilge et Beløb, tilstrækkeligt til at norske Redere af Statskassen kan faa tilbagebetalt $^4/_5$ af de Konsulatafgifter, de maa betale i Aaret 1900. Anledningen til dette Andragende er det af den svenske Rigsdag vedtagne, i dette Blads Nr. 36 omtalte Forslag om at de svenske Redere, indtil en endelig Ordning er truffet, faa tilbagebetalt 80 % af de Konsulatafgifter, de maa betale.

Man har i Norge og Sverrig ikke alene forberedt Foranstaltninger, der reducere Skibsfartens Konsulatafgifter til et Minimum, men man har, som det af ovenstaaende vil ses, foretaget Skridt for i Norge at faa gennemført en midlertidig Ordning, der alt er gennemført i Sverrig, hvorved Skibsfarten indtil videre holdes skadesløs for næsten hele den Afgift, den maa svare til Konsulatvæsenet. Der turde under disse Omstændigheder være Anledning til paany at minde om, at de meget vidt gaaende Foranstaltninger, alle vore Nabolande i de senere Aar foretage til Lettelse af de Byrder, der hvile paa deres Skibsfart, og til direkte Understøttelse af denne, ikke tillade os her i Landet vedblivende at udsætte Behandlingen af Spørgsmaalet om Lettelse af de Byrder, der hvile paa vor Skibsfart. Særlig med Hensyn til Konsulatafgifterne tiltrænge vi her i Landet nok saa meget en Reform som i vore Nabolande, og de midlertidige Foranstaltninger i Skibsfartens Favør, som man nu har foretaget i Norge og Sverrig, burde opfordre os til nu omsider at fremme denne Sag.

Kaptajn H. E. Hansen,

R. af D.

er afgaaet ved Døden her i Byen i en Alder af lidt over 70 Aar. Den Afdøde var født her i Kjøbenhavn d. 10. August 1829 som Søn af Toldbetjent C. F. Hansen. Allerede i 1834, da Sønnen endnu var en lille Dreng, flyttede Forældrene til Middelfart. Som Dreng tumlede han sig derovre ved Stranden og Havnen og var ofte ude paa Fiskeri; han omgikkes meget afdøde Kaptajn Tscherning, hvis Fødeby Middelfart var, og de to Kammerater laa ofte sammen paa Stranden, dels paa Fiskeri, dels paa Jagt efter Ænder, Edderfugle o. s. v., og Udbyttet af deres Arbejde falbød de saa omkring i Middelfarts Gader; efter Datidens Skik bar de deres Torsk i „Knipper" med 4—5 Stkr. i hvert paa en Stang over Nakken; Prisen var 6—8 Sk. for et Knippe Torsk paa 8—10 Pd.

Kaptajn H. E. Hansen var den ældste af 21 Børn. Han blev konfirmeret i 1843 og kom straks efter til Søs med Skonnerten „Tre Venner", der sejlede paa England og førtes af Kaptajn Eriksen af Marstal. Allerede i 1848 tog Hansen Styrmandseksamen; han var derefter i Ostindien og senere til Orlogs med Fregatten „Havfruen"; i 1849 var han med i Fægtning mod Tyskernes Strandbatterier ved Egersund. Imellem de to Krige sejlede Hansen med forskellige Koffardiskibe. Under Krigen 1864 overtog han en Del af de militære Transporter med Dampbaaden „Dan" og nogle Sejlskibe; han førte selv en Damper for den Del af Hegermann-Lindencrones Korps, som skulde bort fra Frederikshavn.

I 1874 løste Hansen Borgerskab som Grosserer her i Byen. Samtidig tog han fremtrædende Del i Stiftelsen af Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874 og valgtes til dens Formand, en Stilling, som han beklædte i 18 Aar, indtil han af Helbredshensyn maatte trække sig tilbage. Den Afdødes Navn er saaledes nøje knyttet til denne Forenings Historie, og han har indlagt sig overordentlig Fortjeneste ved at deltage i Oprettelsen af og ved saa længe at lede en Institution, der har havt en saa stor Betydning for den danske Skibsførerstand. Med Rette udnævnte Foreningen ham ved hans Afgang som Formand til dens Æresmedlem. — I en Aarrække havde Kapt. Hansen Sæde i Sø- og Handelsretten.

Den Afdøde var gift med en Datter af Kapt. Thrane her i Byen; han efterlader sig Enke og flere voksne Børn.

Kaptajn H. E. Hansen var en i den danske Sømandsstand højt anset Mand; han efterlader sig et smukt Minde om sit omfattende Arbejde og sin levende Interesse for sin Stand og om sin personlige Elskværdighed.

En hurtig Rejse fra Santos til Taltal.

Fra Hr. Styrmand Carl F. Tofte paa engelsk Fuldskib Scottish Minstrel have vi modtaget følgende:

Ved nærværende Par Linier skal jeg ærbødigst tillade mig at henlede den ærede Redaktions Opmærksomhed paa nedenstaaende Rejse fra Santos til Taltal, for at bringe samme til Offentlighedens Kundskab i Søfartens Interesse.

Det engelske Fuldskib Scottish Minstrel af Liverpool, ført af Kaptajn G. S. Mellin, forlod Santos d. 1. Juli d. A. og ankom her til Taltal d. 1. August

s. A., altsaa 31 (én & tredive) Dage, hvilken efter de herværende Autoriters Erklæring er den hurtigste Rejse i denne Rute, som noget Skib endnu til Dags Dato har udført. Nærmest hertil kommer et andet engelsk Skib, Eany Thomas, med 33 Dage for samme Tur. Selvfølgelig véd enhver Søfarende, at vi i ovennævnte Tidsrum (1. Juli til 1. August) have havt baade godt og daarligt, varmt og koldt Vejr.

Som en Kontrast til ovenstaaende skal jeg endnu blot anføre det tyske 4-mastede Barkskib Heras (af Hamburg) Rejse. „Hera" forlod Santos 24 (fire og tyve) Dage førend „Scottish Minstrel" og ankom først her til i Gaar, Lørdag d. 5. August, og har altsaa brugt 59 Dage, hvad jo er en temmelig antagelig Forskel.

„Hera" har været langt Syd for Kap Horn, medens vi her ombord stadig holdt Landet; det er den eneste Forklaring paa Differencen i Tidsforløbet.

„Scottish Minstrel" blev mere end én Vagt bragt op til 15,5—15,8, hvilket maa anses for en ganske god Fart for et Sejlskib.

Taltal, Chili, d. 6. August 1899.

Carl F. Tofte,
2nd Mate of the „Scottish Minstrel.

Skibsfartens Udvikling.

„Fremmed Kapital".

Vi have modtaget følgende:

Det har interesseret mig overordentligt at læse „Dansk Søfartstidendes" Artikel om den svenske Skibsfarts Udvikling og Referatet af Skibsreder Wallenbergs Udtalelser. Der findes imidlertid flere Paastande i Hr. W.s Tale, som jeg tror, at det kan interessere at faa belyst lidt nøjere.

Den første er Paastanden om, at det skulde være økonomisk uheldigt at gøre Brug af fremmed Kapital. Al Kapital er i Grunden fremmed for Laantageren, d. v. s. det er ikke hans egen. Og det kan være ham saa ganske ligegyldigt, om den Kapital, han laaner, er dansk, svensk eller engelsk. Hovedspørgsmaalet er, om den betaler sig, giver mere i Rente end den han selv skal svare, og den billigste Kapital er selvfølgelig den, som er at faa til den laveste Rente.

Selvfølgelig er det et Udtryk for et Lands Rigdom, naar det har Overflod af Kapital til en billigere Rente end alle andre Lande, men det vilde være en Kapital-Dumhed, hvis man af Patriotisme laante hjemlig Kapital til 5 %, hvis man kunde faa udenlandsk for $3^1/_2$ %; det vilde simpelthen være at forringe sit eget Arbejdsudbytte og umuliggøre sig selv i Konkurrencen.

Der kan aldeles ikke være nogen Tvivl om, at det vilde være en Nationalvinding, hvis man ved Hjælp af billig, fremmed Kapital kunde fremhjælpe Hjemlandets Produktion og gøre den mere lønnende, og det vilde paa den anden Side være et Nationaltab, hvis man undlod at drage sig den billige Kapital til Nytte og derved hindrede Erhvervene i at udvikle sig. Det er i det hele en mærkelig Sætning i en Handelsmands og Sømands Mund. I begge Egenskaber er han interesseret i den frieste og livligste Vareombytning, og Vareombytningen er atter bygget paa Sætningen om, at det er fordelagtigst at købe Varerne, hvor man kan faa dem billigst. Og saa fortæller Hr. W., at i Spørgsmaalet om Kapital er der ingen Nationalvinding ved den fordelagtigste Ombytning. Det skal derimod være fordelagtigere at faa fat i Hjemlandets egen.

Dette er Sætningen om det „nationale Arbejde" og Beskyttelsen om igen, men det lyder ikke godt, naar en Repræsentant for den frie Omsætning bruger den.

Næst det at tale overlegent om Betydningen af, at Staten saa vidt muligt ophæver Byrderne paa Skibsfarten, saa fremsætter Hr. W. et Forslag, som han mener vil kunne fremme Nationalvelstanden.

Hr. W. vil have en af Staten garanteret Bank oprettet, som skal kunne yde billige Laan til Skibsfarten, (i Parentes bemærket, ser jeg ikke Forskellen mellem billige Laan og billige Afgifter!) men dette er jo i Virkeligheden kun et Forsøg paa igennem en lang og besværlig Omvej at opnaa det samme, som man kunde opnaa ved at laane fremmed og billig Kapital.

Men der er en anden Side ved Hr W.s Forslag: At Staten garanterer en saadan Bank og derved leder Hjemlandets Kapital ind paa Skibsbyggeriets Omraade vil jo være ensbetydende med, at den maatte trækkes bort fra andre, hjemlige Erhverv, som saa enten maatte undvære den eller ogsaa ty til den fremmede Kapital, thi Hr. W. vil dog vist næppe paastaa, at det at oprette en ny Hypotekbank med en Garantikapital paa 100 Mill. Kr. er det samme som at skabe en saadan Kapital. Men skulde det være fordelagtigere for det ene Erhverv at bruge fremmed Kapital end det er for det andet? De danske Agrarer har for saa vidt set sundere paa Forholdene, naar de har fremhævet det som en Fordel at faa den billige fremmede Kapital herind.

Den største Fare ved Hr. W.s Tankegang er dog den, at han vil have Staten til at gribe ind og forcere Udviklingen af Skibsfarten. Det ene er som det andet, og man kan kende Toldbeskytteren i dem begge. Ligesaa unaturligt og uheldigt som det er for Omsætningen og Søfarten, naar man griber ind i den og standser den med Toldmure, lige saa urigtigt er det at forcere Udviklingen kunstig fremad.

Jeg mindes i saa Henseende den lille Meddelelse, som „Dansk Søfartstidende" i Fjor gav om de franske Sejlskibspræmier og Virkningen af dem. Men selv om det nu virkelig kunde lade sig gøre ved Statens Hjælp at forcere Bygningen af Skibe, saa risikerer man altid derved, at der bliver Overproduktion.

Forskellige Grene af Skibsførerstanden herhjemme kender allerede noget til, hvad Overproduktion i saa Henseende vil sige.

Men Søfarten er international mere end noget andet, og den bør være det; Overproduktion af Skibe vil derfor virke paa alle, men mest dog paa de Nationer, som har de største Kapitaler staaende i dem og de fleste Mennesker i Arbejde, og saa bliver en saadan Udvikling til et Nationaltab.

Jeg har fulgt „Dansk Søfartstidende" med Interesse i den Tid, jeg har læst den, og det forekommer mig, at den altid har indtaget et overordentlig fornuftigt Standpunkt. Det tjener sikkert den danske Skibsfart bedst at samle sig om de Krav, som jeg tror har været de ledende Tanker i Bladets Arbejde: Lad Staten hjælpe til med at skabe gode Havne og gode Besejlingsforhold. Lad den befri os for meningsløse Hindringer gennem Toldvæsenet og for de trykkende Afgifter, og især lad os slippe for den dyre og meningsløse Toldskat.

Naar dansk Skibsfart blot maa faa Lov til at udvikle sig under de billigste, naturlige Forhold, saa vil den øge Nationalvelstanden. Og skulde den Tid komme, da de andre Stater, gennem en kunstig og forceret Udvikling, fremkalder Overproduktion og Krak indenfor Skibsfartens Omraade, — thi dette kan jo ogsaa ske —, da vil vi maaske have Grund til at glædes over, at vi ikke satte større Midler ind end naturligt var.

Joh.s M.

Rederens Ansvar for Sammenstød.

I Anledning af det i Sommer afholdte internationale Søretsmøde i London udgav Højesteretsadvokat Hindenburg en paa fransk affattet Pjece: De la faute en matière d'abordage et de la résponsabilitè des propriétaires de navires.

Idet vi her selvfølgelig ikke kunne komme nærmere ind paa denne meget videnskabelige og med talrige Henvisninger til fremmed Ret og Retsafgørelser forsynede Fremstilling, skulde vi kun i Korthed angive de Resultater, hvortil Forfatteren kommer i sine Undersøgelser om Redernes Ansvar ved Kollisioner, idet det nye Synspunkt, som her fremdrages, frembyder ikke ringe Interesse.

I Almindelighed søger man at begrunde Rederens Ansvar for den Skade, hans Skib har tilføjet Trediemand, ved Henvisning til den almindelige Regel, at en Person er ansvarlig for Forseelser, begaaede af dem, der ere i hans Tjeneste, og man siger da, at Rederens Ansvar begrundes ved Skibsførerens Forseelse. Denne Begrundelse er imidlertid ikke rigtig, siger Forfatteren, den vilde kun være rigtig, hvis der altid forelaa en Forseelse fra Skibsførerens Side, saaledes at der altsaa fra Rederens Side kunde gøres Ansvar gældende mod ham, men i de fleste Tilfælde af Kollisioner foreligger der kun fra Skibsførerens Side en Fejl i Bedømmelsen af, hvad der bør gøres under de foreliggende Omstændigheder, men ikke nogen Forsømmelse af Pligt eller nogen Forseelse.

Den ovennævnte Begrundelse forklarer dernæst ikke Rederens Ansvar i Tilfælde, hvor han har lejet Skibet ud til en anden, der saa maaske har ansat Skibsføreren, eller hvor denne i Udlandet ansættes af Konsulen, ej heller i de Tilfælde, hvor Skibet gør Skade, medens der er en Tvangslods ombord (flere Domme have dømt Skibet til at erstatte Kollisionsskade, skønt der var Tvangslods ombord). Begrundelsen af Rederens Ansvar for Kollisionsskade kan saaledes efter Forfatterens Mening ikke søges i Rederens eller Skibsførerens Skyld. Rederen er uskyldig, og Skibsførerens Skyld er mange Gange ikke af den Natur, at Rederen ifølge ovennævnte Regel om Ansvar for de i ens Tjeneste staaende Personers Forseelse kan siges at være ansvarlig, ligesom Skibsføreren ofte slet ikke kan siges at staa i et saadant Forhold til Rederen, som nævnte Regel forudsætter. Begrundelsen af Rederens Ansvar maa derimod søges i, at det er ham, der nyder godt af Ekspeditionen, og at det derfor er ham, der bør bære Risikoen ved denne i den Udstrækning, som den almindelige Sikkerhed for Gods og Menneskeliv paa Søen maa fordre.

I Forbindelse med ovenstaaende skulle vi i Anledning af den i dette Blads Nr. 39 efter „Norg. Sjøft." optagne Afhandling om Ophævelse af Rederens Ansvar for Kollisionsskade bemærke følgende: Det er meget naturligt, at man med Henblik paa de store Omkostninger og den lange Tid, som medgaar i Anledning af Kollisionssager, tænker paa Udveje til at gøre den Slags Sager simplere, hurtigere og billigere, men naar man som en saadan Udvej henviser til at ophæve Rederens Ansvar, da er dette sikkert hverken rigtigt eller retfærdigt. I vedkommende Artikel gaas der let hen over Forholdet med uforsikrede Skibe, idet det siges at være en Mangel paa Omhu ikke at forsikre, men det maa dog erindres, at der faktisk er og stadig vil være mange ikke forsikrede eller ikke fuldt forsikrede Skibe, og disse som oftest smaa Skibe vil have meget mørke Udsigter under det foreslaaede System, der meget let vil kunne føre til hensynsløs Sejlads, navnlig fra de store Damperes Side. Det vil nærmest være de mange smaa Redere, det vil komme til at gaa ud over.

Vi forstaa iøvrigt ikke rigtig hele Slutningen af Artiklen, hvor der tales om det store Ansvar, der hviler paa Rederne, og som Forslaget skal bøde paa; thi hvis alle have assureret fuldt, saaledes som der jo i Artiklen gaas ud fra, de kan det jo være Rederne ganske ligegyldigt, om deres Skibe dømmes til at betale Skaden eller ikke, thi hvad de har betalt til den anden, faar de igen af deres Assurandører. Spørgsmaalet faar i saa Fald kun Interesse for Assurandørerne.

Men saa længe ikke alle ere fuldt forsikrede, vilde en Forandring som den nævnte sikkert faa en meget uheldig Indflydelse paa Skibsfarten, og der er sikkert ikke megen Udsigt til at faa et saadant Forslag internationalt anerkendt.

Losning af Kul i Masnedsund.

I Nord. Skibsreder-Forenings Cikulære skrives:

Et i Foreningen indmeldt norsk Dampskib lossede for kort Tid siden en Ladning Kul i Masnedsund. Certepartiet var et af Chamber of Shipping's vanlige, og det var bestemt, at Losningen skulde ske saa hurtigt, som Skibet kunde levere. Gennemsnitligt plejede Skibet at losse sine Kulladninger paa $2^3/_4$ à 3 Dage. Der blev imidlertid i Masnedsund faktisk brugt $1^1/_2$ Dag mere. Paa Rederiets Vegne forlangte vi Liggedagspenge, men vedkommende Modtager, der aabenbart staar i den Formening, at „saa hurtigt som Skibet kan levere" er det samme som „saa hurtigt Købmanden kan tage imod", nægtede at betale Liggedagspenge og skriver bl. a.: „Dampskibet er losset med sædvanlig Hurtighed uden Ophold. Det ved Skiftningen af Jærnbanevogne foraarsagede Ophold er kun naturligt og ikke anderledes for alle andre til Jærnbanen lossende Skibe. Agterlugen blev lige saa tidlig udlosset som Forskibet. Kajpladsen, hvor Skibet skal losse, tillader ikke en Gæng mere i Agterlugen, idet der ikke er Plads for en 5te Jærnbanevogn. Denne Gæng vilde altsaa ikke forcere Losningen — Rederiets Fordring maa jeg anse for aldeles uberettiget og maa paa det bestemteste protestere herimod".

Det fremgaar tydeligt heraf, at man ikke i Masnedsund kan tage imod saa hurtigt, som Dampskibet kan levere. Ikke desto mindre paatager man sig der denne Forpligtelse og nægter at betale Liggedagspenge. For at forebygge Ubehageligheder og Strid med Modtagerne samt Vildfarelser med Hensyn til den Tid, Rederen atter kan have sit Skib disponibelt, naar det losser Kul i Masnedsund, have vi villet henlede vore Medlemmers Opmærksomhed paa dette Forhold.

Den projekterede Kanal mellem Østersøen og Sortehavet.

Følgende interessante Beretning angaaende Kanalprojektet mellem Østersøen og Sortehavet, som er offentliggjort af „Novosti", viser, at den russiske Regering nu, da alle nødvendige Planer ere i Orden, haaber at kunne begynde Realisationen af dette gigantiske Arbejde paa praktisk Maade.

Forslag om at effektuere en Kanalforbindelse mellem disse Farvande med tilstrækkelig Dybde for Flaadens Skibe fremkom allerede for 8 Aar siden. Kejser Alexander III, der var levende interesseret i Spørgsmaalet,

fik Overslag og Planer for Arbejdet udførte af forskellige franske Ingeniører. Disse Undersøgelser medtog 3 Aar, og endelig i 1894 var deres Arbejde tilendebragt og overgaves Ministeren for offentlige Arbejder.

Meningen er ved Hjælp af Kanaler at forbinde Riga Gulfen, Floderne Dwina, Berezina og Dnieper med Sortehavet i Nærheden af Byen Kherson. Kanalens Længde bliver 1,607 Kilometer med en Dybde af ikke mindre end 28 Fod, medens de paaregnede, samlede Anlægsomkostninger anslaas til 500 Millioner Francs eller 200 Millioner Rubel. Antager man, at Arbejdet paabegyndes i 1901, kan det først ventes tilendebragt i 1907. Det er ligeledes foreslaaet at bringe Libau og Nikolaieff i Forbindelse med Kanalen.

Uanset Kanalens Betydning i strategisk Henseende, vil den blive en mægtig Faktor i Udviklingen af Handel og Transitering af Varer, og set fra et finansielt Standpunkt synes Projektet at have de bedste Udsigter til et heldigt Resultat, da Kanalen vil komme til at gaa igennem Ruslands bedste Agerdyrknings-Provinser, og selvfølgelig vil saavel Korn som Landets andre Produkter, særlig Træ, Jærn og Salt, blive forsendt ad denne den korteste Skibsrute.

Før Kanalprojektet kommer til Udførelse vil der dog endnu være forskellige Omstændigheder at tage i Betragtning; navnlig fremhæves, at Landet omkring Dnieper med sine Skove og Moradser lægger alvorlige Hindringer i Vejen, men det vanskeligste Spørgsmaal bliver maaske dog Tilvejebringelsen af den fornødne Kapital.

Adskillige Ingeniører, som for Tiden ere beskæftigede med andre Arbejder i Sydrusland, ville blive engagerede til at deltage i Anlægets Udførelse.

Fragtmarkedet.

Der har været Liv i de fleste Brancher i den sidste Uge, Amerika livligst fra northern range, hvor en Række gode Befragtninger have været etablerede til langt ind i det ny Aar. Fra Baltimore til Danmark betales 3/6 til én Havn, 3/7½ til to Havne med Afskibninger December, Januar, Februar; Baltimore Hamburg betaler 3/4½. Fra Virginia til London er Raten 3/3 med Stykgods Option. Fosfat fra Tampa til Helsingborg betales med 22/, Hamburg 21/, Fernandina Rotterdam 18/6, Stettin 22/6. Bomuld fra Savanah til Liverpool eller Bremen 40/, Brunswick Liverpool eller Manchester 40/. Befragtningen fra River Plate er omtrent uforandret, muligvis dog en Smule mattere. San Lorenzo U. K. Cont. betaler 29/ pr. 10. November, 10. December. San Lorenzo L. H. A. R. 4,000 Tons 28/6. Buenos Aires P. P. 3,500 Tons 26/ Berth terms. San Lorenzo U. K. 3,000 Tons 20. December Annullering 28/. Amerika er som sagt en god Faktor at regne med, og Udsigterne ere fortrinlige.

Sortehavet etc. noterer Nicolaieff L. H. A. R. 3,500 Tons prompt 12/3, Hamburg 12/9, Poti Rotterdam 15/6. Donau Antwerpen eller Rotterdam 3,500 Tons 12/. Odessa London eller Rotterdam 3,800 Tons 11/3, Option Nicolaieff 12/3. Markedet er ret livligt.

Østen. Udgaaende Rater ere godt holdte. Bombay giver 16/6, Djibouti 14/6 à 15, Aden 14/6. Colombo 15 à 15/6, Singapore 18/, Saigon 22/6. Honkong Shanghai eller Japan 25/. Der er ingen synderlige Forandringer i de hjemgaaende Rater. Fra Java noteres 32/6, Singapore St. Nazaire 28/9 à 30.

Kulmarkedet er fast i alle Retninger; vi notere Cardiff Alexandria 12/, Port Said 12/, Odessa 9/9, Konstantinopel 10/, Triest 11/9, Venedig 11/9 à 12/, Palermo 10/, Messina 10/, Genua 10/, Spezzia 10/.

Til Østersøen noteres 9/9 Kronstadt, 8/3, Reval, 8/3 Libau, 8/6 Carlscrona.

Til dansk Havn betales 7/6 à 7/9, til Kjøbenhavn 7/9.

Fra Newcastle betales til Kronstadt 8/, Fairwater 6/6, Wasa 8/6. Til Middelhavet noteres Konstantinopel 9/6, Port Said 11/, Savona 10/, Venedig 11/6, Genua 10/.

Fra Firth of Forth noteres til Kjøbenhavn 6/3 à 6/6, dansk Provinshavn 7/, Riga 7/, Kronstadt 7/3.

Østersøen noterer fra Petersborg London 1/4½, Rotterdam Amsterdam 1/6, Antwerpen Dunkirk eller Ghent 1/6 à 1/7½, alt pr. 496 lbs. Hvede, Hør til Ghent eller Dunkirk 22/23 Francs. Riga noterer London 1/1½ à 1/3, Antwerpen 1/3. Hør til Dundee eller Leith 16/.

Den tyske Ocean-Damper „Kaiserin Maria Theresia's" Grundstødning.

Som det vil erindres grundstødte i Juni Maaned d. A. det nævnte meget store og kostbare Paketskib i Tykning paa Havknudeflakket ved Grenaa, og Skylden herfor blev fra flere Sider tillagt den ombordværende Helsingørslods, der fra Stettin var bleven engageret til at tage Skibet gennem Store Bælt.

Efter at Sagens nærmere Undersøgelse saavel her hjemme som i Tyskland nu kan anses for afsluttet, har Lodsinspektøren i Helsingør anmodet os om at oplyse, at Skibets Rederi, Norddeutsche Lloyd i Bremen, meget beredvillig har erkendt, at den paagældende Lods, J. Bay, er fuldstændig uden Skyld i Katastrofen, da hans Lodsning var vel tilendebragt, efter at Store Bælt var passeret, og da Skibsføreren tilmed derefter ikke havde efterkommet Lodsens gode Raad om at følge en anden Kurs op gennem Kattegattet sønden om Schultz' Grund end den af Skibsføreren valgte efter Fornæs.

Naar det kan synes paafaldende, at Helsingørslodsen benyttes til saadanne Lodsninger udenfor Sundet, som den her omtalte, saa har dog dette sin Aarsag i, at der ofte om Vinteren, naar Isforholdene vanskeliggør Navigationen rundt om i vore Farvande og Ombordsættelse af der stationerede Lodser, kan fremkomme ret livlig Efterspørgsel om Lodshjælp fra Helsingør til Skibe, der fra denne Vinterhavn ville forcere imod deres Bestemmelsessted ad Kattegattet, Bæltet eller Østersøen. Det er derfor en stor, endog national Fordel, at der imellem Helsingørslodserne findes Folk, som ere kendte disse Veje, og det hænder da saaledes af og til, ogsaa udenfor Vintertiden, at der fra fremmede Rederier, som have faaet Tillid til disse Folk, indløbe Lodsbestillinger, som man mener ikke at burde afslaa for at holde den udenlandske Konkurrence borte og tillige give Lodserne Lejlighed til at vedligeholde deres Farvandskendskab.

Sømandsbibliotek for Danmark.

Blandt dem, der ere vanskeligst stillede, naar Talen er om at have Adgang til virkelig god Læsning og den Aandens Dannelse, som dermed følger, kommer Sømændene sikkert i første Række.

I Forstaaelse heraf og med Ønsket om at søge dette Savn afhjulpet, vedtog „Udvalget for de kristelige Foreninger for Unge" paa et Møde den 19. Juli d. A. at søge oprettet et Sømandsbibliotek for Danmark. Det tænkes ordnet saaledes:

Der oprettes et Centralbibliotek i Aarhus, hvorfra Skibene gennem Rederierne efterhaanden forsynes med Bogkasser, indeholdende ca. 20 Bøger hver. Bytningen sker ved Indsendelse til Centralbiblioteket gennem vore „Kristelige Foreninger for unge Mænd", der nu findes i de fleste Havnebyer, og over hvilke Fortegnelse følger med hver Bogkasse. Disse Foreninger søge allerede paa forskellig Maade at gøre et Arbejde for vore Sømænd.

Igennem en Aarrække er der paa lignende Maade udrettet et stort Arbejde i andre Lande, særlig England og Amerika, og mange ere de Vidnesbyrd om Velsignelse, der foreligge.

I Fortrøstning til, at den samme Erfaring skal blive gjort hos os, bede vi da alle, der have Hjerte for denne Sag, først og fremmest den levende Menighed, vore Skibsredere og Sømandsorganisationer om at yde os den fornødne Støtte til Foretagendets lykkelige Gennemførelse, hvortil vil udfordres i Løbet af nogle Aar ca. 40,000 Bind Bøger hvoraf dog mange kunne være af samme Værk. Der ønskes Bøger saavel med kristeligt som med historisk Indhold og andet alment oplysende, fortællende og underholdende Stof.

Gaver i Bøger eller Penge bedes sendte til medundertegnede Vilh. Rasch, Aarhus. Regnskab herover vil senere fremkomme.

For „Udvalget for de kristelige Foreninger for Unge."

I September 1899.

H. F. Poulsen,	Vilh. Rasch,
Sognepræst, Dalum pr. Odense,	Sømandsmissionær,
Udv. Sekretær.	fhv. Navigationslærer,
	Aarhus.

Ovenstaaende tiltrædes og anbefales paa det bedste til velvillig Imødekommen.

Prins Valdemar,
Ærespræsident for Sømandsforeningen.

Johan Hansen,	Jacob Holm,
Generalkonsul, Dampskibsreder.	Formand for Skibsførerforeningen.
J. A. D. Jensen,	Osc. Mortensen,
Navigationsdirektør.	f. T. Formand i Bestyrelsen for Maskinmestrenes Forening
Balthazar Pedersen,	D. C. Prior,
Viceformand for Dansk Navigatørforening.	Præst, Næstformand for Sømandsmissionen.

P. Rechnitzer,
Formand i Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibsselskabet Urania har solgt finsk Dpskb. Ainamo, der i Sommer havarerede paa Jyllands Vestkyst og derefter købtes af Selskabet, til Dampskibsselskabet Vulcan for 265,000 Kr. Skibet repareres paa Flensborg Skibsværft.

Paa Rønne Skibsværft er en ny, 3-mastet Staal-Skonnert løbet af Stabelen. Værftet har i de sidste 4 Aar bygget 6 Staal-Skibe og 2 store Pramme.

Sk. Laura, 26_{86} Tons, er af d'Hrr. Johs. og Jacob Rasmussen af Strynø solgt til Skibsfører H. H. Iversen af Bogense for 1,750 Kr.

Dampskibsselskabet Dannebrog har købt engelsk Dpsk. Rosario, der nu skal have Navnet Stjerneborg og skal føres af Kapt. Mathiesen.

Fra Sø og Land.

Regerings-Kommission angaaende Skibsfarten. I Anledning af et under 27. Marts d. A. af Fællesrepæsentationen for dansk Skibsfart indsendt Andragende har Indenrigsministeriet besluttet at nedsætte en Kommission til Behandling af en Række i Andragendet omhandlede Forhold, af hvilke vi nævne:

Told paa Skibe og Skibsmaterialer.
Tolddiæter.
Konsulatafgifterne.
Skibsmægler-Institutionen.
Besigtelsesvæsenet af Skibe, der under Havari indkomme i danske Havne.
Ændringer i Sønæringsloven og i Loven om Søretter.
Revision af Søloven.
Søfarendes Udøvelse af deres Valgret.

Kommissionen vil komme til at bestaa af 11 Medlemmer. I Kommissionen repræsenteres Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, Grosserer-Societetets Komite og Den danske Handelsstands Fællesrepræsentation.

Fra Martinique. Udenrigsministeriet har fra den danske Konsul i St. Pierre, Martinique, Hr. Louis Meyer, modtaget følgende Beretning:

Jeg undlader ikke herved at underrette danske Redere og Skibsførere om, at Vekselkursen paa Paris, der for ikke lang Tid siden var 10 à 15 pCt., nu er fastsat til I pCt. (én pCt.) med liden Sandsynlighed for en fremtidig Stigning.

De faste Havneafgifter ere følgende:

Lodspenge for Skibe paa	150	til	200	Registertons	82 Frcs.
„ „	200	„	250	„	100 „
„ „	250	„	300	„	118 „
„ „	300	„	350	„	135 „
og for Skibe over	350			„	153 „

Sanitetsgebyr 15 Centimes pr. Register-Ton.
Permit til Losning eller Ladning, pr. Skib 5 Frcs.
Fyrpenge. . . . . ., pr. Skib 20 Frcs.
Vand 10 Centimes pr. Register-Ton.

Fragtsøgende Skibe erlægge 11 Frcs. for foreløbig Ankring (5 Dage) paa den ydre Red.

Ifølge Indberetning til Udenrigsministeriet af 9. d. M. synes Epidemien af gul Feber i Virginia (U. S. A.) at være standset, hvorimod der er forekommet en Del Tilfælde af samme Sygdom i Key West og et enkelt Tilfælde i New Orleans.

Konossementer til russiske Havne. Firmaet Maynard & Fishwicks i Kronstadt skriver, at ifølge de russiske Toldbestemmelser af 17. April 1886 skulle Konossementerne angive Skibets hele Kvantum Varer med Bogstaver saavelsom med Tal. Saaledes skal 1,000 Tons 10 cwts. skrives Et Tusinde Tons og Ti Hundredevægt. Denne Bestemmelse gennemføres meget strengt, og flere Dampere med Kul eller Jærn til Havnen ere blevne idømte store Bøder, fordi kun Tons-Antallet var skrevet med Bogstaver, medens cwts. med Tal alene, hvorved Konossementet blev anset for ugyldigt. Firmaet opfordrer derfor Skibsmæglerne til altid at skrive ogsaa Antallet af cwts. med Bogstaver. (Nordisk Skibsreder-Foren. Cirkl.)

Det forenede Dampskibsselskab udbetaler 4 pCt. à Konto Udbytte.

Dampskibsselskaberne Cimbria og Vendila udbetale 5 pCt. à Konto Udbytte.

En farende Dampskibsfører tilskriver os, at mange Kaptajner faa „Dansk Søfartstidende" tilsendt gennem deres Rederi, idet det af Postvæsenet leveres her til Videreforsendelse, og at dette ofte har til Følge, at Kaptajnerne faa to Numre af samme Dato, medens andre udeblive. Den ærede Indsender fremhæver med Rette, at man paa den Maade ikke kan følge saadanne Sager af Interesse, i hvilke man selv gerne vilde fremkomme med Indlæg, idet man af Mangel paa Kendskab til Begyndelsen maa tie stille, for ikke at dømme en halvsunget Vise, og fremhæver sluttelig Betydningen af, at ogsaa de farende Kaptajner faa Bladet regelmæssig, saa de kunne være i Stand til gennem det at følge saadanne Æmner, som det er af Betydning for dem at faa Kendskab til.

Vi skulle, idet vi selvfølgelig fuldkommen samstemme med den ærede Indsenders Udtalelser, gøre opmærksom paa, at mange farende Skibsførere efter eget Ønske faa deres Blade leveret gennem Rederiets Kontor. Det vilde være særdeles ønskeligt, om dette ikke maatte være nogen Hindring for en saa regelmæssig Forsendelse som muligt.

Om en usædvanlig lang Slæbning af en Havarist, ca. 3,400 miles, som for nylig er udført med heldigt Resultat paa den australske Kyst, skrives fra Sydney til „The Syren". De nærmere Omstændigheder ere følgende:

En stor Damper, „La Serina", som af „Adelaide Steamship Company" var befragtet til Kystfart paa vestaustralske Pladser, afgik fra Derby med en Ladning, bestaaende af Stykgods, en Del Hornkvæg, Heste, Post samt nogle faa Passagerer og kom, efter heldig at have passeret mellem den Masse Øer, som ligge under Kysten, paa Grund paa Øen „Adelaide", 1,200 miles Nord for Freemantle, hvor Skibet blev staaende fast. Senere blev det taget af Grunden af Postbaaden fra Singapore og slæbt fra Strandingsstedet Syd paa til Broome i Raebach Bay. Ankommen her befandtes den lidte Skade saa stor, at Skibet abandonneredes af Assurandørerne og Vraget solgtes ved Auktion.

Skibet købtes af „Adelaide Steamship Company", og det besluttedes at forsøge at slæbe Skibet rundt Nord- og Nordøstkysten af Australien til Sydney for der at dokke og reparere. Risikoen var stor, men Forsøget lykkedes. Den 2. Juli blev „La Serena" taget paa Slæb af Damperen „Franklin" og 14 Dage senere passerede begge Skibe Thursday Island. Uden noget som helst Uheld afsluttedes Rejsen den 31. ved Skibets Ankomst til Sydney. Den havarerede Baad er nu i Tørdok og ventes at være klar til at gaa i Fart igen i Løbet af faa Uger.

Fra Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteri er der udgaaet Bekendtgørelse om, at de Spillere, der ønske at beholde deres gamle Nummere, maa afhente disse senest Lørdag d. 7. Oktober, da Salget af de ufornyede Lodder straks tager sin Begyndelse efter nævnte Dag.

Ugens Havarier.

Najaden, Dpsk. af Esbjerg, har paa Rejsen fra Bristol til Libau i Stormen i Østersøen faaet en Braadsø over, der slog S. B. Ladeport ind. Reparerer i Libau.

Elna, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom d. 28. Septbr. til Calais med ovenbords Skade.

Sjælland, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Reval til Rotterdam faaet en Del ovenbords Skade.

Hamlet, Dpsk. af Kjøbenhavn, er indkommet til Cuxhafen med stærk Slagside, foraarsaget af haardt Vejr i Nordsøen. Skibet har, efter at være rettet, fortsat Rejsen til Gent.

Petra Guline, Jagt af Stavanger, kom d. 26. Sept. paa Grund paa Lillegrunden. Skibet var paa Rejsen fra Guldborg til Vejle med Hvede. Flot med Assistance og indbragt læk til Odense, hvor det losser og reparerer.

Danmark, Skonnertbrig af Faaborg, er d. 26. f. M. indslæbt til Visby af Dpsk. Lodsen. Danmark, der var paa Rejsen fra Kotka til London med Staver, har mistet Klyverbom og flere Stænger.

Fredericia. En Planke med fastspigret blaamalet Navnebrædt, hvorpaa læstes „Fredericia" i gule Bogstaver, er fundet drivende i Farvandet Sydvest for Anholt, hvor ligeledes saas drivende et graamalet Halvdæk af et Skib.

Carl Theodor, Skonnert af Korsør, er kæntret og inddrevet til Kertell i Estland som Vrag. Skibet var paa Rejsen fra Riga til Varel med Trælast.

Madeleine, Skonnert af Yarmouth, er d. 29. f. M. indbragt til Frederikshavn af Trawleren Paragon, der havde truffet Skonnerten ved Hanstholm. Mandskabet manglede Proviant og Vand, efter i 5 Uger at have været ude i Nordsøen paa Rejsen fra Yarmouth til Hartlepool. Skibet var i Vesten-Stormen drevet ud af Kurs. Skibet er lækt og Sejlene sønderrevne.

Anna Elisabeth, norsk Jagt, er strandet ud for Sæddingen. Fiskerne have forgæves forsøgt at bringe Skibet flot. Bjærgningsforsøg fortsættes af Skibsbygmester Abrahamsen fra Fanø.

Kulant, Skonnert, er ankommen til Svendborg fra Liverpool med Salt. Skibet har havt haardt Vejr paa Rejsen og taget flere Søer over. Et Anker og Kæde og en Del af Skanseklædningen er mistet, ligesom flere Støtter ere beskadigede.

Neptunus, Barkskib. drev som Vrag langs Vestkysten. En Del Inventar og Takkelage er bjærget af Fiskere fra Vangsaa. Vraget er indbragt til Frederikshavn af Bjærgningsdpsk. Øresund. Der fandtes ingen Papirer ombord; man formoder, at Skibet er af hollandsk Nationalitet.

Rilda. Dpsk. af Drammen, er ankommet til Vejle med en Ladning Træmasse, efter at Skibet har maattet returnere til Drammen paa Grund af Maskinskade.

Salmen, 3/m. Skonnert af Caspervik, kom d. 30. f. M. paa Rejsen fra Helsingborg til Riga med Ris paa Grund paa Saltholm. Flot med Assistance og fortsat Rejsen.

Amy, 3/m. Skonnert af Kalmar, har d. 1. ds. paa Ydreden mistet Anker og Kæde.

Brage, Skonnert af Svendborg, ankom her til d. 1. ds. fra St. Petersborg med Oliekager. Skibet har paa Rejsen mistet Klyverbommen.

Ørnen, Kutter, der nylig blev købt fra Kjøbenhavn af et brasiliansk Firma og af Kapt. H. Jensen, Sønderho, føres til Brasilien, indkom 26. Sept. med Havari til Esbjerg. Fortsætter efter Reparation Rejsen til Pernambuco.

Paa Rejsen fra New Orleans her til passerede Dampskibet Louisiana et stort, kobberforhudet Sejlskib med Bunden opefter paa 30° 23′ N. Br. 74° 44′ V. Lgd. Ca. 6 Kml. østligere passeredes en stor, firkantet Vandsisterne af Jærn. Nogle forkullede Trædele i Nærheden tydede paa Ildebrand. Vraget passeredes den 5. Septbr.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til Galveston 24. Sept. — Algarve, Borries, afgik fra Kbhvn. 1. Oktbr., bestemt til Newcastle. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Barcelona 2. Oktbr. — Antwerpen, Lorentzen, ankom til Antwerpen 21. Septbr. — Arkansas, Jespersen, ankom til Rotterdam 29. Sept. — Arno, Strubberg, afgik fra Malaga 26. Sept., best. til Kbhvn. — Beira, Brabrand jun., afgik fra Gibraltar 28. Sept., bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Sundsvall 1. Oktbr., bestemt til N. Afrika. — Dagmar, Gade, ankom til Denia 2. Oktbr. — Douro, Ørum, afgik fra Cadiz 2. Oktbr., best. til Oporto. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 20. Sept., bestemt til Kbhvn. — Garonne, Rasmussen, afgik fra La Rochelle 29. Septbr., bestemt til Dunkirk. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Antwerpen 28. Sept. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 22. Sept., bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, i Karantæne her. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 4. Oktbr., bestemt til New York. — Kentucky, Caroc, afgik fra New York 27. Sept., bestemt til Kbhvn. — Kursk, Lunge, afgik fra Kbhvn. 1. Oktbr., bestemt til St. Petersborg. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersborg 17. Sept. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 30. Sept. — L. P. Holmblad, Hansen, ankom til Kbhvn. 29. Sept. — Nicolai II., Michelsen, ank. til Antwerpen 27. Sept. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 30. Sept., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 1. Oktbr., bestemt til St. Petersborg. — Omsk, Petersen, ankom til Bordeaux 28. Sept. — Seine, Staal, ankom til St. Petersborg 28. Sept. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 16. Sept., best. til New Orleans. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christiania 3. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, afgik fra Messina 2. Oktbr., bestemt

til Bari. — Tomsk, Petersen, afgik fra St. Petersborg 30. Sept., bestemt til Dunkirk — Xenia, Thidemann. afgik fra Boston 1. Oktbr., bestemt til New York.

Anglo Dane, Møller, afgik fra Kbhvn. 1. Oktbr., bestemt til Stettin. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Throndhjem 2. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Antwerpen 23. Sept., bestemt til Kbhvn. — Ceres, Müller, ankom til Leith 2. Oktbr., bestemt Kbhvn. — Christian IX, Mollerup, ankom til London 1. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund. Kjølsen, afgik fra Kbhvn. 2. Oktbr., best. til Stettin. — Ella, Svane, ankom til Danzig 29. Sept., best. til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, ankom til Kbhvn. 29. Sept., bestemt til Vestnorge. — Frederik, Thomsen, afgik fra Hull 1. Oktbr., bestemt til Khhvn. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Libau 30. Sept., bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 1. Oktbr., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 24. Sept., best. til Hull. — Maja, Jonsson, ankom til Kbhvn. 30. Sept., bestemt til Hamburg. — Morsø. Frisenette, ankom til London 29. Sept., bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 2. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Riga 1. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, ankom til Pillau 1. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 2. Oktbr., bestemt til London. — Pregel, Olsen, ankom til Antwerpen 30. Sept., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Sørensen, afgik fra Kbhvn 30. Sept., best. til Riga. — Valdemar, Kofoed, ankom til Antwerpen 27. Sept., bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Holtenau 2. Oktbr., bestemt til London. — Vesta, Bay, afgik fra Leith 19. Septbr., bestemt til Island. — Vesuv. Andresen, afgik fra Kbhvn. 1. Oktbr., bestemt til Hull. — Viking, Rohde. ankom til Libau 1. Oktbr., bestemt til London. — Tejo, Ryder, ankom til Leith 30. Sept., bestemt til Island.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 5. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 4. Oktbr., bestemt til Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 4. Oktbr., best. til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Odense 4. Oktbr., best. til Leith via Aarhus og Aalborg. — Kronen, Wiberg, afgik fra Newcastle 4. Oktbr., bestemt til Nakskov. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 5. Oktbr., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nykjøbing F. 3. Oktbr., best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 4. Oktbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Wrisberg, afgik fra Blyth 27. Septbr., ankom til Libau 2. Oktbr. — Frode, Schmidt, afgik fra Borgå 30. Sept., best, til Amsterdam. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 25. Sept., ankom til Brahestad 30. Septbr. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Rouen 24. Sept., ankom til Blyth 27. Sept. — Svend, Petersen, afg. fra Kbhvn. 28. Sept., ankom til Riga 1. Oktbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 21. Septbr., ankom til Ghent 29. Sept. — Danmark, Kraemer, afgik fra Blyth 29. Sept., ankom til Kbhvn. 1. Oktbr. — Ragnar, Risøe, afgik fra Sunderland 25. Sept., ankom til Stettin 29. Sept. — Volmer, Riber, afg. fra Blyth 2. Oktbr., bestemt til Riga. — Dan, Hansen, afgik fra Riga 22. Septbr., ankom til Ghent 29. Septbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 24. Septbr., ankom til London 2. Oktbr. — Harald, Holst, afg. fra Kbhvn. 16. Sept, ankom til Brahesstad 20. Septbr. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Blyth 19. Sept., ankom til Kronstadt 27. Septbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Berg, Thorsøe, afgik fra Kronstadt 25. Septbr. — W. Sawin, Jensen, afgik fra Kronstadt 24. Septbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Amsterdam 29. Septbr. — A. Shukoff, Stoltenberg. afgik fra Hull 2. Oktbr. — Russ, C. Jensen, ankom til Calais 29. Septbr. — P. Andrejeff, Johnsen, ankom til Hull 30. Septbr. — J. Siem, Knudsen, ankom til London 1. Oktbr.

Heimdal. Anine, Løffler, ank. til Stockholm 3. Oktbr — Helga, Lagesen, ankom til Stockholm 29. Septbr. — Martha, Jørgensen, ankom til Lübeck 1. Oktbr. — Therese, Risøe, afgik fra Gustafshamn 27. Septbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Helsingfors 29. Sept. — Niobe, Schmidt, passeret Holtenau 2. Oktbr. paa Vej til Boulogne. — Nancy, Mathisen, ankom til Liverpool 3. Oktbr. — Nautik, Mortensen, afgik fra Newcastle 29. Septbr., best. til Kronstadt. — Nora, Degn, afgik fra Blyth 3. Oktbr., bestemt til Wiburg. — Neptun, Jørgensen, ankom til Esbjerg 3. Oktbr. — Nerma, Jessen, ankom til Kjøbenhavn 29. Septbr.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afgik fra Tyne 13. Septbr., bestemt til New York. — Ekliptika, Klaaborg, afgik fra Swanseå 19. Septbr., bestemt til Montevideo. — Venus, Nielsen, afgik fra Rosario 15. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Sirius, Bay-Schmidt, ankom til Antwerpen 28. Septbr. — Urania, Jørgensen, ankom til Utvik 29. Septbr. — Saturn. Lund, afgik fra Kbhvn. 29. Septbr., bestemt til Ørnskjoldsvik. — Pallas, Degn, ankom til Riga 25. Septbr. — Mars. Clausen, ankom til Bergen 30. Septbr.

Nordsøen. Wineland. Petersen, ankom til Tyne 2. Oktbr. — Nordland, Pii, ankom til Dunkirk 25. Sept. — Finland, Schmidt, ankom til Boness 22. Sept. — Holland, Jørgensen, ank. til Honfleur 24. Sept. — England, Andresen, ankom til Kbhvn. 29. Sept — Tyskland. Høgstedt, passerede Kbhvn. 25. Sept. til Gravelines. — Skotland, Branth, afgik fra Esbjerg 29. Septbr., bestemt til Newcastle.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Aalborg 2. Oktbr., bestemt til St. Petersborg. — Rita, Horn, ankom til Sunderland 28. Sept. — Cimbria, Storm Hansen, ankom til Luleå 30. Septbr.

Union. Anglia, Erichsen, afg. fra Rotterdam 26. Sept., ankom til Wearmouth 28. Sept. — Frisia, Skov, ankom til Amsterdam 30. Septbr. — Gallia, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 3. Oktbr., bestemt til Riga. — Caledonia, Fisker, afgik fra Rotterdam 28. Septbr., bestemt til Riga.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Blyth 1. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Fyen, Hansen, afgik fra Kbhvn. 30. Septbr., ankom til Libau 2. Oktbr. — Hafnia, Jensen, afg. fra Kbhvn. 30. Septbr., ankom til Riga 3. Oktbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 1. Oktbr., bestemt til Dordrecht.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, passerede Port Said 30. Sept. paa Rejse til Delaware. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Rotterdam 1. Oktbr. — Søborg, Fischer, afgik fra Cardiff 27. Septbr., best. til Kronstadt. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Kotka 29. Septbr., bestemt til Dunkirk. — Jomsborg, Kühl, ankom til Gamle Karleby 25. Septbr. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Newcastle 2. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 29. Septbr. — Fredensborg, Petersen, ankom til Glasgow 29. Septbr. — Amalienborg, Dømel, afgik fra Kotka 1. Oktbr., best. til Calais. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Cardiff 27. Septbr., bestemt til Kronstadt.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Hartmann, afgik fra Uleåborg 22. Septbr., best. til Rouen. — Skodsborg, Lund, ank. til Sevilla 2. Oktbr. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Solombal 27. Septbr. — Jægersborg, Jensen, ankom til Blyth 1. Oktbr. — Guldborg, Jensen, ankom til Räfsø 2. Oktbr. — Tuborg, Hveissel, afg. fra Sackville 19. Oktbr., bestemt til Preston.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Helsingfors 1. Oktbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Riga 30. Sept., bestemt til Ghent. — Hermia, Sørensen, afgik fra Riga 27. Sept., bestemt til Ghent. — Alice, Hansen, ankom til Riga 1. Okt. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Rotterdam 26. Sept. — Bornholm. Petersen, ankom til Kbhvn. 30. Sept. — Ajax, Brorsen, afg. fra Methil 26. Sept., ankom til Bandholm 29. Sept. — Nauta, Madsen, afgik fra Middlesbro 30. Sept., bestemt til Kiel. — Rønne, Hintze, afgik fra Kbhvn. 30. Septbr., ankom til Libau 2. Oktbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Libau 2. Okt., bestemt til Ahus.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Newcastle 30. Septbr., bestemt til Libau. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Grangemouth 3. Oktbr., bestemt til Kiel. — Absalon, Predbjørn, ankom til Christiania 29. Septbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Kbhvn. 30. Sept. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 29. Septbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Gand 30. Septbr. — Helge, Matthiessen, ankom til Blyth 30. Septbr.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afg. fra Kbhvn. 1. Okt., bestemt til Antwerpen. — Malaya, Berentzen, afgik fra Muroran 24. Septbr., bestemt til Hongkong. — Cathay, Schøning, ankom til South-Hampton 2. Okt. — Annam, Cold, afg. fra Kbhvn. 3. Oktbr., bestemt til Göteborg. — Ragnhild, Bønnelycke, afg. fra Frederiksstad 1. Okt., bestemt til Cardiff.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afgik fra Boness 30. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Riga 22. Septbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Kbhvn. 3. Oktbr., bestemt til Hernøsand.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Kronstadt 2. Oktbr.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Räfsö 26. Sept., bestemt til Zaandam. — Clara, Petersen, ankom til Aarhus 26. Sept.

Ærø. Energi, Hansen, ank. 26. Sept. til Sundsvall. — Enigheden, Nielsen, ankom 30. Septbr. til Grandville.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Riga 23. Septbr. — Knud, Nielsen, afgik fra North Shields 28. Septbr., best. til Riga.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Maracaibo, Svarrer, ankom til Hamburg 26. Sept. fra Maracaibo. — Aalborg, Clausen, sejlet fra Lyttleton 25. Sept. til Wellington. — Havila, Thøgersen, sejlet fra Taltal 21. Sept. til Kanalen f. O. — Johanne, Thomsen, ankom til Falmouth 26. Sept. fra Rosario. — Valparaiso, Lorentzen, ankom til Falmouth 30. Sept. fra Nicaragua. — Vega, Pedersen, sejlet fra Rio Janeiro 24. Sept. til Corinto. — Elisabeth, Harreby, prajet 12. Sept. paa 35° N. Br. 63° V. Lgd.

Fanø. Sønderho. Else, Thomsen, ankom 26. Septbr. til Falmouth fra Central-Amerika. — Killena, Hansen, afgik fra Falmouth 29. Septbr. til Shields. — Mary, Lydom, ank. til Charlestown 30. Septbr. fra Halmstad.

Svendborg. Dannebrog, Clausen, ankom til Uleaborg 26. Septbr. — Neptunus, Jensen, ankom til St. Petersborg 26. Septbr. — Rasmus, Jensen, ankom til Bremerhafen 26. Septbr. — Hans Emil, Hansen, ankom til St. Petersborg 27. Septbr. — Odin, Andersen, ankom til Kronstadt 27. Septbr. — Ludvig, Larsen, ankom til Stettin 27. Septbr. — Adonis, Andersen, ankom til Stockholm 27. Septbr. — Vega, Rasmussen, ankom til Kings Lynn 29. Septbr. — Triton, Nielsen, ankom til Hernøsand 28. Septbr. — Kirstine, Sørensen, ankom til Gefle 25. Septbr. — Fylla, Rasmussen, ankom til Ørnskoldsvik 28. Septbr. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Dysart 28. Septbr. — Fortuna, Christiansen, ankom til Christiania 1. Oktbr. — Roska, Møller, ankom til St. Petersborg 1. Oktbr. — Pomona, Nielsen, ankom til Dundee 28. Septbr. — Dannebrog, Børresen, ankom til Boness 2. Oktbr.

Ærø. Flink, Christensen, ankom 25. Septbr. til Rudkøbing. — Niels Juel, Nielsen, ankom 25. Septbr. til Räfsö. — Kvik, Olsen, ankom 26. Septbr. til Drøbak. — Prøven, Schmidt, ankom 25. Septbr. til North Shields. — Aurora, Raahauge, ankom 27. Septbr. til Irwine Harbour. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 28. Septbr. til Boråg. — Hosanna, Hay, ankom 29. Septbr. til Granton. — Albert, Fabricius, ankom 29. Septbr. til Tangier. — Anne, Johansen, ankom 30. Septbr. til Grangemouth. — Marie, Weber, ankom 29. Septbr. til Kirkaldy. — Eden, Hermansen, ankom 29. Septbr. til Trangsund. — Johanne, Grube, ankom 1. Okt. til Risør. — Skjold, Mygind, ankom 30. Sept. til Sundsvall. — Alpha, Rasmussen, ankom 2. Okt. paa Kjøbenhavns Red. — Søstrene, Clausen, ankom 2. Okt. til Nordmaling. — Lucinde, Christensen, afgik 26. Sept. fra Fogo (New-Foundland) til Gibraltar f. O. — Ægir, Rasmussen, afgik 24. Sept. fra Gent til Helsingfors.

Kjøbenhavn. Alexandra, Nielsen, er 29. Septbr. afsejlet fra Rosario til Falmouth f. O.

Den 23. Sept. Eftm. passerede Dpsk. Louisiana engelsk Bark H. W. K. B. paa 53° 50′ Br. 3° 25′ Øst. Lg., den ønskedes rapporteret med alt vel ombord.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. Ved Indløbet til *Thyborøn-Kanal* er den V.-lige Indsejlings-Baake atter rejst og Ledefyrene tændte.

Jyllands N.-Kyst. Fra den 1ste Oktober 1899 vil en Lodsdamper være stationeret ved *Skagen*.

Damperen, hvis Navn er *„Skagerrak“*, er malet mørkegrøn og paa Siderne mærket „Dansk Lods“. Den har to Master og gul Skorsten.

Om Bord findes Lodser, der lodse S. paa indtil *Sundet*, *Nyborg* og *Korsør* samt *Fredericia*.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Gotlands NV.-Kyst. Stenkyrkehuks Fyr. SV.-Grænsen i *Stenkyrkehuks* Fyrs Lysvinkel er paa Grund af Skovens Rydning flyttet 3° mod Ø., saa at den nu gaar over Ø.-Siden af *Visby* Ydre-Havn.

Finland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Trångsund—Koivusaari. Mellem *Trångsund* ydre Red og *Koivusaari* er et 21 Fods Farvand afmærket saaledes:

Ved en 6 Fods Grund ved Øen *Koivusaari* Ø.-Kyst i 23 Fod Vand to Stager, hvide foroven, røde forneden, med en opadvendt over en nedadvendt c. 3 Kbl. N. 6° V. og c. $3^1/_2$ Kbl. N. 10° V. fra Øens S.-Pynt.

Ved Revet *Pillinpää*, der strækker sig ud fra Øen *Suonionsaari*, i 22 Fod Vand en Stage, sort foroven, hvid forneden, med en nedadvendt over en opadvendt Kost, c. 3 Kbl. N. 8° Ø. fra Øen *Koivusaari* S.-Pynt.

Ved Revet N. for *Koivusaari* i 23 Fod Vand en rød Stage med 1 opadvendt Kost c. $4^1/_4$ Kbl. S. 63° Ø. fra Øens N.-Pynt.

Tyskland. Scholpin VNV. Vraget, der laa $8^1/_2$ Kml. NVN. for *Scholpin*, er forgæves eftersøgt og antages at være drevet bort.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Ulla. *Ulla* Fyr viser hvidt, fast Fyr fra S. 23° V., fri V. om *Indholmen*, til S. 35° V., fri Ø. om *Indholmflua* og V. om *Russen* ved *Rosholmen*; rødt, fast Fyr fra S. 35° V. til N. 79° V., fri N. om *Nordre Bjørløkgrunden*; hvidt, fast Fyr fra N. 79° V. til N. 67° V., fri S. om *Rødhammerskallen*, *Hanskallen* og *Langbøgrunden*; hvidt Hurtigblink fra N. 67° V. til N. 48° V., fri N. om *Aalmandskallen*; hvidt, fast Fyr fra N. 48° V. til N. 4° V., fri V. om *Flemsboeu*; rødt, fast Fyr fra N. 4° V. til N. 8° Ø., fri Ø. om *Grundeflua*; hvidt, fast Fyr fra N. 8° Ø. til N. 29° Ø., fri V. om *Storstensflua*; grønt, fast Fyr fra N. 29° Ø. til N. 56° Ø., fri S. om *Sve*; hvidt, fast Fyr fra N. 56° Ø. til S. 86° Ø., fri N. om *Angletasken*. Flammens Højde: 75 Fod. Lysævnen: $12_{,5}$ Kml. for det hvide, 9 Kml. for det røde og $7_{,5}$ Kml. for det grønne Lys. Hvidt Hus med Taarn, 24 Fod højt. Brændetid: 1ste August—15de Maj.

Sverig. Paternoster. Fra den 1ste Oktober 1899 gives Taagesignalet ved *Paternoster* Fyr midlertidig under Sildefiskeriet i Farvandet ved *Marstrand* med Knaldraketter i Stedet for med Kanonskud.

Sotefjord. Stagen med Ballon $^1/_4$ Kml. S. t. V. $^1/_2$ V. fra *Långholmen* Fyr er nu rejst paa Grunden, der hedder *Kolleflu*. 58° 31′ 45″ N. Br. 11° 13′ 25″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 24de September. 51° 28′,2 N. Br. 2° 8′,4 Ø. Lgd. Et drivende Vrag c. 120 Fod langt, kun lidt over Vandet.

Tyskland. Elben. Finkenwärder. Königsbake. *Königsbake* Baake bestaar nu af et kegleformet Fundament med en Stang med Ballon. Højden over Vandet: 41 Fod.

Lystønden ved *Bönhasensand* Ø.-Ende er atter udlagt i 16 Fod Vand. 53° 32′,6 N. Br. 9° 54′,9 Ø. Lgd

Holland. Zuiderzee. Wieringen. Lutjeland. Den 1ste Oktober 1899 tændes paa *Lutjeland*, *Wieringen* SV.-Pynt, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 19 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Brændetid: 1ste Oktober—1ste April. Fyret vises fra en 6 Fod høj Pæl paa Inderkant af Diget, c. 1,600 Alen S. 67° V. fra *Wieringen* hvide, faste Fyr. Holdt overet med dette leder det fra Farvandets Munding til *Evijksluis*. 52° 53′ 12″ N. Br. 4° 55′ 2″ Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. Beningen. 1 *Beningen* er sort Lystønde, mærket B. n. G. Nr. 2, inddragen. 51° 47′ 3″ N. Br. 4° 14′ 36″ Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 5 er inddragen.

En rødmalet Lystønde, mærket B. n. G. Nr. 2, er udlagt i 16 Fod Vand. 51° 47′ 2″ N. Br. 4° 14′ 34″ Ø. Lgd. En Stumptønde Nr. 5 er udlagt i 9 Fod Vand. 51° 47′ 5″ N. Br. 4° 14′ 26″ Ø. Lgd. 1 Stumptønde Nr. 6 med afkortet Kegle er udlagt i 14 Fod Vand. 51° 47′ 7″ N. Br. 4° 14′ 38″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 5 har nu Nr. 7 og Spidstønderne Nr. 6 og Nr. 7 have nu Nr. 5 og Nr. 6.

Zeegat van Brouwershaven. Hellegat. I *Oost-Hellegat* er den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 7 med Kegle ombyttet med en Stumptønde Nr. 8 med afkortet Kegle i *West-Hellegat*. 51° 42′ 30″ N. Br. 4° 23′ 2″ Ø. Lgd.

Zieriksee. I *Zieriksee* er Dybden ved daglige Lavvande 8 Fod.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Cherbourg. Ile Pelée. I December 1899 forandres følgende Fyr ved *Cherbourg* Ø.-lige Indløb saaledes:

Fyret paa *Ile Pelée* bliver et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 4 Sekunder. Flammens Højde: 66 Fod. Synsvidden: $9^1/_2$ Kml. Fyret vises fra et hvidt Taarn paa Fortet c. 30 Alen fra dets nuværende Plads.

Det grønne, faste Fyr paa Bølgebryderens Ø.-lige Hoved forandres til et fast Fyr, der viser hvidt Lys undtagen fra N. 49° Ø. gennem Ø. til S. 8° Ø., hvor Lyset er grønt. Lysævnen: 13 Kml. for det hvide, $7^1/_2$ Kml. for det grønne Lys.

Nærmere Meddelelse senere.

England. Dungeness Ø. Vraget af Damperen *„Venus“* paa *Dungeness* Ø.-Red er uskadeliggjort. Lystønden ved Vraget er inddragen.

Nordlige Atlanterhav.

Den 8de September. 49° 38′ N. Br. 26° 23′ V. Lgd. Et Vrag kun lidt over Vandet.

Frankrig. Gironde. Terre Nègre. Fyret *Terre Nègre* er nu forandret og viser Fyr med Tre-Formørkelser hver 18 Sekunder. Lyset er rødt fra N. 62° V. til N. 72° V., hvidt fra N. 72° V. til N. 86° V., grønt fra N. 86° V. til S. 4° V. og hvidt fra S. 4° V. til S. 56° Ø. Flammens Højde er uforandret. Lysævnen: 13½ Kml. for det hvide, 9 Kml. for det røde og 7 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat.

Adour. Vraget af Damperen *„Loire"*, der var sunket i *Adour* Indløb, er borttaget. Afmærkningen er inddragen og Spærringen af Havnen ophævet.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Casco Bay. Middle Bay. Lookout Point. En rød Spirtønde uden Nr. er i 23 Fod Vand udlagt ved en 9 Fods Klippe ud fra *Lookout Point* lige over for *Birch Island*, fra *Lookout Point* i N. 52° V. og fra *Birch Island* NØ.-Pynt i S. 5° V.

Cuckolds. Taarnet paa det Højeste af den Ø.-ligste *Cuckolds*, c. ½ Kml. S. for *Cape Newagen* ved V.-Siden af Indløbet til *Booth Bay*, er malet hvidt.

East Penobscot Bay. Eggemoggin Reach. Spectacle Island N. En lille Klippe med 5 Fod Vand, Lavvande, ligger i Løbet mellem *Blakes Point (Cape Rosier)* og *Spectacle Island*, fra *Fiddle Head* i N. 4° V. og fra *Pumpkin Island* Fyr i N. 88° V., 1⅞ Kml.

New York. East River. Ferry Slip. Et Vrag, hvor over der er 16 Fod Vand, Lavvande, ligger i *East River* c. 1 Kbl. fra Yderenden af Pierene til *South Ferry Slip*, c. 400 Alen fra SV.-Hjørnet af Pier Nr. 5 i *New York*. Vraget afmærkes ikke.

Virginia. Chesapeake Bay. Middle Ground N. Den røde Spidstønde Nr 8, *Middle Ground N.*, er flyttet 1 Kml. SV. hen og ligger nu i 30 Fod Vand V. for en 22 Fods Pulle V. for den øvre Ende af *Middle Ground*, fra *Plantation Flats* Fyr i S. 38° V., 7,, Kml.

Georgia. Savannah River. Den sorte *Tybee* Fløjtetønde er flyttet ⅜ Kml. SV. hen og den røde *North Breaker* Klokketønde 3/16 Kml. SV. hen, overensstemmende med Flytningen af *Tybee* forreste Ledefyr. Tønderne ligge i Linjen *Tybee* Fyr og Baake overet i N. 67° V.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Livorno. Meloria. Fyrskibet ved N.-Enden af Grunden *Meloria* er atter udlagt paa Station og den lille Damper inddragen.

Siciliens N.-Kyst. Milazzo. Den 1ste Oktober 1899 forandres det røde Fyr med Formørkelser paa Hovedet af *Milazzo* Mole til at vise grønt Lys.

Østerrig-Ungarn. Zara. Paa Yderenden af Molen *Francesco Guiseppe* i *Zara* Havn er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 20 Fod. Synsvidden: 1½ Kml. Det tidligere grønne Fyr er slukket.

Cittanuova. Secca di Val. Klokken paa Klokketønden ved *Secca di Val*, ½ Kml. SV. for *Cittanuova*, er borttagen. 45° 18′ 33″ N. Br. 13° 32′ 48″ Ø. Lgd.

Kysten mellem *Vojuzza Pynt* og *Drin Bugt* har forandret sig saa meget, at det *engelske* Admiralitets Kort Nr. 2701 er upaalideligt.

Grækenland. Volo Bugt. Argyronesos. Den 1ste September 1899 er paa Øen *Argyronesos*, mellem *Volo Bugt* og *Lamia Bugt*, tændt et Blinkfyr, der hver 5 Sekunder viser afvekslende hvidt og rødt Et-Blink. Flammens Højde: 111 Fod. Synsvidden: 17 Kml. Linseapparat. Det vises fra et rundt Taarn ved Fyrpasserboligen. 39° 0′ 24″ N. Br. 23° 4′ 38″ Ø. Lgd.

Nauplia. Panagia. Den 1ste September 1899 er ved *Panagia* Havn tændt et rødt, fast Fyr, der lyser over 270°. Flammens Højde: 39 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Linseapparat. Fyret vises fra en Pæl ved et Fyrhus. 37° 33′ 38″ N. Br. 22° 47′ 48″ Ø. Lgd.

Kyklader. Syra. Paa *Syra* Ø.-Moles Hoved ere de to Fyr lodret for hinanden atter tændte. De vise rødt, fast Lys fra N. 21° V. gennem N. og Ø. til S. 8° Ø., Mørke fra S. 8° Ø. gennem S. og V. til N. 64° V. og hvidt, fast Lys fra N. 64° V. til N. 21° V. over Havnen.

En 120 Alen lang Mole, der gaar i S., er bygget paa Havnens V.-Side. Skibe paa 500 Tons kunne tages paa Land. 37° 26′ 2″ N. Br. 24° 56′ 15″ Ø. Lgd.

Rusland. Dnieper Liman. Otchakov Kanal. Paa Grund af Uddybningsarbejder i *Otchakov Kanal* er det V.-ligste Par Lystønder midlertidig inddraget.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Mexiko. Vera Cruz NØ. Blanquilla Rev. Paa *Blanquilla Rev* er Opførelsen af et Fyrtaarn begyndt. Fundamentet er over Vandet.

Honduras. Honduras Bugt. Joseph John Shoal. Baaken paa *Joseph John Shoal* ved Indløbet til *Dulce River* er borttagen. 15° 50′ 40″ N. Br. 88° 42′ 10″ V. Lgd.

Puerto Rico. San Juan. Ved Indløbet til *San Juan* er Tønde Nr. 2 ved Løbets V.-Side ombyttet med en rød Fløjtetønde, der ligger i 30 Fod Vand.

Smaa Antiller. Guadeloupe. Pointe à Pitre. Ved *Pointe à Pitre* ere Fyrene *Fouillole* og *Monroux Islands* ødelagte. Lystønden ved *Cochons Islands* Ø.-Ende er bortdreven. Lystønden ved *Caye d'Argent* er sunken; en Lægter, der viser et grønt og rødt Fyr, er udlagt paa Pladsen. Sømærkerne paa *Provencal Bank* og *Couillon Bauk* ere ødelagte, men udlægges atter snarest. Lystønden paa *Mouchoir Carré* brænder atter regelmæssig. Der er Lostvang. Lods faas ved *Gozier* Fyr.

Trinidad. Port of Spain. Den 1ste Oktober 1899 tændes paa *New St. Vincent Jetty* i *Port op Spain* et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 15 Sekunder, Lys 10 S., Mørke 5 S. Flammens Højde: 23 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Fyret vises fra en 20 Fod høj Jernpæl. 10° 38′ 40″ N. Br. 61° 30′ 55″ V. Lgd.

Bahama Øer. Andros Island. Fyret ved *Fresh Creek* er midlertidig slukket paa Grund af Havari. 24° 43′ 45″ N. Br. 77° 46′ 45″ V. Lgd.

Karantænebestemmelser.

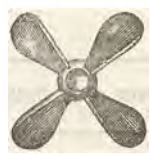
Uruguay. — *Oporlo* er erklæret for pestsmittet og *Portugal* og de *portugisiske* Øer for mistænkte for Pest, hvilket ogsaa gælder Lande, der ikke tage tilbørlige Forsigtighedsregler.

Grækenland. — Skibe fra *Syrien* og fra *Sorte Hav* og *Azovske Hav* underkastes streng Lægeundersøgelse.

Fragtdamper,

Staal 1892, 640 Tons d. w. inklusive, Dybg. 14½′, Fart 8—9, Kulforbrug 5½, solid og fordelagtig, Forlangende 120,000 Kr. Videre gennem A. O. Andersens Dampskibsagentur, Nora Hamngatan 10, Göteborg.

Indreg. Varemærke.



Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads.

Fabrikanter af International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

forbereder Elever saavel til Fiskeskipper- som til Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger meddeler Skolens Forstander, Navigationslærer **Hansen**, eller Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos**.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ

OG STOCKHOLM.

FOR LANTERNER.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

* **Telefon 5598.** *

Gæstgiveriet Skipperhuset.
Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

Børs-Caféen
ved Havnen, Aarhus, anbefales af CHR. BUCH'S Enke.

Th. Møllers Klædefabrik.
Udsalg af blaa Kirsejer og Skjortebay.
Immervad 11, 1. Sal, Aarhus.

Københavns Børskurs d. 4. Oktbr. 1899.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			96	97
Danmark	82	1/4	82	82 1/2
Norden			117	117 1/2
Kjøbenhavn			94 3/4	95
Carl			54 1/4	54 3/4
Dannebrog	96	95 3/4	95 3/4	96
Skjold			70 1/4	70 3/4
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen	93 1/2	94	93 1/2	94
Nordsøen			76 1/2	79
Torm			92	100
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Urania			90	90 3/4
Union			100	102
Hejmdal			100	108
Dampsk. af 1896			96 1/2	97 1/2
Østasiatisk			105	105 3/4
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			90	92
3 1/2% uopsig. Stats			95 1/4	96 1/4
3 1/2% Husejer Kreditk.			82 1/2	83
3 1/2% Kbhvns Kreditf.			83 1/2	85
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.			86 1/4	86 3/4
4% — — 6 —			86 1/4	87
3 1/2% Landkreditk. 3 —			95	97
Aktier.				
Nationalbank			133 1/2	134
Privatbank	125	124 3/4	125 1/4	125 1/2
Landmansbank			120 3/4	122 3/4
Handelsbank	116 3/4		116 1/2	116 3/4
Burm. & Wain	87		86 3/4	87 1/4
Helsingørs Jernsk.			—	—
Sukkerfabr.	91	90 3/4	90 3/4	91
Bryggeri Aktier	88 3/4	88 1/4	88 1/2	88 3/4

Vekselkurser d. 3. Oktbr. 1899.

	à vista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.15	88.95
London	18.24	18.20
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 3. Oktbr. 1899.

Russiske Noter	216.55
4% Russiske Consols	—
4 1/2% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.10
5% Rumænske Stats	97.80
4% — — 1890	85.60

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

„Det Foren. Dampskibs." 82,000, „Danmark" 10,000, „Norden" 10,000, „Kjø-benhavn" 52,000, „Carl" 22,000, „Dannebrog" 24,000, „Skjold" 18,000, „Urania" 22,000, „Dampskibs. af 1896" 14,000, „Østasiatisk" 10,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Meddelelse

fra

Alm. dansk Vare- og Industrilotteri.

Til forestaaende 1ste Trækning udløber Fornyelsesfristen den 7de Oktober, altsaa

paa Lørdag.

Da der, som Følge af den store Afsætning i forrige Serie, næsten ingen Lodder haves disponible for Salg, ser man sig i den Nødvendighed, til Fordel for nye tiltrædende Spillere, straks at maatte raade over de Lodder, der efter Fornyelsesfristens Udløb henligge ufornyede.

Idet man tillader sig at henlede Opmærksomheden herpaa, specielt for at de ærede Spillere, der ønske at beholde deres gamle Nummere, kunne faa Fornyelsen berigtiget i rette Tid, tilføjes det, at nærmere Bekendtgørelse angaaende Gevinstfordelingen senere vil udgaa.

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. I" og „Nore" i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

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 (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. **Trier** i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

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 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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmand, der opfylder de i Sønæringsloven 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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD — **HAMBURG.** — Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.

Telefon Nr. 5941.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Manometre, Vacummetre og Tællere.

P. Otzen & Thorstenson.

Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● Eneste Lager ●

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

Glarmester

Wald. Stallknecht

udfører

alt Skibs- og Bygningsarbejde.

Indfatning af Billeder.

Lager af Koøjeglas.

10, St. Strandstræde 10.

Telf. 3862. * Telf. 3862.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

L. KLAUSEN,

Skibsinventariehandel.

Telefon 5833.

Strandboulevarden 29.

Kjøbenhavn.

Hotel „Victoria“,

Store Strandstræde 20,

Hjørnet af Sct. Annaplads,

Kjøbenhavn, K.

anbefaler sig til et æret Publikum.

Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.

Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.

Café — Restaurant.

Billige Frokostretter & à la Carte.

J. C. Dinesen.

Telefon 1976.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre,

som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.

9 Kronprinsensgades 9

Ny Materialhandel.

LANDMANDSBANKEN

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

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

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

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste Skibsinventarie- og Proviantering shandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende

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

Havnefyr, Lanterner, Metalspejlapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,

Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.

EGEN FABRIK.

36, Lille Torvegade 36.

Kjøbenhavn C.

Filial: **Amagerbrogade 22.**

Telefon 1639.

Amager 51.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6. 3.

Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.

Cykler haves paa Lager fra

135 Kr.

Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.

Mindre Skibsarbejde udføres.

18, Lille Strandstræde 18.

„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
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ 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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 41. Kjøbenhavn, Torsdag den 12. Oktober 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Finansloven og Skibsfarten. — En Søretskendelse. — Kollisionssagen „Valhalla" ktr. „Perwie". — Fransk Dom om Fortolkning af et Certeparti. — Lodsningen i vore Farvande. — Styrmændenes Lønninger. — Fragtmarkedet. — Barkskibet „Eliza"s Forlis. — Hanstholm Fyr og Ryvingen Fyr. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ. Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

Forlang altid
Otto 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.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele **Danmark.**

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Kjøb, Salg og Nybygning
af **Sejl-** og **Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme** med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, **Bugserdampere, Trawl-** og **Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer** etc. udføres fordelagtigt ved
Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.
Strandvej 36. Telefon 69.

NORDISK SKIBSREDERFORENING,
stiftet 1889.
Bureau: **Kongensgade Nr. 2, Christiania,**
optager skandinaviske Damp- og Sejlskibsredere som Medlemmer, besørger gennem sine ansete Forbindelser Ordningen af Tvistigheder i Skibenes Anliggender uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton om Aaret. (H. O.)

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

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 Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: **Enghavevej. V.**

Bopæl: **Valdemarsg. 24. V.**

Telefon 5560.

Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.

Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til **Jul. Christensen** — **Hjertenfrydsgade 12.** — **Kjøbenhavn. K.**

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.
Telefon Nr. 5941.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

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 Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.

Cykler haves paa Lager fra

135 Kr.

Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.

Mindre Skibsarbejde udføres.

18, Lille Strandstræde 18.

Frederik Preisler.

13 Kjøbmagergade 13.

Finansloven og Skibsfarten.

Af det i Folkethinget nu fremlagte Forslag til Finanslov for næste Finansaar fremdrage vi som sædvanlig de iøvrigt faa Punkter, der have Interesse for Skibsfarten.

Til Udgivelse af de officielle Efterretninger for Søfarende er opført 1,000 Kr. mere end paa indeværende Aars Finanslov, bl. a. fordi Efterretningerne, der hidtil kun have omfattet Atlanterhavet med tilhørende Farvande, ønskes udvidede til tillige at omfatte Sydamerikas Vestkyst og Asiens Syd- og Østkyst. De fleste andre Nationer lade deres Efterretninger omfatte alle Farvande, men man har ment at kunne nøjes med den her foreslaaede Udvidelse.

Til Fuldførelse af Arbejdet ved Lille Bælts Belysning foreslaas bevilget 71,000 Kr., fremdeles til Fuldførelse af et Baakefyr paa Læsø N. V. Rev 16,000 Kr., af et Fyr med Taagesignal ved Rubjerg-Knude, Sønden for Lønstrup 146,000 Kr., af et nyt Fyr og en Assistentbolig ved Blaavandshuk Fyr 51,000 Kr. Endelig foreslaas til et nyt Taagesignalapparat og Dampspil til Fyrskib Nr. 12 som 1ste Udgift 16,000 Kr.

Til fortsat Fornyelse af Baakerne paa Jyllands Vestkyst foreslaas 16,000 Kr., til en Klokketønde S.Ø. for Laurs-Rev 2,500 Kr.; dens Hensigt er at lette Besejlingen til Frederikshavns Havn.

Til Udgivelse af en ny Udgave af en Lærebog i Maskinlære og til en ny Lærebog i Navigation m. m., begge til Brug ved Undervisningen i Navigationsskolerne, foreslaas 4,000 Kr.

Bevillingen til Krydstoldvæsenet er nedsat med 26,680 Kr. paa Grund af den i sidste Rigsdagssamling vedtagne Reduktion af Personellet.

Som Subvention til Dampskibslinien Esbjerg—Parkeston foreslaas som ifjor 200,000 Kr., til Dampskibslinien Esbjerg—Grimsby 80,000 Kr., begge Bevillinger til Det forenede Dampskibsselskab; til samme Selskab foreslaas 50,000 Kr. til Kallundborg—Aarhus Ruten og 25,000 Kr. til Frederikshavn—Gøteborg Ruten.

Til Høfder m. v. paa den nordre Limfjordstange foreslaas 300,000 Kr.

Til fortsat Forbedring af Limfjordens Besejlingsforhold forslaas 160,000 Kr.

Til Forbedring af Besejlingsforholdene ved Rudkjøbing Havn foreslaas et Tilskud af 15,000 Kr. Sejladsen paa Rudkjøbing vil, naar de paatænkte Foranstaltninger gennemføres, kunne foregaa til enhver Tid af Døgnet; denne Forbedring vil have Betydning ikke alene for Rudkjøbing By, men ogsaa for den gennemgaaende Sejlads, navnlig til og fra Marstal, ligesom den vil muliggøre en Forbedring af Postbefordringen mellem Svendborg, Rudkjøbing og Marstal.

En Søretskendelse.

Søretten i Flensborg behandlede forrige Onsdag en Sag om Stranding af Dampskibet Mathilde, Kaptajn Erichsen, tilhørende Schuldts Rederi i Flensborg. Skibet var d. 16. Juni i Aar i stærk Taage strandet paa Stevns Klint. Der blev rekvireret Bjærgningsdampskibe, og det lykkedes den 18de at faa Skibet flot igen.

Der afhørtes 5 Vidner.

Kaptajn Erichsen udsagde, at „Mathilde" den 14de var afgaaet fra Sundswall med Tømmer til Grangemouth. Den 15de var der blevet stærk Taage, som mere eller mindre tæt holdt sig hele Tiden. Det sidste Fyr saas ved Øland. Den 16de om Morgenen hørtes Taagekanonen paa Bornholm. I Løbet af Dagen forandredes Kursen flere Gange. Skibet sejlede langsomt. Ved Sekstiden og senere loddedes oftere, fra 19 Favne og nedad. Da man ved Ottetiden kun havde 7 Favne Vand, gjordes Ankeret klar, og da der loddedes $6^1/_2$ Favne, lod han Maskinen gaa tilbage. Skibet stødte imidlertid, og det lykkedes ikke at komme flot ved egen Hjælp. Dagen efter kom Svitzerdampskibene „Hertha" og „Kattegat", og om Morgenen den 18de ved Syvtiden lykkedes det dem omsider at faa „Mathilde" flot. Skibet blev straks undersøgt, det var tæt. Efter at have indhentet Ordre fra Rederiet, fortsatte „Mathilde" Rejsen. Efter sit Bestik og de loddede Dybder havde Vidnet troet at være midt i Sejlrenden, helt til der loddedes 7 Favne. Det havde været hans Hensigt at gaa for Anker til det blev klart. Efter hans Mening maatte en stærk Strøm være Skyld i Uheldet. Fyrvogteren og en Toldfunktionær, der havde været ombord paa det strandede Skib, havde sagt, at der den paagældende Dag havde gaaet en stærk Søndenstrøm. — Skibet er blevet repareret i Dokken i Flensborg. 10 Plader ere blevne fornyede.

To Styrmænd og to Matroser fra „Mathilde" udsagde noget lignende.

Rigskommissæren udtalte, at den første Grund til Uheldet maatte søges i Taagen. Skibsførere, der sejlede ind i Øresund i Taage uden at have nogen Pejling, burde ikke tøve med at ankre, naar Loddet viste under 10 Favne.

Kaptajn Erichsen mente, det vilde være heldigt, hvis der var en Signalstation paa Stevns Klint; mangt et Skib var før „Mathilde" løbet paa Grund der i Taage.

Sørettens Kendelse lød paa, at Kaptajn Erichsen havde navigeret forsigtig og anvendt alle tilbørlige Forsigtighedsregler. Uheldet skyldtes Taagen, idet han havde troet, at han var paa den anden Side af Øresund, ved Falsterbo. Sandsynligvis havde der ogsaa været Strøm.

Kollisionssagen „Valhalla" ktr. „Perwie".

Under denne Overskrift skriver En Dampskibsfører følgende, som dog ganske staar for hans egen Regning, i „Norg. Sjøft."

Selve Dommen i denne Sag var refereret i „Dansk Søfartst." Nr. 37.

Den i denne Sag faldne Søretsdom ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn er det i flere Punkter vanskelig at kunne fatte, særlig hvordan vedkommende Ret kunde komme til det Resultat at dømme den ene Part, „Valhalla", som fuldt og omtrent ene skyldig.

Retten udtaler: „Skylden for Sammenstødet fandtes i Virkeligheden at maatte omtrent udelukkende paahvile „Valhalla", fordi dette Skib i den ugrundede Tro, at den i „Perwie" havde en modgaaende Damper, hvad der ikke var Tilfældet, paa en Tid, da „Valhalla" endnu ikke havde faaet „Perwie" at se, forandrede Kursen."

Herimod synes med Rette at kunne bemærkes, at der var al rimelig Grund for „Valhalla" til at antage „Perwie" for en modgaaende Damper, da den hørte dens Dampfløjte ret forud, og i det Farvand, de befandt sig i, antages i Almindelighed, at Dampere styrer den misvisende Kurs Øst eller Vest, og som oftest antages derfor Dampere, som kommer imod, at styre en temmelig nær stik modsat Kurs. Rigtignok befandt man sig just i det Strøg, hvor Kursen forandres ca. 2 Streger, men desuagtet faar man som Regel temmelig parallelle Kurser.

At forandre Kurs efter at man har faaet hinanden at se i tyk Taage, vil vel i de fleste Tilfælde være for sent, og derfor har vi jo ogsaa Taagesignalerne saaledes, at man ved disse kan give til Kende, hvordan man forandrer Kurs eller manøvrerer for at gaa klar af den, som kommer imod, og i fuld Overensstemmelse hermed forekommer det mig, at „Valhalla" har handlet, naar den i bemeldte Farvand fik en Dampfløjte at høre ret forud, idet den gav B. B. Ror og 1 kort Stød i Fløjten. For den, der deler dette Syn paa Sagen, vil denne selvfølgelig stille sig nærmest saaledes, at hvert Skib burde baaret sin Skade, eller lige Fordeling, idet man slutter, at Taagen var mere udelukkende Skyld i Kollisionen end nogen enkelt af Parterne. Imidlertid er, som det ses, Sø-Handelsretten i Kjøbenhavn af en anden Opfattelse. Jeg skal bemærke, at jeg ikke kender hverken de paagældende Førere eller Skibe, saa hvad jeg her har fremført, er ikke af Partihensyn; det er kun min personlige Opfattelse af Sagen, som jeg her har tilladt mig at fremføre.

Dampskibsfører.

Fransk Dom om Fortolkning af et Certeparti.

Et Certeparti for en Ladning Kul til la Rochelle indeholdt bl. a. følgende 2 Bestemmelser: Art. 1. „Fragten at betale i la Rochelle med 5 Frc. 75 Cent. pr. Ton à 1,015 Kilo af udlosset Kvantum, eller af den i Konossementet nævnte Vægt med Fradrag af 2 %, efter Modtagerens Valg, der skriftlig skal meddeles før Losningens Begyndelse". Art. 2. „Ladningen skal losses af Modtagerne, idet Skibet betaler 1 Frc. pr. Ton".

Modtagerne valgte nu Betaling af Fragt efter indladet Vægt med Fradrag af 2 %, men idet de hævdede, at Skibet skulde betale 1 Frc. af den fulde indladede Vægt uden Afdrag, tilbageholdt de 30 Frcs., som de paastod, at Rederiet havde betalt for lidt for Losningen. Ved la Rochelles Handelstribunal fik Rederiet Medhold, idet Retten hævdede, at naar Fragten blev betalt efter den reducerede Vægt, vilde det være ulogisk ikke at anvende den samme Reduktion ved Beregning af Betalingen for Losning. Naar Modtagerne henviste til Handelssædvane, da formente Retten efter indhentede Oplysninger, at Handelssædvanen ikke støttede Modtagernes Paastand, og i al Fald kunde en Handelssædvane ingen Betydning faa over for Certepartiets Bestemmelser.

Modtagerne appellerede denne Dom, og ved Overretten fik de fuldstændig Medhold i deres Paastand samt tillagt alle Omkostninger.

Overretten udtalte, at den omtalte Klausul i Art. 1. var indført i begge Parters Interesse, dels for at spare Tid for Skibet, dels Vejningsomkostninger for Modtageren. Klausulen vedrørte alene Fragten og kunde ikke udstrækkes til at gælde andre Bestemmelser i Certepartiet; i Art. 8, der alene gjaldt Losningen, var der intet, der refererede til Art. 1, der alene gjaldt Fragten. Havde det været Meningen, at Art. 8 skulde referere til Art. 1, saa maatte der i Art. 8 have staaet, at Betalingen for Losningen skulde beregnes efter samme Vægt som Fragten skulde betales efter.

Hvis der dernæst kunde være Spor af Tvivl med Hensyn til Meningen af Art. 8, da maatte det Princip finde Anvendelse, at tvivlsomme Klausuler fortolkes efter det Lands Love, hvor Kontrakten opfyldes, og nu fremgik det af talrige i Retten fremlagte Dokumenter ligesom af en Udtalelse fra la Rochelles Handelskammer, at naar Ladning lossedes dér uden at blive vejet, beregnedes Losningsomkostningerne altid efter Konnossementsvægten. Dommen i første Instans maatte derfor forandres og Modtagerne erkendes berettigede til at tilbageholde det af Rederiet for lidt betalte Beløb.

(Sh. Gaz.)

Lodsningen i vore Farvande.

Vi have fra Lodsinspektøren i det vestlige Overlodsdistrikt modtaget følgende:

Foranlediget ved nogle Slutningsbemærkninger i en Artikel i „Dansk Søfartstidende" af 5. ds. med Overskrift „Den tyske Ocean-Damper „Kaiserin Maria Theresia"s Grundstødning", i hvilke formenes, at det navnlig under Isforhold er en stor, endog national Fordel, at der imellem Helsingørs Lodserne findes Folk, som ere kendte i vore Farvande, maa jeg oplyse om:

at Staten i Frederikshavn, Nyborg og Fredericia m. fl. Steder i det vestlige Overlodsdistrikt har ansat Lodser, der ere autoriserede til at lodse i Kattegat, i Bælterne og i Østersøen,

at Skibsførere til enhver Tid ved Henvendelse til Lodserierne de nævnte Steder kunne gøre Bestilling paa og erholde autoriserede Lodser i de anførte Farvande,

at Helsingørs Lodseri under det østlige Overlodsdistrikt er autoriseret til at lodse i Sundet, fra Kullen til Dragør Tønde.

J. N. Sølling.

Styrmændenes Lønninger.

Vi have modtaget følgende:

Fra Dansk Navigatørforening er udsendt Opfordring til Styrmænd og Skibsførere om at underskrive en Adresse til Rederierne angaaende Gagespørgsmaalet og henstiller samme Forening at ansætte en 1ste Styrmands Gage ikke under 150 Kr. maanedlig og at ingen 2den, 3die eller 4de Styrmand udmønstres under 100 Kr. pr. Maaned.

Dette ser jo ganske pænt ud, og der kan vel ogsaa være Mening i det, hvad de store Dampskibsselskaber angaar, hvorimod det for Sejlskibsrederiernes Vedkommende vilde blive en Aarsag mere til at ødelægge deres Bedrift, og det vilde dog ikke være til Gavn for Sømandsstanden eller Landet, om Sejlskibene helt forsvinder.

Tillige synes, det mig uretfærdigt, saadan uden videre at sætte ens Hyre for alle, enten de ere ældre, prøvede Folk eller unge og uerfarne, og enten de mønstre

med en Galease, der kan opsejle et Par Tusind Kroner, eller med et stort Dampskib, der opsejler mange Tusinde aarlig; der maa vel dog være Forskel?

Det retteste og heldigste bliver nok, om hvert Rederi som hidtil selv enes med sine Skibsførere og Styrmænd om Hyren; ved Tvang vil intet godt udrettes, derimod kan det maaske blive Aarsag til, at Rederibedriften vil gaa tilbage, og det nytter ikke at have store Hyrer, naar der ingen Skibe er; gaar det derimod fremad med Skibsfarten, saa flere Skibe anskaffes og Efterspørgslen efter Skibsførere og Styrmænd stiger, vil Hyren ogsaa nok stige; i hvert Fald bliver der saa hurtigt Avancement, og det er for de flestes Vedkommende det vigtigste. Hvad derimod Alle, som tjene deres Brød paa Søen, burde arbejde for, er at faa Invalide-, Pensions- og Enkekasse oprettet.

Fanø Sømandsskole, i Oktober 1899.

P. H. Clausen.

Fragtmarkedet.

Der har været Liv overalt, specielt hvad Amerika angaar. Endnu medens disse Linier skrives, kender man ikke noget definitivt om Krigserklæringen fra England eller Boerne, ikke desto mindre har alene Forberedelserne fremkaldt en talrig Række af Befragtninger af store Lastdampere, netop hvad vi for længere Tid siden pointerede vilde ske, og det har vist sig, hvad vi forøvrigt ogsaa omtalte, at England selv laa inde med tilstrækkeligt Materiel. I Modsætning til mange andre er vi da stadig af den Mening, at en Krig ej vil øve nogen stor Indflydelse paa Verdensfragtmarkedet; vi tvivle ikke om, at anderledes tænkende let vil kunne paavise en Stigning i Fragtmarkedet Aaret ud, og derfor vil finde Anledning til at hævde deres Paastands Rigtighed, vi for vort Vedkommende holder ogsaa paa Stigningen, men vi tilskriver Oprindelsen dertil ganske andre Grunde end den stakkels Pengekamp i Sydafrika, hvor det skal afgøres, hvem Guldminerne og Diamantsliberierne skal tilhøre; vi basere Stigningen paa den ganske sunde og solide Grund, der melder god Høst, stor Eksport, livlig Forretningsudveksling mellem de forskellige Centre, overhovedet et ypperligt Forretningsliv i alle Brancher, og vi vil faa at se, at vor Opfattelse med dens Følger holder længere ud end Kanoner og Krudtrøg og Menneskeslagterier, og det er godt det samme.

Østen er fastere udad, der noteres nu 17/ Bombay, 15/6 Djibonti, 15/6 Aden, 17/ Colombo, 18/ Singapore, 20/6 Saigon, 25/6 Hongkong, 27/6 Nagasaki — og hvad har disse Fragter med Sydafrika at bestille. Hjemefter noteres fra Java 35/ pr. Oktober November.

River Plate noterer San Lorenzo 30/ til P. P. for prompt Tonnage; overhovedet er River Plate stadig fast og en betydelig Forretning finder Sted. Udgaaende Fragter varierer fra 11 til 13/, alt efter Dagens Begær.

Amerika noterer Baltimore Danmark 23,000 quarters 3/9 pr. November, any size 3/6 én, 3/7½ to danske Havne pr. December, Januar, Februar, med Chance at opnaa 1½ pence mere, som man ser glimrende Rater. Marts April staar foreløbig i 3/4½ én Havn, 3/6 to Havne, men ved at holde igen kommer Noteringen sikkert i Vejret.

Sortehavet etc. er fastere. Azoff U. K. Cont. har fragtet en 3,800 Tons Damper pr. 15/31 Oktober 14/ any direct. Nicolaieff L. H. A. R. 3,300 Tons prompt 13/, Taganrog eller Marianopel U. K. Cont. 2,900 Tons 25. Oktbr. 15. Novbr. 14/ any direct 14/6 Hamburg. Odessa L. H. A. R. 3,300 Tons 12/ pr. Oktober. Donau Antwerpen 3,700 Tons prompt 13/. Azoff Rotterdam 13/9 prompt 3,500 Tons.

Kulmarkedet er fast, mest til Middelhavet. Der noteres Cardiff Venedig 13/3, Triest 13/, Salonica 12/3, Smyrna 12/, Alexandria 13/6, Port Said 14/, Genua 11/. Civita Vecchia 11/3, Messina 11/6, Palermo 11/3. Til Østersøen noteres Libau 9/3, Reval 8/9, Kronstadt 10/, Stockholm 7/9, Kjøbenhavn 7/6 à 7/9.

Fra Tyne noteres til Kronstadt 7/, Riga 6/6, Stettin 6/, Kønigsberg 7/. Swinemünde 5/6, Memel 6/6. Til Middelhavet Savona 10/6 à 11/, Civita Vecchia 11/6, Messina 11/6, Venedig 13/3 à 13/6, Konstantinopel 11/.

Østersøen er omtrent uforandret. Libau noterer London 1/, Rotterdam 1/1½, Dunkerque 1/3, Rouen 1/6, alt pr. 320 lbs. Havre. Petersborg noterer London 1/4½, Rotterdam 1/6, Antwerpen 1/6 à 1/7½, alt pr. 496 lbs. Hvede. Hør til Ghent eller Dunkirk giver 22/23 Frcs., Træ fra Kronstadt til Amsterdam eller Zaandam 17/18 Hfl., til London 32/6 pr. Std. D. B.

Barkskibet „Elizas" Forlis.

Barkskibet Eliza af Esbjerg er, ifølge en Række i den forløbne Uge indløbne Meddelelser, strandet paa Kysten mellem Berwick og Dunbar, og hele Besætningen maa desværre antages at have fundet Døden i Bølgerne. Baadene ere inddrevne som Vrag paa Kysten, og Skibets Papirer ere ogsaa drevne i Land; sammen med dem fandtes nogle Fotografier af enkelte af Mandskabet.

Elizas Fører var Kaptajn Jessen af Esbjerg. Han har tidligere ført Skibet i 7 Aar, og i Juni Maaned i Aar overtog han det paany efter at han i de sidste 3 Aar havde beklædt en Stilling som Bogholder ved et Teglværk i Esbjerg. Han var gift med en Søster til Skibets korresponderende Reder, Direktør M. P. Knudsen i Esbjerg. Kaptajn Jessen var en arbejdsom og overordentlig brav Mand, hvis tidlige Død vil vække megen Beklagelse hos de mange, der kendte ham. Han overtog Førerposten paa „Eliza", fordi det Teglværk, ved hvilket han var ansat, standsede sin Virksomhed. Han efterlader sig Enke og 3 Børn.

Første Styrmand, P. L. Frederiksen, var fra Sønderho. Han var født i 1860 og efterlader sig Enke og 3 Børn i smaa Kaar. Den øvrige Besætning bestod af: Anden Styrmand Carl Larsen, Kjøbenhavn, Stewart Jørgensen, Sønderho, Matroserne P. Petersen, Humlum, S. Benzon og V. Hansen, Kjøbenhavn, og Erik C. Jensen, Korsør, Jungmand H. C. Hansen, Kjøge, og Letmatros Koefod, Svaneke.

Skibet ejedes af et Aktieselskab, hvis Leder, som sagt, var Hr. M. P. Knudsen i Esbjerg. Det var bygget i Stockton i 1861, var af Jærn og maalte 429 Reg.-Tons Netto. Det afgik d. 16. September ballastet fra Esbjerg til Methil og søgte under en stærk Storm Nødhavn i Cuxhafen. Paa Vejen herfra til Methil er det altsaa strandet og sønderslaaet mod Klipperne paa Skotlands Østkyst.

Den sørgelige Søulykke, der har kostet de 10 brave Sømænds Liv, har vakt megen Sorg i og udenfor Skibets Hjemstavn.

Hanstholm Fyr og Ryvingen Fyr.

Som meddelt andetsteds i Bladet er den tyske Brig Gustav, Kaptajn Krüger, forlist totalt udfor Mandal, ved hvilken Lejlighed Kaptajnen druknede. Styrmanden,

som er en Søn af Kaptajnen, forklarer ifølge norske Blade, at Ulykkens Aarsag var den, at man tog Fejl af Hanstholmen og Ryvingen Fyr og altsaa troede sig Vest af den jydske Kyst.

Det vil have sin Interesse, om denne Styrmandens Meddelelse bliver bekræftet. Det er tidligere, bl. a. i dette Blads Nr. 48 for d. 2. December 1897, gjort gældende, at de to Fyr ligne hinanden saa meget, at de kunne forveksles, og faktisk ere de vistnok blevne det, uden at det dog vides tidligere at have havt alvorligere Følger. Hvis det viser sig, at et Skib nu er gaaet under paa Grund af en saadan Forveksling, maa det formentlig give Anledning til at overveje, om det er forsvarligt, at disse to Fyr ligne hinanden saa meget.

Fra Sø og Land.

Isbryderen Ermack, som beviste sin overordentlige Styrke i Østersøen sidste Foraar, ligger for Tiden paa Tynen for at foretage nødvendige Reparationer og vil derefter vende tilbage til Østersøen. Sandsynligvis ville Reparationerne og Indtagningen af Bunkers være fuldendt først i Oktober, og Skibet afgaar da straks til sin Station i Nærheden af Kronstadt, hvor det vil blive beskæftiget med at holde Farvandene til Reval, Libau, Kronstadt og St. Petersborg aabne for Skibsfarten.

Hvis det lykkes at holde disse Havne fri for Is om Vinteren — og efter de allerede gjorte Erfaringer tør man vel haabe paa et godt Resultat — vil det altsaa være muligt at vedligeholde Skibsfarten hele Aaret i denne Del af Østersøen, men selv om det kun lykkes at holde Farvandene aabne 2 eller 3 Maaneder længere en hidtil, vil dette være af stor Betydning for Skibsredere og Købmænd saa vel som for selve Ruslands kommercielle Interesser. Ermack er sikkert et Skib med en stor Fremtid for sig. (Sh. Gaz.)

Ifølge de officielle russiske Blade vil Jærnbanestrækningen Tuckum—Windau blive aabnet for den regelmæssige Gods- og Passagertrafik i Marts Maaned 1900.

Fra August Maaned 1898 til August 1899 er der i Rusland stiftet 7 nye Dampskibsselskaber med en samlet Aktiekapital af 12½ Mill. Rubler.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 1. Trækning begynder Onsdag den 18. Oktober. Paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder bliver fordelt et Antal af 52,000 Gevinster, hvorom, saavelsom om den øvrige Gevinstfordeling det nærmere erfares af den med Bladene omdelte Lotteriplan. — Angaaende Gevinstfordelingen til 1. Trækning henvises iøvrigt til Lotteriets Bekendtgørelser. Gevinster kunne eventuelt tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Gustav, tysk Brig, er paa Rejsen fra Leer til Kjøbenhavn med Koks strandet 1 Mil fra Mandal. Kaptajnen, Krüger, er druknet.

Heros, Dpsk. af Gefle, der maatte søge ind til Helsingør, afsejlede derfra d. 5. ds. til Bestemmelsesstedet, Dieppe. En Del af Dækslasten, c. 130 Standart Planker, maa efterlades i Helsingør.

Julie, Galease af Christiania, der d. 22. f. M. strandede ved Kronborg, er nu kondemneret og bliver solgt som Vrag. Ladningen, der bestaar af Træmasse, samt noget Inventar, er bjærget.

Cathay, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som bekendt, kolliderede med Dpsk. Clan Mac Gregor udfor Kap Vincent, er ankommet til Southampton for der at reparere. Skibet har knust Bougen.

Nephaba. Et Navnebrædt, bærende dette Navn, er drevet i Land fra et ved Istrup Strand inddrevet metalforhudet Barkskib med Bunden i Vejret. Fra Vraget er endvidere ilanddrevet nogle Køjeklæder, Skibskister og en Del Props.

Jørgen, Skonnert af Svendborg, er d. 6. ds. paa Rejsen fra Wasa til Lissabon indkommen til Cuxhaven læk og med Tab af Sejl.

Henrik Werner, Galease af Stralsund, er funden kæntret 2 Mil Øst for Korselitze Storskov og er indbragt i Hesnæs Havn.

Anna, Skonnertbrig af Marstal, er paa Rejsen fra Ahus til Stettin med Granit sprunget læk og er indslæbt til Stralsund, hvor det repareres.

Neptunus, der som Vrag indbragtes til Frederikshavn, er hjemmehørende i Schiermonnikoog i Holland. Skibet skal forsøges tættet. Besætningen er reddet.

Arvio, Skonnertbrig af Raumo, og Rap, Galease af Landskrona, have været i Kollision med hinanden og ere begge sunkne i Bottniske Bugt. Begge Skibes Besætninger ere reddede ombord i Dpsk. Hero, der landsatte dem i Helsingør d. 6. ds.

Elisabeth, Brig af Oscarshamn, der var strandet paa Lysegrunden, er af Svitzers indbragt til Helsingør som Vrag.

Kronen, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 4. ds. om Morgenen sunket ½ engelsk Mil fra Shields efter Kollision med Hartlepoole-Damperen Blythville. Kronen var paa Rejsen fra Newcastle til Nakskov med Kul og Stykgods. Desværre blev Maskinmesteren ombord paa Kronen saa stærkt skoldet ved en ved Sammenstødet fremkaldt Eksplosion, at han er afgaaet ved Døden paa Sygehuset i Shields. Enkelte af Besætningen blev let saarede.

Messina, Dpsk. af Bergen, er paa Rejsen fra Blyth til Drammen med Kul sprunget læk paa Højden af Stabbs Head og er forladt af Besætningen, der reddede sig i Baadene.

Emilie F., Barkskib af Genua, er paa Rejsen fra Bjørneborg til Cannes med Trælast indbragt til Helsingør af Bjærgningsdpsk. Bien. Emilie har mistet sine Ankre og Kæder udfor Dragør.

Antwerpen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 8. ds. ud for Skagens Fyrskib været i Kollision med det svenske Dpsk. Svecia, der sank to Timer efter Sammenstødet. Svecias Besætning, 18 Mand, og 1 Passager reddedes ombord i Antwerpen, der er indkommet til Frederikshavn, hvor den losser sin Last. Svecia, der var hjemmehørende i Gøteborg og et nyt Skib paa c. 700 Register-Tons, ligger paa 19 Fod Vand med Forskibet ragende op over Vandet.

Om dette Sammenstød skriver vor Korrespondent i Skagen yderligere d. 9. Oktbr.:

Lørdag d. 7. ds. Kl. 8½ Aften skete der nordvest for Skagen Fyrskib et Sammenstød imellem Dpskb. Svecia, Kaptajn Hellberg, af Gøteborg og Dpsk. Antwerpen, Kaptajn Lorentzen, af Kjøbenhavn. Svecia kom fra Gøteborg, bestemt til Hamburg med Stykgods. Skibet er 691 Reg.-Tons drægtig med 18 Mands Besætning og 1 Passager. Ved Sammenstødet ramtes Svecia midtskibs paa Styrbords Side lige ved Maskinen og begyndte kort efter at synke. Hele Besætningen blev reddet ombord paa Antwerpen, der ligeledes blev meget beskadiget, men naaede ind til Frederikshavn næste Morgen.

Strømmen drev Svecia ind paa 5 Favne Vand, hvor det nu ligger sunket c. 50 Favne fra Nordosttønden paa Skagens Rev.

Bjærgningsdampskibet Em. Z. Svitzer har været ved Vraget, men paa Grund af Storm og Sø er der intet at udrette for Tiden. Svecia er bygget ifjor i Port Glasgow af Staal med dobbelt Bund og assureret for c. 17,000 Lst.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afg. fra Galveston 8. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Alexandra, Blom, afgik fra Charleston 7. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Algarve, Borries, afgik fra Newcastle 9. Oktbr., bestemt til Barcelona. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Tarragona 9. Oktbr., bestemt til Denia. — Antwerpen, Lorentzen, i Frederikshavn efter et Sammenstød. — Arkansas, Jespersen, ankom til Rotterdam 29. Sept. — Arno, Strubberg, ankom til Kbhvn. 7. Oktbr. — Beira, Brabrand jun., ankom til Kbhvn. 8. Oktbr. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Sundsvall 29. Sept., bestemt til N. Afrika. — Dagmar, Gade, afgik fra Malaga 10. Oktbr., bestemt til Huelva. — Douro, Ørum, ankom til Lissabon 7. Oktbr. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 20. Sept., bestemt til Kbhvn. — Ga-

ronne, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 8. Oktbr. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Antwerpen 8. Oktbr., bestemt til St. Petersborg. — Hekla, Thomsen, ankom til New York 6. Oktbr. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Kbhvn. 7. Oktbr. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 7. Oktbr., bestemt til New York. — Kentucky, Caroc, pass. Butt of Lewis 9. Oktbr., bestemt til Christiania. — Leopold II, Kruse, ankom til Kbhvn. 9. Oktbr. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 7. Oktbr., bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 10. Oktbr., best. til St. Petersborg. — Nicolai II., Michelsen, ank. til Antwerpen 27. Sept. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 30. Sept., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til St. Petersborg 4. Oktbr. — Omsk, Petersen, ankom til Bordeaux 28. Sept. — Seine, Staal, ankom Åbo 8. Oktbr. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 16. Sept., best. til New Orleans. — Thingvalla, Laub, ankom til Stettin 10. Oktbr. — Tiber, Bech, afgik fra Collo 9. Oktbr., bestemt til Algier. — Tomsk, Andersen, ankom til Dunkirk 9. Oktbr. — Xenia, Thidemann, afgik fra New York 7. Oktbr., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Møller, afgik fra Kbhvn. 1. Oktbr., bestemt til Stettin. — Axelhuus, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 10. Oktbr., bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 7. Oktbr., bestemt til Riga. — Ceres, Müller, ankom til Kbhvn. 6. Oktbr., bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, afgik fra London 8. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Arendal 9. Oktbr., best. til Throndhjem. — Ella, Svane, afgik fra Kbhvn. 9. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Esbjerg, Bentzen, ankom til Arendal 6. Oktbr., best. til Throndhjem. — Frederik, Thomsen, afgik fra Khhvn. 9. Oktbr., bestemt til Königsberg — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Kbhvn. 8. Oktbr., bestemt til Anwerpen. — Kasan, Mortensen, ankom til Kbhvn. 9. Oktbr., bestemt til Libau. — Kiew, Erichsen, ankom til Libau 9. Oktbr., bestemt til Hull. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 7. Oktbr., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, pass. Hanstholm 8. Oktbr., bestemt til Hull. — Maja, Johnson, afgik fra Kbhvn. 3. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 9. Oktbr., best. til Vestnorge. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 2. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 7. Oktbr, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, afg. fra Newfahrwasser 9. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til London 9. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Pregel, Olsen, ankom til Antwerpen 30. Sept., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Sørensen, afgik fra Riga 9. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Valdemar, Kofoed, ankom til Kbhvn. 10. Oktbr., bestemt til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til London 6. Oktbr., bestemt til Libau. — Vesta, Bay, afgik fra Leith 19. Septbr., bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ankom til Hull 6. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Viking, Rohde, pass. Holtenau 8. Oktbr., best. til London. — Tejo, Ryder, afgik fra Leith 4. Oktbr., best. til Island.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 11. Oktbr., best. til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense via Frederikshavn 12. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 12. Oktbr., best. til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Leith 11. Oktbr., best. til Odense. — Lolland, Ankersen, afgik fra Newcastle 11. Oktbr., best. til Frederikshavn. — Riberhus, Andersen, afgik fra Nakskov via Svendborg, Horsens, Aalborg 11. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 11. Oktbr., bestemt til Nykjøbing F. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense via Aarhus, Aalborg 11. Oktbr., bestemt til Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 10. Oktbr., best. til Rotterdam. — Frode, Wrisberg, afgik fra Borgå 30. Sept., bestemt til Amsterdam. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 25. Sept., ankom til Brahestad 30. Septbr. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Blyth 5. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Svend, Petersen, afg. fra Riga 4. Oktbr., best. til Dunkerque. — Skjold, Schmidt, afgik fra Ghent 5. Oktbr., bestemt til Blyth. — Danmark, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 7. Oktbr., ankom til Riga 10. Oktbr. — Ragnar, Risøe, afgik fra Stettin 4. Oktbr., ank. til Methil 9. Oktbr. — Volmer, Riber, afg. fra Blyth 2. Oktbr., ankom til Riga 9. Oktbr. — Dan, Hansen, afgik fra Ghent 6. Oktbr., ankom til Blyth 7. Oktbr. — Magnus Jørgensen, afgik fra London 7. Oktbr., ankom til Blyth 9. Oktbr. — Harald, Holst, afg. fra Brahesstad 3. Oktbr., bestemt til Rouen. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Kronstadt 5. Oktbr., bestemt til Trangsund.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Berg, Thorsøe, ankom til Zaadam 3. Oktbr. — W. Sawin, Jensen, ankom til London 3. Oktbr. — P. Andrejeff, Johnsen, afgik fra Hull 5. Oktbr. — J. Siem, Knudsen, afgik fra London 6. Oktbr., ankom til Sunderland 7. Oktbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Kronstadt 8. Oktbr. — A. Shukoff, Stoltenberg, ankom til Kronstadt 8. Oktbr.

Heimdal. Anine, Løffler, ank til Holmsund 8. Septbr. — Kamma, Pedersen, afgik fra Riga 5. Oktbr. — Helga, Lagesen, ankom til Holmsund 7 Oktbr. — Martha, Jørgensen, ankom til Riga 9. Oktbr — Elna, Møller, afgik fra Sunderland 10. Oktbr. — Therese, Risøe, ankom til Rouen 6. Oktbr.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ankom til New York 2. Oktbr. — Ekliptika, Klaaborg, afgik fra Swanseå 19 Septbr., bestemt til Montevideo. — Venus, Nielsen, afgik fra Rosario 15. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Sirius, Bay-Schmidt, ankom til Antwerpen 28. Septbr. — Urania, Jørgensen, afgik fra Hudiksvall 5. Oktbr., bestemt til Calais. — Saturn, Lund, ankom til Salsåhrer 6. Oktbr. — Pallas, Degn, ankom til Riga 25. Septbr. — Mars, Clausen, ankom til Kbhvn. 7. Oktbr.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra Shields 5. Oktbr., bestemt til New York. — Nordland, Pii, afgik fra Grangemouth 7. Oktbr., best. til Kbhvn. — Finland, Schmidt, ankom til Kbhvn. 6. Oktbr. — Holland, Jørgensen, ank. til Køge 8. Oktbr. — England, Andresen, afgik fra Kbhvn. 5. Oktbr., bestemt til Warkworth. — Rusland, Møller, ankom til Gravelines 5. Oktbr. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Warkworth 9. Oktbr. — Skotland, Branth, afgik fra Esbjerg 6. Oktbr., bestemt til Newcastle.

Østersøen. Yrsa, Hansen, ankom til St. Petersborg 7. Oktbr. — Rita, Horn, afgik fra Sunderland 6. Oktbr., best. til Norrköping.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Wearmouth 4. Oktbr., ankom til Kbhvn. 7. Oktbr. — Frisia, Skov, afgik fra Amsterdam 7. Oktbr., ankom til Blyth 8. Oktbr. — Gallia, Nielsen, ankom til Riga 5. Oktbr. — Caledonia, Fisker, ankom til Riga 5. Oktbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, ankom til Kbhvn. 5. Oktbr. — Fyen, Hansen, afgik fra Libau 6. Oktbr., best. til Rotterdam. — Hafnia, Jensen, afg. fra Riga 8. Oktbr., bestemt til Amsterdam. — Russia, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 4. Oktbr., bestemt til Riga. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Dordrecht 7. Oktbr.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Kbhvn. 7. Oktbr. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Cardiff 9. Oktbr. — Stjerneborg, Mathiesen, afgik fra Cardiff 7. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Kronstadt 8. Oktbr. — Fredensborg, Petersen, afgik fra Glasgow 5. Oktbr., best. til Kronstadt. — Jomsborg, Kühl, afg. fra Gamle Karleby 8. Oktbr., best. til Rouen. — Kronborg, Schultz, afgik fra Algier 9. Okt., best. til Delaware Breekwater. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kirstinestad 8. Okt. — Skanderborg, v. Deurs, ank. til Dunkerque 8. Oktbr. — Søborg, Fischer, ank. til Kronstadt 8. Oktbr. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Newcastle 4. Oktbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, ank til Räfsø 2. Oktbr. — Jægersborg, Jensen, ankom til Kbhvn. 8. Oktbr. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Solombal 26. Septbr. — Marselisborg, Hartmann, ank. til Rouen 3. Oktbr. — Skodsborg, Lund, afgik fra Sevilla 8. Oktbr., best. til Androssan. — Tuborg, Hveissel, ank. til Southport 5. Oktbr.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Libau 7. Oktbr. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Kiel 7. Oktbr. — Absalon, Predbjørn, ankom til Leith 9. Oktbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Kbhvn. 30. Septbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 29. Sept. — Hamlet, Sommer, ankom til Dunstan 9. Oktbr. — Helge, Matthiessen, afgik fra Blyth 7. Oktbr., bestemt til Kronstadt.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afg. fra Kbhvn. 1. Okt., ankom til Antwerpen 5. Okt. — Malaya, Berentzen, afgik fra Hongkong 7. Oktbr., bestemt til Bangkok. — Annam, Cold, afg. fra Göteborg 6. Oktbr., ank. til South-Hampton 9. Okt. — Befragtet Dpsk. Livadia, Jørgensen, afg. fra Aden 5. Okt., bestemt til Port Said.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ank. til Kbhvn. 5. Oktbr. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Riga 8. Oktbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Hernøsand 9. Oktbr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Kronstadt 2. Oktbr.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 8. Oktbr. til Fowey.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Valparaiso, Lorentzen, beordret fra Falmouth 1. Oktbr. til Bremen. — Copley, Struckmann, ankom til Newastle 3. Oktbr. fra Cape Town. — Medor, Nielsen, ankom til Christiania 5. Oktbr. fra Boston. — Sørine, Andersen, prajet 28. Septbr. paa 44° N. 19° W. fra Corinto til Falmouth. — Franz, Pedersen, sejlet fra Barry 4. Okt. til Anjer for Ordre. — Franz Schwalbe, Poulsen, sejlet fra Barry 4. Oktbr. til Anjer for Ordre.

Fanø. Sønderho. Killena, Hansen, ankom 9. Oktbr. til Shields fra Falmouth. — Else, Thomsen, ankom 3. Oktbr. til Bremen fra Falmouth.

Svendborg. Urania, Hansen, ankom til Kings Lynn 1. Oktbr. — Embla, Mikkelsen, ankom til Leith 2. Oktbr. — Sofie, Jensen, ankom til Præstø 3. Oktbr. — Fremad, Brandt, ankom til Sunderland 3. Okt. — Emanuel, Bentsen, ankom til Sundsvall 4. Oktbr. — Rota, Jørgensen, ankom til Sunderland 3. Oktbr. — Ferona, Nielsen, ankom til Sunderland 4. Oktbr. — G. R. Berg, Petersen. ank. til Luleå 4. Oktbr. — Christine, Nielsen, ankom til Christinestad 4. Okt. — Guldborg, Rasmussen. ank, til Dundee 6. Oktbr. — Saga, Clausen, ankom til Odense 6. Oktbr. — Urda, Rasmussen, ank. til Folkestone 6. Okt. — Diana, Fallentin, ankom til Mullerup 6. Oktbr. — Haabet, Andreasen, ankom til Faaborg 6. Oktbr. — Mine, Møller, ankom til Nykjøbing S. 6. Oktbr. — Elise, Andreasen, ankom til Trelleborg 7. Oktbr. — Kirstine, Dam. ankom til Gefle 7. Oktbr. — Samson, Hansen, ankom til Riga 6. Oktbr. — Magnet, Jensen, ankom til Rotterdam 6. Oktbr. — Grønsund, Mikkelsen, ankom til Helsingør 6. Oktbr. — Galathea, Bom, ankom til Aalborg 6. Oktbr. — Adolphine, Sørensen, ank. til Antwerpen 7. Oktbr. — Heimdal, Rasmussen, ank. til St. Petersborg 7. Okt. — Marie, Nielsen, ankom til Riga 7. Oktbr. — Union, Rasmussen, ankom til Kings Lynn 7. Okt. — Lilly, Rasmussen, ank. til Kjerteminde 9. Oktbr. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Kjøbenhavns Red 9. Oktbr. — Fides, Nielsen, ank- til Burghead 9. Oktbr.

Ærø. M. Hay, Petersen, ankom 2. Oktbr. til Kingslynn. — Gjertrud, Jørgensen, indkom 1. Oktbr. paa Leith Red paa Rejse til Sunderland. — Svanen, Møllmann, ankom 1. Oktbr. til Stubbekjøbing. — Dorthea, Christensen, ankom 3. Oktbr. til Sundsvall. — Fuglen, Hansen, ankom 5. Okt. til Nykjøbing F. — Norden, Rasmussen, ankom 5. Oktbr. til Bologne sur Mer. — Immanuel, Hansen, ank. 6. Okt. til Newhaven. — Anne, Jensen, ank. 5. Oktbr. til Treport. — Freya, Østermann, ankom 6. Okt. til Kbhvn. — Thea, Friis, ankom 6. Oktbr til Rye. — Salvador, Fabricius, ankom 6. Oktbr. til Räfsø. — Ellen, Svane, ankom 6. Okt. til Jersey. — Nansen, Pofler, ankom 6. Oktbr. til Liverpool. — Prøven, Schmidt, passerede 6. Oktbr. Helsingør paa Rejse fra Newcastle til Helsingfors. — Danmark, Christensen, ankom 6. Okt. til Gefle. — Dronning Louise, Petersen, ankom 7. Oktbr. til Gefle. — Sylfid, Kromann, ankom 6 Oktbr. til Stubbekjøbing. — Mathilde, Hansen, ankom 7. Okbbr. til South Alloa. — Gerda, Christensen, ank. 8. Oktbr. til Yarmoulh. — Familien, Frederiksen, ankom 8. Oktbr. til St. Valery. — Saga, Clausen, ankom 6. Oktbr. til Odense fra Boston. — Svip, Jensen, ankom 9 Oktbr. til Korsør.

Rønne. Charles, Kjeldsen, ankom til Stugsund 18. Septbr. — Hans Peter, Westh, ankom til Kalmar 16. Septbr. — John Hintze, Andersen, ankom til Åhus 20. Septbr. — Amalie, Nielsen, ankom til Kalmar 19. Septbr. — Tordenskjold, Larsen, ankom til Egedesminde 28. Aug. — Freja, Beck, ankom til Malmø 27. Sept. — Gudmund. Borby, ank. til Kalmar 27. Septbr. — Amaranth, Kyhn, ankom til Grimsby 28. Septbr. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 29. Septbr. — Rolf, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 29. Septbr. — Courer, Holm, ankom til Anlborg 29. Septbr. — Prøven, Bidstrup, ankom til Stockholm 29. Septbr. — Weset, Ølsted, ankom til Rønne 5. Oktbr. — Jørgensen, Jørgensen. ankom til Hull 5. Okt. — Kirstine, Petersen, ankom til Stornoway 5. Oktbr.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Kattegat. Fornæs. Den 17de Oktober 1899 oprettes ved *Fornæs* Fyr en Signal- og Telegraf-Station. Signal-Apparatet er anbragt 84 Alen ØSØ. for Fyrtaarnet.

De samme Bestemmelser, der ere gældende for de øvrige danske Signal- og Telegraf-Stationer, gælde ogsaa for denne Station.

Jyllands Ø.-Kyst. Grenaa Havn. Den 18de Oktober 1899 tændes paa *Grenaa* Havns S.-Mole, c. 230 Alen SV. ½ S. fra det røde, faste Fyr paa Molens Yderende. et hvidt, fast Fyr, der lyser fra VSV. gennem V. N. og Ø. til SØ. Brændetid: 1ste August—1ste Maj. Fyret vises fra en hvid Pæl ved et lille, hvidt Fyrhus.

Da der ikke er Vagt ved Fyret, maa man ikke stole ubetinget paa, at det brænder.

Holdt overet med det røde Havnefyr leder det V. om *Kalkgrund* i 13 Fod Vand og Ø. om *Fornæs* i ikke under 5 Fv. Vand. Holdt overet med det grønne Havnefyr leder det fri Ø. om 11 Fods Stenrøsen, S for *Fornæs*, i 3½ Fv. Vand.

Grenaa. En Rednings-Station, forsynet med Redningsbaad. er oprettet ved *Grenaa* Havn.

Store-Bælt. Sjællands V.-Kyst. Korsør S. Den Ø.-ligste af de to S. for *Korsør* liggende Møller, der benyttedes i Mærket for at gaa fri S. om *Halskov-Rev*, bliver om kort Tid nedreven og opføres ikke igen.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Rusland. Möön Sund. Danilov. I Farvandet til *Tiefenhafen* er Stenen *Danilov* bortsprængt, saa at der paa Stedet er 15 à 17 Fod Vand med 16 à 18 Fod udenom.

De to røde Stager med opadvendt Kost, som afmærkede Stenen, ere permanent inddragne.

Fyrskibet „*Libau*" er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Den 20de Oktober 1899 tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formørkelser:

Bogø i *Steigen*, paa *Trætskjæret*, lyser fra N. 68° Ø., fri S. om *Engelø*, gennem Ø., S. og V. til N. 83° V. Lyset er rødt fra N. 75° Ø., fri N. om *Bogøgrunden*, til S. 55° Ø., fri S. om *Bogø*, grønt fra S. 77° V., fri S. om *Bergsø* til N. 83° V., hvidt forøvrigt. 67° 54′ 0″ N. Br. 15° 11′ 25″ Ø. Lgd.

Karlsø i *Sagfjorden*, *Hammerø*, viser hvidt Lys fra S. 60° V., fri S. om *Brandskjærboen*, gennem S. til S. 47° Ø. 67° 59′ 25″ N. Br. 15° 47′ 0″ Ø. Lgd.

Rævelsø, *Lødingen*, lyser fra N. 21° V. gennem N. til N. 36° Ø. Lyset er grønt fra N. 21° V. til N. 10° Ø, fri Ø. om *Engelsøskjær*, rødt fra N. 13° Ø., fri V. om *Lyngøskjær*, til N. 36° Ø., hvidt i Indløbet. 68° 22′ 50″ N. Br. 16° 13′ 40″ Ø. Lgd.

I *Lødingen* Fyr indsættes samtidig en rød Vinkel, der lyser fra S. 55° Ø., S. om *Tjelodden*, til S. 77° Ø.

Tjelbotten, *Ofoten*, paa *Rognan*, lyser fra S. 80° V. gennem V. og N. til N. 61° Ø. Lyset er rødt fra S. 80° V. til N. 27° V., fri Ø. om *Tjelgrunden*, og fra N. 21° Ø., fri V. om *Skaarnesgrundene*, til N. 61° Ø., hvidt forøvrigt. 68° 24′ 50″ N. Br. 16° 41′ 0″ Ø. Lgd.

Sørlandsvaag, *Værø*, *Lofoten*, lyser fra S. 35° Ø. gennem S. og V. til N. 77° V. Lyset er rødt fra S. 35° Ø. til S. 10° Ø., fri V. om *Seiklak*, grønt fra S. 5° Ø., fri Ø. om *Lille Seiklak*, til S. 20° V., hvidt forøvrigt. I Indløbet mellem *Seiklakkene* har man altsaa hvidt Lys med rødt om Styrbord, grønt om Bagbord. 67° 39′ 30″ N. Br. 12° 44′ 20″ Ø. Lgd.

Synsvidden: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys. Brændetid: 15de August —30te April.

Den 1ste Oktober 1899 tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formørkelser:

Titran, *Frøjen*, paa *Sandholmen*, Indløbets V.-Side. Den lyser fra N. 8° Ø. gennem N., V. og S. til S. 68° Ø, fri S. om *Kallen*. Lyset er rødt fra S. 36° Ø., fri V. om *Stabfluerne*, til S. 68° Ø., hvidt forøvrigt. Synsvidden: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde Lys. Brændetid: 1ste August —15de Maj. 63° 39′ 50″ N. Br. 8° 18′ 5″ Ø. Lgd.

Dolmsund, *Hilteren*, paa *Flæsa*. Den viser hvidt Lys fra N. 72° Ø., fri N. om *Sjelalandet*, til N. 60 Ø., fri S. om *Ilsøfluerne*, rødt Lys fra N. 60° Ø. til N. 43° Ø., fri S. om *Sørklakken*, og hvidt Lys fra S. 80° V., fri N. om *Hornestarren*, gennem V. til N. 10° V. Synsvidden: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde Lys. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 63° 38′ 40″ N. Br. 8° 53′ 0 Ø. Lgd.

Den 8de Januar 1900 tændes *Kya* Fyrlampe, *Frøjen*, der er et Fiskefyr og viser Fyr med Formørkelser. Lyser Horizonten rundt undtagen fra S. 40° Ø. til S. 60° Ø. Lyset er rødt fra S. 82° V., fri N. om *Leifaldet* og *Mjøfaldet*, til S. 38° V., hvidt forøvrigt. Synsvidden: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det grønne Lys. Brændetid: 8de Januar—30te April og naar fornødent for Fiskerne.

Fiskefyrene mellem *Stat* og *Ona* tændes straks og brænde indtil videre.

Sletringen. Den 1ste Oktober 1899 tændes *Sletringen* Fyr. Det er et hvidt Lynfyr, der hver 10 Sekunder viser Fire-Lyn. Flammens Højde: 65 Fod. Synsvidden: 14 Kml. Fyret lyser fra N. 57° Ø. gennem N, V. og S. til S. 83° Ø. Det vises fra en hvid Bygning med Taarn, 59 Fod højt. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 63° 39′ 55″ N. Br. 8° 16′ 10″ Ø. Lgd.

Tyskland. Weser. Blexen. Et Fartøj er sunket i 24 Fod Vand i *Weser* lige over for *Blexen*, mellem Spirtønderne H og J. Masten er over Vandet. Et Fartøj, der viser de sædvanlige Signaler for Vrag, er udlagt tæt SV. for Vraget. Om Natten skal man fra oven for Lystønde G til *Blexen* holde sig lidt V. for *Flagbalgersiel* Ledefyrlinie. Stedet skal passeres saa langsomt som muligt.

Kleinensiel. Ved *Kleinensiel* er tændt to hvide, faste Ledefyr for Færgerne mellem *Kleinensiel* og *Dedesdorf*. De staa 130 Alen S. 75° V. og N. 75° Ø. fra hinanden. Flammens Højde: 42 og 20 Fod. De lyse over 50° paa hver Side af Fyrlinien. Bagfyrets Beliggenhed: 53° 26′ 35″ N. Br. 8° 28′ 46″ Ø. Lgd.

Holland. Zuiderzee. I *Zuiderzee* og Farvandene dertil er Vinterafmærkningen begyndt.

Schweningen V. Et sunket Vrag, med en Mast 6 Fod over Vandet, ligger c. 12 Kml. N. 81° V. fra *Schweningen* Fyr. 52° 8′ 0″ N. Br. 3° 56′ 45″ Ø. Lgd.

Haringvliet. Volkerak. Sømineøvelserne i *Volkerak* og *Haringvliet* ere endte og Afmærkningen inddragen.

England. Skipsea. Molen ved *Skipsea*, der benyttedes som Sømærke, er borttagen. 53° 59′ 0″ N. Br. 0° 12′ 50″ V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Cayeux N. Den 1. Oktober 1899 forandres *Cayeux* N.-lige Fyr til at vise grønt Lys fra S. 18° V. til S. 48° V., hvidt Lys fra S. 48° V. til S. 64° V., rødt Lys fra S. 64° V. til N. 39° V. og hvidt Lys fra 39° V. til N. 18° Ø. Iøvrigt er Fyret uforandret.

Baie de Saint Brieux. Landas. Den røde Spirtønde med Kegle ved *Landas* er ombyttet med en sort Spirtønde med Cylinder. 48° 41′ 23″ N. Br. 2° 31′ 18″ V. Lgd.

England. Dover. Omtrent den 20. November 1899 oprettes paa *Admiralty* Pier ved *Dover*, saa nær Yderenden som muligt, men et Stykke indenfor Yderenden af den under Arbejde værende Del af Molen, et Taagesignal, der hver 3 Minutter giver Et-Knald. Desuden bliver det nuværende Taagesignal med Klokke at gives, og denne flyttes udad paa Molen efterhaanden som Arbejdet skrider frem.

Taagesignalet med Skud paa *Admiralty* Pier vedbliver indtil det nye Taagesignal er oprettet.

Beliggenhed: 51° 6′ 40″ N. Br. 1° 19′ 15″ Ø. Lgd.

Portsmouth. I Farvandet til *Portsmouth Harbour* er tæt inden for Tønde Nr. 6 til Forsøg udlagt en rød, spids Lystønde, som viser gult fast Fyr med Formørkelser. 50° 47′ 10″ N. Br. 1° 6′ 10″ V. Lgd.

Skotland V.-Kyst. Eilean Mousker SV. Damperen „*Greta*“ har med 11 Fods Dybgaaende stødt ½ Kbl. S. 11° V. fra *Eilean Mousker* V.-Pynt og fra Huset paa *Skiarq* i S. 87° V. 57° 6′ 25″ N. Br. 5° 27′ 15″ V. Lgd.

Mellem Grunden og Øens V.-Pynt er der grundt.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Morbihan. Grand-Rohu. Paa *Grand-Rohu*, N. for Løbet til *Montsarac*, er opført et hvidt og sort vandret stribet Taarn med Diamant, 16 Fod højt over Højvande. 47° 35′ 43″ N. Br. 2° 44′ 52″ V. Lgd.

Cotinière. Ved *Cotinière* Havns ny Moles Hoved er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden: 5½ Kml. Fyret vises fra et hvidt Taarn. 45° 54′ 52″ N. Br. 1° 19′ 41″ V. Lgd.

Portugal. Lissabon. Vraget af Flydedokken, som laa sunken i *Lissabon* Havn ud for *Santa Amaro*, er borttaget, saa at der med Lavvande er 27 Fod Vand paa Stedet.

Canada. S. Lawrence Flod. St. Thomas Bank. Navnet paa Lystønden ved *St. Thomas Bank* er forandret fra *St. Thomas Shoal* til *St. Thomas Bank*.

Green Island. Taagesignalet ved *Green Island* Fyr paa S.-Siden af Floden neden for *Quebec* gives fremtidig med Et-Knald hver 15 Minutter. Høres et Skib i farlig Nærhed af Kysten, gives straks et Knald ekstra, og der gives derpaa Et-Knald hver Minutter, indtil Skibet er passeret.

Nova Scotia. Gut of Canso. Jack Shoal. En rød Stumptønde, mærket *Jack Shoal*, er i 6½ Fv. Vand udlagt 1 Kml. N. 8° Ø. fra *Jack Shoal*, *George Bay*, ved det N.-lige Indløb til *Gut of Canso*. 45° 43′ 35″ N. Br. 61° 33′ 20″ V. Lgd.

I Foraaret 1900 ombyttes Tønden med en Spidstønde.

North Canso Fyr er formørket S. for N. 62° V.; ved at holde Fyret i Sigte, gaar man 1 Kml. klar af *Jack Shoal*.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Libby Islands. Taagesignalet med en 10 Tomme Dampfløjte paa SV.-Enden af den SV.-lige *Libby Islands*, ved Indløbet til *Machias Bay*, er forandret til hver 15 Sekunder at give Et-Stød af 2 S. Varighed.

Kennebec River. Doubling Point. Det røde, faste Fyr paa *Doubling Ponti*, *Arrowsic Island*, er med sit Taarn flyttet c. 250 Alen N. 65° V. hen. Flammens Højde: 24 Fod. Taageklokken flyttes med Taarnet. 43° 52′ 58″ N. Br. 69° 48′ 25″ V. Lgd.

Florida. Hawk Channel. I *Hawk Channel* ere følgende Fyr tændte:

Hen and Chickens Shoal røde, faste Baakefyr. Flammens Højde: 30 Fod. Det vises fra en rød, pyramideformet Baake, mærket „H & C“, der staar i 16 Fod Vand paa S.-Siden af Grunden *Hawk Channel* N.-Side fra *Conch Reef* Baake E i S. 75° V., fra *Crocker Reef* Baake D i N. 44° V. og fra *Alligator Reef* Fyr i N. 38° Ø.

East Turtle Shoal hvide, faste Baakefyr. Flammens Højde: 30 Fod. Det vises fra en sort, pyramideformet Baake, mærket „E T“, der staar i 11½ Fod Vand paa N.-Siden af Grunden, *Hawk Channel* S.-Side, fra *Duck Key* V.-Pynt i 15° V., fra *Sombrero Key* Fyr i N. 59° Ø. og fra *Grassy Key* SV.-Ende i S. 51° Ø.

East Washerwoman Shoal hvide, faste Baakefyr. Flammens Højde: 29 Fod. Det vises fra en sort, pyramideformet Baake, mærket „E W“, der staar i 8 Fod Vand paa N.-Siden af Grunden, *Hawk Channel* S.-Side, fra *Coffins Patches* Baake i S. 78° V., fra *Sombrero Key* Fyr i N. 41° Ø. og fra *Pigeon Key* i S. 63° Ø.

Four Foot Shoal hvide, faste Baakefyr. Flammens Højde: 30 Fod. Det vises fra en sort, pyramideformet Baake, mærket „D H“, der staar i 8 Fod Vand paa N.-Siden af Grunden, *Hawk Channel* S.-Side, fra *Loggerhead Key* NV.-Ende i S. 51° V., fra *American Shoal* Fyr i N. 50° V. og fra *Key West* i N. 88° Ø.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Peniscola. Den 15. Oktober 1899 tændes et hvidt, fast Fyr med rødt Blus hver 1 Minut paa Batteriet *Papa Luna* ved *Peniscola*. Flammens Højde: 175 Fod. Synsvidden: 15½ Kml. 40° 21′ 32″ N. Br. 0° 24′ 36″ Ø. Lgd.

Korsika. Lavezzi. *Lavezzi* faste Fyr viser nu hvidt Lys fra 57½ Ø. til S. 26° Ø., rødt Lys fra S. 26° Ø. til 53½° V., hvidt Lys fra S. 53½° V. til N 55½ V. og grønt Lys fra N. 55½ V. til N. 57½° Ø. over Grundene *Perduto* og *Prêtre de Sprono*. Iøvrigt er Fyret uforandret.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Fransk Guyana. Cayenne. Le Père V. En 16 Fods Grund ligger c. 2 Kbl. V. for Øen *Le Père*, fra Øens NV.-Pynt i S. 40° V., fra Signalmasten i N. 71° V. og fra Midten af Øen *Molingre* i S. 55° Ø.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts 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“.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

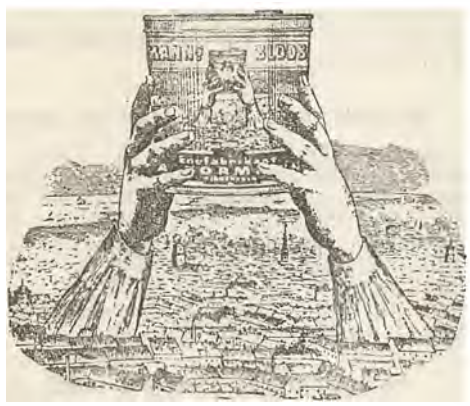
Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsproviantører i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Københavns Børskurs d. 11. Oktbr. 1899.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			97½	98¼
Danmark	83¼		83	83½
Norden	118¾	119	118¾	119
Kjøbenhavn	96		95¾	96
Carl			55¼	55½
Dannebrog			97	98
Skjold	72		71¾	72¼
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen			93½	94½
Nordsøen	80½		80	83
Torm			96½	100
Foren. Bugser-Selsk.			83	90
Dansk-russisk Dampsk.			96½	100
Urania			91	91½
Union			102	104
Hejmdal	103		103	103½
Dampsk. af 1896			97¼	98½
Østasiatisk			105¼	105¾
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			90	92
3½% uopsig. Stats			94¼	96
3½% Husejer Kreditk.			83¼	85
3½% Kbhvns Kreditf.			83½	85
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			85¾	86¼
4% — — 6 —			86½	88
3½% Landkreditk. 3 —			87¼	89
Aktier.				
Nationalbank			133¾	134½
Privatbank			125	126½
Landmansbank	120½		120½	122
Handelsbank			117	117¼
Burm. & Wain	87		86¾	87¼
Helsingørs Jernsk.			90	91½
Sukkerfabr.	92¼		92¼	92½
Bryggeri Aktier	88¼	¾	88½	88¾

Vekselkurser d. 10. Oktbr. 1899.

	à vista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.15	88.95
London	18.27	18.23
Paris	72.30	—
Amsterdam	151.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 10. Oktbr. 1899.

Russiske Noter	216.60
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.00
5% Rumænske Stats	98.50
4% — — 1890	86.60

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

„Det Foren. Dampskibs." 20,000, „Danmark" 2,000, „Norden" 14,000, „Kjøbenhavn" 16,000, „Carl" 4,000, „Dannebrog" 12,000, „Skjold" 20,000, „Dampskibs. af 1896" 4,000, „Østasiatisk" 60,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Bekendtgørelse
fra
Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

Overensstemmende med Lotteriets Plan for den nu paabegyndende 26de Serie, vil der paa de, gennem alle 6 Trækninger i Spil værende **100,000 Lodder** blive fordelt et Antal af ialt:

52,000 Gevinster

saaledes, at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en stedse stigende Skala erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom, saavelsom om den øvrige Gevinstfordeling, det nærmere erfares af den med Bladene omdelte Lotteriplan, hvoraf her aftrykkes:

Gevinstfordelingen til 1ste Trækning.

1. Præmiegevinstrække.				Hovedgevinstrække.				2. Præmiegevinstrække.			
1	Gevinst	paa	450 Kr.	1	Gevinst	paa	900 Kr.	1	Gevinst	paa	450 Kr.
1	—	»	300 -	1	—	»	600 -	1	—	»	300 -
2	—	à	150 -	2	—	à	300 -	2	—	à	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 18de Oktober, **sælges,** saalænge Forraad haves, à 1 Kr. Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19,** hvor **Planen** paa Forlangende udleveres **gratis.**

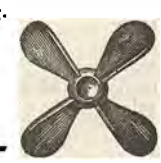
Fragtdamper,

Staal 1892, 640 Tons d. w. inklusive, Dybg. 14½', Fart 8—9, Kulforbrug 5½, solid og fordelagtig, Forlangende 120,000 Kr. Videre gennem A. O. Andersens Dampskibsagentur, Nora Hamngatan 10, Göteborg.

LANDMANDSBANKEN

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

Indreg. Varemærke.



Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads.

Fabrikanter af International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

LISSABON.

ALBERT OLSEN & CTA.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALT- & BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Wilson Sons & Co., Limited, London E. C.

7, Draper's Garden's.

Købmænd og Ejere af

Stenkuls-Oplag

i

St. Vincent C. V., Pernambuco, Bahia. | **Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, La Plata.**

Filial-Etablissement i Cardiff og Buenos Ayres.

Stadig Forraad af udelukkende de allerbedste Syd Wales Dampkul. Dampslæbere ved alle Depoter og enhver Lettelse for Dampskibenes hurtige Ekspedition.
Charterers i Cardiff til de ovennævnte Havne.
Wilson Sons & Co., Limited, ere Ene-Indehavere af de ovennævnte Depoter og Filialer. Alle Forespørgsler ang. Priser etc. paa Central-Bureauet:
7, Draper's Gardens. London E. C.

Glarmester

Wald. Stallknecht

udfører
alt Skibs- og Bygningsarbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.
Eneste Lager
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

forbereder Elever saavel til Fiskeskipper- som til Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger meddeler Skolens Forstander, Navigationslærer **Hansen**, eller Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos.**

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

Bitumastic Præparater

fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,
AALBORG.
—
Telegr. Adr.: Peter.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og Barometere.
Regulering og Reparation af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
6, Sølvtorvet 6.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

Café van Zandt,

Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

„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
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ 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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 42. Kjøbenhavn, Torsdag den 19. Oktober 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Danmarks Handelsflaade og Skibsfart i 1898. — Kaptajn Johannes Jacob Warrer. — En Sømandsdaad. — Fragtmarkedet. — Højesteretsdom. — Præmie for Apparat til Redning af Menneskeliv. — Fra Island. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele Danmark.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus, Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Teaktræ AKTIESELSKABET Teaktræ
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
BANGKOK—KØBENHAVN
have altid paa Lager i Frihavnen
TEAKTRÆ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut 1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.
TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

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.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aktieselskabet
Hellerup Skibsværft & Maskinbyggeri.
(Holm & Collerup)
med
Filial i Frihavnen
anbefaler sig med Optagning paa Bedding af mindre Damp- og Sejlskibe, Kølhaling, Skibs- og Maskinreparationer af enhver Art, Bygning af nye og Reparation af ældre Pramme, saavel af Jærn som af Træ, Optagning af Lystfartøjer og Baade samt Opbevaring af saadanne. Endvidere leveres nye Dampkedler og Vandbeholdere, saavel til Skibs- som til Landbrug.
Hovedkontor:
Baadsmandsstræde 5
Kjøbenhavn C.

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.

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

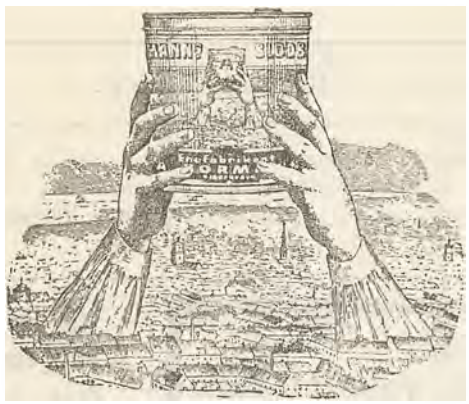
Kjøb, Salg og Nybygning
af **Sejl-** og **Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme** med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, **Bugserdampere, Trawl-** og **Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer** etc. udføres fordelagtigt ved
Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.
Strandvej 36. Telefon 69.

Manometre, Vacummetre og Tællere.
P. Otzen & Thorstenson.
Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

☞ Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over ☞ 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar. ☜

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Danmarks Handelsflaade og Skibsfart i 1898.

Fra Statens statistiske Bureau er udgaaet den aarlige Oversigt over Landets Handelsflaade og Skibsfart. Dens udførlige Oplysninger have, selv om de, som al Statistik, ikke ved første Øjekast formaar at fange Læserens Interesse, den største Betydning ved Bedømmelsen af vor Handelsflaades og Skibsfarts Udvikling i det forløbne Aar.

Ved Betegnelsen R. T. forstaas overalt i det efterfølgende Netto Register-Tonnage efter „British Rule", ved Betegnelsen D. R. „Danube Rule".

Den hele, under dansk Flag farende Handelsflaade, havde ved Slutningen af 1898 følgende Størrelse:

	Sejlskibe		Dampskibe			Tilsammen	
	Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage	Hestekraft	Antal	Register-Tonnage
Det egentlige Danmark	3020	158155	476	223134	48062	3496	381289
Færøerne	86	5903	2	222	90	88	6125
Island	115	4805	31	2058	1106	146	6863
Dansk Vestindien	43	400	1	8	6	44	408
I alt	3264	169263	510	225422	49264	3774	394685

Det egentlige Danmarks Handelsflaade, som her ene behandles, bestod efter denne Opgørelse d. 31. December 1898 af 3,496 Skibe med en samlet Register-Tonnage af 381,289 Tons. Heraf vare 3,020 Sejlskibe med 158,155 R. T. og 476 Dampskibe med 223,134 R. T.; dette sidste Tal vilde efter D. R. være blevet 245,447 R. T. Desuden fandtes 11,724 Baade af og under 4 R. T. samt 114 ikke selvbevægende Pramme og Lægtere med 5,779 R. T. og 31 Dampuddybningsmaskiner med 1,411 R. T. (Selvbevægende Pramme ere indregistrerede i Handelsflaaden, hvor de opføres som Sejlskibe, saafremt de ere forsynede med Ror, Mast og underslaaede Sejl, selv om der til Bevægkraft sædvanligvis benyttes Bugserbaade). — Af Dampskibene vare 402 Skrueskibe, 34 Hjulskibe og 40 Skruebaade, 365 af Skibene anvendtes til Fragt- og Passagerfart, de øvrige til specielle Øjemed.

I Aaret 1898 er Sejlflaaden i Antal forøget med 24 Skibe, men i Tonnage formindsket med 4,776 R. T. eller c. 3 pCt. Dampflaaden er vokset i Antal med 40 Skibe og i Tonnage med 42,425 R. T., d. e. en Tilvækst fra forrige Aar af c. 23½ pCt.

I det sidste Femaar er Sejlskibenes Antal og Tonnage formindsket med 96 Skibe og 36,500 R. T., c. 19 pCt., medens Dampskibenes Antal er forøget med 114 Skibe og deres Tonnage med 116,722 R. T. (D. R.), d. e. c. 91 pCt. Dampskibenes Antal og Tonnage har været i uafbrudt Opgang gennem Femaaret.

En Oversigt over Udviklingen af vor Handelsflaade (over 4 R. T.) i de sidste 30 Aar viser, at i det første Tiaar finde vi snart en Forøgelse, snart en 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 Firserne, da der indtræder en kort Opsvingsperiode gennem Femaaret 1889—1893, hvorefter der atter i det sidst forløbne Femaar indtræder en stærk Tilbagegang. Følgende Tal vise Forholdene ved Overgangsaarene.

	Antal	Register-Tons	Gennemsnitsstørrelse
31te Marts 1867...	2673	162008	60
31te Decbr. 1876...	2966	210703	71
— — 1888...	2889	166887	58
— — 1893...	3116	194656	62
— — 1898...	3020	158155	52

For Dampskibenes Vedkommende træffe vi, lige modsat, ganske enkelte og kortvarige Stilstandsperioder, men som Helhed en stærk Fremgang baade i Antal, i Gennemsnitsstørrelse og i Hestekraft. Med Tonnagen som Udgangspunkt finde vi en jævn aarlig Stigning indtil 1870ernes Begyndelse (1867: 8,500, 1871: 12,000 R. T.); dernæst, i første Halvdel af 1870erne, en særdeles betydelig Tilvækst (1871: 12,000, 1875: 39,000 R.T.); herefter atter i et Femaar en 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 finde i 1887, er der uafbrudt Stigning til Dato, saaledes at det dog navnlig er det sidste Femaar, der har bragt en saa overordentlig Forøgelse af Dampskibsflaaden (fra 129,000 R. T. i 1893 til 245,000 R. T. i ult. 1898). Som Udtryk for Tilvæksten i 1898 kan anføres: Fra den danske Damp-Handelsflaades Begyndelse og indtil 1878 var den naaet op til sidst nævnte Aars Tonnage, 47,000 R. T.; fra ult. 1897 til ult. 1898, altsaa paa 1 Aar, har Forøgelsen andraget netop samme Størrelse.

Tilgangen og Afgangen i Handelsflaaden i 1898 stiller sig saaledes:

	Tilgang						Afgang							
	Ved Nybygn. her i Landet		Ved Køb fra Udlandet		I alt		Ved Forlis		Ved Salg til Udlandet		Ved Ophugning		I alt	
	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage
Sejlskibe....	79	3082	47	3499	126	6581	53	5518	51	5656	10	153	114	11327
Dampskibe..	9	3916	48	43602	57	47518	4	1874	14	5380	„	„	18	7254
Tilsammen	88	6998	95	47101	183	54099	57	7392	65	11036	10	153	132	18581

For Sejlskibenes Vedkommende udviser denne Tabel en Forøgelse af 12 Skibe, men en Formindskelse i Register-Tonnage af 4,746 Tons; for Dampskibenes en Forøgelse af 39 Skibe og 40,264 Tons. Uoverensstemmelsen mellem disse Talstørrelser og den foranstaaende Opgørelse af Handelsflaadens Størrelse ved Begyndelsen og Udgangen af 1898 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 Til- og Afgang.

Af de i 1898 her i Landet nybyggede Sejlskibe kunne 42 med 663 R. T. henregnes til Fiskerifartøjer. Flaaden til dette Brug bestod ved Aarets Udgang af 946 Sejlfartøjer med 10,795 R. T. samt 5 Dampfartøjer med 284 R. T.

Bygningsstederne for de i 1898 nybyggede Skibe vare: Kjøbenhavn 8 Sejlskibe med 792 R. T., 6 Dampskibe med 2,829 R. T.; Faxe 1 Sejlskib med 19 R. T., Frederikssund 1 Sejlskib med 14 R. T., Frederiksværk 3 Sejlskibe med 15 R. T., Helsingør 3 Dampskibe med 1,087 R. T., Kallundborg 1 Sejlskib med 7 R. T., Præstø 1 Sejlskib med 4 R. T., Rønne 3 Sejlskibe med 377 R. T., Svaneke 1 Sejlskib med 10 R. T., Assens 6 Sejlskibe med 132 R. T., Faaborg 4 Sejlskibe med 98 R. T., Kjerteminde 2 Sejlskibe med 21 R. T., Nyborg 2 Sejlskibe med 47 R. T., Odense 1 Sejlskib med 16 R. T., Svendborg 14 Sejlskibe med 554 R. T., Rudkjøbing 1 Sejlskib med 24 R. T., Marstal 5 Sejlskibe med 541 R. T., Esbjerg 1 Sejlskib med 19 R. T., Fanø 2 Sejlskibe med 56 R. T., Frederikshavn 14 Sejlskibe med 276 R. T., Horsens 3 Sejlskibe med 29 R. T., Randers 1 Sejlskib med 8 R. T., Struer 1 Sejlskib med 6 R. T., Thisted 3 Sejlskibe med 17 R. T.

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

Beløbet i 1898 har altsaa været 0,7 Mill. Kr. mindre end i Aaret forud.

For fremmed Regning er her i Landet i 1898 nybygget 1 Sejlskib med 8 R. T. og 1 Dampskib med 686 R. T., det første i Rønne for tysk Regning, det sidste i Helsingør for svensk Regning.

De indførte nybyggede Skibe have følgende Bygningssteder: Råå 2 Sejlskibe med 30 R. T., Kristiansstad 1 Dpsk. med 0 R. T., Gøteborg 1 Dpsk. med 25 R. T., Sandefjord 1 Dpsk. med 162 R. T., Flensborg 2 Dpsk. med 3,174 R. T., Kiel 1 Dpsk. med 39 R. T., Kindedijk 1 Dpsk. med 9 R. T., Martenshoek 2 Sejlskibe med 294 R. T., West Hartlepool 2 Dpsk. med 2,977 R. T., Middelsbro 2 Dpsk. med 1,664 R. T., Stockton on Tees 1 Dpsk. med 1,295 R. T., Wallsend on Tyne 1 Dpsk. med 2,199 R. T., Yarrow on Tyne 1 Dpsk. med 2,397 R. T., Newcastle on Tyne 1 Dpsk. med 2,827 R. T., Leith 2 Dpsk. med 3,106 R. T., Port Glasgow 4 Dpsk. med 7,303 R. T., Grangemouth 2 Dpsk. med 1,607 R. T., Renfrew 3 Dpsk. med 554 R. T., Grenock 3 Dpsk. med 2,343 R. T., Inverkeithing 1 Dpsk. med 285 R. T. — tilsammen 4 Sejlskibe med 324 R. T. og 30 Dampskibe med 31,966 R. T.

Købesummen for og Indførselstolden af de fra Udlandet tilkøbte Skibe i 1896, 1897 og 1898 kunne ansættes til følgende Beløb:

	Købesum			Indførselstold
	Sejlskibe Kr.	Dampskibe Kr.	Ialt Kr.	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

Til Forøgelse og Fornyelse af Handelsflaaden er der altsaa ved Nybygning her i Landet og ved Køb fra Udlandet anvendt følgende Beløb i de tre sidste Aar:

	Bygningssum for Nybygninger her i Landet Kr.	Købesum for Skibe, tilkøbte fra Udlandet Kr.	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

Det Beløb, der i 1898 er medgaaet til Køb fra Udlandet, er altsaa henved 4 Gange saa stort som Bygningssummen for Nybygninger her i Landet i samme Aar, og over 3 Gange saa stort som Købesummen for Skibe, tilkøbte fra Udlandet i 1897.

Afgangen ved Forlis. I 1898 er udslettet som forlist ved Stranding 40 Skibe med 5,198 R. T., 13 Skibe med 1,271 R. T. ere forliste i rum Sø i synkefærdig Stand, og 4 Skibe med 923 R. T. og med 25 Mands Besætning ere sporløst forsvundne. Foruden disse 25 Mand ere desuden 20 Mand omkomne ved Forlis. — Den Kapital, som er tabt ved samtlige i 1898 registrerede Forlis, anslaas til 1,047,000 Kr. mod 966,000 Kr. i 1897 og 959,700 Kr. i 1896.

Afgangen ved Salg til Udlandet i 1898 repræsenterer 959,500 Kr. mod 572,400 Kr. i 1897 og 564,600 Kr. i 1896. Salgssummen i 1898 fordelte sig med 242,400 Kr. paa Norge, 470,300 Kr. paa Sverrig, 8,700 Kr. paa Slesvig, 29,500 Kr. paa Tyskland, 21,000 Kr. Finland, 35,100 Kr. paa Rusland, 141,300 Kr. paa England, 3,600 Kr. paa Skotland og 7,600 Kr. paa Brasilien.

Fordelingen af Skibene efter deres Størrelse fremgaar af nedenstaaende Tabel, der viser Fordelingen i 1888 og 1898 mellem mindre Skibe, der væsentlig gaa 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
1888 (Danube Rule)	Sejlskibe	2,045	33,460½	775	104,000½	69	29,426
	Dampskibe	92	1,606	95	15,214	103	78,756½
	Tilsammen	2,137	35,066½	870	119,214½	172	108,182½
1898 (British Ruhle)	Sejlskibe	2,400	34,793	539	73,061	81	50,301
	Dampskibe	146	2,321	114	17.598	216	203,215
	Tilsammen	2,546	37,114	653	90,659	297	253,516

Det fremgaar heraf, at Sejlskibe i Kystfart i det sidste Tiaar kun er forøget med c. 17 pCt. i Tal og c. 4 pCt. i Tonnage, medens Dampskibe i Kystfart samtidig ere voksede med c. 59 pCt. saavel i Antal som — med Tallet for 1898 omsat til D. R. — ogsaa i Tonnage. — De mellemstore Sejlskibe ere i samme Tidsrum formindsket baade i Antal og Tonnage, hver med c. 30 pCt., hvorimod samtidig Dampskibene ere forøgede baade i Antal og Tonnage, nemlig med henholdsvis 20 pCt. og c. 27 pCt., D. R. — Hvad de store Skibe angaar, har der i det sidste Tiaar været betydelig Fremgang baade for Sejl- og Dampskibe, dog aldeles overvejende for Dampskibene. I Tiaaret forøgedes nemlig Sejlskibene i Antal med c. 17 pCt. og i Tonnage med c. 71 pCt., medens samtidig Dampskibene tiltoge med henholdsvis c. 110 pCt. og 184 pCt., D. R. Tiaaret viser altsaa for mellemstore Skibe en fremtrædende Overgang i Tonnage fra Sejl til Damp.

For Kystskibe var Dampskibenes Gennemsnits-Tonnage d. 31. Decbr. 1888 c. 17 R. T., d. 31. Decbr. 1898 c. 18 R. T., D. R. For mellemstore Skibe vare de tilsvarende Tal c. 160 R. T. og c. 170 R. T., D. R. For store Skibe c. 765 R. T. og c. 1,035 R. T., D. R. Tiaaret udviser altsaa i alle 3 Grupper en Overgang fra mindre til større Skibe.

Af Skibe paa over 1,000 Reg.-Tons fandtes ved Udgangen af 1898 91, nemlig af Sejlskibe 13 med 16,742 R. T. og af Dampskibe 78 med 116,950 R. T. Sejlskibene vare hjemmehørende paa Fanø (8), i Kjøbenhavn (3), i Skjelskør (1) og i Kolding (1); Dampskibene i Kjøbenhavn (75), i Helsingør (1), i Aalborg (1) og i Aarhus (1).

Fordelingen af vor Handelsflaade paa de enkelte Landsdele ved Udgangen af 1898 ses af følgende Tabel:

	Sejlflaaden				Dampflaaden				Tilsammen			
	Antal	Procent af det samlede Antal	Register Tonnage (British Rule)	Procent af den samlede Reg.-Tonnage	Antal	Procent af det samlede Antal	Register Tonnage (British Rule)	Procent af den samlede Reg.-Tonnage	Antal	Procent af det samlede Antal	Register-Tonnage (British Rule)	Procent af den samlede Reg.-Tonnage
Kjøbenhavn	**275**	**9.1**	**15896**	**10.1**	**270**	**56.7**	**189562**	**85.0**	**545**	**15.6**	**205458**	**53.9**
Sjælland	531	17.6	12275	7.8	43	9.0	8558	3.8	574	16.4	20833	5.5
Bornholm	180	5.9	7147	4.5	8	1.7	1294	0.6	188	5.4	8441	2.2
Lolland-Falster	153	5.1	2686	1.7	15	3.2	1552	0.7	168	4.8	4238	1.1
Fyen	910	30.1	59555	37.6	38	8.0	2700	1.2	948	27.1	62255	16.3
Øerne, ialt	**1774**	**58.7**	**81663**	**51.6**	**104**	**21.9**	**14104**	**6.3**	**1878**	**53.7**	**95767**	**25.1**
Jyllands Østkyt	501	16.6	11825	7.5	55	11.6	9360	4.2	556	15.9	21185	5.5
Jyllands Vestkyst	200	6.6	43402	27.4	23	4.8	5706	2.5	223	6.4	49108	12.9
Byerne ved Limfj.	270	9.0	5369	3.4	24	5.0	4402	2.0	294	8.4	9771	2.6
Jylland, ialt	**971**	**32.2**	**60596**	**38.3**	**102**	**21.4**	**19468**	**8.7**	**1073**	**30.7**	**80064**	**21.0**
Ialt	**3020**	**100.0**	**158155**	**100.0**	**476**	**100.0**	**223134**	**100.0**	**3496**	**100.0**	**381289**	**100.0**

Det fremgaar heraf, at Kjøbenhavns Handelsflaade d. 31. Decbr. 1898 bestod af 545 Skibe med 205,458 R. T., o: omtrent 54 pCt. af hele Flaadens Tonnage. Hovedstadens Sejlflaade er i 1898 formindsket med c. 1,100 R. T., og den udgør nu kun lidt over en Trediedel (36 pCt.) af, hvad den var paa sit Højdepunkt, i 1859, idet den den Gang omfattede 44,146 R. T. Derimod viser Dampflaaden stor Opgang saavel i Antal som i Tonnage; Forøgelsen i de sidste fem Aar er: i 1894 12 Skibe med 11,401 R. T., i 1895 11 Skibe med 13,921 R. T., i 1896 11 Skibe med 20,474 R. T., i 1897 11 Skibe med 18,237 R. T. og i 1898 29 Skibe med 42,344 R. T., alt D. R. Ved Udgangen af 1898 udgjorde da ogsaa Kjøbenhavns Dampskibstonnage 85 pCt. af hele Dampflaadens Tonnage, hvoraf atter følger, at de i Provinserne hjemmehørende Dampskibe kun spille en forholdsvis underordnet Rolle. Af Hovedstadens Dampflaade ejede Det forenede Dampskibsselskab 82 Skibe med 56,142 R. T. og med 13,018 nom. HK.; samme Selskab ejede ialt 120 Skibe med 65,029 R. T. og 17,716 nom. HK. De kjøbenhavnske Dampskibe vare d. 31. Decbr. 1898 gennemsnitlig over 4 Gange større end Provinsernes (henholdsvis 702 R. T. og 163 R. T.), hvorimod Kjøbenhavns og Provinsernes Sejlskibe gennemsnitlig vare af omtrent samme Størrelse (henholdsvis 58 R. T. og 52 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 1898 en Handelsflaade paa over 10,000 R. T.: Fanø 103 Skibe og 39,270 R. T., Marstal 295 Skibe og 26,722 R. T., Svendborg 279 Skibe og 20,243 R. T.

Kaptajn Johannes Jacob Warrer.

Den 24. ds. kan Føreren af Dampskibet N. I. Fjord, Kaptajn J. J. Warrer højtideligholde sit 25 Aars Jubilæum som Dampskibsfører. Kapt. Warrer er født den 16. Januar 1849 i Sønderho paa Fanø og begyndte sin Sejlads i 14 Aars Alderen med Skibe fra Fanø; i 1868 tog han Styrmands-Eksamens 1ste og 2den Afdeling paa Navigationsskolen i Nordby, og foer derefter som Styrmand med Sejlskibe paa Nord- og Østersøen samt Brasilien; derefter med Dampskibe paa Middelhavet, Nord- og Østersøen samt Hvidehavet, indtil han i Oktober 1874 fik Dampskibet Esbjerg at føre, hvilket Skib den Gang tilhørte et Selskab paa Fanø. I Juni 1876 overgik Skibet til Det forenede Dampskibsselskab, og Kaptajn Warrer vedblev derefter at føre det til Februar 1878, da han overtog Førelsen af samme Selskabs Skib Esbern Snare; i 1882 overtog han Riberhuus, fra 1892 til 1895 førte han vekselvis Botnia og Nidaros og overtog derefter Koldinghuus. Da N. J. Fjord byggedes i 1896, overtog han dette Skib, som han endnu fører. Med alle disse Skibe har han saa godt som udelukkende faret paa Ruten Esbjerg-England, først paa Newcastle og senere paa Harwich og Parkeston. Han har da ogsaa i den lange Tid erhvervet sig et godt Navn som en udmærket Passagerkaptajn, og kun faa have sejlet heldigere end han, idet han saa godt som aldrig har været udsat for Havarier eller Grundstødninger, hvilket vel ikke alene kan betragtes som Held, men for en stor Del skyldes hans ualmindelige Dygtighed som Sømand og Skibsfører. Kapt. Warrer, der trods sine 50 Aar ser langt yngre ud, er gift og Fader til en talrig Børneflok, hvoraf Størstedelen nu er udover Konfirmationsalderen. Han blev for nogle Aar siden, ved Hs. Maj. Kongens Nærværelse i Esbjerg, dekoreret med Ridderkorset som Esbjergs ældste Dampskibsfører.

Kjøbenhavn, den 19. Oktober 1899.

Krydserkorvetten Valkyrien med Hs. kgl. H. Prins Valdemar som Chef afsejlede i Søndags paa et ti Maaneders Togt til de østasiatiske Farvande.

Den megen Talen og Skriven, der har været om dette Togt, viser noksom, at det for den offentlige Bevidsthed staar som en Begivenhed af Rang. I vide Kredse herhjemme vil man med største Interesse følge Valkyriens Togt og læse om den glimrende Modtagelse, den uden Tvivl vil faa i de fjærne Havne, i hvilke den skal vise det danske Orlogsflag. Og dog — maa det, ret beset, ikke betegnes som uheldigt, ja som meget beklageligt, at hvad der burde være en, om ikke dagligdags, saa dog heller ikke helt usædvanlig Begivenhed, nu føles netop som en saadan. Er ikke netop dette et Vidnesbyrd om, at vor Orlogsflaade ikke varetager en af de Opgaver, der burde være blandt dens vigtigste? Thi findes der mon for et lille og, militært set, svagt Lands Orlogsflaade nogen vigtigere Opgave, end den at beskytte danske Interesser i Udlandets Havne og i vore egne Farvande? Men denne Opgave løses ikke her hjemme, i hvert Fald langt fra i den fornødne Udstrækning. Da der i Begyndelsen af Halvfemserne var Revolution i Brasilien, vare danske Skibe derude udsatte for store Vilkaarligheder, men de fandt ikke som andre Nationer Beskyttelse ved, at deres Lands Orlogsflag vajede derude. Vor Skibsfart har i de senere Aar med stor Energi arbejdet sig frem paa nye Markeder; Farten paa Nordamerika er betydelig udvidet, og en direkte Dampskibsforbindelse er oparbejdet mellem Kjøbenhavn og den store amerikanske Stapelplads New-Orleans. Mon ikke disse Bestræbelser for at indvinde nyt Område for vor Skibsfart burde havt den virksomme Støtte, som den vilde faaet, om vore Orlogsskibe havde besøgt disse Farvande. I Aarevis har de driftige Redere paa Fanø havt en stor Flaade beskæftiget i oversøisk Fart; men hvem kan mindes, at deres Land støttede deres Arbejde i hine fjerne Farvande ved virksomt at beskytte deres Interesser derude, hvor de ofte nok truedes haardt. I vore egne Farvande, langs Islands og Færøernes Kyster, ja i Vesterhavet og Kattegattet, have vore Fiskere ikke fornøden Beskyttelse mod fremmede Fiskeres Rovdrift, ikke den Følelse af, at Politiet sørger for den offentlige Ordens Overholdelse, som enhver Borger paa Landjorden kræver som sin selvfølgelige Ret. I Sandhed, der er langt igen, inden vor Orlogsflaade faar paabegyndt Løsningen af de Opgaver, der naturlig paahvile den.

Valkyriens Togt til Østasien er en glædelig Begivenhed, fordi det viser Statsmagtens Interesse for det Arbejde, hvis mest betydningsfulde Dag var den, da Det østasiatiske Kompagni sendte den første Handelsdamper ud til de østasiatiske Farvande. Naar Valkyrien vender hjem efter den lykkelige og for danske Søfartsinteresser heldbringende Rejse, som alle danske ønske den, vil man forhaabentlig indse Betydningen af, at Staten ved sin Flaade yder vor Skibsfart og vore Fiskerier den Støtte, de have et naturligt Krav paa.

Stander.

En Sømandsdaad.

Fisker Niels Frederiksen af Hundested har Natten mellem d. 8. og 9. ds. reddet 2 Skibsbesætninger, ialt 10 Mand.

Paa Rejsen hjem fra Hesseløen, hvor han havde været paa Sildefiskeri, saa han, at der brændtes Nødblus paa Lysegrunden. Han stod derned imod for at bringe Hjælp, men maatte paa Grund af Storm afvente Morgenstunden, da Vinden lagde sig noget. Det viste sig da at være Briggen Elisabeth, der paa Rejsen fra England til Karlshamm med Kul var løben paa Grund. Masterne vare kappede, og Rigningen hang over Skibets Side, hvilket vanskeliggjorde Bjærgningen af Mandskabet meget. En Pertline med fastgjort Bøje bragte Forbindelse mellem Vraget og Fiskerbaaden, og ved Hjælp af Skibets Jolle og denne Pertline varpede Mandskabet sig hen til Fiskerbaaden, ombord paa hvilken alle 8 Mand og en Del af Tøjet reddedes. Niels Frederiksen satte nu atter Kursen hjemefter, men ved Hesseløen observeredes Jagten Mathilde af Kjøbenhavn med Rigningen overbord og i Havsnød, og Fiskerbaaden ilede atter her til Hjælp og reddede Besætningen, 2 Mand, der i en lille Jolle havde forladt Jagten, der kort efter sank. Ankommen til Hundested fordeltes de to Besætninger blandt Fiskerne og bleve der godt forplejede.

Fragtmarkedet.

Medens der kæmpes i Afrika, er vi gaaet paa et fredeligt Togt til Østen, hvor Erobringerne vil være os visse, ifald vi fortsætte med den efter vore Forhold overraskende Energi, og det er navnlig det sidste, der skal til for at vende Trafikken til Østersøen ind over Kjøbenhavn fra disse fjerne Egne. Mange staar undrende overfor dette Kæmpeforetagende, der er startet her hjemme, mange forstaar ikke, hvorledes sligt kan stables paa Benene og holdes rankt, og enkelte ryster vel ogsaa mistroisk paa Hovedet af gammel Vane overfor alt nyt. Naar imidlertid Lederne blot forstaar Sagen, har man kun Grund til at glæde sig ogsaa paa Søfartens Vegne over denne nye Vej til Ros og Magt for vor Handelsflaade og saa yde Det østasiatiske Kompagni skyldig Honnør for det glimrende tric at alliere sig med selve den hvide Zar; en saadan Start indeholder de bedste Betingelser for Fremtiden, og vi andre smaa, hvem det ikke forundes at følge de fine diplomatiske Traade mellem Kabinettet i Petersborg og Frihavnen, aner store, dristige Planer under Russernes kraftige Beskyttelse og paa Basis af de blanke russiske Rubler, der jo nu noteres i Kjøbenhavn. Vi ser da forventningsfuldt paa Fremtiden, og vi ønske blot, at vi hver Gang en af de store er ude at skyde med skarpt, da maa nøjes med at gaa paa Jagt alene efter det gyldne Skind; denne Beskæftigelse passer saa udmærket for en lille, driftig Nation.

Fragtmarkedet er fast i omtrent alle Brancher. Amerika gaar i Spidsen med en enorm Befragtning, hovedsagelig fra Northern range, og med Rater, der ere meget høje. Vi notere Baltimore C. f. O. 12,000 quarters Oktober November 4/, Option en dansk Havn 4/, to 4/1$^1/_2$, Northern range C. f. O. 15,000 quarters Oktober 3/10$^1/_2$, Filadelfia Kjøbenhavn eller Aarhus 23,000 quarters pr. 10. December Annulering 3/10$^1/_2$ én Havn, 4/ begge Havne. Slige Rater give Penge i Kassen. New Orleans eller Galveston betaler 19/ Nett charter for prompte Baade til Danmark, for senere Baade er Raten varierende mellem 18/6 og 19/. Endelig staar River Plate stadig fast med de 30/ San Lorenzo Basis; naar blot Bunkerkullene kunde blive lidt billigere, og der brændes jo en Del paa de lange Rejser, da vilde vi erklære, at alt var saare godt.

Sortehavet er fast, Middelhavet ligeledes, og Befragtningen er gaaet rask fra Haanden. Vi noterer: Odessa 12/6 à 13/ til L. H. A. R. Nicolaieff 2,700 Tons prompt 13/9 N. C. Azoff Marseilles 14$^3/_4$ Frcs. Taganrog Bergen 4,000 Tons pr. 15./28. Oktbr. 15/6. — Fra Smyrna er betalt til U. K. 13/ à 13/6, Alexandria 13/ f. O., 12/ direkte. Tunis til Leith 15/ prompt for Byg, og endelig Hulva Charlestown 4,500 Tons prompt 15/6. Talrige mindre Dampere ere fragtede med Frugt fra Spanien til gode Rater.

Kulmarkedet er fast til Middelhavet og holdt til Østersøen. Cardiff noterer Alexandria 13, Port Said 13/, Venedig 12/9, Genua 11/, Civita Vecchia 11/, Neapel 11/, Palermo 11/ à 11/3, Konstantinopel 11/3, Donau 13/. Til Østersøen noteres Libau 9/3, Reval 9/3, Gefle 8/6, Carlscrona 8/9, Aarhus 7/6 à 7/9, Kjøbenhavn 7/9, endelig Swinemünde 7/6.

Fra Firth of Forth betales til Genua 10/3, Venedig eller Triest 11/3, Alexandria 12/, Leith Konstantinopel giver 10/ à 10/6; til Østersøen betales Kiel 6/9, Wismar 7/3, Rostock 7/6, Swinemünde 6/3, Fairwater 6/4$^1/_2$, Pillau 6/6, Memel 7/, Riga 6/9, dansk Havn 7/6, Kjøbenhavn 6/3 à 6/6.

Fra Newcastle noteres: Kjøbenhavn 6/3 à 6/6, dansk Provinshavn 7/, Helsingfors 7/3, Kronstadt 6/9 à 7/, Riga 6/6, Libau 6/6, Rostock 7/. Fairwater 6/3, Swinemünde 5/6 à 5/9; til Middelhavet Genua 10/6 à 11/, Civita Vecchia 11/6, Palermo 11/6, Alexandria 12/6 à 12/9:

Østersøen har stor Anvendelse for mindre Baade i selve Østersøtrafikken, hovedsagelig til Øvrebotten, baade paa svensk og finsk Side, hvor det nu gælder om at faa alle Fornødenheder op i en Fart, og Raterne for smaa Baade ere ypperlige. Fra Kønigsberg er f. Eks. Raten 15 Mark pr. Ton Havre til svenske Pladser, nordligst Sundswall; fra Danmark betales 8 à 9 Kr. til sydfinske Pladser, og Raten stiger for hver Streg, man kommer højere op. Til Kontinentet er Tonen noget fastere, men Raten dog endnu beskeden.

Højesteretsdom.

Højesteret har d. 17. ds. afsagt Dom i en fra Sø- og Handelsretten appelleret Sag imellem Kjøbenhavns Korn- og Foderstofforretning og Firmaet C. K. Hansen som Agent for Damperen Maltby. Sagen, der drejede sig om Overliggedagspenge, findes refereret i „Dansk Søfartstidende" Nr. 48 for 1. Decbr. 1898.

Det ses her, at Sø og Handelsretten i sin Dom udtalte sig paa følgende Maade om Sagens Hovedpunkter: Certepartiets Bestemmelser om Godtgørelse for Overliggedage gælde ikke imod Modtageren, naar Konnossementet ikke henviser dertil (jfr. Sølovens § 144).

En Regel i Konnossementet om at Skibet har Ret til at losse, saa snart det ankommer, og at Ladning skal modtages saa hurtig, som Skibet kan levere, samt at Kaptajnen i Tilfælde af Ophold kan landsætte Godset paa Købmandens Regning og Risiko (berth conditions) afskærer ikke Kaptajnen fra at forlange Godtgørelse for Overliggedage, og disse kunne som Følge af den nævnte Regel i Konnossementet ikke beregnes efter Sølovens § 137, jfr. §§ 119 og 120, men maa beregnes efter hvor hurtig Skibet kan losse (dette var i nærværende Sag i Henhold til en afholdt Besigtigelsesforretning 6 Arbejdsdage).

Endvidere udtalte Retten, at naar Losning foregaar saaledes, at en Institution, som t. Eks. en Pakhusforretning, overtager hele Losningen baade ombord og i Land, maa Losningen, i Mangel af udtrykkelig modstaaende Aftale, antages at ske, ombord for Skibets, i Land for Modtagerens Regning og Risiko. I nærværende Tilfælde, hvor Skibet i Henhold til Besigtigelsen kunde have lossет i 6 Dage, men havde ligget fra d. 7de om Eftermiddagen til d. 17de om Eftermiddagen, og hvor Forsinkelsen maatte tilskrives Modtageren, tilstod Retten Skibet Godtgørelse, men kun for 3 Dage, idet Kaptajnen ikke bestemt havde opfordret til at losse d. 7de, og heller ikke Søndag d. 12te eller om Natten og i Regn, skønt Konnossementet gav ham Ret dertil.

Korn- og Foderstofforretningen dømtes herefter til at betale 3 Dages Overliggedagspenge, beregnet efter Søloven til 2,169 Kr. 60 Øre.

Højesteret stadfæstede Sø- og Handelsretsdommen og paalagde Kjøbenhavns Korn- og Foderstofforretning Sagens Omkostninger for Højesteret med 300 Kr. *V. M.*

Præmie for Apparat til Redning af Menneskeliv.

Landbrugsministeriet, under hvilket Redningsvæsenet sorterer, meddeler os følgende:

Gennem Udenrigsministeriet er Landbrugsministeriet blevet gjort bekendt med, at Arvingerne efter den ved Dampskibet „La Bourgogne"s Forlis den 4de Juli 1898 omkomne Anthony Pollok have udsat en Pris af 100,000 Francs for det bedste Apparat til Redning af Menneskeliv ved Søulykke. Foranførte Beløb er deponeret hos „the American Security and Trust Company" i Washington D. C. og vil i Henhold til en af en dertil udnævnt Komite truffen Afgørelse blive udbetalt til den, fra hvem den bedste Opfindelse maatte fremkomme, efter at Komiteens Afgørelse gennem de forenede nordamerikanske Staters Generalkommissær ved den internationale Udstilling i Paris i Aaret 1900 er blevet meddelt de forenede Fristaters Udenrigsminister.

For Uddelingen af Prisbelønningen er fastsat følgende Regler:

1. Det fulde Beløb vil kunne tilstaas en Enkeltmand, saafremt den fremkomne Opfindelse efter Komiteens Skøn har en saadan Værd og Betydning, at den maa anses for værdig dertil.
2. Saafremt flere af de fremkomne Opfindelser skønnes at være af lige Værd, kan den udsatte Prisbelønning deles efter Komiteens nærmere Bestemmelse.
3. Saafremt ingen af de indkomne Opfindelser befindes værdige til at prisbelønnes, er Komiteen dog berettiget til i et saadant Omfang, som af samme skønnes rimeligt, at godtgøre Vedkommende de Udgifter, de i denne Anledning maatte have havt.

Med de franske Autoriteters Samtykke vil Konkurrencen om den udsatte Prisbelønning finde Sted under Udstillingen i Paris i Aaret 1900. De væsentlige Bestemmelser for Præmieringen ere fastsatte af de forenede Staters og Frankrigs Generalkommissærer ved Udstillingen, Mr. Ferdinand W. Pech og Ms. Alfred Picard. Nærmere Regler for Konkurrencen ville i betimelig Tid fremkomme fra Komiteen og ville paa Forlangende blive tilsendte dem, der ønske at deltage i Konkurrencen. Begæring om yderligere Oplysninger m. v. adresseres enten til de nævnte Medlemmer af Komiteen i Paris eller til Mr. Charles J. Bell, Præsident for the American Security and Trust Company, Nr. 1405 G-street, Washington, District of Columbia U. S. A.

Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Seydisfjord, d. 6. September.

Man havde hele Tiden ventet et godt Fiskeri denne Sommer; men desværre sloge Forventningerne ikke til. Sommerfiskeriet maa betragtes som afsluttet og Udbyttet har været meget tarveligt. De enorme Priser, Fisken har staaet i, have ganske vist hjulpet godt paa den ringe Fangst; her paa Østlandet have Fiskerne faaet op til 60 Kr. for hvert Skipund Klipfisk. Færingerne, der have fisket heroppe i Sommer, rejse nu hjem, og Franskmændene have ligeledes sluttet Saisonen. Sildefiskeriet er uden Betydning; men det kan jo endnu rettes, naar blot Vejrforholdene vilde bedre sig lidt; men Storm og Uvejr har i den sidste Tid hindret al Foretagsomhed. Til Trawlerne, som jo nu maa deles i de udenlandske og de islandske, har man intet hørt; men der er vel Grund til at antage, at Island i en nær Fremtid maa anskaffe sig et kraftigt Opsyn med Landets egne Trawlere, der jo let kunne blive langt farligere for Fiskeriet end de engelske Trawlere. Det paa Seydisfjord nylig dannede islandske Trawlkompagni, der begynder med en Aktiekapital paa 2 Mill. Kr., er ikke rigtig begyndt sin Virksomhed; men der er næppe Tvivl om, at dette Foretagende vil blive fulgt med den Interesse, det fortjener.

Seydisfjord, d. 14. Septbr. 1899.

Dampskibet Viking, Kapt. Hansen, ankom i Gaar til Seydisfjord fra Nordlandet. Paa Saudarkrok i Skagafjord havde en engelsk Trawler fra Hull huseret i flere Dage, idet den havde trawlet indenfor „Drangey" frem og tilbage.

Stedets Øvrighed, Sysselmand Eggert Briem, sejlede tilsidst ud til den paa Fiskedamperen Muggur, der netop befandt sig paa Saudarkrok, og ankommen til Trawleren, der var i fuld Virksomhed med at trawle, og som havde Skibets Nummer og Navn skjult med et Brædt, anholdt Sysselmanden Skibet i Lovens Navn og opfordrede Kaptajnen til at følge med til Saudarkrok. Den engelske Kaptajn svarede med en kraftig og velrettet Vandstraale fra Skibets Slange og ledsagede denne Hilsen med en Mængde haanende Tilraab. Sysselmanden Briem, der var uniformeret, gjorde nu Mine til at borde Trawleren, hvad denne rimeligvis ikke har tænkt sig; thi Trawleren huggede nu sin Trawl over, ved hvilken Manøvre en Staaltrosse ramte en af Skibsfolkene paa Trawleren, saa at Manden segnede tilsyneladende livløs om paa Dækket.

Trawleren satte derefter fuld Kraft paa Maskinen og sendte den Afskedshilsen til „Muggur", at detto Skib aldrig skulde se Land mere, hvis de saas igen.

Muggur vendte derefter tilbage til Saudarkrok, og der er vel næppe Haab om, at der kommer mere frem for Dagen, eftersom Skibet havde Navn og Nummer tildækket.

Fra Faskrudsfjord (Østisland) skrives den 30te Septbr.

Vejrliget har i den senere Tid ladet meget tilbage at ønske, og desværre er her nu ganske vinterligt med Snedække overalt. Det ser derfor daarligt ud med Tørringen af den Fisk, der er under Virkning, og rimeligvis maa den tages halvvirket i Hus for saa at tørres færdig til Foraaret.

Sildefiskeriet er hidtil slaaet ganske fejl overalt, hvilket er dobbelt følelig, fordi den derved opstaaede Agnmangel tillige hæmmer Torskefiskeriet, der ellers vistnok

vilde være godt. Derpaa tyder det, at de enkelte Fiskere, der endnu havde lidt Sild i Behold i Agnfryserierne, stadig faa Fisk paa dette Agn, medens Fiskeriet med andet Agn end fersk Sild er ubetydeligt. Nu staar desværre Agnfryserierne tomme, og man venter med Længsel paa at Sildefangsten skal komme.

De franske Fiskere, der have Hovedstation paa Faskrudsfjord, hvor der i Sommerens Løb kommer mellem 1 og 200 Sejlskibe af fransk Nationalitet, ere nu alle vendte hjem. Udbyttet i Aar er for de flestes Vedkommende over et Middelaars. Trawlere ses her ikke mange af nu, men paa Sydlandet i Faxebugten grassere de nu utøjlet, siden „Heimdal" er borte.

For nogle Dage siden ankom Damperen Hjalmer (tilhørende Thor E. Tulinius) hertil planmæssigt fra Udlandet med Post, og samtidig Damper Inga for samme Rederi. Alt vel.

„Hjalmar"havde anløbet Hornafjord paa Oprejsen.

Dampskibsfarten her paa Østlandet er nu ret livlig, idet vi foruden Det forenede Dampskibsselskabs Baade have tre danske Dampere (Viking, Hjalmar og Inga) i regelmæssig Fart her. Desuden anløbes Østlandet jævnlig af norske Dampere, særlig fra Stavanger, der dels komme hertil paa Sildeekspedition, dels med forskellig Last.

Sejlskibsfarten gaar derimod, for danske Skibes Vedkommende, mere og mere af Brug i Islandsfarten.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet Annandale, 3,847 Gross Tons, 2,538 Netto Tons, bygget af W. Hamilton & Co., Glasgow, i 1894, er købt af Dampskibsselskabet Norden, Direktør P. Brown, Kjøbenhavn for c. Lstr. 33,250.

Skibet er befragtet af det engelske Admiralitet.

Paa William Gray & Co. Værft i West Hartlepool løb den 5. Oktober Dampskibet Harriet af Stablen. Skibet, som er bygget til Hr. Martin Carl, Kjøbenhavn, vil faa Lloyds højeste Klasse.

I Skibets Halvdæk indrettes Salonen og Kaptajnens Kahyt, medens smukke Lukafer til Officerer og Maskinmestre findes under Broen. Maskinen er placeret agter og lader Lastrummet midtskibs frit med Ballast-Tanks i For og Agterpeak. Der findes 5 Dampspil, stor Patent Dunkey Kedel, Damp-Styreapparat og Rat agter, Damp-Ankerspil og 3 Master, Triple-Ekspansions Maskine med Cylindre af 18, 28½ og 47½ Tommes Diametre og med et Stempelslag af 33 Tommer. Fremdeles store Staalkedler, beregnet til et Tryk af 160 Pund pr. □".

Paa Rederiets Vegne har Kaptajn A. V. Knudsen havt Opsigt med Bygningen af Skibet.

Dampskibet Ainamo, som efter Strandingen blev solgt ved Auktion i Kjøbenhavn, er senere købt af Dampskibsselskaaet Vulcan.

Skibet undergaar en større Reparation paa Flensborg Skibsværft.

Til Det forenede Dampskibsselskab er paa Stephenson & Co. Værft i Hebburn Dampskibet Loire løbet af Stablen. Skibets Dimensioner ere 250' × 35' × 22¼'

Dampskibet Erika, bygget for Regning Russisch-Baltische Dampfschifffahrts Gesellschaft i Riga, løb i Onsdags af Stablen fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri. Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse „special survey", 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. H. K. Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til samme Selskab.

Asta, Sk. af Lemvig, 71 R. T., er solgt til Kapt. Ingvardsson af Skillinge for 8,200 Kr.

Fra Flensborg Skibsværft løb i Fredags en til Det østasiatiske Kompagni her i Byen nybygget Fragtdamper af Stablen. Stabelafløbningen havde særlig Interesse derved, at man for første Gang anvendte et hydraulisk Stoppeapparat til Brug ved Stabelafløbninger (Phorsons Patent hydraulic launching Apparatus), der i høj Grad forøger Sikkerheden ved Afløbningen, og som her fungerede meget nøjagtigt og tilfredsstillende.

Skibet, der blev døbt af dets fremtidige Fører, Kaptajn Berentzens Hustru, fik Navnet Korea. Dets Dimensioner ere: 428' × 49' 6" × 30' 6", engl. Maal.

Personalia.

Direktør F. W. Schierbeck er indtraadt i den ved Direktør Rasmussens Død ledig blevne Plads som Medlem af den permanente Voldgiftskommision for Bjærgningssager.

Bestyrelsen for det russiske-østasiatiske Selskab bestaar af Etatsraad Bornholdt som Formand, Admiral de Livron, Grosserer Grube, Ingeniør Høffding og Kammerjunker Kiær. Revisorerne ere Etatsraad Glückstadt, Direktør H. N. Andersen og Overretssagfører Ludvig Simonsen.

Kapt. A. Hansen, i en lang Aarrække Fører af Svitzers Damper Helsingør, har fratraadt sin Stilling paa Grund af Svagelighed og er bleven afløst af Drogdens tidligere Fører, Kapt. L. Paulsen.

Da Dampskibet „Christiania" er oplagt, har Kapt. H. F. Ishøy overtaget Dampskibet „Oluf Bager", hvorefter den midlertidige Fører af Skibet, Styrm. Tværgaard, er afrejst til Renfrew for at overtage Pladsen som 1. Styrmand i det der under Bygning værende Skib „Niels Ebbesen".

Kapt. H. W. Andersen har efter sin Sygdom atter overtaget Dampskibet „Tomsk", hvorefter Kapt. Th. Petersen har overtaget „Kiew", da Føreren af dette Skib, Kapt. Chr. Erichsen har overtaget Dampskibet „L. P. Holmblad" under Kapt. S. H. Hansens Sygdom.

Kapt. Th. Jensen har efter sin Sygdom atter overtaget „Thy", hvorefter den fungerende Fører, C. B. Petersen, er traadt tilbage i Stillingen som Styrmand.

Kapt. H. C. Christensen fra Dampskibet „Saltholm" har indtil videre overtaget Dampskibet „Maja", medens først nævnte Skib er overtaget af Kapt. E. Holst fra „Øresund", hvilket Skib nu er oplagt. Den fungerende Fører af „Maja", C. Johnsen, er traadt tilbage i Stillingen som 1ste Styrmand.

Kaptajn Harald Jensen, Fører af Dpsk. „Hafnia", fejrede d. 18. ds. sit Sølvbryllup.

Fra Sø og Land.

Flensborg Skibsværft har i sidste Driftsaar (afsluttet 30. Juni) givet et Netto Overskud af Mark 692.821 og uddeler en Dividende af 18%. Værftet har i det forløbne Aar bygget 8 nye Dampere, til hvilke Maskiner og Kedler leveredes af Værftets Maskinværksteder.

Rettelse. I Artiklen i vort sidste Nr. om Lodsningen i vore Farvande staar „Lodsinspektøren i det vestlige Overlodsdistrikt", skal være Overlodsen i det vestlige Distrikt.

Ugens Havarier.

Til **Bureau Veritas** er i August Maaned anmeldt som forliste følgende Sejlskibe: 18 amerikanske, 2 østerrigske, 16 britiske, 3 danske, 1 hollandsk, 9 franske, 2 tyske, 4 italienske, 10 norske, 1 russisk, 1 spansk, 5 svenske, ialt 72; Dampskibe: 1 amerikansk, 1 brasiliansk, 13 britiske, 4 franske, 1 japanesisk, 1 norsk, 1 spansk, 1 svensk, ialt 23.

Aarsagerne til Forlisene vare for Sejlskibene: Stranding 38, Kollision 4, Grundstødning 5, Forladte 9, Kondemnation 8, Borteblevne 8; for Dampskibene: Stranding 6, Kollision 4, Ild 1, Grundstødning 4, Kondemnation 8.

Victoria, Kanaldamper, har d. 13. ds. paa sin Tur mellem Calais og Dover været i Kollision ved Indsejlingen til Dover Havn med Fragtdpsk. Elswick. Begge Skibe bleve stærkt beskadigede. Alle Passagerer landsattes i god Behold.

Everilde, Dpsk. af Helsingborg, indkom d. 13. ds. i Helsingør Havn for at undersøges af Dykker. Skibet har paa Rejsen fra Wiborg til Grimsby været paa Grund i Kalmarsund og maatte for at komme flot kaste en Del Dækslast overbord.

Pallas, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Riga til Rotterdam med Korn og Trælast havt haardt Vejr i Kattegat, og indkom hertil d. 14. ds. med ovenbords Skade og Tab af Dækslast. Skibet losser og reparerer.

Antwerpen, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, har været i Kollision med Dpsk. Suecia, indgik i Frihavnen d. 16. ds. for at losse.

Anna, 3/m. Skonnert af Riga, kom d. 10. ds. paa Rejsen fra W. Hartlepool til Riga med Kul paa Grund paa Middelgrunden. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen.

Carthdee, Dpsk. af Aberdeen, kom d. 10. ds. paa Rejsen fra Haparanda til Dover med Trælast paa Grund ved Tre Kroner. Flot efter at en Del af Lasten var losset i Lægter. Fortsat Rejsen uden Skade.

Kjøbenhavn, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Åhus til Libau i Ballast maattet søge ind til Neufahrwasser med Skade paa Maskine.

Fergus, Skonnert af Lillesand, er paa Rejsen fra Hjemstedet til Aberdeen med Brænde strandet ved Lønstrup. Mandskabet reddet. Skibet sandsynligvis Vrag.

Venner, Barkskib af Fanø, er paa Rejsen fra Finland til Cadiz med Props strandet ved Elgøen. Kaptajnen og 2den Styrmand druknede, den øvrige Besætning, ialt 10 Mand, reddedes og ere landsatte i Marstrand.

Sophus Danneskjold Samsøe, Dpsk., har paa Natturen d. 8. ds. fra Warnemünde faaet B. B. Hjulskovl slaaet itu, rimeligvis ved et Slag mod Drivtømmer. Reserveskrue paasattes i Gjedser.

Emblem, Brig af Kjøbenhavn, Espersen, indkom d. 15. ds. til Göteborg noget læk. Skibet var paa Rejsen fra Themsen til Masnedsund med Koks.

Karen Johanne Marie, Fiskekutter af Grenaa, strandede d. 14. ds. paa Nordsiden af Anholt. Mandskabet reddet af Redningsbaaden. Skibet Vrag.

Johanne, Brig af Svendborg, er d. 15. ds. paa Rejsen fra Sundswall til England med Trælast strandet ved Tistlarne. Kaptajn Jensen er druknet. Resten af Besætningen er bjærget; Skibet, der er bygget i Rønne i 1856, er Vrag.

Ludvig, Skonnert af Svendborg, er paa Rejsen fra Stettin til Laurvig med Kartofler grundstødt i Kömpingebugt ved Skanør. Skibet er læk, men kan holdes paa Pumperne.

Sir Lancelot, Fiskedpsk. af Grimsby, er indkommet til Esbjerg med Skade paa Maskinen.

Ellen, tysk Lystkutter, grundstødt paa Lollands Sydkyst, er d. 13. ds. bragt flot af Svitzers Skandinavien og er indbragt til Nakskov med en Del Skade.

Christiane Marie, Skonnert af Rønne, er d. 15. ds. paa Rejsen fra Sundswall til England med Trælast indkommet til Göteborg med Tab af Dækslast og Skade paa Sejl.

Stormen. Natten mellem d. 13. og 14. ds. bleve en Del Baade knuste paa Vendsyssels Vestkyst. Paa Vestkysten ere Dele af et større Skib inddrevne og et Navnebrædt med Navnet Skjold. Flere Frederikshavner Kuttere have lidt større og mindre Havarier. En Færgebaad med 30 Personer er forulykket ved Haugesund. En Fiskerbaad er forlist ved Kristianssund, hvorved 5 Mand druknede, et Fiskedampskib har mistet Kaptajnen og 1 Mand, to andre Fiskedampere hver 1 Mand, ligesom der fra Kristianssund meldes om Fiskeres Tab af Redskaber etc.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afg. fra Galveston 8. Oktbr,. bestemt til Kbhvn. — Alexandra, Blom, afgik fra Charleston 7. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Algarve, Borries, afgik fra Newcastle 9. Oktbr., bestemt til Barcelona. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Denia 10. Oktbr. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Rotterdam 13. Oktbr., bestemt til New York. — Arno, Strubberg, afgik fra Kbhvn. 15. Okt., best. til St. Petersborg. — Beira, Brabrand jun., ankom til St. Petersborg 16. Oktbr. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Sundsvall 29. Sept., bestemt til Nord Afrika. — Dagmar, Gade, afgik fra Huelva 15. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Douro, Ørum, afgik fra Lissabon 9. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Florida, Koch, ankom til Kbhvn. 14. Oktbr. — Garonne, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 15. Oktbr. — Georgios I, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 15. Oktbr. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 14. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Kbhvn. 14. Oktbr., bestemt til St. Petersborg. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 7. Oktbr., bestemt til New York. — Kentucky, Caroc, ankom til Kbhvn. 15. Oktbr. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 14. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 8. Oktbr., bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Erichsen, ankom til St. Petersborg 14. Oktbr. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Antwerpen 14. Oktbr., bestemt til Boston. — Norge, Knudsen, afgik fra Christiania 16. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Åbo 12. Oktbr. — Omsk, Petersen, afgik fra La Rochelle 13. Oktbr., bestemt til Dunkirk. — Seine, Staal, ankom til Kotka 16. Oktbr. — Tejo, Ryder, afgik fra Kbhvn. 19. Sept., bestemt til Island. — Texas, Holm, ankom til New Orleans 14. Oktbr. — Thingvalla, Laub, afgik fra Kbhvn. 18. Oktbr., best. til New York. — Tiber, Bech, afgik fra Algiers 11. Oktbr.. bestemt til Kbhvn. — Xenia, Thidemann. afgik fra New York 7. Oktbr., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Møller, afgik fra Kbhvn. 17. Oktbr., bestemt til Manchester og Liverpool. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Kbhvn. 15. Oktbr., best. til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afgik fra Riga 16. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Ceres, Müller, ankom til Leith 16. Oktbr., bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kønigsberg 16. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Throndhjem 14. Oktbr., best. til Kbhvn. — Ella, Svane, ankom til Kbhvn. 16. Okt., bestemt til Danzig. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Throndhjem 12. Oktbr., best. til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 10. Oktbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Anwerpen 13. Okt., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Mortensen, afgik fra Libau 16. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Kiew, Petersen, pass. Holtenau 15. Oktbr., bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 1. Oktbr., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 10. Oktbr., bestemt til Khhvn. — Maja, Johnson, afgik fra Kbhvn. 14. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Morsø, Frisenette, ankom til Arendal 16. Oktbr., best. til Throndhjem. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 16. Oktbr., bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 7. Oktbr, bestemt til St. Petersborg. — Nordjylland, Kromann, ankom til London 16. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til London 9. Oktbr., bestemt til Libau. — Pregel, Olsen, afgik fra Antwerpen 15. Oktbr., bestemt til Libau. — Thyra, Sørensen, ankom til Antwerpen 16. Oktbr., bestemt til Libau. — Valdemar, Kofoed, ankom til Libau 13. Oktbr., bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Libau 16. Oktbr., best. til London. — Vesta, Bay, afgik fra Leith 19. Septbr., bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ankom til Kbhvn. 14. Oktbr., bestemt til Libau. — Viking, Rohde, ankom til Hull 14. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Tejo, Ryder, afgik fra Leith 4. Oktbr., best. til Island.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 19. Oktbr., best. til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 18. Oktbr., bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 18. Oktbr., best. til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Odense 18. Oktbr., best. til Leith via Aarhus og Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 19. Oktbr., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Riberhus, Andersen, afgik fra Newcastle 18. Oktbr., bestemt til Nakskov. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nykjøbing F.

17. Oktbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 18. Okt., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 10. Oktbr., best. til Rotterdam. — Frode, Wrisberg, afgik fra Borgå 30. Sept., ankom til Amsterdam 7. Oktbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Brahestad 16. Oktbr., bestemt til Rouen. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Kronstadt 15. Oktbr., ankom til Riga 17. Oktbr. — Svend, Petersen, afg. fra Dunkerque 13. Oktbr., ankom til Blyth 16. Oktbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 11. Oktbr., ankom til Libau 16. Oktbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 7. Oktbr., ankom til Riga 10. Oktbr. — Ragnar, Risøe, afgik fra Methil 12. Oktbr., bestemt til Stettin. — Volmer, Riber, afg. fra Blyth 2. Oktbr., ankom til Riga 9. Oktbr. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 10. Oktbr., best. til Riga. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 14. Oktbr., bestemt til Swinemünde. — Harald, Holst, afg. fra Brahestad 3. Okt., ankom til Rouen 15. Oktbr. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Kronstadt 5. Oktbr., ankom til Trangsund 6. Oktbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Andrejeff, Johnsen, ankom til Kronstadt 11. Oktbr. — P. Berg, Thorsøe, ankom til Hull 12. Oktbr. — W. Sawin, Jensen, ank. til Blyth 15. Oktbr. — Russ, Jensen, ankom til Newcastle 15. Oktbr.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Holmsund 15. Oktbr. — Kamma, Pedersen, ank. til Ghent 12. Oktbr. — Helga, Lagesen, afgik fra Holmsund 13. Oktbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Riga 14. Oktbr — Therese, Risøe, ank. til Newcastle 16. Oktbr.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afgik fra New York 8. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Ekliptika, Klaaborg, afgik fra Swansea 19. Septbr., bestemt til Montevideo. — Venus, Nielsen, afgik fra Madeira 13. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Sirius, Branth, ankom til Newcastle 16. Oktbr. — Urania, Jørgensen, ankom til Calais 13. Oktbr. — Saturn, Lund, afgik fra Ramvik 10. Oktbr., bestemt til Honfleur. — Pallas, Degn, ank. til Kbhvn. 14. Oktbr. — Mars, Clausen, ankom til Stockholm 16. Oktbr.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra Shields 5. Oktbr., bestemt til New York. — Nordland, Pii, ank. til Kbhvn. 10. Oktbr. — Finland, Schmidt, ankom til Windau 13. Oktbr. — Holland, Jørgensen, afgik fra Køge 13. Okt., bestemt til Yxpila. — England, Andresen, ankom til Aarhus 15. Oktbr. — Rusland, Møller, afgik fra Warkworth 15. Oktbr., bestemt til Kjøge. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Masnedsund 14. Oktbr. — Skotland, Callesen, ank. til Newcastle 16. Oktbr.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra St. Petersborg 13. Oktbr., ankom til Wiborg 13. Oktbr. — Rita, Horn, afgik fra Norrköping 13. Oktbr., ankom til Kotka 15. Oktbr. — Cimbria, Storm Hansen, afgik fra Luleå 10. Oktbr., best. til Rotterdam.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 13. Oktbr., ankom til Blyth 17. Oktbr. — Frisia, Skov, afgik fra Blyth 11. Oktbr., ankom til Lübeck 15. Oktbr. — Gallia, Nielsen, afgik fra Riga 15. Oktbr., bestemt til Dordrecht.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Kbhvn. 15. Okt., best. til Grangemouth. — Fyen, Hansen, ankom til Rotterdam 11. Oktbr. — Hafnia, Jensen, ankom til Amsterdam 14. Oktbr. — Russia, Rasmussen, ankom til Riga 9. Oktbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Dordrecht 12. Okt., ankom til Burntisland 15. Oktbr.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Algier 9. Oktbr., bestemt til Delaware. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Cardiff 12. Okt., bestemt til Buenos Ayres. — Søborg, Fischer, ank. til Ripola 16. Oktbr. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Grimsby 17. Okt. — Jomsborg, Kühl, afg. fra Gamle Karleby 8. Oktbr., best. til Rouen. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kronstadt 17. Oktbr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kristinestad 8. Oktober. — Fredensborg, Petersen, ankom til Kronstadt 14. Okt. — Amalienborg, Dømel, ankom til Kbhvn. 7. Oktbr. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 13. Okt., bestemt til Boberget. — Stjerneborg, Mathiesen, afg. fra Cardiff 7. Oktbr., best. til Kronstadt.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, ank. til Cardiff 15. Oktbr. — Skodsborg, Lund, ankom til Ardrossan 15. Oktbr. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Onega 13. Oktbr. — Jægersborg, Jensen. ank. til Blyth 17. Oktbr. — Guldborg, Jensen, ank. til Räfsø 2. Oktbr. — Tuborg, Hveissel, ank. til Birkenhead 12. Oktbr.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Libau 15. Oktbr., bestemt til Leith. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Kiel 13. Oktbr., bestemt til Firth of Forth. — Absalon, Predbjørn, ankom til Leith 9. Oktbr. — Ansgar, Larsen, afgik fra Kbhvn. 13. Oktbr., bestemt til Grangemouth. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Kronstadt 12. Oktbr., bestemt til Gand. — Hamlet, Sommer, afgik fra Dunstan 14. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Helge, Matthiessen, ankom til Kronstadt 13. Oktbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, reparerer i Helsingfors. — Agnete, Jensen, ankommen til Burntisland. — Hermia, Sørensen, afgik fra Burntisland 15. Oktbr., bestemt til Kiel. — Alice, Hansen, afgik fra Riga 11. Okt., bestemt til Burntisland. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Blyth 12. Oktober, bestemt til Libau. — Bornholm, Petersen, afgik fra Burntisland 11. Oktober, ankom til Kiel 16. Oktober. — Ajax, Brorsen, ank. til Middelfart 14. Oktober. — Nauta, Madsen, ankom til Middelfart 14. Oktober. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 16. Oktbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Dansig 16. Oktober, bestemt til Libau.

Det Østasiatiske Kompagni. Malaya, Prahl, afgik fra Hongkong 7. Okt., ank. til Bangkok 14. Okt. — Annam, Cold, ank. til South-Hampton 9. Okt. — Befragtet Dpsk. Livadia, Jørgensen, passeret Suez 13. Oktbr., bestemt til Libau. — Ragnhild, Bønnelycke, ankom til Cardiff 17. Okt.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afg. fra Kbhvn. 12. Okt., bestemt til Grangemouth. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Riga 8. Oktbr., ank. til Ostende 16. Okt. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Hernøsand 9. Okt., bestemt til Dundee.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afg. fra Kronstadt 14. Oktbr., bestemt til Dundee.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Tyne 13. Oktober. — Clara, Petersen, afgik fra Blyth 13. Oktober. bestemt til Kronstadt.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 12. Oktbr. til Honfleur.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Dunkerpue 12. Oktbr. — Knud, Nielsen, afgik fra Riga 14. Oktober, best. til Ghent.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Embla, Jepsen, ankom til Progresso 9. Okt. fra Cardiff. — Anna & Emmy, Svarrer, sejlet fra Liverpool 6. Okt. til Rio Grande. — H. Grohmann Nielsen, pass. Helsingør 9. Okt. vestefter. — Sørine, Andersen, ankom til Falmouth 10. Okt. fra Corinto, afsejlet fra Falmouth 11. Okt. til Hamburg. — Aalborg, Clausen, sejlet fra Wellington 9. Okt. til Apia. — Valparaiso, Lorentzen, ankom til Bremen 12. Okt. fra Vestkysten via Falmouth. — Tercera, Pedersen, ankom til Algoa Bay 12. Okt. fra London. — Johanne, Thomsen, ankom til Sunderland 10. Okt. fra Rorario via Felmouth. — Cito, Christensen, indkom til Sourabaya 16. Okt. paa Rejsen fra Menado til Evropa med beskadiget Ror.

Fanø. Sønderho. Elisabetha, Fischer, ankom 11. Okt. til Cardiff fra Havre. — Fides, Sørensen, ankom til Sydney (N. S. W.) 11. Okt. fra Port Natal. — Anna, Mortensen, ankom 13. Okt. til Åhus fra Sundswall.

Svendborg. Doris, Hansen, ankom til Boness 9. Okt. — Venus, Jensen, ankom til Christiansand 11. Okt. — Skirner, Nielsen, ankom til St. Malo 7. Okt. — Skjold, Larsen, ankom til Kragerø 9. Okt. — I. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Boness 9. Okt. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Libau 9. Okt. — Estrup, Madsen, ankom til Stubbekøbing 8. Okt. — Frits Emil, Rasmussen, ank. til St. Petersborg 9. Okt. — Roma, Jensen, ankom til Libau 10. Okt. — Peter, Jørgensen, ankom til Trelleborg 12. Okt. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Uleåborg 13. Okt. — Ariel, Nielsen, ankom til Sundswall 13. Okt. — Hertha, Hansen, ankom til Umeå 13. Okt. — Nord, Svennevig, ankom til Helsingfors 13. Okt. — Psyche, Hansen, ankom til Lowestoft 14. Okt. — Concordia, Henriksen, ankom til Newcastle 16. Okt. — Garibaldi, Andersen, ankom til Uleåborg 14. Okt. — Rota, Jørgensen, ankom til Danzig 16. Okt.

Ærø. Elise Dyreborg, Andersen, ankom 10. Okt. til Boston. — Caroline, Knudsen, unkom 10. Okt. til Douarnenez. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 10. Okt. til Frederikstad. — Cashrine, Rasmussen, ankom 10. Okt. til Dysart. — Alf, Rasmussen, ankom 10. Okt. til Hudiksvall. — Argus, Svane, ankom 9. Okt. til Concarneau. — Webers Minde, Madsen, ankom 10. Okt. til Mariager — Kodan, Hansen, ankom 11. Okt. til Granville. — Prøven, Schmidt, ankom 11. Okt. til Helsingfors fra Newcastle. — Karen, Hansen, ankom 10. Okt. til Ærøskøbing. — Frem Folmer, ankom 12. Okt. til Indsejlingen til Quimper. — Abba, Petersen, ankom 11. Okt. til Lossiemouth. — Zephyr, Hansen, ankom 11. Okt. til Kramfors fra Newhaven. — Phønix, Eriksen, ankom 11. Okt. til Sundswall. — Lorenz, Levinsen, ankom 12. Okt. til Stockholm. — H. C. Christensen, Bøye, ankom 12. Okt. til Burntisland. — Haabet, Christensen, ankom 12. Okt. til Sundswall. —

Uffo, Grube, ankom 10. Okt. til Granton. — Elna, Carlsen, ankom 12. Okt. til Falmouth f. O. — Ægir, Rasmussen, ankom 11. Okt. til Helsingfors. — Inveruie, Knudsen, ankom 9. Okt. til Aalborg fra Libau. — Anne Margrethe, Raahauge, ankom 10. Okt. til Middelfart fra Hamburg. — Henriette, Holm, ankom 12. Okt. til Trangsund. — August, Petersen, ankom 10. Okt. til Rønne fra Hull. — Fredensborg, Kisby, ankom 13. Okt. til Ipswich. — Ceres, Bager, ankom 13. Okt. til Holmsund. — Marie, Bøye, ankom 15. Okt. til Nakskov. — Freya, Østermann, ankom 15. Okt. til Lappvik. — Aurora, Raahauge, ankom 15. Okt. til Bostad.

Rønne. Klara Maria, Kofod, ankom til Kbhvn. 10. Okt. — Hermod, Grønvald, ankom til Kbhvn. 10. Okt. — M. Christiansen, Bager, ankom til Ipswich 11. Okt. — Castor, Klausen, ankom til Kolding 12. Okt. — Bornholm, Jensen, ankom til Hammeren 10. Okt. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 11. Okt. — Laurentine Emilie, Johnsen, ankom til Kbhvn. 12. Okt. — Rolf, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 11. Okt. — Hans Peter, Westh, ankom til Bogense 11. Okt.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Nordsøen. Esbjerg. Ved *Esbjerg* Havn er Signalmasten paa det V.-lige Dokdige flyttet 100 Alen S. hen.

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

Paa *Havrevlen* 12 Fod.
I Kanalen 8½ Fod.
Paa *Fjordgrunden* 10 Fod.

Kattegat. Skagen. En Damper ligger sunken c. ½ Kbl. S. for den røde Spidstønde med 3 Koste ved NØ.-Enden af *Skagens-Rev*.

En Vragvager er udlagt i 7 Fv. Vand ½ Kbl. Ø. t. S. for Vraget.

Jyllands Ø.-Kyst. Grenaa Havn. Det hvide, faste Fyr paa *Grenaa* Havns S.-Mole leder, holdt overet med det røde Havnefyr i N. 40° Ø., V. om *Kalkgrund* i 13 Fod Vand og Ø. om *Fornæs* i ikke under 5 Fv. Vand, og holdt overet med det grønne Havnefyr i N. 24° Ø. leder det i 3½ Fv. Vand fri Ø. om *Lille-Rev*, men ikke som tidligere anført fri af 11 Fods Stenrøsen S. for *Fornæs*.

Lille-Rev er et Stenrev, som ligger ca. 1 Kml. N. for *Grenaa* Havn paa det Sted, hvor der i Kort og Danske Lods er anført „tør Sten". Den tørre Sten findes ikke mere. Den mindste Dybde paa Revet er 3 Fod.

Lille-Bælt. Kolding. *Kolding* Havn og Renden til den er nu uddybet til 20 Fod.

Den yderste Del af Renden er nu paa N.-Siden afmærket med 11 røde Stager med Kost, den yderste har 2 Koste. Ved Rendens inderste Del ligge 12 Varpetønder, 6 paa hver Side.

Østersøen. Langelands SV.-Kyst. Bagenkop. *Bagenkop* Havn er uddybet til 9 Fod. V.-Molen er forlænget c. 120 Alen N. t. V. efter. Havnefyret er flyttet til V.-Molens Hoved.

Limfjorden. Holmetange—Fegge-Røn. Vraget af Galeasen *„Imanuel"*, der var sunket mellem *Holmetange* og *Fegge-Røn*, er uskadeliggjort. Mindste Dybde paa Stedet er 16 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sundet. Råå. Naar Havnefyret paa *Råå* Havns V.-Mole paa Grund af Vejret ikke brænder, tændes ved Havnen to røde, faste Fyr, der holdte overet i N. 24° Ø. lede ind i Havnen. Flammens Højde: 19 og 13 Fod. Afstanden mellem Fyrene er 80 Alen; de vises fra Pæle.

Kalmarsund. Borgholm. Ved *Borgholm* Havn skal tændes to grønne, faste Fyr, der holdte overet lede fri af Prikken paa *Hamngrundet* ind i Havnen til den røde Tønde. Flammens Højde: 25 og 19 Fod. Afstanden mellem Fyrene er 46 Alen. De vises fra Baaker med hvide Firkanter med sort Kant.

Bottniske Bugt. Den 5te Oktober. 61° 38′ N. Br. 20° 8′ Ø. Lgd. Vragene af to trælastede Skibe.

Tyskland. Rügen. Hiddensø V. Ifølge Telegram af 11te Oktober 1899 fra „Marineamt" i *Berlin* ligger Vraget af Kuffen *„Concurrent"* sunket i 24 Fod Vand, c. 3 Kml. V. for *Vitte* paa *Hiddensö, Rügen*.

Darsserort VSV. Ifølge Telegram fra „Marineamt" i *Berlin* ligger et Vrag sunket 8 Kml. VSV. for *Darsserort* Fyrtaarn, 4 Kml. fra Land. Masterne ere over Vandet.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Den 20de Oktober 1899 tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formørkelser:

Hofsvaag, Løkten, Helgeland, paa *Tarholmen*, lyser fra N. 1° V., fri V. om *Hjertøbøen*, gennem V. og S. til S. 37° Ø. Lyset er rødt fra N. 20° V., fri Ø. om *Udøbøen*, til N. 68° V., og fra S., fri V. om *Breviggalten*, til S. 37° Ø., hvidt forøvrigt. 66° 10′ 0″ N. Br. 12° 41′ 40″ Ø. Lgd.

Skaalvær, paa *Lysthusøen*, lyser fra N. 2° V., Ø.-Kant af *Ørnholmen*, gennem N., Ø. og S. til S. 5° V., fri Ø. om *Naveren*. Lyset er rødt fra N., fri V. om *Ørnholmskjær*, gennem Ø. og S. til S. 2° V., fri V. om *Langtarren*, hvidt i Farvandet mod N. og S. 65° 51′ 0″ N. Br. 12° 12′ 0″ Ø. Lgd.

Aakvik, Skaalværleden, paa *Baadvigpynten*, Farvandets Ø.-Side, lyser fra N. gennem V. til S. 23° V. Lyset er rødt fra N. til N. 11° V., fri V. om *Store Jæva*, grønt fra N. 16° V., fri Ø. om *Lille Jæva*, til N. 82° V., hvidt forøvrigt. 66° 2′ 0″ N. Br. 12° 20′ 0″ Ø. Lgd.

Buøskjær, Skaalværleden, lyser fra N. 45° Ø. gennem N., V. og S. til S. 84° Ø., fri S. om *Holholmtarren*. Lyset er rødt fra N. 45° Ø. til N. 20° Ø., fri V. om *Volnæs* og *Stangholmskjær*, grønt fra N. 17° Ø., fri Ø. om *Slapø*, gennem V. til S. 59° V., fri S. om *Revskjærene*, rødt fra S. 42° V., fri V. om *Lyngøskolten*, til S. 5° Ø., hvidt forøvrigt. 66° 6′ 45″ N. Br. 12° 23′ 45″ Ø. Lgd.

Rensøsund, V. for *Dønnæsø*, paa *Kjehalmen*, Sundets V.-Side, lyser fra N. 14° V., gennem N., Ø. og S. til S. 13° V., fri Ø. om *Slapø*. Lyset er rødt fra N. 34° Ø, fri V. om *Stabbene*, gennem Ø. til S. 50° Ø., grønt fra S. 5° Ø. til S. 6° V., over *Rensøgalten*. 66° 11′ 40″ N. Br. 12° 27′ 0″ Ø. Lgd.

Lovunden, paa *Otervær* Ø.-ligste Holm, lyser fra N. 29° Ø., fri Ø. om *Lyngøtarren* gennem Ø. og S. til S. 27° V., fri Ø. om *Tørskjær*. Lyset er rødt fra N. 40° Ø., fri V. om *Bakskjær*, gennem Ø. og S. til S. 19° V., fri V. om *Tusø*, hvidt i Farvandet mod N. og S. 66° 22′ 20″ N. Br. 12° 26′ 0″ Ø. Lgd.

Brændetid for disse Fyrlamper: 15de August—30te April.

Finnæs, Ingø, Finmarken, paa S.-Siden af det V.-lige Indløb, viser hvidt Lys i Hovedindløbet mellem N. 77° V., fri N. om *Mafjordnæringen* og N. 63° V., fri S. om *Mafjordgrunden*, rødt fra N. 63° V. til N. 2° V., midt i Baadeløbet, hvidt Lys fra N. 39° Ø. gennem Ø. til S. 34° Ø. over *Mafjord*. Brændetid: 25de August—14de April. 71° 4′ 20″ N. Br. 24° 1′ 30″ Ø. Lgd.

Synsvidden: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys.

Den 20de Oktober 1899 tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formørkelser:

Nekøosen, Søndfjord, paa *Nekøholmen*, Sundets V.-Side, lyser fra N. 7° Ø., fri Ø. om *Stabbeflua*, gennem Ø. til S. 5° V., fri Ø. om *Søndre Nekø*. Lyset er rødt fra N. 13° Ø., fri V. om *Mortingboen* til N. 30° Ø., fri V. om *Svartskjærboe*, grønt fra N. 30° Ø. til S. 47° Ø. fri S. om *Færø*, rødt fra S. 57° Ø., fri Ø. om *Oddene*, til S. 5° V., hvidt forøvrigt. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 61° 34′ 50″ N. Br. 4° 57′ 15″ Ø. Lgd.

Risfjord ved *Gamvik, Finmarken*, paa Indløbets V.-Side, lyser fra N. 39° Ø., fri Ø. om *Lille Gunnarsfjordskjær*, til N. 59° Ø., fri N. om *Skallangsnæs*. Lyset er rødt over *Skallungsfluen* og *Grundskallen*, mellem N. 41° Ø. og N. 52° Ø., hvidt forøvrigt. Endvidere hvidt Lys fra N. 78° Ø. til S. 10° Ø. over Havnen. Brændetid: 25de August—14de April. 70° 58′ 25″ N. Br. 28° 11′ 30″ Ø. Lgd.

Baadsfjord, Finmarken, paa N.-Siden af Indløbet til den indre Havn, lyser fra N. 38° Ø., over Pynten ved *Skravnes*, gennem Ø. og S. til S. 66° V. Lyset er rødt fra N. 49° Ø., fri Ø. om *Havnesfluen*, til S. 66° V., hvidt forøvrigt. Brændetid: 25de August—14de April. 70° 36′ 20″ N. Br. 29° 46′ 10″ Ø. Lgd.

Synsvidden: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys.

Den 5te Oktober 1899 ere følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formørkelser, tændte:

Fosnavaag, Herø, Søndmøre. Fiskefyr. Den lyser fra N. 70° V. gennem N. til N. 53° Ø. Lyset er grønt fra N. 70° V. til N. 48° V., fri N. om *Peisboen*, rødt fra N. 45° V., fri S. om *Trolholmskjær*, til N. 14° V., hvidt forøvrigt, altsaa hvidt i *Bredsundet* med grønt paa S.-Siden. rødt paa N.-Siden. Brændetid: 25de Januar—8de April og desuden naar nødvendigt for Fiskeriet. 62° 20′ 40″ N. Br. 5° 38′ 30″ Ø. Lgd.

Bratvær, Smølen, paa *Torskholmen*, lyser fra N. 59° Ø., fri N. om *Haaskjær*, gennem N. og V. til S. 68° V., fri N. om *Yttre Rebboen*. Lyset er rødt fra N. 59° Ø. til N. 35° Ø., fri V. om *Ørklakken*, fra N. 18° Ø. til N. 31° V. over *Remman* og fra N. 45° V., fri N. om *Ulfsfaldet* og *Kraakfaldet*, til S. 68° V., hvidt forøvrigt. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 68° 28′ 30″ N. Br. 7° 51′ 0″ Ø. Lgd.

Veiholmen Fyrlampe er tændt paa Grund af Fiskeriet, og holdes tændt indtil videre.

Synsvidden: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys.

Tyskland. Amrom S. Seesand. Baaken paa *Seesand* er omblæst. 54° 31′ 6″ N. Br. 8° 22′ 57″ Ø. Lgd.

Elben. Brokdorf. Det hvide og røde, faste Fyr paa den S.-lige, lave Fyrbaake ved *Osterende-Brokdorf* er slukket og et hvidt, fast, midlertidigt Fyr tændt. Flammens Højde: 27 Fod. Det lyser over Farvandet i *Elben* fra *Scheelenkuhl* til *Glückstadt*. Holdt overet med *Brokdorf* høje Ledefyr angiver det omtrent Midten af Farvandet mellem *Rhynplate* og *Mittelgrund* ud for *Süderelbe*.

Brunshausen. Vandstand-Signalerne ved *Brunshausen* gives midlertidig ikke. Om Dagen vises fra Stedet et rødt Flag og om Natten en rød Lanterne.

Weser. Hunte. Ved *Elsfleth* paa *Hunte* venstre Bred skal tændes to hvide, faste Ledefyr, der holdte overet lede i *Hunte* Indløb. De vises fra brune Pæle. Flammens Højde: 48 og 32 Fod. 53° 14′,6 N. Br. 8° 28′,2 Ø. Lgd.

Jade. Schillig Rhed. Paa *Schillig* Rhed er „*Mars*“ Fortøjtønde inddragen. Ved *Schillighörn* ligge 8 graa Fortøjtønder for Torpedobaade.

Varelersiel. I *Varelersiel* Fyr er Lysstyrken i den faste Lysvinkel forstærket til Forsøg. Iøvrigt er Fyret uforandret.

Holland. Zuiderzee. Gaatje. *Robbenplaat* paa *Gaatje* V.-Side er tiltagen betydeligt mellem Spidstønderne Nr. 3 og Nr. 4, saa at Nr. 4 kun ligger i 7½ Fod Vand. Den skal flyttes ud i dybere Vand. 52° 56′ 17″ N. Br. 5° 3′ 24″ Ø. Lgd.

IJmuiden. Ved *IJmuiden* belyses nu saavel den gamle som den nye Sluse med elektrisk Lys. Ved hver Sluse vises fra hvert Slusehoved et grønt, fast Fyr, naar Slusen er aaben. Naar Slusen er lukket, vises et rødt Fyr N. og S. for den

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. I *Nieuwe Rotterdamsche Waterweg* er Spidstønde Nr. 12 a inddragen. 51° 55′ 12″ N. Br. 4° 13′ 42″ Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. Haringvliet—Hellegat. Mellem *Haringvliet* og *Hellegat* er Stumptønde Nr. 2 med afkortet Kegle flyttet og ligger nu i 22 Fod Vand. 51° 46′ 40″ N. Br. 4° 12′ 12″ Ø. Lgd.

Aardappelengat. I *Aardappelengat* er Dybden nu 17 Fod ved daglig Lavvande.

England. Orfordness N. Ø. Vraget af Damperen „*Chester*“, der var sunken ca 1 Kml. S. 16° Ø. fra Tønden ved *Aldborough Ridge*, er borttaget. 52° 6′ 0″ N. Br. 1° 37′ 30″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Ailly. Den 15de Oktober 1899 flyttes Sirenen ved *Ailly* til Fyrtaarnets Galleri og kan benyttes straks, naar nødvendigt- Taagesignalet gives hver 1½ Minut med afvekslende Et-Stød og To-Stød af samme Tone, Stødenes Varighed 3 S. med 3 S.s Pause for To-Stødet.

Havre. Ved *Havre* ere følgende midlertidige Foranstaltninger trufne ved det nye Havneanlæg: Lystønden, som ligger i Linjen *Saint Adresse* Klokketaarn overet med Baaken er flyttet S. efter i samme Linje, 49° 28′ 34″ N. Br. 0° 5′ 18″ Ø. Lgd., og i Skæringen af V.-Grænsen af det midlertidige Fyr paa *Boulevard Maritime* og S.-Grænsen af den røde Vinkel i Fyret paa N.-Molen, i S. 50° V. fra Fyret. S.-Dæmningen forlænges efterhaanden til c. 80 Alen N. for den røde Vinkels S.-Grænse.

Stilladset paa *Havre* S.-Mole er flyttet og staar nu c. 310 Alen fra Signalmasten paa *La Florida* Bastion.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Brest. Passe de Toulinguet. En 21 Fods Klippe er funden 3½ Kbl. S. 72° V. fra *Toulinguet* Fyr.

Floden Auray. Et Fartøj er sunken i 19 Fod Vand i *Auray*, NNV. for den røde Spirtønde med Kegle ved Grunden *Catigue (Catis)*. Vraget er afmærket med en grøn Tønde.

Gironde. Pointe de Grave. Lysstyrken i *Pointe de Grave* er nu forstærket, saa at Lysevnen er 33 Kml. i en Vinkel paa 3°, hvis Midte ligger i S. 45½° Ø. fra Fyret.

Newfoundland. St. Johns Harbor. De forreste, røde Ledefyr ved *St. Johns* er med sin Baake flyttet til Taget af den nye Bygning *Queens Wharf*, 140 Alen fra Yderenden. Flammens Højde: 56 Fod. Baakerne ere hvide.

Canada. New Brunswick. Fundy Bugt. Lepreau. Paa *Lepreau Point* er opført et nyt Fyrtaarn, hvorfra vises et hvidt Blinkfyr. Flammens Højde: 86 Fod. Synsvidden: 14 Kml. Fyret vises fra et rødt og hvidt vandret stribet, ottekantet, 57 Fod højt Trætaarn med rød Lanterne.

Omtrent 130 Alen S. for Fyrtaarnet er opført en graa Bygning, hvorfra Taagesignal gives med Taagehorn, hver ½ Minut Et-Stød af 5 S. Varighed. 45° 3′ 30″ N. Br. 66° 27′ 45″ V, Lgd. Det midlertidige hvide faste Fyr er slukket.

Nova Scotia SØ.-Kyst. Negro Harbour. I *Negro Harbour*, mellem *Johns Point* og *Shingle Point*, er tændt to hvide Ledefyr, der holdte overet i N. 63° V. lede i Ø.-Farvandet til *Negro Harbour*. Forfyret vises fra et hvidt, 35 Fod højt Trætaarn. Flammens Højde: 35 Fod. 43° 32′ 44″ N. Br. 65° 23′ 34″ V. Lgd. Bagfyret staar c. 460 Alen N. 63° V. fra Forfyret, og vises fra et hvidt, 48 Fod højt Trætaarn. Flammens Højde: 48 Fod.

Holdte overet lede Fyrene i Ø.-Farvandet langs *Grey Rocks* og midt imellem *Budget Rock* og *East Point Shoal*, hvilken sidste er afmærket med Vagere.

I V.-Farvandet kan kun Bagfyret ses. Holdt i N. 38° V. leder det fra *Shag Rock* midt igennem Farvandet.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Block Island Sound. Point Judith. Vragtønden ved Vraget S. for *Point Judith* er inddragen, da Vraget er forsvunden.

New York. New York Lower Bay. Swash Channel. En tremastet Skonnert er sunken i *Swash Channel*, fra *Romer Shoal* Fyr i S. 17° Ø. og fra *Old Orchard Shoal* Eyr i S. 81° Ø. Masterne ere over Vandet En rød og sort vandret stribet Lystønde er udlagt 50 Alen S. for Vraget.

New Jersey. Fyrskibet „*Northeast End*“ Nr. 44 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 16 inddragen.

Virginia. Fyrskibet „*Winter Quarter Shoal*“ Nr. 45 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 16, der viser samme Eyr og giver samme Taagesignal som Nr. 45.

Hampton Roads. Willoughby Spit. Den sorte Stumptønde Nr. 1 ved *Willoughby Spit* er ombyttet med en sort Klokketønde, der ligger i 6 Ev. Vand ved Enden af Grunden, ⅞ Kml. SV. for *Thimble Shoal* Fyr.

North Carolina. Cape Hatteras. Eyrskibet Nr. 71 er nu udlagt 6¾ Kml. ØSØ. for Enden af *Outer Diamond Shoal* i Stedet for det bortdrevne Eyrskib Nr. 69. Eyr- og Taagesignal ere uforandrede, og Eyrskibet har samme Udseende som Nr. 69, undtagen at det er mærket Nr. 71.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rumænien. Kap Tusla. Paa Kap *Tusla* opføres et Eyrtaarn, hvorfra skal vises et hvidt Blinkfyr, der viser to Grupper af Blink over 180° over Farvandet. Eyrapparat af 1. Orden. Desuden vises rødt, fast Eyr over 30° mod *Konstanza* over Grundene ved Kysten.

Taagesignal skal gives med Sirene, der hver 2 Minutter giver To-Stød, hvert Støds Varighed 3 S. med 3 S. Pause mellem Stødene.

Nærmere Meddelelse senere.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Apalachicola Bay. Bulkhead Cut. Ledefyrene for Renden mellem *St. George Sound* og *Apalachicola Bay* ere forandrede saaledes: Forfyret, det S.-lige, er nu rødt i Stedet for hvidt, iøvrigt uforandret. Bagfyret, det N.-lige, er nu hvidt i Stedet for rødt og Flammens Højde er forøget til 44 Fod.

Mississippi Sound. Horn Island Pass. En rød, firkantet, pyramideformet Baake er opført i 19 Fod Vand paa Ø.-Siden af *Horn Island Pass*, c. ½ Kml. Ø. for *West Spit* Tønde Nr. 3. Holdt overet med Midtfarvands Tønderne leder den til Indløbet, og afmærker Stedet, hvor man skal dreje ind i *Mississippi Sound*, naar man er bestemt til *Horn Island* Ankerplads. Baaken staaer 1¹¹/₁₆ Kml. fra *Horn Island* Eyr og i S. 48° Ø. fra *Round Island* Eyr. Era Baaken skal vises et Fyr.

Round Island NV. En brun, trekantet, pyramideformet Baake er opført i 7 Fod Vand c. 50 Alen fra N.-Siden af Løbet N. for *Round Island*, fra *Round Island* Eyr i N. 50° V., 3⁵/₁₆ Kml. Fra Baaken skal vises et Eyr.

Louisiana. Lake Borgne. The Rigolets Indløb. En rød, trekantet, pyramideformet Baake. *Long Point*, med Platform og Eyrhus samt en Pæl er opført i 3½ Fod Vand, ved N.-Siden af Indløbet til *The Rigolets*, fra Taarnet paa *Rabbit Island* i S. 81° Ø. 3⅛ Kml. Fra Baaken skal vises et Fyr.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Fransk Guyana. Ile Royale N. Dybden V. for *Iles du Salut* er gennemgaaende større end angivet i Kortene. En 16 Fods Grund ligger c. 7 Kbl. N. 8½° V. fra *Ile Royale* Eyr, lidt S. for SØ.-Enden af den i Kortene angivne Grund. 5° 17′ 52″ N. Br. 52° 34′ 58″ V. Lgd.

Brasilien. Ilha Grande Bay. I *Ilha Grande Bay* ligger en 2 Fv. Grund omtrent midt i *Gipoia South Bay*, fra *Jubahyba Point* i N. 7° V., 9 Kbl. 23° 3′ 15″ S. Br. 44° 21′ 30″ V. Lgd. En lille Grund, c. 1,7 Kml. S. 14° V. fra Spidsen af Bjerget paa *Gipoia Island*. 23° 4′ 10″ S. Br. 44° 21′ 25″ V. Lgd. En 3 Fv. Grund i 22 à 32 Fod Vand, c. 5 Kbl. N. 52° Ø. fra *Banana Point*. 23° 5′ 20″ S. Br. 44° 14′ 50″ V. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Tyrkiet. — Lægeundersøgelse for Skibe, kommende fra *Azovske Hav* og *russisk asiatiske* Havne i *Sorte Hav*, er ophævet.

Københavns Børskurs d. 18. Oktbr. 1899.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			98 1/4	98 3/4
Danmark			85 3/4	87
Norden			118 3/4	119 1/2
Kjøbenhavn	98 1/2	1/4	98 1/4	98 1/2
Carl			56 1/2	56 3/4
Dannebrog	98 3/4		98 1/2	98 3/4
Skjold			72 1/2	73 1/2
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen	96		95	97
Nordsøen	83	1/2	83	83 1/2
Torm			95 1/2	98
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			99 1/2	110
Urania			92 1/4	92 3/4
Union			—	—
Hejmdal			103	105
Dampsk. af 1896			99	100
Østasiatisk	105 3/4	106	105 1/2	106
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			90	91
3 1/2% uopsig. Stats			94 1/4	96
3 1/2% Husejer Kreditk.			83 1/4	85
3 1/2% Kbhvns Kreditf.			83 1/2	85
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.	87	1/4	86 3/4	87
4% — — 6 —			86 1/2	88
3 1/2% Landkreditk. 3 —			87	89
Aktier.				
Nationalbank			133 1/2	134 1/2
Privatbank			125	125 1/2
Landmansbank			120 1/2	122 3/4
Handelsbank			116 3/4	117 1/4
Burm. & Wain	86		85 3/4	86
Helsingørs Jernsk.			90	90 1/2
Sukkerfabr.	93		92 3/4	93 1/4
Bryggeri Aktier			88	88 1/2

Vekselkurser d. 17. Oktbr. 1899.

	Ävista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.20	89.00
London	18.27	18.23
Paris	72.35	—
Amsterdam	151.40	—

Notering paa Berlins Børs d. 17. Oktbr. 1899.

Russiske Noter	216.50
4% Russiske Consols	99.20
4 1/2% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	100.00
5% Rumænske Stats	98.30
4% — — 1890	86.40

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

„Det Foren. Dampskibs." 34,000, „Danmark" 20,000, „Norden" 34,000, „Kjøbenhavn" 76,000, „Carl" 20,000, „Dannebrog" 50,000, „Skjold" 46,000, „Urania" 12,000, „Dampskibs. af 1896" 26,000, „Østasiatisk" 38,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Indreg. Varemærke.

Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads

Fabrikanter af International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados

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.

Hotel „Victoria“,
Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads,
Kjøbenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

Børs-Caféen
ved Havnen, Aarhus, anbefales af
CHR. BUCH'S Enke.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.
Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.
DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.
KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.
SPECIEL AFDELING
FOR
ASSURANCE & HAVARISAGER.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner proves 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.

BUNKER-KUL.
RUDOLPH WULFF, AARHUS.
(ETABLERET 1865).

Marius Hoffgaard
(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6, 3.
Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Gæstgiveriet **Skipperhuset.**
Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

Hotel Skandia
Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

W. B. Dick & Co. Ld.
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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.
Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen. Ø. Telefon 35.

Carl Rasmussen,
Tapetserer & Dekoratør.
• Alt Møbelskibsarbejde •
udføres
Holmens Canal 24.
Telefon Nr. 5941.

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. I“ og „Nore“ i Farten
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

PRIMA BUNKER-KUL.
BD BLUMENFELD.
HAMBURG.
DOVENHOF 77 & 79.
Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

P. Chr. Rasmussen,
18, St. Annæ Plads 18. Kjøbenhavn K.
Anbefaler sig til d'Hrr. Kaptajner og Styrmænd med alle Sorter Vine og Spirituosa.
Hovedoplag for Danmark fra
Hr. M. G. Groenendaal i Rotterdam
af alle hans Cigarer og Tobakker, fra Frilager Nr. 28, Toldboden, til Rotterdams Priser + Fragten.
Telefon-Nr.: **4635.** Telegram-Adr.: **„Lesseps“, Kjøbenhavn.**
Filial: Skolegade 34, Aarhus,
ved **C. Braasch.**

Brøndberg & Tandrup,
Metalvarefabrik.
Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.
St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

T. A. Ebeling & Co.,
Skibsmæglere i Ekensund,
offererer Murstens-Fragter til Kjøbenhavn, Nexø, Gonnelv pr. Westervik, Göteborg og Libau.

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.

Glarmester

Wald. Stallknecht

udfører

alt Skibs- og Bygnings-arbejde.

Indfatning af Billeder.

Lager af Koøjeglas.

10, St. Strandstræde 10.

Telf. 3862. * Telf. 3862.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.

● **Eneste Lager** ●

af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

—

Telegr. Adr.: Peter.

L. KLAUSEN,

Skibsinventariehandel.

Telefon 5833.

Strandboulevarden 29.

Kjøbenhavn.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

* **Telefon 5598.** *

Café van Zandt,

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

LANDMANDSBANKEN

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

Enhver Kaptajn,

som vil **spare Penge,**

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,

Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.

EGEN FABRIK.

36, Lille Torvegade 36.

Kjøbenhavn C.

Filial: Amagerbrogade 22.

Telefon 1639.

Amager 51.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

forbereder Elever saavel til Fiskeskipper- som til Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger meddeler Skolens Forstander, Navigationslærer **Hansen,** eller Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos.**

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes **berømte Dentin à 45 Øre,** **som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.**

9 Kronprinsensgades 9

Ny Materialhandel.

„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
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ 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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 43. Kjøbenhavn, Torsdag den 26. Oktober 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Dampskibe før og nu. — Responsa, afgivne af Grosserer-Societetet. — „Ledende Artikel". — Fragtmarkedet. — Engelsk Dom om Demurrage. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus,
Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Til Skibsbrug
kan særlig anbefales
Tuborg-Øl og Central Skibsøl
Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele Danmark.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15

Kjøb, Salg og Nybygning
af **Sejl-** og **Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme** med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, **Bugserdampere, Trawl-** og **Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer** etc. udføres fordelagtigt ved
Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.
Strandvej 36. Telefon 69.

NORDISK SKIBSREDERFORENING,
stiftet 1889.
Bureau: **Kongensgade Nr. 2, Christiania,**
optager skandinaviske Damp- og Sejlskibsredere som Medlemmer, besørger gennem sine ansete Forbindelser Ordningen af Tvistigheder i Skibenes Anliggender uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton om Aaret. (H. O.)

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.

J. CHR. PETERSENS
Papirhandel,
St. Kirkestræde 1.

Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.
Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreforhandlere Rabat.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og Barometere.
Regulering og Reparation af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
4, Sølvtorvet 4.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn
forbereder Elever saavel til Fiskeskipper- som til Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger meddeler Skolens Forstander, Navigationslærer **Hansen,** eller Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos.**

Paul Sørensen,
Skomageri.
Toldbodvejen 18.
4819 • Telefon • 4819.
Flytter fra 1. Novbr. til
Bredgade 77.
Hj. af Toldbodvej.

Ny Carlsberg Øl.

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

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn
Frederiksberggade Nr. 1.
Telefon 3669.

Indreg. Varemærke.

Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads
Fabrikanter af International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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.

Joh. Husmann,

18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.
SØLVMEDAILLE I MALMØ OG STOCKHOLM.
FOR LANTERNER.

Har De Tandpine,

brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre, som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.

9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Frederik Petersen,

Cycle- & Maskinværksted,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Nye Cycler haves paa Lageret
Østervoldgade 16, A.

N. M. Hansen,

Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.

Filial:
St. Strandstræde 43.

Café van Zandt,

Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Hotel Skandia

Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING
FOR
ASSURANCE & HAVARISAGER.

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

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet
elegante Uniformshuer.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39,¹. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.
Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.
St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

Dampskibe før og nu.

Naar man nu til Dags gaar en Tur langs Havnen og finder alle Kajer fra Gasværkshavnen til Kalkbrænderihavnen fuldt optagne af store og smaa Dampere, travlt beskæftigede med at udlosse eller indtage Ladning, eller naar man staar paa Kjøbenhavns Toldbod og ser den ene store Damper ved Siden af den anden paa Indrereden og ovre ved Kulpladserne, medens Toldbodløbet hvert Øjeblik passeres af ind- og udgaaende Fragt-, Post- og Passagerbaade, da er det vel sjældent, at man tænker paa, at alle disse Jærnskibe ere byggede, alle disse Maskiner konstruerede og overhovedet den hele Dampskibstrafik frembragt i Løbet af de sidste 50 Aar, og at Folk slet ikke behøve at være saa grumme gamle for at erindre en Tid, da Havn og Red havde et ganske andet Udseende.

Vel er det en bekendt Sag, at Dampskibe have eksisteret længe før den Tid, og at Robert Fulton allerede byggede den første brugbare Damper i Aaret 1807 og satte samme i Fart paa Hudsonfloden mellem New York og Albany. Nogle Aar senere byggedes den første engelske Damper „Komet", men der hengik dog endnu en lang Aarrække før Dampskibene fik nogen egentlig praktisk Betydning. I 1820 havde England endnu kun 35 Dampskibe, men Antallet steg i Løbet af de næste 16 Aar til omtrent 600.

I Aaret 1819 gik den første Damper, „Savannah", over Atlanterhavet fra Byen af samme Navn til Liverpool i 26 Dage, idet den dog kun brugte sin Maskine, naar Farten under Sejl var mindre end 4 Knob, men først 20 Aar senere oprettedes faste transatlantiske Linier. Cunard-Linien begyndte sin Fart mellem Liverpool og Halifax—New York i Aaret 1840, hvilket Aar England allerede havde 1,000 Dampskibe, medens dette Lands Handelsflaade for Tiden tæller omtrent 6,000 Dampere. Disse Skibe vare naturligvis vidt forskellige fra de store nymodens Fragt og Passagerskibe, som nu befare de samme Ruter.

Sir William White, Chief Constructor ved det engelske Admiralitet, har ifølge „Sh. Gaz." for nylig ved et Møde i British Association holdt et Foredrag, hvori han sammenligner hine første Atlanterhavsdampere fra 1840 med Nutidens Skibe, og det er ganske interessante Ting han fortæller herom. Han meddeler saaledes, at Skibenes Fart i de forløbne 60 Aar ere stegne fra $8^1/_2$ Knob til $22^1/_2$ Knob, og at Tiden, som medgaar til en Rejse fra Evropa til Nordamerika, nu kun er 38 % af Tiden, som brugtes i 1840. Selve Skibene ere blevne 3 Gange saa lange, omtrent dobbelt saa brede og Lastrummet 10 Gange saa stort. Antallet af Passagerer, som overføres med et enkelt Skib, er stegen fra c. 100 til 2,000. Maskinkraften er bleven 40 Gange saa stor og Hestekraften i Forhold til den Vægt, som drives frem, er vokset til det firedobbelte, medens Kulforbruget pr. Hestekraft i Timen nu kun er én Trediedel af hvad det var i 1840. For 60 Aar siden behøvedes der saaledes 550 Tons Kul for at drive 2,000 Tons Vægt tværs over Atlanterhavet med en Fart af $8^1/_2$ Knob; nu bruges der kun omtrent 3,000 Tons Kul for at drive 20,000 Tons den samme Vej med en Fart af 22 Knob. Beregnet efter det gamle Kulforbrug vilde der være brændt 9,000 Tons Kul i Stedet for 3,000 Tons, og om en af de nuværende Maskiner havde forholdsvis samme Vægt som Maskinerne havde i 1840, vilde den veje 14,000 Tons.

Ved Betragtning af disse Talstørrelser kunde man let fristes til at antage dem for overdrevne, men Sir William White paastaar, at de kun ere nøgne Fakta, til hvilke man imidlertid nu er saa vant, at man knap lægger Mærke til deres fulde Betydning. I Ovenstaaende er nærmest talt om Atlanterhavslinierne, men lignende Forandringer har sikkert ogsaa fundet Sted paa andre store Dampere i Oceanfart, og saa almindelige have Forbedringerne i Virkeligheden været, at Sir William White siger, at selv de tarveligste Lastdragere nu i Fart overgaa Post- og Passagerdamperne for 50 Aar siden. Han mener imidlertid, at Damperne langt fra have naaet Maksimum i Størrelse og Fart og tror at endnu store Fremskridt forestaar i disse og andre Retninger, som for Eksempel at selve Skibsskrogene kunne gøres lettere ved Anvendelse af stærkere Materiale, at yderligere Besparelser kan opnaas ved Benyttelse af flydende Brændsel o. s. v.

Omendskønt man skulde antage, at man med Skibe som den nylig byggede Pallads-Damper Oceanic havde præsteret det højest mulige og naaet Toppunktet, er det vel sandsynligst, at han faar Ret heri. Det er Spørgsmaal, som kun Tiden kan besvare.

Responsa, afgivne af Grosserer-Societetet.

Ved nærværende tillade vi os at rette følgende Spørgsmaal til den ærede Komité: Er A. Germ. Lloyd at betragte som 1ste Klasse, naar vi i Slutseddel med Afladeren have stipuleret 1ste Klasses Damper, eller mener den ærede Komité, at vi ere berettigede til at fordre A. 1.

Svarskrivelse af 21. Januar 1899:

— — — Naar der ganske almindeligt i Handel og Vandel tales om „1ste Klasses Dampere", og der i Slutsedlen ingen anden yderligere Tilføjelse finder Sted, maa Afladeren være berettiget til at opfylde Kontrakten ved en Damper, der er optaget i Germ. Lloyd A.

I Anledning af en her for Retten verserende Sag tillade vi os høfligst at udbede os den højtærede Komités Responsum for følgende Tilfælde:

Naar en Damper med Korn (i dette Tilfælde en direkte Majsdamper) træffer Akkord med Ladningsmodtageren om, at denne efter en nærmere fastsat Takst skal besørge Skibets sædvanlige Part af Losningen, dog saaledes, at Skibet udenfor denne Overenskomst skal besørge Ophivning af Varerne, maa det da ikke forstaas saaledes, at Skibet skal levere, respektive betale for det til Dampspillenes Betjening nødvendige Mandskab, derunder indbefattet Afholdere.

Responsum af 10. Juni:

Den, der paatager sig at udføre „Skibets sædvanlige Part af Losningen" eller „Skibsarbejdet" paa en Korndamper, maa efter den her herskende Kutyme, naar ikke anden særlig Aftale er truffen, levere „Afholdere", medens Skibet udenfor Akkorden leverer Spil med Damp og 1 Spilmand til hvert Spil.

Kjøbenhavn, d. 26. Oktober 1899.

Der findes her i Landet noget, der hedder Prikkeafgiften, en af de mange snurrige Afgifter, som fra gamle Dage hviler paa Skibsfarten, og som rimeligvis bliver ved med at hvile paa den indtil Dagenes Ende. Uden at fortælle noget om dens Oprindelse, som vi nemlig ikke véd noget om, eller om dens Historie, som vi heller ikke véd noget om, skulle vi anføre, at den rammer en Del Baade i indenlandsk Fart, og at den synes at være af lokal Art. Vil en Baad f. Eks. løbe ud af Limfjorden, skal den først ankre og betale denne Afgift; det samme gælder tre andre østjydske Fjorde (Mariager, Randers og Horsens Fjorde) samt Odense Fjord og Issefjord. Det gælder derimod f. Eks. ikke Kolding Fjord eller Vejle Fjord. Nu er der maaske ikke saa meget at sige til, at denne Afgift opkræves; det kan jo være, at Pengene bruges til Foranstaltninger, der paa en eller anden Maade komme Skibene til Nytte. Men det er utilbørligt, at den opkræves paa en Maade der opholder Skibene, og som derved paafører dem Tab af Tid, hvilket er det samme som Tab af Penge. Det er overhovedet forkert, at et Skib nogensinde opholdes for at faa klaret sit ordinære Mellemværende med det Offentlige. I dette Tilfælde hænder det nu, at Skibene kunne komme til at vente i lang Tid, før de kunne komme af med deres Penge — saa længe, at de undertiden i samme Tid med gunstig Vind kunde have naaet den indenlandske Havn, hvortil de vare bestemte. Det er rimeligt, at disse Skibsførere ere blevne noget gale i Hovedet over saaledes at ligge og spilde deres gode Tid, og at de have fremsat Ønske, ikke om at blive fri for denne Afgift, men om at faa Lov at betale den uden at spilde Tid derved, f. Eks. til Toldvæsenet i Afgangshavnen. I en Tid som vor, hvor Autoriteterne paa mange Punkter dog efterhaanden have maattet indrømme Skibenes Ret til hurtig Ekspedition fra det offentliges Side, synes det selvfølgeligt, at ogsaa Betalingen af denne Afgift maa kunne ordnes paa en tidssvarende Maade.

Et stort Antal Skibsførere har allerede i Fjor bedt en Folkethingsmand (Dr. Oscar Hansen) om at tage sig af denne Sag. Men hvad sker? Folkethingsmanden gransker og gransker, men kan ikke finde, under hvilken Autoritet denne Prikkeafgift hører. Han gaar saa til Ministrene, først til alle dem, der paa en eller anden Maade har med Søvæsenet at gøre (det er nok hele seks), og saa til de øvrige to. Men ingen af Ministrene kender det mindste til Prikkeafgiften, og hvordan skal man faa denne Sag ordnet, naar man ikke en Gang kan faa fat i den, der er Manden for at ordne den. Nu har Folkethingsmanden bragt Sagen frem i Folkethinget; han udtalte her et Haab om, at hans Henvendelse maa træffe den Minister, der vedkender sig Prikkeafgiften; „jeg har ikke kunnet træffe ham", sluttede han.

Dette Ønske give vi vor varmeste Tilslutning. Det vilde dog være for morsomt, om Skibsførernes berettigede Forlangende om en fornuftig Ordning af denne Sag ikke kunde opfyldes, fordi man ikke kan finde den rigtige Minister.

Stander.

Fragtmarkedet.

Som ved den spansk-amerikanske Krig, saaledes ogsaa her. Da de første højtflyvende Fantasier havde naaet Jorden og Krigen var i fuld Gang, indtraadte der en roligere Tone over hele Markedet. Nu har vi Krigen, Fantasien er bleven til Virkelighed, og denne sidste maler med mere jævne, beskedne Farver; her er ikke længere Plads for vilde Spekulationer. Alle mulige Beregninger i Produkter, paa Pengemarkedet og iblandt Fragtspekulanter har nu kun dette Positive at holde sig til, selve Ordet Krigen — og Virkningerne formindskes da ret naturligt nu, hvor man er inde paa Livet af selve Situationen og ser nøgternt paa Forholdene. Vi har da havt en forholdsvis rolig Uge; dermed er ikke sagt, at vi ere gaaede tilbage, tværtimod, men vi have arbejdet mere normalt jævnt, og vi har ingen absolut Stjernebefragtning at se tilbage paa. Sindene ere komne til Ro. En meget betydelig Befragtning har fundet Sted til Sydafrika, hvilket var at vente; mange ere fragtede i Timecharter til en Rate af c. 9/, andre paa enkelt Tur 30/, og man kan kun kalde disse Forretninger gode, ifald blot Bunkerkullene ej vilde stige derude ved Afleveringen; her ventes der en lille Lussing til Rederierne, men den er vel taget med i Kalkulationerne. Amerika har været meget aktiv, vi ere nu oppe paa 4/ Danmark fra Northern range, 4/1½ à 4/3 to Havne, mere kan man med Billighed ikke forlange. Det er en kolossal Eksport, Amerika i Aar producerer, baade fra Nord og Syd, thi her fortsætter River Plate ufortrødent med en Basis af 30/ San Lorenzo. Under saadanne Forhold maa Sortehavet blegne, og dog har Forretningen været livlig i den seneste Tid. Man taler om Naturens Luner, Fragtmarkedet har ogsaa sine, hvorefter vi tvinges til at konstatere det besynderlige Faktum, at Kulmarkedet til Østersøen er betydelig svagere. Man tænke sig: op til Vinteren, foran en Periode, hvor Kullene maa faa større Betydning, endnu paa et Tidspunkt, hvor man kan række de fleste istruede Pladser i Østersøen — og saa falde Fragterne! Den eneste Begrundelse, vi kan finde herfor, er Kulkøbmændenes reserverede Holdning overfor de stadig stigende Kulpriser; man trykker sig ved at ligge med stort Lager, ved overhovedet at gøre Indkøb til de nuværende Priser; man lever kun fra Haanden og i Munden, haabende paa bedre Vilkaar, men vi tror man forregner sig. Kullene vil sikkert vedblive at stige, og kommer saa Vinteren, saa Ve de forsigtige! det vil blive en dyr Historie; derfor opfatter vi kun den notoriske Reaktion i Kulfragterne indefter som forbigaaende, man vil snart avancere paany med dobbelt Kraft. Var Reaktionen falden i December Maaned, vilde Virkningen deraf have været alvorligere, saa nær op til Helligdagene og Aarskiftet, nu er det som sagt et af Fragtmarkedets Luner. Vi noterer Swansea eller Cardiff Kjøbenhavn 7/9, Pillau 7/9, Kønigsberg 8/6 à 9/, dansk Provinshavn 7/9 à 8/. Til Middelhavet noteres Genua 10/9, Neapel 11/, Leghorn 11/, Barcelona 12/6, Civita Vecchia 11/9, Piræus 11/6, Venedig 12/9. Til Østersøen noteres fra Newcastle Swinemünde 5/6, Riga 6/6, Rostock 7/, Libau 6/6 à 6/9, Kiel 6/6 à 6/9, Fairwater 6/6; til Middelhavet Genua 10/, Sicilien 10/9 à 11/, Barcelona 10/9, Neapel 10/ à 10/3, Port Said 12/3, Alexandria 12/6, Konstantinopel 10/6 à 11/.

Fra Firth of Forth betales til Kjøbenhavn 6/ à 6/3, dansk Provinshavn 6/6 à 7/. Kiel 6/9, Riga 9/4½, Fairwater 6/, Wismar 6/9, Stockholm 6/6. Til Middelhavet er Raten omtrent som fra Newcastle; imidlertid er Ekspeditionerne langsomme over hele England og Skotland, grundet paa Krigen; dels optages de forskellige Havne af Transportskibene og deres Ekspeditioner, der selvfølgelig gaar forud for alt, dels er selve Arbejds-

kraften svækket ved Indkaldelsen saavel af det allerede engagerede Mandskab som Reserven. Hele Handelsflaaden mærker da i selve England Krigens Ulemper.

Amerika er som sagt fast, og der noteres Baltimore C. f. O. mindre Baade 4/ pr. November, Northern range Reval 4/9. Baltimore 23,000 quarters December 3/9 en, 3/10½ to danske Havne. New York C. f. O. 4/ November, Baltimore 12,000 quarters Afskibning pr. Januar Moss og/eller Christiania 4/. Fra Golfen er Raten 19/ nett Charter til U. K. Cont. pr. November, 18/6 pr. December Januar; Befragtningen har dog været knap saa livlig herfra den sidste Uge.

Sortehavet etc. noterer Nicolaieff London eller Rotterdam 12/9, Option Sukker 14/9. Sulina Antwerpen 11/9. Azoff L. H. A. R. 13/9. Azoff 12,000 quarters 14/9 any, 15/3 Hamburg, Poti Garston 3,000 Tons 16/6. Fra Alexandria betales 13/ f. O. og 12/ direkte Havn.

Østersøen synger paa sit sidste Vers med mange smaa, forsinkede Ordrer op til Øvrebotten til gode Rater; Petersborg noterer 1/9 Rotterdam, Libau 1/3 à 1/4½, og fra Riga 1/3 London eller Hull med Option af Oliekager til 8/. Situationen er ret god uden at være pralende.

Engelsk Dom om Demurrage.

Der er nylig i Liverpool afsagt en Dom om et lignende Spørgsmaal som det, den danske Højesteret fornylig afgjorde om Overliggedagspenge paa Grund af for langsom Modtagelse af Ladningen.

Damperen Winnie ankom med en Risladning til Liverpool og skulde ifølge sit Certeparti udlosses „with all despatch as customary for steamships at port af destination". Den første Dag kunde Damperen kun komme til at losse med sine to Forluger, hvorfor kun et ringe Kvantum lossedes, men den næste Dag var Damperen klar med alle 5 Luger. Modtageren erklærede imidlertid kun at ville modtage 600 Tons om Dagen, da dette var Kutyme i Liverpool. For at faa Skibet losset hurtigt, ordnede Rederiets Agent sig med en Losseformand, og i de næste Dage lossede Skibet 1,000 Tons om Dagen. Rederiet gjorde nu Fordring paa en Dags Demurrage, foranlediget ved Disputen med Modtageren.

Dommeren kom til det Resultat, at en Kutyme som den af Modparten paastaaede ikke eksisterede, og at Skibet ved Modtagerens Nægtelse af at ville modtage mere end 600 Tons om Dagen var blevet opholdt en Dag, og gav Dom i Overensstemmelse hermed.

(Sh. Gaz.)

Personalia.

Dødsfald. Kaptajn Johan Jørgen Bojesen Harboe, R. af D., er afgaaet ved Døden efter et længere Sygeleje i en Alder af henved 70 Aar. Den 1. Juni i Aar tog Kaptajn Harboe paa Grund af svækket Helbred sin Afsked fra „Det forenede Dampskibsselskab"s Tjeneste. Vi bragte den Gang her i Bladet hans Biografi og hans Billede (se Nr. 24 for d. 15. Juni) og skulle derfor nu ved hans Død kun minde om, at han ved sin lange og udmærkede Virksomhed som Skibsfører og ved sin personlige Elskværdighed efterlader sig et smukt og anset Minde i den danske Søfartsverden.

Kapt. af Flaaden F. L. H. Hammer er udnævnt til Chef for Statsbanernes Søfartsafdeling.

Kommandør Th. Schultz er efter Ansøgning afgaaet som Meddommer ved Navigationsundervisningen for at overtage en Stilling som Repræsentant i Hull for flere Fiskeriselskaber. Til hans Efterfølger er udnævnt Kommandør O. V. Suenson.

Fra Sø og Land.

Sh. Gaz. meddeler, at det af Konsul W. Kunstmann i Stettin foretagne Forsøg med Damperen „Germania" i Farvandet mellem Swinemünde og Stettin har foranlediget Autoriteterne til at godkende hans Forslag, saa at Dampskibe nu kunne sejle helt op til Stettin med et Dybgaaende af 19′ 6″ i Stedet for som tidligere 17′ 10″. Den gamle Forordning, som bestemmer, at Dampere over 262 Fods Længde ved Besejlingen af ovennævnte Farvand skulle assisteres af en Slæbebaad, hvilket kostede ca. 25 £, er ligeledes nu bleven forandret, saaledes at kun Dampskibe, hvis Længde overstiger 295 Fod, ere forpligtede til at tage Slæbebaad.

Indførelsen af disse nye Forordninger, som traadte i Kraft den 7. Oktbr. d. A., vil spare Redere, hvis Skibe sejle paa Stettin, for store Udgifter, og Konsul Kunstmann fortjener stor Tak af alle i Spørgsmaalet interesserede for den grundige Maade, hvorpaa han optog Sagen, som han har ført til et saa tilfredsstillende Resultat.

Som meddelt i vort sidste Nummer er Barkskibet Venner af Sønderho strandet ved Elgøen. Ifølge „Varde Av." grundstødte Skibet Natten til d. 14. Oktbr. paa „Hundene", et Klippeskær Øst for Marstrand, hvorefter det straks fyldtes med Vand og kæntrede. Besætningen søgte at redde sig ved Svømning, og det lykkedes for dem alle undtagen for Kaptajnen og 2den Styrmand, der i Skyndingen ikke havde faaet Svømmebælter paa. En Svitzer-Damper forsøger nu at bjærge Skib og Last.

Skibets Fører, Kapt. Thomas Thygesen, og dets 2den Styrmand omkom altsaa ulykkeligvis ved dette Forlis. Kapt. Thygesen havde kun ført Skibet i kort Tid, medens dets egentlige Fører, Kapt. N. Aarre, havde Ferie.

Skibet var bygget i Liverpool i 1864 af Jærn og maalte 588 Reg.-Tons Netto. Dets korresponderende Reder var Hr. N. J. Outzen i Sønderho. Skibet var assureret.

Dyr Lods-Assistance. Skbrg. „Danmark" af Faaborg led, som omtalt, Havari under den sidste Storm og blev slæbt til Visby paa Gotland af den norske Damper „Lodsen", som var paa Rejse til Belgien. „Danmark", som var ladet med Trævarer til London, havde mistet Klyverbom og Fortop og var dreven Nord paa. Da Stormen lagde sig, styredes mod Syd, saa godt det lod sig gøre, og i 18 Sømiles Afstand fra Visby toges Skonnertbriggen paa Slæb af „Lodsen". „Lodsen"s Kaptajn har for sit Arbejde — 4 Timer — forlangt 250 Pd. St., og da hverken Kapt. Storm eller Assurandørerne have kunnet gaa ind herpaa, vil Erstatningens Størrelse iflg. „Faab. Av." blive fastsat ved Domstolene.

Pasteuriseringen har den Egenskab, at Bakterier, af hvad Art nævnes kan, dræbes, hvorved Drikkevarer, som pasteuriseres, blive sunde og holdbare. I omstaaende Annonce gør Tuborg Fabriker opmærksom paa, at alt Tuborg Øllet pasteuriseres.

Ugens Havarier.

Flinträннan, svensk Isbryder, kom d. 17. ds. i Kollision med Knippelsbro. Hverken Skibet eller Broen led Skade.

Krey Woggensen, Barkskib af Østhammar, kom d. 17. ds. paa Rejsen fra Søderhamn til Wener med Trælast paa Grund paa Sydspidsen af Amager. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen uden at have taget Skade.

Cito, Barkskib af Christiania, kom d. 17. ds. paa Rejsen fra Pernovik til Hull med Trælast paa Grund paa Middelgrunden. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen uden Skade.

Martha, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 17. ds. paa Rejsen fra Riga til Ghent ud for Skagen været i Kollision med Dpsk. Nora af Kragerø. Martha fik en Del Skade paa S. B. Boug, Nora er indkommet til Frederikshavn med svær Skade paa Stævnen.

Laura, Barkskib af Fanø, er indkommet til Montevideo med delvis Tab af Master efter at have været ude i en Storm.

Carl, Dpsk. af Helsingborg, er grundstødt paa den sunkne Damper Suecias Vrag. Damperen, der er kullastet, hænger tværs over Vraget og staar næppe til at redde.

Herom skriver vor Korrespondent i Skagen d. 23. Oktbr.:

Som det vil erindres, sank Dampskibet Suecia af Gøteborg efter Sammenstødet med Dampskibet Antwerpen tæt O. S. O. for Nordøsttønden paa Skagens Rev d. 7. d. M. og ligger nu med mellem 15 og 20 Fod Vand over sig. Ved Vraget er udlagt en Vragvager, men denne var i den stærke Storm forleden drevet bort. Lørdag d. 21. d. M. om Formiddagen Kl. 10 kom Dampskibet Carl, Kaptajn L. P. Norrman, af Helsingborg i klart Vejr Vestfra og løb lige i Vraget, hvoraf intet var at se med Undtagelse af Enden af en Lossebom. Carl blev hængende paa Midten og efter 10 Minutters Forløb begyndte Vandet at trænge ind og i Løbet af 1½ Time var Maskinrummet fuldt af Vand.

Skagens Redningsbaad og 2 Bjærgningsbaade fra Skagen kom kort efter paa Siden, og Kl. 1 Efterm. kom Svitzers Bjærgningsdamper Frederikshavn ligeledes til Stede, men der var paa Grund af Sø og Kuling ikke andet at foretage, end at bjærge Besætningen med deres Tøj og landsætte dem i Skagen.

Carl maaler 1,176 Reg.-Tons og har en Besætning af 18 Mand og 2 Kvinder; det kom fra Blyth, bestemt til Stockholm med 2,100 Tons Kul.

Fiskeriinspektionsskibet Absalon havde været til Stede og tilbudt sin Assistance. Skibet er nu brækket midt over og er totalt Vrag.

Othello, Skonnert af Stralsund, kom d. 21. ds. paa Rejsen fra St. Petersborg til Malmø med Oliekager paa Grund ved Snogebæk Syd for Nexø. Flot med Assistance af Svitzers.

William, Skonnert, er d. 21. ds. ankommet til Svendborg fra Skelefteå med Trælast, Skibet har paa Rejsen mistet en Del af Dækslasten.

Nordby, Dpsk. af Kbhvn., har d. 18. ds. paa Themsen været i Kollision med Dpsk. Pernambuco. Nordby fik nogen Skade, der temporært repareres i Gravesend, hvorpaa Rejsen fortsættes til New Orleans.

Mathilde, Skonnert, ankom d. 17. ds. til Bandholm fra Gefle med Trælast. Skibet havde mistet en Del Dækslast.

Ragnheidur, Skonnert af Reykjavik, er ankommet til Bilbao med nogen ovenbords Skade.

Sjælland, Dpskb. af Kbhvn., er d. 17. ds. ankommet til Riga med ovenbords Skade.

Anne, Jagt af Marstal, er paa Rejsen fra Hasle til Lübeck med Klinker sprunget læk og sunket c. 8. Sømil V. S. V. af Daserort Fyrtaarn og c. 4. Sømil for Zingst paa 6 Fv. Vand. Mandskabet reddede sig i Land ved Darhøft i egen Baad.

Bornholm, Dpsk. af Kbhvn., er d. 18. ds. ankommet hertil fra Firth of Forth med en Del ovenbords Skade og Slagside. Skibet har havt en meget stormfuld Rejse. Ved Afgangen fra Firth of Forth skete det Ulykkestilfælde, at en Mand af Gangspillet blev saa haardt kvæstet, at han døde faa Timer efter.

Alberdina, Kuf af Fanø, er paa Rejsen fra Malmø med Byg sunket 32 Sømil Nord for Rixhøft, Besætningen bjærgede sig ind til Hela.

Carl & Christian, Jagt af Kbhvn., indslæbtes d. 19. ds. til Helsingør. Føreren, Sørensen, var pludselig afgaaet ved Døden.

Nyborg, Dampfærge, kom d. 22. ds. i Taage paa Grund foran Indsejlingen til Dampfærgelejet i Korsør. Dampfærge Jylland bragte Nyborg flot, uden at Nyborg tilsyneladende havde taget Skade.

Hansine, Skonnert af Thurø, er d. 23. ds. paa Rejse fra Gøteborg til Ahus med Gødningsstoffer grundstødt udfor Dragør Havn.

En engelsk Trawler fra Hull er strandet i Nærheden af Reykjavik. Mandskabet er reddet.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afg. fra Galveston 8. Oktbr.. bestemt til Kbhvn. — Alexandra, Rohde, afgik fra Charleston 7. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Algarve, Borries, ankom til Barcelona 21. Oktbr. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Malaga 20. Oktbr., bestemt til Cadiz. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Rotterdam 13. Oktbr., bestemt til New York. — Arno, Strubberg, ankom til St. Petersborg 19. Okt. — Beira, Brabrand jun., ankom til St. Petersborg 16. Oktbr. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Oran 20. Oktbr., bestemt til Tunis. — Dagmar, Gade, afgik fra Huelva 15. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Douro, Ørum, ankom til Kbhvn. 22. Oktbr. — Florida, Koch, ankom til Kbhvn. 14. Oktbr. — Garonne, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 15. Oktbr. — Georgios I, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 15. Oktbr. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 14. Oktbr.. bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til St. Petersborg 19. Oktbr. — Island, Skjødt, ankom til New York 20. Oktbr. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 24. Oktbr., bestemt til New York. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 18. Oktbr. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 8. Oktbr., bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Hansen, afgik fra St. Petersborg 22. Oktbr.. bestemt til Kbhvn. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Antwerpen 14. Oktbr., bestemt til Boston. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn 23. Oktbr., bestemt til Swinemünde. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 23. Oktbr., best. til Barcelona. — Omsk, Petersen, ankom til Kbhvn. 22. Oktbr. — Seine, Staal, afgik fra Kbhvn. 23. Oktbr., bestemt til Bordeaux. — Texas, Holm, ankom til New Orleans 14. Oktbr. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christianssand 20. Oktbr., bestemt til New York. — Tiber, Bech, afgik fra Algier 11. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, afgik fra Bordeaux 22. Oktbr., bestemt til La Rochelle. — Xenia, Thidemann, afgik fra New York 7. Oktbr., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Møller, afgik fra Kbhvn. 17. Oktbr., bestemt til Manchester. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Throndhjem 23. Oktbr., best. til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Antwerpen 21. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Ceres, Müller, afgik fra Leith 17. Okt., bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 23. Oktbr., bestemt til London. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Kbhvn. 21. Oktbr., bestemt til Stettin. — Constantin, Niedersø, ank. til Liverpool 22. Okt., best. til Kbhvn. — Ella, Svane, ank. til Danzig 21. Okt., best. til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, ankom til Kbhvn. 19. Oktbr., best. til Vestnorge. — Frederik, Thomsen, pass. Hanstholm 22. Oktbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Kbhvn. 23. Okt., bestemt til Libau. — Kasan, Mortensen, ankom til London 19. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Kiew, Erichsen, ankom til Hull 17. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 1. Oktbr., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Khhvn. 23. Okt., bestemt til Kønigsberg. — Maja, Johnson, afgik fra Kbhvn. 23. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Morsø, Frisenette, ankom til Throndhjem 21. Oktbr., best. til Kbhvn. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 19. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 23. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Libau 23. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Pregel, Olsen, afgik fra Kbhvn. 21. Oktbr., bestemt til Riga. — Thyra, Sørensen, ankom til Antwerpen 16. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, pass. Holtenau 22. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Holtenau 24. Oktbr., best. til London. — Vesta, Bay, afgik fra Leith 19. Septbr., bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ankom ankom til Libau 20. Oktbr. — Viking, Rohde, ankom til Kbhvn. 22. Oktbr., bestemt til Libau. — Tejo, Ryder, afgik fra Leith 4. Oktbr., best. til Island.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 25. Oktbr., best. til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 26. Oktbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 26. Oktbr., best. til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Leith 25. Okt., best. til Odense. — Lolland, Ankersen, afgik fra Newcastle 25. Oktbr., best. til Aalborg. — Riberhus, Andersen, afgik fra Nakskov 24. Oktbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 24. Oktbr., bestemt til Nykjøbing F. — Union, Therkildsen. afgik fra Odense 25. Oktbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Rotterdam 22. Oktbr., ankom til Blyth 23. Oktbr. — Frode, Wrisberg, afgik fra Zaadam 21. Oktbr., ankom til Grimsby 22. Oktbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Brahestad 16. Oktbr., bestemt til Rouen. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Riga 24. Oktbr., best. til Rouen. — Svend, Petersen, afgik fra

Blyth 20. Oktbr., ankom til Kbhvn. 23. Oktbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 11. Oktbr., ankom til Libau 16. Oktbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Riga 19. Oktbr., ankom til Rotterdam 24. Oktbr. — Ragnar, Risøe, afgik fra Swinemünde 22. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Volmer, Riber, afg. fra Riga 18. Oktbr., bestemt til Dunkerque. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 10. Oktbr., ankom til Riga 16. Oktbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Swinemünde 19. Oktbr., ankom til Libau 21. Oktbr. — Harald, Holst, afg. fra Rouen 22. Oktbr., best. til Wearmouth. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Trangsund 19. Oktbr., bestemt til St. Nazaire.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alex. Shukof, Stoltenborg, afgik fra Kronstadt 17. Oktbr. — J. Siem, Knudsen, afgik fra Sunderland 20. Oktbr., bestemt til Savona. — Russ, Jensen, afgik fra Newcastle 20. Oktbr. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 22. Oktbr.

Heimdal. Kamma, Pedersen, afgik fra Blyth 22. Oktbr. — Helga, Lagesen, ank til Rouen 22. Oktbr. — Martha, Jørgensen, ankom til Ghent 20. Oktbr — Elna, Møller, ankom til Wiborg 22. Oktbr. — Therese, Knudsen, afgik fra Newcastle 20. Oktbr.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afgik fra New York 8. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Ekliptika, Klaaborg, ankom til Montevideo 21. Okt. — Venus, Nielsen, ankom til Antwerpen 20. Okt. — Sirius, Branth, afgik fra Newcastle 16. Oktbr., bestemt til Montevideo. — Urania, Jørgensen, ankom til Dunston 23. Oktbr. — Saturn, Lund, ankom til Honfleur. 19. Oktbr. — Pallas, Degn, ank. til Kbhvn. 14. Oktbr. — Mars, Clausen, afgik fra Stockholm 20. Oktbr. bestemt til Windau.

Nordsøen. Wineland, Petersen, ankom til New York 20. Oktbr. — Nordland, Pii, ank. til Blyth 21. Oktbr. — Finland, Schmidt, ankom til Windau 13. Oktbr. — Holland, Jørgensen, ankom til Yxpila 19. Oktbr. — England, Andresen, afgik fra Aarhus 20. Oktbr., bestemt til Dunston. — Rusland, Møller, ankom til Køge 19. Oktbr. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Masnedsund 14. Oktbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Dieppe 18. Oktbr. — Niobe, Schmidt, afgik fra Newcastle 24. Oktbr., best. til Kronstadt. — Nancy, Mathisen, ankom til St. Petersborg 20. Oktbr. — Nautik, Mortensen, ankom til Caen 23. Oktbr. — Nora, Degn, afgik fra Kotka 19. Okt., bestemt til Morlaix. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Esbjerg 23. Oktbr., bestemt til Methil. — Nerma, Jessen, ank. til Sunderland 21. Oktbr.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Wiborg 20. Okt. best. til Kallundborg. — Cimbria, Storm Hansen, ankom til Rotterdam 18. Oktbr.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Blyth 20. Oktbr., ankom til Svendborg 24. Oktbr. — Frisia, Skov, afgik fra Lübeck 20. Oktbr., ankom til Tynen 23. Oktbr., — Gallia, Nielsen, ankom til Dordrecht 20. Oktbr. — Caledonia, Fisker, afgik fra Riga 8. Oktbr., bestemt til Dordrecht.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik Grangemouth 20. Okt., ankom fra Kbhvn. 24. Okt. — Fyen, Hansen, afgik fra Rotterdam 18. Oktbr., ankom til Riga 23. Okt. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 24. Oktbr., best. til Ghent. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Burntisland 19. Okt. ankom til Kbhvn. 21. Oktbr.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Algier 9. Oktbr., bestemt til Delaware. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Cardiff 12. Okt., bestemt til Buenos Ayres. — Søborg, Fischer, ank. til Ripola 16. Oktbr. — Skanderborg, v. Deurs, afg. fra Grimsby 20. Oktbr., best. til Kronstadt. — Jomsborg, Kühl, ankom til Rouen 19. Okt. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Ripola 23. Oktbr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kristinestad 7. Oktober. — Fredensborg, Petersen, ank. til Gamle Karleby 22. Okt. — Amalienborg, Dømel, afgik fra Kbhvn. 23. Okt., bestemt til Calais. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Kristinestad 17. Oktbr. — Stjerneborg, Mathiesen, afg. fra Kronstadt 22. Oktbr, best. til Finland.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, afgik fra Cardiff 19. Oktbr., bestemt til Buenos Ayres. — Skodsborg, Lund, ank. til Glasgow 22. Oktbr. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Onega 13. Oktbr., bestemt til Bordeaux. — Jægersborg, Jensen, ank. til Kbhvn. 22. Oktbr. — Guldborg, Jensen, ank. til Räfsø 2. Oktbr. — Tuborg, Hveissel, ank. til Birkenhead 13. Oktbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, reparerer i Helsingfors. — Agnete, Jensen, ankom til Kiel 22. Oktbr. — Hermia, Sørensen, ankom til Kiel 19. Oktbr. — Alice, Hansen, afgik fra Rotterdam 24. Okt., bestemt til Methil. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Libau 17. Okt. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 19. Oktober. ankom til Libau 21. Oktober. — Ajax, Brorsen, afg. fra Middelfart 19. Oktober, ank. til Methil 23. Oktober. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 23. Oktober. — Rønne, Hintze, afgik tra Landskrona 23. Oktbr., bestemt til Libau. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Trelleborg 22. Oktober.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Leith 21. Oktbr. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Burntisland 21. Oktbr., bestemt til Kiel. — Absalon, Predbjørn, ankom til Sunderland 19. Oktbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Kbhvn. 23. Oktbr. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Gand 22. Okt., bestemt til Grangemouth. — Hamlet, Sommer, ankom til Kaskø 23. Oktbr. — Helge, Matthiessen, ankom til Kronstadt 13. Oktbr.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afgik fra Antwerpen 17. Oktbr., ank. til South-Hampton 18. Oktbr. — Malaya, Berentzen, ank. til Bangkok 14. Oktbr. — Ragnhild, Bønnelycke, ankom til Cardiff 17. Okt.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Tyne 19. Oktober, bestemt til Kronstadt. — Clara, Petersen, ankom til Kronstadt 21. Oktober.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 22. Oktbr. til St. Petersborg. — Energi, Hansen, ank. 23. Oktbr. til Grangemouth.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Burntisland 21. Oktbr. — Knud, Nielsen, ankom til Ghent 21. Oktober.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Sørine, Andersen, ankom paa Elben 19. Okt. fra Corinto via Falmouth. — Serapis, Winther, ank. til Iquique 17. Okt. fra Antofagasta. — Erna, Thomsen, sejlet fra Aruba 17. Okt. til Hamburg. — Laura, Callesen, er paa Rejsen fra New York til Corinto indkommen til Montevideo 18. Okt. med Tab af Bugsprydet. — Wilhelmine, Oldefar, sejlet fra Janeiro 18. Okt. til Cette. — Prins Valdemar, pass. St. Helene 1—7. Okt. fra Fremantle til Kanalen f. O. — Bertha, Nørholm, pass. Dover 18. Okt. fra Hamburg til Porta Gallegos. — Anna Agnete, Mathiasen, ank. til Port Natal 20. Okt. fra London. — Thor, Meinertz, sejlet fra Mauritius 15. Septbr. til Calcutta. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Port Eleven 13 Okt. fra Svartvik.

Svendborg. Freier, Christensen, ankom til London 16. Okt. — Ruth, Nielsen, ankom til St. Wallery 17. Okt. — Skirner, Nielsen, ankom til Fowey 16. Okt. — Casper, Hansen, ankom til Libau 17. Okt. — Galathea, Bom, ank. til Frederiksstad 20. Okt. — Kruse, Larsen, ankom til Kings Lynn 18. Okt. — Phønix, Hansen, ankom til Bogense 21. Okt. Agnete, Møller, ankom til Søderhamn 20. Okt. — Elise, Andreasen, ankom til Åbo 21. Okt. — Lyø, Jensen, ankom til Christiania 23. Okt. — Niels, Hansen, ankom til North Shields 23. Okt.

Ærø. Nilsine, Petersen, ankom 12. Okt. til Aarhus fra Wismar. — N. M. Harboe, Cbrlsen, ankom 16. Okt. til Præstø. — Hosanna, Hay, ankom 18. Okt. til Rudkøbing. — Ellen, Lauritsen, ankom 20. Okt. til Åbo. — Niels Juul, Nielsen, ankom 19. Okt. paa Kbhvns. Red. — Dannebrog, Bøye, ankom 20. Okt. til Moss. — Anne, Johansen, ankom 23. Okt. til Rudkøbing. — Alfa, Rasmussen, ankom 21. Okt. til Plymouth.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Vorupør. Den 1ste November 1899 slukkes *Vorupør* Ledefyr og to nye, hvide, faste Ledefyr tændes:

Bagfyret er anbragt c. 300 Alen NV. for Fare-Signal-Stationen. Flammens Højde: 39 Fod. Synsvidden og Lysævnen: 8 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Fyret vises fra Gavlen af en 25 Fod høj, brun Træbygning. Det lyser Farvandet rundt. 56° 57′,5 N. Br. 8° 22′,4 Ø. Lgd.

Forfyret er anbragt 130 Alen V. for Bagfyret. Flammens Højde: 23 Fod. Synsvidden og Lysævnen: 8 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Fyret vises fra Gavlen af en 12 Fod høj, brun Træbygning. Det lyser over 22½° paa hver Side af Fyrlinien. Fyret er flytteligt og leder, holdt overet med Bagfyret, over Revlerne paa det gunstigste Sted for Landing.

Fyrene brænde hele Aaret.

Kattegat. Jyllands N.-Pynt. Skagens-Rev NØ. Den røde Spidstønde med 3 Koste ved NØ.-Enden af *Skagens-Rev* er flyttet c. 2½ Kbl. N. 63° Ø. hen. Den ligger nu i c. 12 Fv. Vand i Mærket *Skagen* gamle Fyrtaarn overet med *Skagen* nye Fyrtaarn, 2,85 Kml. fra det sidste. 57° 45′ 26″ N. Br. 10° 42′ 38″ Ø. Lgd.

Linien fra ovennævnte Spidstønde til den røde Vager med 2 Koste paa SØ.-Siden af Revet gaar c. ½ Kbl. Ø. om det sunkne Vrag.

Jyllands Ø.-Kyst. Grenaa N. Kalkgrund. En Vager med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost, „*Kalkgrund* V.", er i 14 Fod Vand udlagt ved *Kalkgrund* V.-Ende, netop Ø. for Linien *Grenaa* Havn hvide Fyr overet med det røde Havnefyr, fra *Grenaa* Kirke i N. 86½° Ø., 5,850 Alen. 56° 24′ 58″ N. Br. 10° 56′ 27″ Ø. Lgd.

Vageren ved SØ.-Enden af Grunden hedder nu „*Kalkgrund Ø.*"

Lille Bælt. Bogense Havn Ø. Ø. for *Bogense* Havn tændes, naar et af „Det Forenede Dampskibs-Selskabs" Skibe ventes, to hvide Lanterner, der holdte overet i S. 14° Ø. lede Ø. om *Holmen*. Flammens Højde: 23 Fod og 4 Fod. Bagfyret vises fra en 6 Fod høj Pæl, Forfyret fra den hvide Baake. Afstand mellem Fyrene: 68 Alen.

Assens. Asnæs-Rev. En rød Lanterne anbringes paa Vageren paa *Asnæs-Rev*, naar et af „Det Forenede Dampskibs-Selskabs" Skibe ventes.

Limfjorden. Skive-Fjord. Hvalp-Sund og Grønning-Øre. Ved *Hvalp-Sund* og paa *Grønning-Øre* tændes, naar et af „Det Forenede Dampskibs-Selskabs" Skibe ventes, følgende Fyr:

Hvalp-Sund N.-lige, hvide, faste Ledefyr, c. 250 Alen SØ. t. Ø. for *Hvalp-Sund* Færgebros Yderende. Flammens Højde: 40 Fod. Spejlapparat. Fyret lyser fra VSV. gennem V. og N. til ØNØ. Det vises fra en hvid, 4 Fod høj Pæl.

Hvalp-Sund S.-lige, hvide, faste Ledefyr, c. 165 Alen SØ. t. S. ½ S. fra Forfyret. Flammens Højde: 50 Fod. Spejlapparat. Fyret lyser fra NV. t. V. ½ V. gennem N. til NØ. t. N. ½ N. Det vises fra fra en 7 Fod høj, hvid Pæl.

Paa *Hvalp-Sund* Færgebro, paa Pakhusets sorte Gavl, c. 25 Alen fra Broens Yderende, et rødt, fast Fyr, der lyser fra V. t. S. ½ S. gennem V. og N. til N. ½ Ø. Flammens Højde: 15 Fod. Spejlapparat.

Paa *Grønning-Øre*, c. 50 Alen NV. for Pynten, et rødt, fast Fyr, der lyser fra NØ. t N. gennem Ø. til SØ. t. S. Flammens Højde: 9 Fod. Spejlapparat. Det vises fra en hvid, 7 Fod høj Pæl. 56° 38′ 40″ N. Br. 9° 6′ 50″ Ø. Lgd.

Skive Havn. Ved *Skive* Havn er Belysningen nu saaledes:

Skive Havn røde, faste Ledefyr. Forfyret, S. for Havnen. Flammens Højde: 8 Fod. Bagfyret, 175 Alen VSV. fra Forfyret. Flammens Højde: 15 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Holdte overet i VSV. lede de i den yderste Del af Løbet til Havnen, indtil de grønne Ledefyr komme overet.

Skive Havn grønne, faste Ledefyr. Bagfyret, paa Havnens Flagstang. Flammens Højde: 15 Fod. Forfyret, paa N.-Molens Hoved. Flammens Højde: 8 Fod. Holdte overet i V. t. S. lede de fra den røde Ledefyrlinie til Havnen.

Fyrene lyse fra N. t. Ø. ½ Ø. til ØSØ. Spejlapparat. Fyrene vises fra hvide Pæle. Fyrene brænde kun, naar Skib ventes.

Smaalands-Farvandet. Agersø. Helleholm. I 1899 slukkes *Helleholm* Fyr og *Helleholm* Ledefyr og et nyt Fyr tændes N. for det gamle. Det nye Fyr er et fast Vinkelfyr, der viser rødt Lys fra c. N. 10° V. gennem N., Ø., S. og V. til c. N. 85° V., grønt Lys fra c. N. 85° V. til c. N. 78° V., hvidt Lys fra c. N. 78° V. til c. N. 76° V. og rødt Lys fra c. N. 76° V. til c. N. 55° V. V. for *Omø* skjules Fyret af Øen mellem S. 36° V. og S. 64° V. og Ø. for *Agersø* i S. 80° Ø. af Møllen og tæt under Land af Møllerens Hus og Lunden ved dette. Den hvide Vinkel lyser over dybt Vand i den V.-lige Del af *Omø-Sund*. Flammens Højde: 38 Fod. Synsvidden for det hvide Lys: 12 Kml. Linseapparat af 3die Orden. Fyret vises fra et 37 Fod højt, hvidt Taarn med røde Forsiringer og graat Lanternetag. 55° 11′ 9″ N. Br. 11° 12′ 45″ Ø. Lgd.

Det nuværende Fyrtaarn borttages. Naar dette er sket, kan som Mærke for at gaa fri S. o n *Vengeance-Grund* samt i *Omø-Sund* V.-lige Del benyttes: „Møllens N.-Kant netop fri S. for det nye Fyrtaarns S.-Kant."

Samtidig tændes *Agersø* hvide, faste Ledefyr:

Bagfyret er anbragt paa *Agersø* SV.-Pynt. Flammens Højde: 47 Fod. Synsvidden: 12,5 Kml. Spejlapparat af 5te Orden. Fyret vises fra en 47 Fod høj Fyrpæl. 55° 11′ 57″ N. Br. 11° 10′ 49″ Ø. Lgd.

Forfyret er anbragt 360 Alen S. 28° Ø. fra Bagfyret. Flammens Højde: 13 Fod. Synsvidden: 8,5 Kml. Spejlapparat af 5te Orden. Fyret vises fra Gavlen af en 11 Fod høj, brun Træbygning.

Holdte overet lede Fyrene fra *Helleholm* Fyrs hvide Vinkel SØ. efter i *Omø-Sund*. Fyrene lyse kraftigt over 4° paa hver Side af Fyrlinien, hvorfra Lysstyrken hurtig aftager.

De tidligere Ledefyr tændes ikke mere.

Samtlige Fyr kunne brænde til Forsøg.

Da Skæringen mellem den hvide Vinkel i *Helleholm* Fyr og *Agersø* Fyrlinie ligger klos ved Landgrunden S. for *Agersø*, skulle Skibe, baade naar de komme V. og S. fra, dreje i Tide ved Overgangen mellem den hvide Vinkel og Fyrlinien.

Farvandet Syd for Fyen. Løbene til Faaborg-Fjord. Ved Løbene til *Faaborg-Fjord* anbringes, naar et af „Det Forenede Dampskibs-Selskabs" Skibe ventes, en hvid Lanterne paa hver af følgende Prikker:

Paa hver af de to Risprikker, paa N.-Siden af *Gryde-Løb*, S.-Enden af *Katterø-Rev*.

Paa den Ø.-lige Halmprik ved S.-Siden af *Sidser-Røn*.

Paa Risprikken paa *Langelang-Flak*, V.-Siden af *Bjørnø-NV.-Flak*.

Paa Halmprikken paa Ø.-Siden af *Knoldsand*.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sundet. Landskrona. Gråen. I *Gräsrännan* V. for *Gråen*, er tændt et Fyr med En-Formørkelse hver 10 S. Lyset er grønt fra N. 37° V. til N. 13° V., hvidt fra N. 13° V. til N. 7° V., over Løbet, og rødt fra N. 7° V. mod Ø. over Landgrunden, endvidere rødt fra S. 1° Ø. til S. 19° Ø., hvidt fra S. 19° Ø., til S. 23 Ø. i *Gräsrännan*, og grønt fra S. 23° Ø. mod Ø. over Landgrunden. Flammens Højde: 14 Fod. Synsvidden: 9 Kml. for det hvide, 6,5 Kml. for det røde og 5 Kml. for det grønne Lys. Fyret vises fra et lille, hvidt Fyrhus paa Stenfundament. Der er ikke stadig Vagt ved Fyret. 55° 51′ 41″ N. Br. 12° 47′ 48″ Ø. Lgd.

Finland. Bottniske Bugt. Raumo NV. Til Brug ved Opmaaling er en sort Stage med sort Ballon, hvorunder et hvidt Flag, udsat paa 61° 18′ 4″ N. Br. 20° 57′ 25″ Ø. Lgd.

Åbo—Pargasport. Ved 13 Fods Grunden *Skräfgrund* er i 21 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt Kost. 60° 12′ 58″ N. Br. 22° 7′ 43″ Ø. Lgd.

Midt imellem *Sandskär* Sømærker er i Linjen, *Hafverö* Ledefyr overet, funden en 17 Fods Grund. 60° 13′ 13″ N. Br. 22° 7′ 30″ Ø. Lgd. Dybtgaaende Skibe skulle foreløbig ikke benytte Farvandet.

Finske Bugt. Hangö—Jungfrusund. Mellem *Hangö* og *Jungfrusund* ere følgende Grunde afmærkede saaledes:

Ved 10 Fods Grunden *Ormskär*, ½ Kml. N. 42° V., for *Ormskär* N.-Spids, i 28 Fod Vand en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost. 59° 51″ 49″ N. Br. 22° 50′ 40″ Ø. Lgd.

Ved en 12 Fods Grund ved *Fjärdgrund*, 1,5 Kml. N. 53° V. fra *Ormskär*, i 28 Fod Vand en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost. 59° 52′ 20″ N. Br. 22° 49′ 0 Ø. Lgd.

Ved en 10 Fods Grund ved *Fjärdgrund*, ¾ Kml. S. 83° Ø. fra *Halskär* N.-Spids. i 28 Fod Vand en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost. 59° 53′ 5″ N. Br. 32° 47′ 3″ Ø. Lgd.

Ved en 6 Fods Grund ved *Fjärdgrund*, ⅔ Kml. N. 47° V. fra *Halskär* N.-Spids, i 28 Fod Vand en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost. 59° 53′ 33″ N. Br. 22° 44′ 35″ Ø. Lgd.

Ved 4 Fods Grunden *Bråklubb*, ⅔ Kml. S. 73° Ø. fra Klippen *Lerharu*, i 28 Fod Vand en rød Stage med rød, opadvendt Kost. 59° 54′ 35″ N. Br. 22° 40′ 58″ Ø. Lgd.

Rusland. Libau Rhed. I Nærheden af Fyrskibet „*Libau*" er udlagt en Spirtønde til Undersøgelse af Bølgers Højde. Man maa ikke komme Fyrskibet nærmere end 3 Kbl.

Tyskland. Kolbergermünde. I *Kolbergermünde* er Vinterafmærkningen foretagen.

Lübecker Bugt. Dahmeshöved. Ved *Dahmeshöved* er funden en lille 20 Fods Grund uden for 5 Fv. Grænsen. 54° 11′ 8″ N. Br. 11° 7′ 0″ Ø. Lgd

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Göteborg. Gefveskär S. I Farvandet mellem *Vinga* og *Göteborg* ere firemastet Skonnert „*Harald*" sunken S. for *Gefveskär*. Masterne ere over Vandet. Om Natten vises en hvid Lanterne fra den forreste og agterste Mast.

Norge. Den 20. Oktober tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formørkelser:

Øslnæstangen, Hurumlandet, Kristianafjord, lyser fra N. 55° Ø., fri S. om *Toftestranden*, gjennem Ø. og S. til S. 78° V. fri S. om *Maageskjær* og *Røsteienæs*. Lyset er rødt fra N. 81° Ø., fri N. om *Vealøs* og *Bevøkollen*, gjennem Ø. og S. til S. 14° V., fri V. om *Langgrunden* og *Mølen;* hvidt forøvrigt. 59° 31′ 10″ N. Br. 10° 31′ 15″ Ø. Lgd.

Stenbraaten, Drammensfjord, lyser fra N. 55° V. gennem N. og Ø. til S. 40° Ø. Lyset er rødt fra N. 55° V. til N. 46° V., fri N. om Grunden ved *Syversvolden*, og fra S. 49° Ø., fri N. om Grunden ved *Sandtangen*, til S. 40° Ø.; grønt fra S. 72° Ø. til S. 80° Ø. over *Pampus*; hvidt forøvrigt. 59° 40′ 55″ N. Br. 10° 22′ 20″ Ø Lgd.

Sandøsund to Ledefyr. Forfyret paa *Krukepynten*, lyser fra N., fri om *Vandkalv* og *Frøungen*, gennem Ø. til S. 13° Ø, fri Ø. om *Torskjær*. Lyset er rødt fra N. 7° Ø., fri V. om *Sandø* og *Madkol*, gennem Ø. til S. 20° Ø., fri V. om *Sandø;* hvidt forøvrigt. 59° 4′ 40″ N. Br. 10° 27′ 40″ Ø. Lgd. Bagfyret paa *Sandviksberget*, lyser fra N. 86° Ø., fri S. om *Melleskærhausen*, gennem Ø. til S. 13° Ø. Lyset er rødt fra S. 87° Ø., fri N. om *Kringlen*, til S. 55° Ø.; hvidt forøvrigt. 59° 5′ 15″ N. Br. 10° 27′ 30″ Ø. Lgd. Holdte overet lede Fyrene fri af Grunde ind i *Sandøsund* mellem *Torskjærene* og *Tofavneboen*.

Kongsholmen, Sandøsundsleden, lyser fra N. 7° Ø., fri Ø. om *Burøskjærene*, gennem Ø. til S., lige paa *Krukepynten*. Lyset er rødt fra N. 10° Ø., fri V. om *Aarøboen*, gennem Ø., til S. 6° Ø., fri V. om *Madkolgrunden;* hvidt forøvrigt. 59° 7′ 15″ N. Br. 10° 27′ 40 Ø. Lgd.

Danholmen, *Tonerleden*, lyser fra N. 48° Ø., S.-Kant af *Præstekjær*, gennem Ø. og S. til S. 32° V., fri S. om *Stangholmen*. Lyset er rødt fra N. 51° Ø., fri N. om *Lille Æggeløsa*, gennem Ø. og S. til S 24° V., fri V. om *Langholmskjærene*; Hvidt mod Ø. og mod V. i Farvandet. 58° 56′ 25″ N. Br. 9° 38′ 45″ Ø. Lgd.

Synsvidden: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys. Brændetid: 15de Juli—31te Maj.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Kollmar. Pagensand. Den *italienske* Bark *„Leon Poncaldo“* er sunken ved *Kollmar*, 2 Kbl. S. for sort Spidstønde Nr. 3. Vraget er afmærket paa sædvanlig Maade.

Weser. *Rother Sand* er tiltagen VNV. hen. Baaketønden *Alte W. s. r.* er flyttet og ligger nu i 7 Fv. Vand, fra *Wangeroog* Fyr i N. 10° Ø. og fra *Rother Sand* Fyr i N. 68° V. Paa Baaketøndens tidligere Plads er udlagt en rød Stumptønde A. Den tidligere Stumptønde A i *Alte Weser* har nu A/A. Den sorte Tønde Nr. 1 i *Neue Weser* er flyttet og ligger nu i 32 Fod Vand fra *Wangeroog* Fyr i N. 20° Ø. og fra *Rother Sand* Fyr i N. 72° V. Den sorte Tønde Nr. 2 i *Neue Weser* er flyttet og ligger nu i 34 Fod Vand, fra *Wangeroog* Fyr i N. 37° Ø. og fra *Rother Sand* Fyr i N. 72° V.

Holland. Zuiderzee. Gaatje. I *Gaatje* er Spidstønde Nr. 4 nu flyttet og ligger i 17 Fod Vand. 52° 56′ 20″ N. Br. 5° 3′ 31″ Ø. Lgd.

Calandsoog. Under Arbejder ved Høfderne ved *Calandsoog* brænder om Natten hvide Lys, der kunne ses paa lang Afstand. 52° 50′ 7″ N. Br. 4° 41′ 40″ Ø. Lgd.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Zuiden. Paa Duc d'Albe Nr. 3 i *Zuiden* er Blinkfyret slukket, og fra Duc d'Alben vises midlertidig samme Fyr som for Vrag.

England. Deal. Skonnert *„Mary Ann“* er sunken lidt N. for *Deal*, fra *South Foreland* høje Fyr i N. $^3/_4$ Ø. og fra *The Chequers Inn* i Ø., $4^3/_4$ Kbl. En grøn Vragtønde er i 8 Fod Vand, Lavvande, udlagt tæt Ø. for Vraget. Masterne staa, og Skroget er ved Højvande over Vandet.

Nordlige Atlanterhav.

Portugal S.-Kyst. Guadiana. Canal da Golada. Den V.-lige Tønde ved *Canal da Golada*, som laa i Mærket *Cabeço* overet med *Serra Gorda*, er flyttet og ligger nu i 17 Fod Vand. Lavvande, uden for Barren i Mærket *Cabeço* overet med *Serra Pequena*.

Madeira. Porto Santo Islands. Cima Islet. I Begyndelsen af 1900 tændes et Fyr paa *Cima Islet*, hvor et Fyrtaarn er under Bygning. Flammens Højde: 375 Fod. Synsvidden: 18 Kml. Fyret vil i Begyndelsen blive midlertidigt. 33° 3′ 15″ N. Br. 16° 16′ 30″ V. Lgd.

Newfoundland. Belle Isle Strait. Flower Island. Paa *Flower Island* V.-Side er tændt et hvidt Blinklyr. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Spejlapparat. Det vises fra et hvidt, firkantet, 51 Fod højt Taarn ved Fyrpasserboligen. 51° 18′ 26″ N. Br. 56° 43′ 33″ V. Lgd.

Canada. St. Lawrence Flod. Traverse de St. Roch. Fyrskibet *„Upper Traverse“*, der laa c. 4 Kml. VNV. fra *St. Roch* Kirke, er inddraget. Fra Bølgebryderen, der er under Arbejde paa NV.-Enden af *Traverse de St. Roch*, er tændt et hvidt, fast Fyr paa den øvre Ende. Flammens Højde: 23 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Paa Bølgebryderens nedre Ende er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Bølgebryderen er nu 4 Fod over Vandet. 47° 19′ 55″ N. Br. 70° 16′ 10″ V. Lgd.

St. Lawrence Bugt. Cape Rozier. Paa *Cape Rozier* gives Taagesignalet fra den 1ste November 1899 med Dampfløjte. Naar denne er i Uorden, benyttes et Taagehorn. 48° 52′ N. Br. 64° 12′ V. Lgd.

New Brunswik. Shippegan Gully. Indian Point. Ledefyrene, der lede ind i *Shippegan Harbor*, ere flyttede efter Løbet:

Forfyret er flyttet c. 740 Alen Ø. hen og staar nu paa Sandbanken Ø. for Pynten. 47° 43′ 50″ N. Br. 64° 40′ 10″ V. Lgd. Det er et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 27 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Det vises fra en 26 Fod høj, rød Pæl ved et Skur.

Bagfyret staar 65 Alen N. 35° V. fra Forfyret. Det er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 35 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Det vises fra en 35 Fod høj, hvid Pæl ved et Skur.

Nova Scotia SV.-Kyst. Schooner Passage. Schooner Passage Rock. Ved N.-Siden af *Schooner Passage Rock* er udlagt en rød og sort vandret stribet Stumptønde, mærket *„Schr. Rock“*. 43° 39′ 15″ N. Br. 66° 2′ 30″ V. Lgd.

Owls Head. Ved N.-Siden af Grunden ved *Owls Head*, ved N.-Siden af *Schooner Passage*, er i 6 Fv. Vand udlagt en sort Stumptønde, mærket *„Owls head“*. 43° 39′ 30″ N. Br. 66° 3′ 0″ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Iles d' Hyères. Jeaune Garde. I Begyndelsen af November 1899 forandres Farven paa Taarnet *Jeaune Garde*. Det bliver hvidt og rødt vandret stribet med to Kegler med Spidserne mod hinanden. 43° 0′ 25″ N. Br. 6° 9′ 37″ Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. San Nicolo Budua. *San Nicolo Budua* Fyr lyser nu fra N. 80° V. gennem V., S. og Ø. til N. 31° Ø.

Rusland. Sukum Kaleh. Pynt Kodor. Paa Pynt *Kodor* er tændt et hurtig vexlende hvidt og rødt Fyr, der lyser fra N. 5° V. gennem V. og S. til S. 27° Ø. Flammens Højde: 27 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyret vises fra et Fyrhus paa en Trefod. 42° 50′ 30″ N. Br. 41° 3′ 15″ Ø. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Rio de la Plata. Chico Bank. Vraget af Damperen *„Madeleine“* ligger sunket i *Rio de la Plata*, 4 Kml. N. 67° V. fra Fyrskibet ved *Chico Bank*. 34° 44′ 30″ N. Br. 57° 34′ 15″ V. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Norge. — *Oporto* og Havnene i *Ægypten* betragtes som smittede af Pest.

Spanien. — *New Orleans* og 80 Kml. Omkreds er erklæret for smittet af gul Feber. Skibe derfra henvises til Karantænelazaretterne.

Santos er erklæret for smittet af Pest.

Lørdag den 28. Oktober 1899 Kl. 11 Fmdg. bliver ved **offentlig Auktion**, der afholdes paa **Orlogsværftet**, bortsolgt:

38,000 Pd. Staalaffald, 32,900 Pd. Jærn 100 Pd. Bly, 96 Pd Kobber, 8323 Pd. Metalspaaner, 5600 Pd. Kabelledningstraad 800 Pd. Tovværk, 300 Pd. Læder. 900 Pd. Papiraffald, 300 Pd. Klude, 1800 Pd. Kork, 540 Pd. Messing, 1 Metalhjul, 361 Kulsække, 12 Par Vandstøvler, 13 Sejldugs Køjer samt en Del malet Sejldug. Spild af Olie m. m.

Sagerne paavises Onsdag den 25. ds. og følgende Søgnedage fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 20. Oktober 1899.

Carl Rasmussen,
Tapetserer & Dekoratør.
• Alt Møbelskibsarbejde •
udføres
Holmens Canal 24.
Telefon Nr. 5941.

T. A. Ebeling & Co.,
Skibsmæglere i Ekensund,
offererer Murstens-Fragter til Kjøbenhavn, Nexø, Gonnelv pr. Westervik, Göteborg og Libau.

Enhver Kaptajn, som vil **spare Penge,**
bør proviantere i
Amagers største og Danmarks billigste Skibsinventarie- og Proviantering shandel.
Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon Nr. 6.
Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.
Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

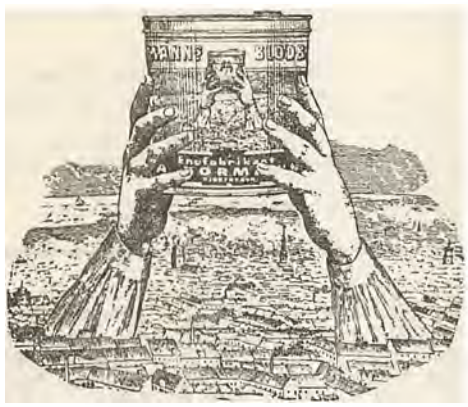
Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

BUNKER-KUL.
RUDOLPH WULFF, AARHUS.
(ETABLERET 1865).

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

☞ Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over ☞ 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar. ☜

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Københavns Børskurs d. 25. Oktbr. 1899.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			98¼	98⅜
Danmark			84⅜	86
Norden			118½	119
Kjøbenhavn	98¼	½	98¼	98½
Carl			56¼	56½
Dannebrog	98¼		98¼	98½
Skjold			72¼	72⅜
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen	97	96½	96	97
Nordsøen	82½	83	83	83½
Torm			92½	99
Foren. Bugser-Selsk			83	90
Dansk-russisk Dampsk.			98	110
Urania			91⅜	92⅜
Union			—	—
Hejmdal			104	106
Dampsk. af 1896	99		98⅜	99½
Østasiatisk			105½	106
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			89	91
3½% uopsig. Stats	93¾		93½	94½
3½% Husejer Kreditk.			82¼	82⅜
3½% Kbhvns Kreditf.			83¼	84½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			86¾	87
4% — — 6 —			86½	87
3½% Landkreditk. 3 —			87¼	89
Aktier.				
Nationalbank			134	134½
Privatbank			125½	126½
Landmansbank			119¾	121
Handelsbank			117½	118
Burm. & Wain			85¾	86¾
Helsingørs Jernsk.			89¼	90¼
Sukkerfabr.	94		94	94¼
Bryggeri Aktier	88¾	89	88¾	89

Vekselkurser d. 24. Oktbr. 1899.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.20	89.00
London	18.25	18.21
Paris	72.30	—
Amsterdam	151.35	—

Notering paa Berlins Børs d. 23. Oktbr. 1899.

Russiske Noter	216.45
4% Russiske Consols	99.40
4½% — Boden Kredit	—
6% Mexikanske	—
5% Rumænske Stats	97.70
4% — — 1890	85.80

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

„Det Foren. Dampskibs." 2,000, „Norden" 2,000, „Kjøbenhavn" 18,000, „Carl" 4,000, „Dannebrog" 6,000, „Skjold" 14,000, „Dampskibs. af 1896" 4,000, „Østasiatisk" 4,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1632.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts 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".

LISSABON.

ALBERT OLSEN & CTA.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALT- & BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

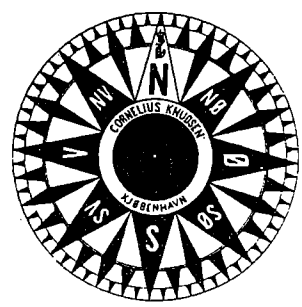
Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

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.**

LANDMANDSBANKEN

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

Wilson Sons & Co., Limited, London E. C.

7, Draper's Garden's.

Købmænd og Ejere af

Stenkuls-Oplag

i

St. Vincent C. V., Pernambuco, Bahia.

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, La Plata.

Filial-Etablissement i Cardiff og Buenos Ayres.

Stadig Forraad af udelukkende de allerbedste Syd Wales Dampkul. Dampslæbere ved alle Depoter og enhver Lettelse for Dampskibenes hurtige Ekspedition.
Charterers i Cardiff til de ovennævnte Havne.
Wilson Sons & Co., Limited, ere Ene-Indehavere af de ovennævnte Depoter og Filialer. Alle Forespørgsler ang. Priser etc. paa Central-Bureauet:
7, Draper's Gardens. London E. C.

Glarmester

Wald. Stallknecht

udfører
alt Skibs- og Bygnings-arbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

J. C. TEILMANN & Co.

Eneste Vinforretning paa Frihavnen.
● **Eneste Lager** ●
af dansk, svensk og Aalborg Brændevin

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

Bitumastic Præparater

fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

Hotel „Victoria",

Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads,
Kjøbenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

„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
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ 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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 44. Kjøbenhavn, Torsdag den 2. November 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Højesteretsdom. — Literatur. — Kollisionssagen „Valhalla" ktr. „Perwie". — „Ledende Artikel". — Fragtmarkedet. — Prikkeafgiften — Spørgsmaal og Svar. — Fra Island. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus,
Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele Danmark.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Til Skibsbrug
kan særlig anbefales
Tuborg-Øl og Central Skibsøl
Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

M. Christiansen
M. Christiansen,
Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.
John Hintzes Enke

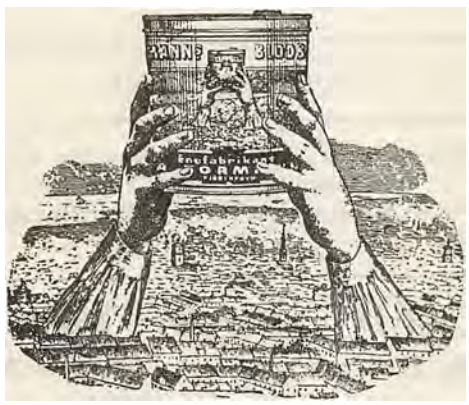
Telefon 297. Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.
C. L. Seifert,
St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet
elegante Uniformshuer.

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

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Højesteretsdom.

Dampskibet Harrogate var i Januar 1895 befragtet til en Rejse fra Odessa til en Havn indenfor et nærmere betegnet Territorium, derunder mellem Bergen og Kjøbenhavn inklusive.

I Certepartiets § 10 stod: „Skulde Dampskibet blive beordret til en Udlosningshavn, der er utilgængelig paa Grund af Is ved Dampskibets Ankomst, skal det staa Kaptajnen frit for at vente, indtil Havnen igen er aaben, eller at gaa videre til den nærmeste sikre aabne Havn eller Red, hvor han skal telegrafere sin Ankomst til Befragterne, og hvor han skal modtage ny Ordre om at gaa til en aaben og tilgængelig Udlosningshavn; Ordren at modtage inden 24 Timer efter Ankomsten, i modsat Fald begynde Liggedage at løbe" , . . . I § 11 hed det . . . „med Undtagelse af ovennævnte Tilfælds regnes Ophold ved Frost, Is eller Karantæne ikke som Liggedage".

Skibet fik Ordre til at gaa til Aarhus til Firmaet Otto Mønsted, men da det d. 21. Februar befandt sig i Skagerak ud for Christianssand, besluttede Kaptajnen, da han paa Grund af den i Farvandet værende Is ikke fandt det tilraadeligt at gaa videre, at gaa ind til Christianssand. Herfra telegraferede han til Aarhus, at det paa Grund af Ishindring var umuligt at gaa til Aarhus, hvorfor han udbad sig Ordre; samtidig telegraferede Rederiet i England til Aarhus, at i Mangel af anden Ordre vilde Skibet blive liggende i Christianssand, indtil Isen var forsvundet og Liggedagene begynde at løbe. Mønsted telegraferede tilbage, at han ventede Skibet i Aarhus og ikke kunde være ansvarlig for Ishindringer, der mødte Skibet undervejs; han anmodede derfor Skibet om at forsøge at naa Aarhus, idet han i al Fald hævdede, at Frederikshavn var den nærmeste sikre, aabne Havn. Kaptajnen afslog imidlertid dette, meldte d 2. Marts, at Liggedagene vare udløbne, og afsejlede d. 15. Marts fra Christianssand. Den 18. Marts indkom Damperen i Aarhus Havn, som den Dag for første Gang siden d. 9. Februar var aaben. I Overliggedagspenge forlangte Kaptajnen nu 8,476 Kr. 31 Ø., hvilket Mønsted nægtede at betale.

Under Sagen hævdede Mønsted, at Kaptajnen ikke forinden han gik ind til Christianssand, havde gjort nogle Forsøg paa at gaa til Aarhus og derfor ikke havde kunnet erklære dette for umuligt, at bl. a. Frederikshavn havde været aaben fra d. 19. til d. 22. Februar, saa at i al Fald denne Havn var en nærmere sikker og aaben Havn end Christianssand, at Kaptajnen havde været uberettiget til at gaa til Christianssand, og at derfor Opholdet der ikke kunde faa Liggedagene til at løbe.

Fra Skibets Side hævdedes det derimod, at Kaptajnen ifølge Certepartiets § 10 havde havt Ret til at regne Liggedagene fra 24 Timer efter Ankomsten til Christianssand, da han maatte anse dette for den nærmeste sikre, aabne Havn, og Mønsted ikke havde givet bestemt Ordre om at gaa til en anden bestemt Havn. Det fremhævedes endvidere, at Skibet paa Grund af nordvestlig Storm havde maattet søge op under den norske Kyst og her var kommet ind i Masser af Drivis, og at Farvandet henimod Kattegat og Skagen var fuldt pakket af Is. Det var endvidere konstateret, at der i Christianssand laa adskillige til Jylland bestemte Dampere, samt at ingen Damper i Tiden fra d. 11. til d. 25. Februar var gaaet fra Christianssand til Frederikshavn.

Viborg Overret gav Mønsted Medhold; „Harrogates" Kaptajn kunde ikke paaberaabe sig Certepartiets § 10. idet denne kun sigtede til det Tilfælde, at Skibet var kommet hen til eller i Nærheden af Udlosningshavnen og saa fandt denne stoppet af Is, medens den ikke kunde omfatte en paa selve Rejsen indtruffen Ishindring, der tvang Skibet til at søge Nødhavn; denne Opfattelse af § 10 bestyrkes ogsaa af § 11, hvorefter Hindring ved Frost og Is kun i det i § 10 omtalte Tilfælde berettigede til at beregne Opholdet som Liggedage. Af officielle Erklæringer fremgik det endvidere, at der d. 21de havde været Passage fra Skagerak forbi Skagen og sydpaa, saaledes at det maatte antages, at „Harrogate" uden Hindring kunde have naaet det langt nærmere ved Aarhus liggende Frederikshavn. Det var paa Grund af Storm, at „Harrogate" var afveget fra den almindelige Kurs til Jyllands Østkyst og havde mødt Ishindringer under Norges Kyst. Som Følge heraf havde Skibet ingen Fordring paa de omtalte Overliggedagspenge.

Højesteret stadfæstede d. 20. Oktober Overretsdommen i Henhold til de deri anførte Grunde, ved hvilke intet væsentligt fandtes at bemærke, og paalagde „Harrogate" Omkostningerne for Højesteret med 400 Kr. *V. M.*

Literatur.

Under Titlen „The Shipowners technical Code Book" har Mr. Walter Phillips udgivet en ny Telegraf-Code for Skibsredere og Kaptajner, paa Forlag af Whitehead, Morris & Co. Lmt., Fenchurch-street, London E. C.

Mr. Phillips, der er Medlem saavel af „Institution of Naval Architects" som af „Institution of Mechanical Engineers", og som er fortrolig med alt henhørende under Skibe og deres Maskiner, har forfattet sin Telegraf-Code med det Formaal at sætte Redere og Kaptajner i Stand til at veksle Telegrammer angaaende alle Slags Havari, Reparationer etc. samt dermed forbundne nødvendige Instruktioner, ved Hjælp af Code-Ord, og har særligt draget Omsorg for at bibeholde de mellem nautisk uddannede Mænd brugelige tekniske Udtryk.

Mr. Phillips siger, at Code-Bogen indeholder Ord for enhver Ting ombord i et Skib fra Stævn til Ror og fra Dæk til Køl, og at det vil være muligt ved et indskrænket Antal Sætninger at sende fuldstændig forstaaelige Telegrammer med det mindst mulige Antal Ord.

Forfatteren gør særlig opmærksom paa, at Bogen ikke er beregnet paa at paaføre andre Telegraf-Coder Konkurrence eller paa at gøre disse overflødige, men er skrevet med særligt Hensyn til Rederes og Kaptajners telegrafiske Forbindelse i tekniske Spørgsmaal.

Af Hr. Adam Paulsen, Bestyrer af Meteorologisk Institut, er udgivet anden forandrede Udgave af Nautisk Meteorologi til Brug for Navigationsskolerne. Foruden Teksten, hvoraf vi fremhæve Temperaturens Fordeling, Luftens Vanddampe, Lufttrykket og Vinden, fremherskende Vinde, Strømninger i Havet, Kykloner og Antikykloner m. m., indeholder Bogen tillige Beskrivelser og Afbildninger af forskellige meteorologiske Instrumenter samt flere Vind- og Strømkort. Selve Teksten er affattet i et klart og let fatteligt Sprog, der synes at maatte gøre Bogen vel egnet til at opfylde sin Bestemmelse som Lærebog ved Navigationsskolerne. Desuden er der næppe

Tvivl om, at den lille Bog tillige har Værdi for Navigatører som Haandbog paa Rejser, hvorfor vi give den vor bedste Anbefaling.

M. M. Lund: **En fremmed Fugl.** J. Frimodts Forlag. Kjøbenhavn 1899.

Søen og det Liv, der leves paa Søen, har ikke fristet mange danske Forfattere, og de faa, der have følt Kald og Lyst til at skildre det, have sjeldent gjort det med den Tanke for Øje at fremstille Sømandens Liv netop som det leves i vore Dage. Og dog skulde det synes, at der her var Stof for en Nutidsdigtning, at det ejendommelige Liv, der føres i det lille Samfund, som afgrænses af Skibets Sider, det mærkelige og omskiftende Liv i Havnene kunde være værd at fortælle om. For Sømanden selv vilde en saadan Digtning ikke mindst have Værd; saa godt som nogen trænger han til at læse om sit eget Liv, at se dets lyse Sider, som ofte skjules under Dagenes trælsomme Arbejde, at se de gode og daarlige Egenskaber, det frembringer i ham selv.

Den her foreliggende Bog er egnet til at vække Opmærksomhed hos Sømanden selv og hos alle, der har Følelse og Interesse for hans Gerning. Den skildrer en ung Mand, Niels Vang, der søger Lindring for vor Tids slemme Sygdom, Nervøsiteten, ved en Sommertur med en Fragtdamper herfra til Libau, saa over til Plymouth, derfra tilbage til Libau, og saa hjem til Kjøbenhavn. I god Overensstemmelse med Formaalet for sin Rejse, skal han ikke bestille andet end trække frisk Luft og faa friske Indtryk. Og skønt han egentlig heller ikke bestiller andet, er hans Liv ombord dog ingenlunde Lediggang. Han bliver straks betagen af Havet, dets Storhed og Skønhed, og han faar hurtigt Interesse for det daglige Liv og for Menneskene ombord. Bogen er da en Skildring af dette Liv og af disse Mennesker. Niels Vang er kommen ombord med de gamle og endnu gængse Forestillinger om Søfolk; han forbinder med dem Tanken om „noget vist festligt, noget frisk og frejdigt, Saltvandsduft og Tjærelugt i skøn Forening med Ungdomskraft og evigglad Humør", og han skuffes over, at de se „saa inderlig borgerlige ud". Men Kaptajnen belærer ham straks om, at Tiderne have forandret sig; „den Slags Sømænd", siger han, „som De og en hel Mængde andre Mennesker paa Landjorden gaar omkring og tænker sig, dem kender vi slet ikke her; jeg er ikke en Gang rigtig vis paa, om de overhovedet findes mere. Se, i gamle Dage, paa de store Sejlfartøjer, der gik i Langfart, hvor man kunde være maanedsvis eller halve Aar i Søen uden at lugte Land, ja den Gang kunde der komme saadanne Gutter ud af det, som De mener. Men nu er de ved at dø ud. Dampskibene tager Livet af dem". Men skønt Niels Vang saaledes hurtigt lider en Skuffelse ved at opdage, hvor forældede hans Forestillinger om Sømændene er, saa svækkes hans Interesse for dem dog ikke. Han skildrer med Liv og Følelse, med Alvor og godt Humør de forskellige Elementer, af hvilke Skibets Besætning bestaar, lige fra Kaptajnen og ned til Matrosen og Fyrbøderen; han skildrer dem, saa man ikke alene lærer dem selv at kende, men saa at man faar et Billede af alle Brydninger i det lille Samfund ombord, af Forskellen mellem Livet for og agter

Nu er sikkert ikke alle disse Personer lige vel trufne. Kaptajnen og 1ste Styrmand er sikkert nok mere af den gamle Skole, end Niels Vang selv tænker sig det, og end man som Regel træffer dem nutildags; men de ere skildrede med saa megen Sympati, og man træffer hos dem saa mange af de Egenskaber, der ere og ville vedblive at være blandt Sømandens bedste, at man ved Læsningen kommer til at holde af dem. Selv om Nutidens Kaptajner og Nutidens Styrmænd have noget videre gaaende Interesser, have et andet Syn paa mange Forhold, end Kaptajn Smidt og Styrmand Isaksen, saa finder man dog hos disse mange Træk, der ere bevarede ogsaa i vor Tid. Og den øvrige Besætning er i mange Henseender fortræffeligt skildret, lige fra 2den Styrmand, Hansen, en af Bogens elskværdigste Skikkelser, til Matroserne, blandt hvilke man finder en af Bogens Hovedpersoner, Iver, den bundgode, men letsindige Matros, der delte saa manges Lod ved allerede som Dreng at blive tvunget ind i det vilde Liv omkring paa Havnebyernes Knejper. Om Niels Vangs Følelser for denne unge Matros, om hans stadige Arbejde for at redde ham fra at synke tilbunds i Udsvævelsernes Morads, derom samler en stor Del af Bogens Handling sig, og selv om Iver jævnlig forekommer noget konstrueret, saa fremstilles dog gennem ham levende de Farer, for hvilke Tusinder af unge Sømænd bukke under og maa bukke under. De øvrige Matroser synes i sig selv mere troværdige, baade den gamle Jakob og den unge William med de stærkt moderne Anskuelser, og de andre.

Denne Bog skæmmes en Del ved at Forfatteren af og til henfalder til en docerende Prædiketone om Ærnner, der ligge udenfor Bogens Ramme, og som i hvert Fald behandles for overfladisk til at Behandlingen har noget Værd. Disse Perioder i Bogen komme saa meget mere overraskende, som Forfatteren ellers øjensynligt vil skildre Livet og Folkene ombord som de virkelig ere, hvad ogsaa i mange Henseender lykkes ham. Det er dette, der giver denne Bog sit Værd, at den usnærpet skildrer Søfolks Liv, at Forfatteren har et skarpt Øje for de gode og de daarlige Sider, som det udvikler, at han har Sympati for de gode og Forstaaelse af de daarlige. Hvor træffende fortælles ikke om Folkenes og Befalingsmændenes forskellige Synsmaade, som da Matrosen William slutter en af sine „hvidglødende" Taler i Anledning af en Ordre til at spare paa Drikkevandet ombord, saaledes:

Den skal vel sættes op til femten pCt. i Aar, Død og Pine, saa maa vi sgu spare. Det er jo en stor Ære for os, at vores egne Aktionærer kan være tilfredse med os og tjene rigtig mange rare, smaa Penge paa os. Saa kan der maaske falde en lille Ekstraskilling af til Skipperen, — Hvad? — Der var vel ingen og sagde, at vi var Slaver. Vi er vel nok frie Søfolk, og gaar der nogen vores Ret for nær, saa har vi jo vores Sølov at holde os til. Det er en storartet Lov for Smaafolk at læse i. Paragraf 1: Hold Kæft! Paragraf 2: Gør du Vrøvl, faar du trukket en Maaned fra i Hyren! Paragraf 3: Tjen Penge til Selskabet! Paragraf 4: Tjen mange flere Penge til Selskabet! — Er det ikke en god Lov? Den er sgu da ikke til at tage fejl af."

Og da Niels Vang fortæller Kaptajnen herom, siger denne.

„Jo, ser De! Hele Hemmeligheden ved dem deroppe er ganske simpelt den, at de slet ikke er Sømænd. Det er, Arbejdsfolk, — Dæksarbejdere, om De vil! andet er de sgu ikke. Og de er rigtig godt begyndt at komme med paa alle de Unoder, som jeres Arbejdere inde paa Landjorden har lagt sig efter i de sidste Aar. De kan hele Lektien paa deres Fingre lige fra den fattige Mands Snaps til den fede Storborger, der mæsker sig i den stakkels Arbejders sure Sved! Velbekomme, jeg skal ikke misunde ham. De kender kun to Slags Mennesker; de forurettede og de fortrykte; det er dem selv; og saa de blodsugende Slyngler, det er mig og Isaksen . . . . Bestille noget, sætte en Ære i at være flinke og interessere sig for Skibets Arbejde eller vise en Smule Villighed ud over, hvad de lige akkurat er piskede til, det er der ingen, der kender mere. Ligger vi ved Land, og jeg vil have flyttet en Pøs, efter at der er skejet ud til Fyraften, saa er det straks Overarbejde og Ekstrabetaling og sure Ansigter i Tilgift Nej, sløje den af og gøre alting saa skidt, som det paa nogen mulig Maade kan lade sig opføre, uden at de skal gøre det om igen, det forstaar de, og det sætter de deres Ære i overfor hverandre. Gøre Vrøvl, det er det, de kan bedst, og saa stiller de Fordringer, de Tampe, Gu minsandten, de stiller Fordringer; og siger man noget, saa er de saa prikne og har det med Æresfølelse og Fornemmelser, saa man sandt for Dyden spart ikke mere ved, hvordan

man tør tale til dem. Og føjer man sig lidt efter dem, saa maa de endelig ikke tro, at der vanker Tak for det. Saa forlanger de bare mere og er stadig væk lige misfornøjede."

I saadanne Ord skildres ingenlunde udtømmende de Brydninger, som Nutidens sociale Kampe har kaldt frem ombord i Skibene som paa Landjorden, men de skildre ganske klart, hvorledes man i det daglige Liv stedse tillægger sine Modstandere alle slette Egenskaber. Med nogen Ret siger Niels Vang til sig selv:

„Er det nu ikke besynderligt at tænke paa, at her gik disse to Hold Mennesker Side om Side, Dag ud og Dag ind, og kom dog altid et Skridt nærmere til hinanden . . . . De store og de smaa staa lige overfor hinanden, fjendtlige og mistænksomme, uden Villie til at forstaa, at der kunde være berettigede Krav paa begge Sider, lige blindt hypnotiserede af den sindssvage Læresætning, at alt, hvad Modparten tænkte og foretog sig, kun var Overgreb og Brutalitet".

Denne Bog bør finde mange Læsere blandt vore Søfarende. De ville have megen Glæde af at opfriske muntre Minder ved f. Eks. at læse om Frokosten med det russiske Toldvæsen i Havnen i Libau, om Sømændenes drastiske Historier en Søndagsformiddag paa Dækket, om hele det raske Liv ombord. Og den fortjener deres Sympati, fordi Forfatteren ikke mindre levende skildrer de ofte haarde Vilkaar, under hvilke Sømanden virker i sit Kald, og fordi man igennem hele Bogen mærker hans varme Følelse for Sømanden, hans Villie til at forstaa Sømandens Liv og Gerning. *M.*

Sangbog for Hæren og Flaaden. Samlet og udgivet af Frederik Opffer. Udgiverens Forlag. Kjøge 1898.

I denne Bog, som vi have faaet tilsendt til Anmeldelse, findes en Del af vore vel kendte nationale Sange, og foruden disse en Del, der ere mindre kendte og ikke tidligere have været offentliggjorte, hvad ogsaa gælder nogle af Melodierne, der ville udkomme i Udsættelse for Harmonika. Blandt Sangene findes adskillige, der ere eller have Betingelserne for at blive populære blandt Søfolk, og vi kunne anbefale den lille, meget prisbillige Bog til Udbredelse i vore Handelsskibe. Maaske havde det været praktisk, om Udgiveren med dette Formaal for Øje havde ændret Bogens Titel noget.

Kollisionssagen „Valhalla" ktr. „Perwie".

I Bladets Nr. 41 gengav vi en Artikel i „Norges Sjøft." af En Dampskibsfører om denne Sag, i hvilken Sø- og Handelsretten her i Byen nylig har afsagt Dom. Føreren af „Valhalla", Kapt. Natvig, skriver nu i samme Blad følgende, der selvfølgelig ganske staar for hans Regning.

I Anledning af en Udtalelse af en „Dampskibsfører" i dette Blad, skal jeg tillade mig at give nogle mere detaillerede Oplysninger angaaende Enkelthederne ved Kollissionen, saa man bedre kan danne sig et Begreb om den Doms Beskaffenhed, som efter 9 Maaneders Forløb er afsagt af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Af den magre Fremstilling af Tildragelsen, som hidtil er fremkommet, skulde man nærmest tro, at „Perwie", overensstemmende med § 16 i de nye Styringsregler, havde ligget stille, og at „Valhalla" kom og løb ind i en ganske uskyldig Part, men dette er saa ganske vildledende og langt fra det sande Forhold, at jeg føler mig berettiget til at give nærmere Oplysninger.

„Valhalla" styrede før Kollisionen V. t. S. med saa sagte Fart som Maskinen kunde gaa. Det var Taage og fin Regn, men smult Vande, nærmest Stille. Det maa bemærkes, at Taagesignalet fra Hammeren paa Bornholm var af mig en Stund i Forvejen bleven benyttet til 4 Stregers Pejling, saa der var god Tid og Anledning til at bedømme, hvorvidt Luftens Beskaffenhed var, som man ofte teoretisk søger at paavise, vildledende, saa Lyden ej er hvor den høres fra. Det faar nu staa ved sit Værd. Jeg holder mig kun til Fakta. Jeg var selv paa Broen med anden Styrmand og Rormand, dertil 2 Matroser forude paa Dækslasten paa Udkig, og da det var paa en Tid, da alle Mand var oppe, kom straks flere til Stede. En Dampskibsfløjte hørtes ret forud, og forblev der, uden at forandre sig til nogen Kant, men nærmede sig og blev regelmæssig besvaret mange Gange. Da jeg saa var overbevist om, at det var en ret modgaaende Damper, gav jeg Ordre til Bagbords Ror og at holde af til VNV., idet jeg gav et kort Stød i Fløjten. Maskinen uforandret. Jeg ventede da selvfølgelig, at den modgaaende skulde passere os om Bagbord. Efter en lille Stunds Forløb fik vi ogsaa dens Toplanterne at se c. 5 Streger om Bagbord, men straks efter kom ogsaa dens grønne i Stedet for den forventede røde. Jeg slog øjeblikkelig Stop og bakkede med fuld Kraft. Jeg raabte til det andet Skib om at gaa agterover, og der blev svaret, at det gjorde dette. Ikke destomindre kom den tværs paa os og gik med sin Stævn ind i „Valhalla"s Bagbords Side mellem Forriggen og Bakken og anrettede betydelig Skade. Det saa for os ud, som om den kom for Styrbords Ror. At Farten ikke var saa ganske ubetydelig, kan forstaas af, at „Perwie" knuste sin Stævn mod „Valhalla"s Dæksplade, men gik ind oven- og nedenfor.

Ved Søforklaringen i Kjøbenhavn var begge Skibes Mandskaber til Stede. Paa Retsformandens Spørgsmaal til Kapt. Rasmussen om, hvad Kurs der var styret, blev svaret NO til O ½ O, og efter gentagne Spørgsmaal, om Kursen ej var forandret eller Roret blevet skiftet nogen Vej, blev dette paa det bestemteste benægtet.

1ste Styrmand fik samme Spørgsmaal, der blev besvarede paa samme Maade, og dertil bekræftede med Ed. Derefter kom 2den Maskinist, men hans Forklaring var meget mangelfuld af gode Grunde, som ogsaa var synlige for dem, der vilde se.

Næstefter fremkom en Mand, der foregav at have været paa Udkig, og havde havt sin Plads paa Broens Bagbords Side. Han forklarede ej at have set eller hørt noget, hvorfor han med en Reprimande af Formanden blev vist tilbage.

Tilsidst kom Rormanden, og hans Forklaring opklarede alt det dunkle ved Sagen. Han havde styret NO til O ½ O, sagde han, indtil han af Styrmanden havde faaet Ordre til at lægge Roret haardt Styrbord, og dertil havde Styrmanden selv hjulpet ham, men var straks løbet forud, og 2den Styrmand kom ham til Hjælp i Stedet. Dette beviser jo vor Paastand om, at den tilsyneladende kom for Styrbord Ror.

At baade Kaptajn og Styrmand fik en drøj Reprimande af Rettens Formand for deres Udtalelser, der i alt Fald paa Norsk maa forstaas som Fortielse af Sandheden, er indlysende.

Hele Kollisionsaarsagen stod klar for enhver, som vilde se uhildet paa Sagen, men den har af uforstaaelige Grunde faaet et andet Resultat, som vistnok ingen andre end Dommeren selv kan forstaa, der dømmer „Valhalla" alene og efter § 16, hvilken Forudsætning her slet ikke var til Stede.

Jeg vidste meget godt, hvor den modgaaende Baad var, derfor gik jeg væk for at undgaa Kollision, idet jeg mindst tænkte, at den ligesom skulde forfølge mig.

Jeg har forudsat, at denne Sag vilde blive appelleret til Højesteret, men har endnu ej hørt noget derom. Derimod har jeg erfaret, at de Interesserede i Norge fra Kjøbenhavn ikke er tilraadet Appel. Af hvad Aarsag ved jeg ikke; for mig staar det nærmest at være, fordi Modparten er dansk.

Dette er dog kun min private Formodning.

S. Natvig,
Fører af Dpsk. „Valhalla".

„Norg. Sjøft." udtaler Ønske om, at Sagen maa blive appelleret til Højesteret.

Kjøbenhavn, d. 2. November 1899.

Læserne af „Dansk Søfartstidende“ ville maaske erindre en Diskussion, der for et Aarstid siden førtes her i Bladet i Anledning af Dampskibsrederi-Forbundets Oprettelse, og i hvilken der fra Bladets Side toges til Orde for, at Forbundet adopterede visse af de Principer, paa hvilke den den Gang netop udkomne Lov om Ulykkesforsikring for Industriens Arbejdere hvilede. Det blev anført imod dette Synspunkt, at Erhvervet til Søs er et blandt de mange, som Lov om Ulykkesforsikring ikke omfatter og formentlig aldrig vil komme til at omfatte, fordi det vilde være altfor uretfærdigt; at det gaar an til en vis Grad at bebyrde et Erhverv, hvis Udøvere konkurrere indbyrdes, naar de alle bebyrdes ens, men det gaar ikke an at bebyrde enkelte og lade disses Konkurrenter blive fri; og at netop dette vil finde Sted, hvis Lov om Ulykkesforsikring kommer til at omfatte Skibsfarten, idet dens Konkurrenter ere de udenlandske Rederier, der ikke rammes af Loven og saaledes ville have lettere ved at bestaa end vore. Overfor disse Argumenter gjorde Bladet gældende, at Udviklingen i Udlandet tydeligt bærer hen mod det Tidspunkt, da Udlandets Redere rammes af Tvangsforanstaltninger paa dette Omraade, og at Forhandlingerne paa Rigsdagen næppe lade nogen Tvivl tilbage om, at ogsaa danske Redere før eller senere af Staten ville blive tvungne til helt eller delvist at forsikre de Personer, der staa i deres Tjeneste, mod Følgerne af Ulykkestilfælde.

Der er Anledning til nu at minde om hin Diskussion, fordi der netop i disse Dage er forefaldet en lille Begivenhed, der synes at give Bladet Ret i dets Spaadom om, hvad Fremtiden vilde bringe — ikke for just at fremhæve dette, men fordi Spørgsmaalet er af en saa overordentlig Interesse for den danske Skibsfart: for Redere, Kaptajner, Styrmænd og alle, der iøvrigt høre til Skibenes Besætninger. Under en Forhandling forleden Dag i Folkethinget om Ulykkesforsikring for danske Fiskere har nemlig Hs. Eksl. Indenrigsministeren, efter at have fremhævet, at Udgifterne ved en Ulykkesforsikring for Skibsfarten vilde komme til at hvile paa Arbejdsgiverne (her Rederne), udtalt følgende:

„Naar vi senere skulle komme til at tale om Skibsfartens Ulykkesforsikring, vil efter min Mening en Ordning paa den letteste og naturligste Maade ske ved en simpel Udvidelse af den bestaaende Lov om Arbejdernes Forsikring mod Følgerne af Ulykkestilfælde, da jeg ikke kan se rettere, end at Søfartens Arbejdere ville være ganske analogt stillede med de under Ulykkesforsikringsloven indbefattede Arbejdere.“

Der foreligger altsaa nu en klar Udtalelse fra Regeringen om, at dens Standpunkt i denne Sag er simpelthen at udvide den gældende Lov til ogsaa at omfatte Skibsfarten, og vi se ikke nogen Grund til at nære mindste Tvivl om, at Rigsdagen vil give dette Standpunkt sin Tilslutning, idet det nemlig maa antages, at man ikke vil vige tilbage for at ramme Skibsfartens Arbejdsgivere paa samme Maade og i samme Udstrækning, som man har ramt Industriens. Det Tidspunkt turde da være kommet, da man fra Skibsfartens Side bør tage under Overvejelse den Situation, der kommer til at foreligge, naar Tvangsforsikringen ogsaa indføres for dens Vedkommende. Ellers vil det sagtens gaa, som det er gaaet saa grumme mange Gange før: at man først diskuterer og fremsætter sine Fordringer, naar den Foranstaltning, man diskuterer om, foreligger som en Kendsgerning. Uden i disse Linier, hvis Hensigt kun er at gøre opmærksom paa Situationen, at komme ind paa denne vidtløftige Sags Enkeltheder, skulle vi fremhæve dens to væsentlige Kendemærker: at dens Gennemførelse vil paalægge Rederierne en ny og meget betydelig Byrde, og at den vil betegne et overordentligt Gode for alle, der staa i Rederiernes Tjeneste som henhørende til Skibenes Besætninger. Nu er det sikkert nok, at det første er egnet til at vække Betænkeligheder, fordi vor Skibsfart er mere end tilstrækkelig bebyrdet med Afgifter, og fordi den med fuld Ret kræver disse reducerede. Men det staar dog for os saaledes, at det vilde være baade unyttigt og fejlt, om Rederierne vilde rejse Modstand mod denne Sags Gennemførelse: unyttigt, fordi en saadan Modstand med hele Udviklingen for Øje vilde være haabløs, fejlt, fordi det er i Rederiernes Interesse, og fordi almindelig Humanitetsfølelse tilsiger dem det, at yde deres Medvirkning til en Foranstaltning, der vil sikkre deres Undergivne og disses Efterladte mod nogle af de værste Følger af de Ulykker, som deres farefulde Liv udsætter dem for. Skibsfartens Arbejdsgivere bør derfor støtte Gennemførelsen af en saa human og tidsmæssig Foranstaltning som denne, men de maa, ved i Tide at overveje og tage Stilling til dens Enkeltheder, arbejde for, at den kommer til at foreligge i en Form, der tager et fornuftigt Hensyn til de forskellige Arbejdsforhold indenfor Skibsfarten, og de maa med forøget Styrke kræve, at Staten fritager dem for de andre og urimelige Afgifter, som de nu i en Aarrække have fordret fjernede. Ulykkesforsikringen for Skibsfarten vil kunne gennemføres paa en Maade, der tilfredsstiller til alle Sider, naar disse Hensyn tages, og naar Rederierne, som Tilfældet i sin Tid var med Industriens Arbejdsgivere, i Tide træffer en indbyrdes Ordning, der gør dem den nye Byrde saa let som muligt at bære.

Denne Sags Ordning er jo ikke umiddelbart forestaaende. Men man vil maaske, naar den kommer frem, erkende, at det er nok saa forstandigt at diskutere den før den er gennemført, end efter at dette er sket.

Stander.

Fragtmarkedet.

Den rolige Tone, der beherskede sidste Uges Fragtmarked, vedvarer i saa godt som alle Brancher, naar undtages Østersøen, der for Petersborgs Vedkommende har havt mere Liv; men her arbejdes der ogsaa i den elvte Time; naar Agenterne hver Morgen maa forsikre os om, at der er Tøvejr ved Nevaen, vel for at berolige de ængstelige, da staar vi sikkert paa det kritiske Punkt, hvor netop Nevaen undergaar sin aarlige Forvandling og trækker i sit stive Vinterpuds; der maa arbejdes med fuld Kraft for at blive færdig, men det lønner sig. Raten er 2/ til London for Korn med Udsigt til 2/3, og Træfragterne fra Kronstadt giver 20 Hfl. til Holland, og her er vel heller ikke Toppen naaet. Svigtede da Kron-

stadt i Aar i Opløbet, hvad Importen af Kul angaar, synes den at ville forsøge paa delvis at udbedre Skaden ved en god Slutningsspurt paa Eksportens Omraade. Kun et lille aabent Spørgsmaal til Russerne: hvor er den højt besungne ny Isbryder henne? Er den maaske paa Vej til Sydafrika? At Fastheden fra Petersborg har vakt Genklang i Riga og Libau er naturligt, og Libau giver f. Eks. glat 1/3 Rotterdam, med Dellast 1/3¾ à 1/4½. Riga brillerer hovedsagelig i forsinkede Bjælkelaster til Holland, men der er betydeligt Liv paa begge Pladser, og en stor Forretning har fundet Sted. De tyske Eksportpladser fortjener ogsaa Omtale, hovedsagelig Kønigsberg, der har fragtet en Række mindre Dampere til Østsverrig, mest Sundswall, og betaler 15 Rmk. pr. Ton Havre, man mærke sig Raten er pr. Ton. Til Abo og Helsingfors giver Sukker 7 à 8 Rmk. pr. Ton, Wasa 13 à 14 Rmk. for Mel. Forøvrigt noteres Kønigsberg London 1/9, Amsterdam 2/, Antwerpen 2/, Dunkirk 2/3, Rouen 2/6 à 2/7½. Til Danmark er Raten 17/18 Rmk. pr. 2,500 Kilos Rug. Memel, hvor Vandstanden paa Barren er c. 21 Fod, noterer 15 Hfl. til Rotterdam, 34/35 Mk. til Bremen; for Sleepers betales til Hartlepool 8/ pr. Load, London 8/6, Boness 8/6 à 9/. Indgaaende Fragter til Memel ere Grimsby Memel 6/9 à 7/, Leith, Granton Memel 7/3 pr. Ton Kul.

Kulmarkedet har endnu ikke overvundet det lille Tilbagefald, der indtraadte nylig. Kulpriserne vedblive at stige, dette hæmmer for en stor Del Forretningerne og deraf flydende Befragtninger, der findes tilstrækkelige Noteringer i Markedet, men mange ere kun nominelle, og i hvert Fald har Befragtningernes Antal været ringe. Der agiteres ivrigt af de større engelske Eksportører for at faa større Poster dækkede til Kronstadt næste Saison, men Rederne holde sig her ret naturligt tilbage, hvad vi kun paa det varmeste kunne anbefale. Kronstadt fortjener at komme til at betale rigeligt næste Aar, med den elendige Ekspedition, der bydes Skibene. Firth of Forth udbyder foreløbig paa Basis af 6/6. Fra Øjeblikkets Noteringer hidsætte vi følgende: Firth of Forth Kjøbenhavn 6/ à 6/3, dansk Provinshavn 7/, Stralsund 7/3, Rostock 7/3, Swinemünde 5/6 à 5/9, Riga 6 à 6/3, Stockholm 6/3. Til Middelhavet noteres Genua 10/3, Venedig 12/6, Alexandria 12/6. Fra Newcastle betales til Kjøbenhavn 5/9, dansk Provinshavn 7/, Libau 6 à 6/6. Riga 6/6, Stockholm 6/ à 6/6, Swinemünde 5/3. Til Middelhavet noteres Alexandria 12/6, Port Said 12/6, Konstantinopel 10/6, Messina 11/, Savona 10/, Triest 13/, Smyrna 11/, Civita Vecchia 11/ og Fiume 13/.

Fra Cardiff noteres til Kjøbenhavn 7/9, dansk Provinshavn 8/6. Stockholm 8/. Gefle 8/6. Til Middelhavet: Alexandria 12/3, Smyrna 10/6, Salonika 9/, Triest 11/3 à 11/6, Genua 10/ à 10/6.

Amerika staar paa samme Trin som for otte Dage siden: Gode Befragtninger i limiteret Antal. New Orleans har været ivrig, hovedsagelig for Oliekagebefragtninger, Prisen paa disse Varer stiger bestandig, og Forbrugerne søger derfor at dække sig hurtigst muligt. Paa nett Charter betales 19/ til Danmark, 19/6 to Havne. Fra Fernandina til Hamburg betales 21/ for Fosfat. Baltimore C. f. O. giver 3/6 pr. December Januar berth terms. Forøvrigt behøves ikke yderligere Notering, da vi i de sidste Numre have gengivet denne Branche ret udførligt og, som sagt, Situationen er den samme.

Sortehavet etc. noterer Nicolaieff Bergen 5,200 Tons prompt 12/6. Sulina eller Novorossisk 1/15 November 11 N. C. Donau L. H. A. R. 3,600 Tons 13/3, Donau Marseilles 13 Francs, Sulina Bombay 22/. Befragtningen har været jævn, snarere mindre end forventet. Fra Middelhavet noteres Alexandria London 1,675 Tons N. R. 8/. Cartagena Glasgow 10/6 full terms, Benisof Tyne Dok 8/6 December full terms.

Østen er noget lavere udefter; der er sluttet 17/ Colombo, mindre Baade erholde 22/6 Tyne Singapore; flere Dampere ere fragtede hjemefter for næste Saison med Sukker fra Java til 31/3, saa denne Rate bliver vel Rettesnoren for fremtidige Befragtninger. Øjeblikkets Marked er forøvrigt uden Nyheder af Betydning.

Prikkeafgiften.

Vi have modtaget følgende:

I Deres ærede Blad Nr. 43 af 26. ds. findes en Artikel, undertegnet „Stander", hvori det omtales, at der afkræves Skibene Prikkepenge i Limfjorden, Randers, Mariager, Horsens og Odense Fjord samt i Issefjorden. Dette er i hvert Fald for Horsens Fjords Vedkommende aldeles ukorrekt, idet der siden Aaret 1880 ikke her er blevet afkrævet noget Skib Prikkepenge. Hvorledes Forholdet er i de andre omtalte Fjorde er mig ubekendt; men skulde det være det samme i disse som her, er det sikkerlig meget forstaaeligt, at ingen af Ministrene kender noget til Sagen. Dette kun en passant, da jeg som ovennævnt kun kender Forholdene her. Jeg skal ikke undlade at oplyse om, at Aarsagen til, at Prikkepenge opkrævedes her indtil Udgangen af 1880, var den, at Lodserne indtil da havde Pligten til at holde den gravede Rende afmærket, og som Vederlag herfor havde Ret til at afkræve alle Skibe, der ikke benyttede Lods, halv Lodspenge gennem Renden, eller 4 Øre pr. Reg.-Ton. Skibe, der benyttede Lods, vare fri for Prikkeafgift. Afgiften blev altid afkrævet Skipperen i Havnen forinden Afsejlingen og uden at der foraarsagedes hans Rejse noget Ophold.

Fra 1. Januar 1881 derimod overtog Havnen — vistnok efter Bestemmelse fra Indenrigsministeriet — at holde Renden og Fjorden afmærket, og siden den Tid er der, som foran bemærket, ikke afkrævet noget Skib Prikkepenge hersteds, hvorfor jeg beder Dem berigtige „Standers" Udtalelse i Artiklen for Horsens Fjords Vedkommende.

Horsens, d. 28. Oktbr. 1899.

Ærbødigst
L. O. Østergaard,
Havnefoged.

Idet vi takke for den modtagne Berigtigelse, skulle vi anføre, at naar Horsens Fjord var nævnt blandt de Fjorde, hvor der opkræves Prikkeafgift, er dette i nøje Overensstemmelse med Dr. Oscar Hansens Udtalelse i Folkethingets Møde d. 11. Oktbr. d. A. (se Rigsdagstidende, Folkethingets Forhandlinger, S. 161), der altsaa paa dette Punkt ikke har været nøjagtig. For Fuldstændigheds Skyld tilføje vi, at Indenrigsministeren under den fortsatte Forhandling har udtalt, at der nu er „overordentlig ivrige Undersøgelser" i Gang om Sagen, og at han tror, det er Indenrigsministeriet, der har at gøre med den, for saa vidt der er Tale om Havne, men Finansministeriet, for saa vidt som Opkrævningen foregaar gennem Toldvæsenet. Red.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: De bedes godhedsfuldt give mig Plads for nedenstaaende:

I en Samtale med Kolleger kom Spørgsmaalet om Udkigsmandens Plads paa et Dampskib i sigtbart Vejr paa

Tale. Mine Kolleger mente, at Udkiggen absolut skulde være ret i Forenden af Skibet (paa Bakken) saa længe Vejret tillod det. Samtalen drejede sig om Skibe uden Mastekurv til Udkiggen; jeg mente, at der ikke var nogen bestemt Plads, og at naar Føreren anbragte Manden paa det Sted, hvor han kunde gøre bedst Fyldest, der da ikke kunde paaberaabes Fejl ved Udkiggen paa Grund af Mandens Plads. Ombord hos mig bruger jeg saaledes Udkiggen paa Kommandobroen, Skibet er orkandækbygget uden Bak, og hverken Kraner, Daviter eller andet generer Udsigten; kun den nøgne Mast er foran for Manden. Jeg lovede mine Kolleger at bede Dem i Deres ærede Blad sige os, om Mandens Plads er bestemt ved Lov, eller om der mulig skulde være falden Dom i en saadan Sag. Th. Thomsen.

Sv.: Udkigsmandens Plads er ikke bestemt ved Lov, og der er ikke faldet nogen Dom, der direkte vedrører dette Spørgsmaal, ligesom vi ikke kende nogen Retssag, ved hvis Afgørelse det har spillet nogen Rolle. Vi mene, at det maa bero paa Kaptajnens Skøn, hvor han vil anbringe Udkiggen, og det væsentligste Hensyn, Kaptajnen her maa tage, er selvfølgelig at Udkigsmanden har fri Udsigt. Nogen ensartet Praksis kan alene af den Grund vanskeligt tænkes, at det jo væsenligt beror paa Skibets Bygningsmaade, hvor Udkigsmanden hensigtsmæssigst anbringes.

Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Seydisfjord, den 15. Oktober 1899.

Den allerede indtraadte Vinter med Sne og Kulde har fuldstændig tilintetgjort det lille Haab, man nærede om et Efteraarsfiskeri. Trawlerne finde nok ogsaa Udbyttet for magert; thi deres Antal svinde ind, og den store engelske Krydser Spanker, der kom til Reykjavik den 23. Septbr. for at afløse Blonde, faar derfor en nok saa magelig Tilværelse, hvis den skal være Vinteren over paa Island.

En engelsk Trawler fra Hull har maattet bøde haardt for et Forsøg paa at afhænde sin Fisk til en Bonde i Land, idet Skibet kom paa Grund og daarligt Vejr forværrede Situationen, saa at der snart forelaa en ligefrem Stranding, ved hvilken det dog er lykkedes Besætningen at komme i Land. Trawlerens Navn er endnu ukendt.

Dampskibet Vaagen, Kaptajn Houeland, kom til Seydisfjord den 9. Oktbr. og gik derefter til Nordlandet. En engelsk Damper Player har været her med Trælast og afgik til England i Gaar.

Kaptajn Aasberg, Fører af Kystbaaden Skalholt, der af „Det forenede Dampskibsselskab" er sat til at udføre Kystruten paa Islands Vest- og Nordland, har med Livsfare reddet to Mennesker fra den visse Død. Kystbaaden var netop i Begreb med at gaa fra Arnafjord, da en Baad med to Islændere kæntrede agten for Skibet, og Skalholts Propel, der allerede var i Gang, gjorde Situationen højst kritisk. Kaptajn Aasberg, der saa den overhængende Fare, kastede sig resolut i Søen, og med Fare for at blive ramt af Propellen lykkedes det ham at holde de to Islændere saa længe oven Vande, at endelig en tililende Baad i sidste Øjeblik fik dem bjærget i en yderst forkommen og næsten bevidstløs Tilstand.

De islandske Blade omtale Kaptajn Aasbergs heltemodige Optræden med den Tilføjelse, at det ikke er første Gang, Kaptajnen ved lignende Handlinger har henvendt almindelig Opmærksomhed paa sig.

Seydisfjord, den 13. Oktober.

I Dag kom Postdampskibet Vesta til Seydisfjord og medbragte en Efterretning fra Dyrefjord paa Islands Vestkyst, en Efterretning, der sikkert vil vække Bevægelse i Trawlerlejren i England. Det endnu oplyste er følgende: Den 10. Oktbr. laa en engelsk Trawler ganske aabenlyst og trawlede paa Dyrefjord; den havde jo intet at frygte, Heimdal var i Danmark, og den engelske Krydser laa paa Reykjavik Red. Byfoged Hafstein fra Isafjord, der er bekendt for at være en uforknyt og resolut Embedsmand, lod imidlertid en Baad bemande med seks Mand og roede derefter ud til Trawleren for at anholde denne. Saa snart Trawleren mærkede, at der var Fare paa Færde, styrede den lige paa Baaden, saa at denne knapt undgik at blive oversejlet. Da Baaden atter nærmede sig Trawleren, drejede denne af og gik med fuld Fart agter mod Baaden, der øjeblikkelig gik til Bunds. Fra Land ilede man uopholdelig til Hjælp; men desværre lykkedes det kun at redde Byfogden og tre af Baadens Besætning; de øvrige, tre unge Fiskere fra Dyrefjord, druknede. Hr. Hafstein bragtes i Land i bevidstløs Tilstand. Videre Efterretning har man endnu ikke modtaget om denne uhyggelige Begivenhed; saafremt Trawleren har havt Navn og Nummer tildækket, har den maaske end- og Udsigt til at slippe helskindet fra Affæren. En anden Trawler, der tilhører det islandske Kompagni i Reykjavik, er strandet paa Keflavik.

Postdampskibet Ceres ventes hertil i Dag fra Kjøbenhavn, og i Gaar forlod Kystdampskibet Holar, Kaptajn Jakobsen, Seydisfjord og gik til Reykjavik. Kystfarten er dermed afsluttet for i Aar, og det kan bemærkes, at Kaptajn Jakobsen har holdt sin Fartplan paa Dagen hele Aaret igennem. Det er derfor naturligt, at Kaptajn Jakobsen, der samtidig er en hjælpsom og imødekommende Mand, har vundet sine Passagerers og Befolkningens vel fortjente Tillid.

Generalforsamlinger.*)

Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Overdommer Rosenstand, meddelte Aarsberetningen. Omsætningen var 3,271,000 Kr., (f. A. 2,831,000 Kr.) I de sidste tre Aar var Omsætningen stegen med 1 Mill. Kr. Gennemsnitlig havde der været beskæftiget 976 Mand med en Totalløn af 1,030,000 Kr. Middellønnen pr. Mand (indbefattet Lærlingene) havde været 1055 Kr. (3 pCt. mere end f. A.) Aaret sluttede med en Arbejdsstyrke af 1073 Mand. Aarets Hovedbegivenhed havde været De samvirkende Fagforeningers Opsigelse (til 1ste April d. A.) af den med dem sluttede Overenskomst. Taleren fremhævede bl. a., at man ved de Forhandlinger, som da førtes med Fagforeningerne, havde maattet tage et dobbelt Hensyn, dels til Ønskeligheden af at komme til en Forstaaelse med Arbejderne, for at ingen Stansning skulde ske, dels til Nødvendigheden af, at Arbejdslønnen ikke steg saa stærkt, at man ikke kunde konkurrere med de udenlandske Værfter. Forhandlingerne, som førtes i $2^1/_2$ Maaned, sluttede med en ny Overenskomst, som blev et Kompromis; en partiel Lønforhøjelse, der dog ikke var større end forsvarligt. Den gjaldt for 2 Aar, og Bestyrelsen var i det Hele tilfreds med den.

Aarsgevinsten var 682,674 Kr. Der afskreves 100,461 Kr. (den hidtil største Afskrivning). Til Reservefonden henlægges 90,000 Kr. Aktieudbyttet foresloges sat til 6 pCt. Aaret har været Værftets hidtil smukkeste, men Bestyrelsen lagde megen Vægt paa, at den nævnte betydelige Afskrivning og Reservefondshenlæggelse fandt Sted. Bestyrelsen havde besluttet, at Selskabet selv overtog Assurancen af Arbejderne mod Ulykkestilfælde; den aarlige Udgift hertil ansloges til 10,000 Kr. — Der havde været 121 Skibe paa de to Beddinger. 173 Skibe vare blevne reparerede. Reparationskontoen havde som Følge af den i 1896 foretagne betydelige Værftsudvidelse fordoblet sig. Der var afleveret 7 Skibe med 7,700 Tons. For indeværende Aars Vedkommende oplystes, at Værftet til et stort Rederi skulde levere 3 Dampskibe til en

*) Forsinket af Mangel paa Plads.

Efter en kort Diskussion vedtoges Udbytte-Forslaget og gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Formanden motiverede derefter et Forslag om en Statutændring, hvorefter Bestemmelsen om Bestyrelsens Tantième ændres derhen, at Bestyrelsens Vederlag bliver mindst 6000 Kr. Det vedtoges enstemmigt, men Forsamlingen var ikke beslutningsdygtig. Senere er Forslaget vedtaget paa en ny Generalforsamling.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Grosserer Nissen.

Aktieselskabet Dansk Maskinfabrik og Skibsbyggeri

har afholdt ekstraordinær Generalforsamling vedrørende Selskabets Køb af Hellerup Skibsværft (Holm & Collerup.)

Grosserer Alfr. Christensen gjorde Rede for de mellem Selskaberne førte Forhandlinger. Der var opnaaet Overenskomst om, at „Dansk Maskinfabrik & Skibsbyggeri" overtog samtlige de „Hellerup Skibsværft" tilhørende Aktiver og Passiver, saaledes at Obligationslaanet, 300,000 Kr., skulde blive indestaaende. Aktierne overtages paa den Maade, at der udbydes Aktier i det nye Selskab paa 1000 Kr. for hver 2000 Kr. i Hellerup Skibsværft, og at der desuden udbetaltes 15 pCt. kontant. Taleren anbefalede Overenskomsten. Saafremt Forslaget vedtoges, vilde „Dansk Maskinfabriks og Skibsbyggeri"s Aktiekapital blive udvidet med 300,000 Kr.

Forslaget vedtoges derefter enstemmigt.

Dampskibsselskabet Vulcan

har afholdt ekstraordinær Generalforsamling, paa hvilken vedtoges Bestyrelsens Forslag om at udvide Aktiekapitalen med 185,000 Kr. samt om at optage et Partialobligationslaan paa 100,000 Kr. à 5 pCt. p. A. Det er Hensigten at købe et nyt Skib.
samlet Værdi af 1½ Mill. Kr. Det nye Aar syntes i det hele at ville blive tilfredsstillende.

Nybygninger, Køb og Salg.

Cunard Selskabets Damper Ivernia. I Slutningen af September Maaned løb Damperen Ivernia af Stablen paa Messrs. Swan and Hunters Værft i England. Da den i Størrelse omtrent kan maale sig med Kaiser Wilhelm der Grosse (14,350 Tons), Deutschland (15,500 Tons) og Oceanic (17,274 Tons), fortjener den at omtales noget nærmere.

Den er bestemt til at gaa i regelmæssig Fart mellem Liverpool og Boston og er især indrettet til Kvæg, til Last, til 3die Klasses Passagerer og til faa 1ste og 2den Kl. Passagerer. Der findes Plads til 1,000 3die Kl. Passagerer, hvoraf 500 kunne indlogeres i 2—4 og 6 Køjes-Lukafer. Omtrent 900 Stkr. Kvæg og Heste kunne medføres.

Kølen blev lagt den 6. Decbr 1898, og Ivernia ventes at kunne træde i Virksomhed i Begyndelsen af Aar 1900.

Skibets Længde overalt er 600 Fod, mellem Perpendikulærerne 580, største Bredde 64½'; Dybde til øverste Dæk 49½'; Register-Tonnagen 13,200 og Netto-Tonnagen 8,500. Farten skal være 16¼ Knob. Der findes 4 helt gennemgaaende Staaldæk, og endvidere i Lasten et Staaldæk fra Kedelrummet til Stævnen, samt et 280' langt Fartøjsdæk.

Paa Hoveddækket benyttes hele Pladsen foran for Maskinrummet til Opholdsrum for 3die Kl. Passagererne, der have Bade-, Vaske- og Hospitalslukafer paa øverste Dæk. Heroppe findes omkring Maskinlugerne Lukafer til Maskinofficererne, Fyrfolk og Opvartere, og helt agter ude er Hestebaasene. Agter paa Hoveddækket er Kvæget installeret.

Maskinerne ere af Quadruple Ekspansions Typen med 28½" Diameter for Højtrykscylindrene, 84" Diameter for Lavtrykscylindrene og 58½" Diameter for de mellemliggende Cylindre. Skruerne ere af Manganbronce og trebladede.

Selvfølgelig findes en Mængde Hjælpemaskiner, hvoriblandt kan nævnes Frysemaskiner, Ventilationsmaskiner etc.

(Engineering.)

Det forenede Dampskibsselskabs Flaade er atter blevet forøget med en ny Damper, bestemt til Fart mellem Kjøbenhavn og Randers. Den nye Damper, der har faaet Navnet „Niels Ebbesen", er bygget paa Messrs. Lobnitz & Co's Skibsværft i Renfrew og udstyret efter Nutidens Fordringer. Damperen har en Lasteævne af 367 Tons d. w. „Niels Ebbesen" gjorde d. 24. ds. Prøvetur, der forløb til fuldstændig Tiltredshed, og afgik Dagen efter hertil under Kommando af Kaptajn Rasmussen, tidligere Fører af Dampskibet „Oluf Bager".

Fra Sø og Land.

Udenrigsministeriet meddeler os, at ifølge Beretning fra Konsulatet for Celebes er Gorontalo og Tomini Bugten (Nord Celebes) inddraget under Toldomraadet og er der samtidig paalagt en Havne- og Ankringsafgift af 16 cts. pr. Kubikmeter.

Rungs Batometer. I det sidst udkomne Hefte af Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie har Professor Prytz og Kaptajn Rung i Anledning af de i Søfartstidende af 21. Septbr. omtalte Anker mod Rungs Lod faaet optaget en Artikel, i hvilken de gør Rede for Maaden, hvorpaa Inddelingen af Maaleføret foregaar samt endvidere leverer nøjagtigt Bevis for, at Fejlene ved Instrumentets Angivelser aldrig kunne opnaa de i Hefte VIII af Annalen angivne Værdier.

I en efterfølgende Slutningsartikel af Tidsskriftets Redaktion indrømmes da ogsaa, at de i Hefte VIII af Redaktionen angivne Fejl skyldes Ukendskab til Fremgangsmaaden med Inddelingen, medens der samtidig ydes Rung særlig Anerkendelse for den ved Inddelingen valgte Fremgangsmaade, hvorved praktiske Fejl ere udelukkede.

Sluttelig skal jeg paa given Foranledning fremhæve, at naar E. Knipping i samme Nummer af Søfartstidende nævnes som Forfatter til en Afhandling i Annalen om Batometret, skyldes de i samme Tidsskrift fremkomne uberettigede Anker udelukkende Redaktionen, hvorimod E. Knippings Artikel helt igennem bærer Vidne om fuld Forstaaelse af de udmærkede Egenskaber, Rungs Batometer sidder inde med.

Th. P. Funder.

I et Møde af den norske Lokalbestyrelse i Nordisk Skibsreder-Forening besluttedes det at andrage de nordiske Regeringer om Statstilskud til Udgivelse af en Samling af nordiske Søretsdomme, samt at foranstalte ududgivet en Haandbog for Skibsførere m. Fl.

Ifølge russiske Blade vil der i Løbet af den kommende Vinter imellem Reval & Kronstadt blive oprettet en regelmæssig Dampskibsforbindelse, som vil blive opretholdt med Assistance af en Isbryder. Som Følge heraf er der truffen den Foranstaltning, at alle Fyr langs den projekterede Linie stadig holdes vedlige, uafhængige af Isstanden.

Om Priserne paa Dampskibe skriver „Fairplay": Nu da den engelske Regering tager en Mængde Tonnage fra det almindelige Fragtmarked, ere Priserne igen stegne. For 2 Aar siden blev et fiks og færdigt Dampskib paa omkring 4,200 Tons Dødvægt solgt for 28,000 Lstr., medens der for et lignende Skib nu for Tiden maa betales 34,000 Lstr. I Midten af 1897 solgtes et Dampskib paa 3,000 Tons Dødvægt for 19,000 Lstr. og for 1½ Aar siden forlangtes for et lignende Dampskib 24,000 Lstr., men nu er Prisen c. 23,500 Lstr. Et Dampskib paa 4,500 Tons Dødvægt, bygget i 1896

for 27,500 Lstr., solgtes i Slutningen af 1897 for 30,000 Lstr., men nu kan Ejeren for det 3 Aar gamle Skib faa 33,500 Lstr. Et nyt 3,500 Tons Dampskib, der for et Aar siden var 27,000 Lstr. værd, vilde nu ansættes til en Værdi af 30,000 Lstr.

I Begyndelsen af 1897 kunde et 6,000 Tons Dampskib købes for omkring 35,000 Lstr., i Midten af forrige Aar maatte man betale 43,000 Lstr. for et nyt Skib af denne Størrelse, men nu 48,000 à 50,000 Lstr.

I Marts f. A. udbødes et Dampskib paa 5,400 Tons for 34,000 Lstr. 2 Maaneder senere afsloges 37,000 Lstr., medens et nyt Skib af den Størrelse nu ikke kunde sikres under 42,000 Lstr.

Et spardækket Dampskib paa 5,100 Tons, bygget i 1894, der for 2 Maaneder siden solgtes for 32,000 Lstr., er nu solgt igen for 35,000 Lstr., og endelig kan nævnes, at et Dampskib paa 5,800 Tons, der i 1896 blev bygget i Clyde for 30,000 Lstr., nu er solgt for 40,000 Lstr.

Ifølge Meddelelse fra Stettin har der fundet en stor Fremgang Sted i Henseende til Dybdeforholdene i Farvandet mellem Stettin og Swinemünde. Hidtil har det ikke været tilladt Skibe med større Dybgaaende end 17′ 10″ (engl.) at passere op eller ned, da Dybden i Farvandet ved halv Flodtid siges kun at være 18′ 4″, og da 6″ Vand under Kølen anses for nødvendigt for Skibenes Sikkerhed.

En lokal Skibsreder, Hr. Konsul W. Kunstmann, har imidlertid nylig formaaet Regeringen til at give ham Tilladelse til at gøre et Forsøg med en af hans Dampere, som var lastet ned til et Dybgaaende af 20′ 8″ (engl.) i den Hensigt at bevise, at det af det Offentlige fastsatte Dybgaaende er for indskrænket.

Den Dag, Forsøget foretoges, var Dybden i Kanalen 19′ 3″ og det højest tilladelige Dybgaaende blev derfor fastsat til 18′ 9″. Skibet, som benyttedes til Forsøget (s/s. Germania, fladbundet) blev imidlertid, som ovenfor anført, ladet til 20′ 8″, og adskillige Embedsmænd og Eksperter deltog i Ekspeditionen. Hele Turen fra Swinemünde til Stettin forløb heldig og uden at Skibet rørte Bunden. Paa det mest grunde Sted blev Skibet stoppet og man lod det derefter gaa langsomt frem, for at forsøge, hvorvidt det vilde sætte sig fast i den bløde Bund, men heller ikke herved opstod nogen Vanskelighed.

Resultatet anses derfor som et Bevis for at Skibe ved halv Flodtid uden Risiko kunne passere Farvandet med et Dybgaaende af 19′ 9″ i Stedet for som reglementeret 17′ 10″, hvorved selvfølgelig megen Tid og betydelige Lægterudgifter vil kunne spares.

Ugens Havarier.

Sport, Galease af Sandøen, kom d. 24. Oktbr. paa Rejsen fra Stettin til Carlskrona med Kartofler etc. paa Grund Syd for Snogebæk. Flot ved Højvande.

Peter, Skonnert af Marstal, har paa Rejsen fra Kirjakalla til Stettin i Strømma-Kanalen ved Åbo været i Kollision med en Bro, der tog en Del Skade. Peter, der havde Lods ombord, mistede Klyverbom og Bougspryd.

Venus, Dpsk. af Kjøbenhavn, der er ankommet til Antwerpen fra Rosario, har været paa Grund paa Anguilles Bank; kom flot med Assistance.

Martha, Skonnert af Christiania, er d. 24. Oktober strandet ved Stenbjerg. Besætningen, fem Mand, reddedes i Land.

Morgenstern, Tjalk af Groningen, er d. 25. Oktbr. paa Rejsen fra Hjemstedet til Laurvig med en Ladning Kartofler strandet ved Harboøre. Om Besætningens Skæbne vides intet.

Reinhardt, Skonnert af Boegsetelerfehn, har paa Rejsen fra Lübeck til Frederikshald været i Kollision paa Helsingørs Red med en ubekendt engelsk Skonnert. Reinhardt indkom til Helsingør med Tab af Klyverbom og Bougspryd samt med en Del anden ovenbords Skade.

Hekla, Skonnertbrig af Nykjøbing S., paa Rejsen fra Sundswall til Newcastle med Props, er d. 26. Oktbr. indkommet læk til Helsingør efter 2 Gange af Stormen at være drevet tilbage fra Skagen.

Cathrine, Skonnertbrig af Kallundborg, paa Rejsen fra Räfsø til Greenhide med Staver, er d. 26. Oktbr. indkommet læk til Helsingør efter af Stormen at være drevet tilbage fra Skagen.

Jupiter, s/m. Skonnert af Hoynash, fra Riga til Boness med Grubepæle, er indbragt til Helsingør fuld af Vand, efter at have været paa Grund paa Trindelen.

Haabet, Skonnert af Struer, fra Arendal til Aalborg med Trælast, indkom d. 25. Oktbr. til Frederikshavn med Tab af Dækslast og Bagbords Skanseklædning.

Sjælland, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Libau efter at have været ude i haardt Vejr. Skibet har mistet en Baad og faaet en Del ovenbords Skade.

Hildegaard, svensk Skonnert, er paa Rejsen fra Bergqvara til Middlesbrough indslæbt til Helsingør med Tab af Ankere og Kæder. Kontrakt 1,000 Kr.

Jotun, Dpsk. af Stavanger, har paa Rejsen fra Stettin hertil og Manchester været i Kollision med to Fiskefartøjer ud for Stettin, og derpaa været paa Grund ved Saltholm. Flot og ankommet til Kjøbenhavn ubeskadiget, fortsat Rejsen til Manchester.

Patria. Et Navnebrædt, bærende dette Navn, og flere Skibsdele samt en Del norsk Tømmer er inddrevet ved Blokhus.

Det ved Blokhus inddrevne Navnebrædt, bærende dette Navn, viser sig nu at hidrøre fra Briggen Patria af Arendal, der for 3 Uger siden afgik fra Hjemstedet, bestemt til Hartlepool med Trælast, og fra hvilken Rederiet, O. H. Gurstad & Co., savner enhver Underretning. Der er ligeledes ved Blokhus ilanddrevet et Brædt, mærket „Patria Arendal".

Ruthland, norsk Dpsk., er paa Rejsen fra Skellefteå til Holland med Trælast strandet ved Westervik. Kaptajnen og 10 Mand af Besætningen druknede.

Zürick, Dpsk. af London, fra Archangel til Hjemstedet med Trælast, er forlist d. 20. Oktbr., efter at Dækslasten i Stormen havde brækket sig løs og ødelagt Agterskibet. Mandskabet byggede sig to Flaader, paa hvilke de reddede sig, men alle omkom med Undtagelse af Kaptajnen, der reddedes af en Baad fra Øen Vikten.

Christiane, Skonnert, fra Sølvitsborg til Lübeck med Sten, er strandet ved Warnemünde og er Vrag. Besætningen, 3 Mand, reddedes af Redningsbaaden. En Del af Inventariet er bjærget.

August, Dpsk. af Bremen, er paa Rejsen fra Hjemstedet til St. Petersborg med Stykgods grundstødt ud for Hasle d. 28. Oktbr.

Union, finsk Skonnert, paa Rejsen fra Åbo til Kjøbenhavn med Trælast, er strandet ved Farøsund og er fuld af Vand.

Polarstjernen, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 24. Okt. prajet paa 43° 3′ Nr. Br. og 38° 53′ V. Lgd. med Tab af Skruen. Skibet afgik fra New York d. 8. Oktbr. og er vel forsynet med Vand og Proviant, saa der forsøges rimeligvis paa at naa en engelsk Havn ved Hjælp af Sejlene.

L. H. Carl, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 27. Oktbr. paa Rejsen fra Riga til Rouen med Trælast indkommet hertil med ovenbords Skade. Skibet har losset og repareret her.

Kursk, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Themsen været i Kollision med Dpsk. Cayo Romano. Kursk, der var paa Rejsen til Hamburg, fik en Del Skade paa Styrbords Side. Cayo Romano er ubeskadiget.

Yrsa, Dpsk. af Kjøbenhavn, paa Rejsen fra Trångsund til Kallundborg med Trælast, indkom hertil d. 26. Oktbr. med Tab af en Del af Dækslasten.

Tönna, Skonnert af Papenburg, er d. 23. Oktbr. ankommet hertil fra Antwerpen med Ladningen (Gødningsstoffer) beskadiget.

Maria, Dpsk. af Antwerpen, indkom d. 30. Oktbr. til Frederikshavn med Skade paa Roret og Tab af Ankere og Kæder. Skibet, der var paa Rejsen fra Räfsø til Barcelona med en Ladning Planker, maa losse og reparere.

Barkskibet Venner af Sønderho, der, som tidligere omtalt, strandede ved Elgøen, er nu efter at der af en Upsala Damper er gjort forskellige Bjærgningsforsøg, bleven kondemneret.

Ariadne, Barkskib af Oskarshamn, er indslæbt til Ystad. Skibet har paa Helsingørs Red mistet Anker og Kæde og har lidt en Del Skade paa Sejl etc.

Frej, Skonnert af Kalmar, er indkommet til Ystad efter paa Helsingørs Red at have mistet begge sine Ankre.

Gurine, Jagt af Bandholm, har været paa Grund ved Dragør. Flot ved egen Hjælp og ankommen hertil.

Starlight, Dpsk. af Liverpool, er paa Rejsen fra Riga til Manchester indkommet til Helsingør med ovenbords Skade og Tab af en Del af Dækslasten.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afg. fra Galveston 8. Oktbr,. bestemt til Aarhus. — Alexandra, Blom, ankom til Kbhvn. 30. Oktbr. — Algarve, Borries

ankom til Denia 27. Oktbr., best. til Malaga — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Lissabon 29. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Jespersen, ankom til New York 29. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Arno, Strubberg, ankom til Åbo 27. Okt., bestemt til Tarragona. — Beira, Brabrand jun., ankom til Sundsvall 25. Oktbr. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Sousse 30. Oktbr., best. til Livorno. — Dagmar, Gade, ankom til Kbhvn. 27. Oktbr., bestemt til Levo. — Douro, Ørum, afgik fra Kbhvn. 28. Oktbr., bestemt til St. Petersborg. — Florida, Koch, afgik fra Newcastle 30. Oktbr., bestemt til New Orleans. — Garonne, Rasmussen, ankom til Wiburg 27. Oktbr., bestemt til Bordeaux. — Georgios I, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 15. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christiania 30. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Åbo 26. Oktbr., bestemt til Alicante. — Island, Skjødt, afgik fra New York 28. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra Dartmouth 30. Oktbr., bestemt til New York. — Leopold II, Kruse, afgik fra Antwerpen 30. Oktbr., bestemt til St. Petersborg — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 8. Oktbr., bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 27. Oktbr., bestemt til Boston. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Antwerpen 14. Oktbr., bestemt til Boston. — Norge, Kihl, afgik fra Kbhvn. 1. Novbr., bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Dartmouth 30. Oktbr., bestemt til Barcelona. — Omsk, Petersen, afgik fra Kbhvn. 31. Oktbr., bestemt til St. Petersborg. — Seine, Staal, afgik fra Dartmouth 30. Oktbr., bestemt til Bordeaux. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 27. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christianssand 20. Oktbr., bestemt til New York. — Tiber, Bech, ankom til Kbhvn. 29. Oktbr., bestemt til St. Petersborg. — Tomsk, Andersen, afgik fra Havre 29. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Xenia, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 31. Oktbr., bestemt til New Orleans.

Anglo Dane, Møller, afgik fra Manchester 28. Oktbr., bestemt til Liverpool. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Kbhvn. 31. Oktbr., best. til Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Antwerpen 21. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Ceres, Müller, afgik fra Leith 17. Okt., bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til London 30. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Arendal 30. Oktbr., bestemt til Throndhjem. — Constantin, Niedersø, afgik fra Liverpool 29. Okt., best. til Kbhvn. — Ella, Svane, ank. til 29. Okt., best. til Hamburg. — Esbjerg, Bentzen, ankom til Arendal 27. Oktbr., best. til Thronhjem. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 24. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Libau 27. Okt., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Mortensen, ankom til London 24. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Kiew, Erichsen, ankom til Kbhvn. 31. Oktbr., bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 1. Oktbr., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 26. Okt., bestemt til Hull. — Maja, Johnson, ankom til Kbhvn. 31. Oktbr., best. til Danzig. — Morsø, Frisenette, afgik fra Bergen 27. Oktbr., best. til Kbhvn. — Moskov, Petersen, pass. Holtenau 29. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Kbhvn. 30. Oktbr., bestemt til Kønigsberg. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 31. Oktbr., bestemt til London. — Pregel, Olsen, ankom til Riga 24. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Thyra, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 30. Oktbr., bestemt til Riga. — Valdemar, Kofoed, ankom til Hull 25. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til London 27. Oktbr., best. til Hamburg. — Vesta, Bay, ank. til Leith 29. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Vesuv, Andresen, pass. Holtenau 31. Oktbr., bestemt til Hull. — Viking, Rohde, ankom til Libau 27. Oktbr., bestemt til London. — Tejo, Ryder, afgik fra Leith 4. Oktbr., best. til Island. — Kursk, Lunge, ankom til Kbhvn. 31. Oktbr., best. til Libau.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 2. Novbr., best. til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 1. Novbr., bestemt til Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 1. Nov., best. til Kbhvn.. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Odense 2. Novbr., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 1. Novbr., best. til Leith via Aarhus og Aalborg. — Riberhus, Andersen, afgik fra Newcastle 1. Novbr., bestemt til Nakskov. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nykjøbing F. 1. Novbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 31. Oktbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 25. Oktbr., bestemt til Libau. — Frode, Tofte, afgik fra Grimsby 26. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Brahestad 16. Oktbr., ankom til Rouen 26. Oktbr. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Riga 24. Oktbr., best. til Rouen. — Svend, Petersen, afgik fra Kbhvn. 29. Oktbr., ankom til Køeigsberg 31. Oktober. — Skjold, Schmidt, afgik fra Libau 26. Oktbr., ankom til Hamburg 30. Oktober. — Danmark, Kraemer, afgik fra Riga 19. Oktbr.. ankom til Rotterdam 24. Oktbr. — Ragnar, Risøe, afgik fra Swinemünde 22. Oktbr., ankom til Newcastle 28. Oktbr. — Volmer, Riber, afg. fra Dunkerque 28. Oktbr., ankom til Blyth 30 Oktober. — Dan, Hansen, afgik fra Riga 26. Oktbr., bestemt til Dunkerque. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 27. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Harald, Holst, afg. tra Rouen 22. Oktbr., ankom til Wearmouth 26. Oktbr. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Trangsund 19. Oktbr., ankom til St. Nazaire 28. Oktbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Berg, Thorsøe, ankom til Kronstadt 24. Oktbr. — P. Andrejeff, Johnsen, afgik fra Kronstadt 24. Oktbr. — Alex. Shukof, Stoltenborg, ankom til Rotterdam 27. Oktbr. — J. Siem, Knudsen, ankom til Kronstadt 28. Oktbr. — W. Sawin, Jensen, afgik fra Blyth 31. Oktbr.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Rouen 24. Oktbr. — Kamma, Pedersen, ankom til Swinemünde 26. Oktbr. — Helga, Lagesen, ank. til Newcastle 31. Oktbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Blyth 30. Oktbr — Elna, Møller, afgik fra Wiborg 30. Oktbr. — Therese, Knudsen, ankom til Skutskær 31. Oktbr.

Urania. Ekliptika, Klaaborg, ankom til Montevideo 21. Okt. — Venus, Nielsen, ankom til Antwerpen 20. Okt. — Sirius, Branth, afgik fra Newcastle 16. Oktbr., bestemt til Montevideo. — Urania, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 28. Oktbr. — Saturn, Lund, ankom til Grangemouth 29. Oktbr. — Mars, Clausen, ankom til Windau 29. Oktbr.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra New York 28. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Nordland, Pii, ank. til Kbhvn. 27. Oktbr. — Finland, Schmidt, afgik fra Windau 28. Oktbr., bestemt til Boness. — Holland, Jørgensen, ank. til Yxpila 19. Oktbr. — England, Andresen, ankom til Kbhvn. 28. Oktbr. — Rusland, Møller, afgik fra Hellerup 28. Oktbr., bestemt til Warkworth. — Tyskland, Høgstedt, afgik fra Alloa 28. Oktbr., bestemt til Kønigsberg. — Skotland, Callesen, ankom til Newcastle 29. Oktbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Dieppe 27. Oktbr.' ankom til Newcastle 29. Oktbr. — Niobe, Schmidt, ankom til Kronstadt 31. Oktbr. — Nancy, Mathisen, afgik fra St. Petersborg 28. Oktbr., ankom til Kotka 29. Oktbr. — Nautik, Mortensen, afgik fra Caen 28. Oktbr., ankom til Cardiff 30. Oktbr. — Nora, Degn, ankom til Morlaix 27. Okt.. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Methil 28. Oktbr., ankom til Esbjerg 30. Oktbr. — Nerma, Jessen, afgik fra Esbjerg 29 Oktbr., ank. til Methil 31. Oktbr.

Østersøen. Yrsa, Hansen, ankom til Kallundborg 27. Oktbr. — Rita, Jørgensen, afgik fra Kotka 21. Okt., best. til Maldon.

Union. Frisia, Skov, afgik fra Tynen 26. Oktbr., ank. til Kbhvn. 29. Okt. — Gallia, Nielsen, afgik fra Dordrecht 29. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Caledonia, Fisker, ankom til Dordrecht 24. Oktbr.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Starck, afg. fra Kbhvn. 26. Okt., ankom til St. Petersborg 29. Oktbr.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Algier 9. Oktbr., bestemt til Delaware. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Cardiff 12. Okt., bestemt til Buenos Ayres. — Søborg, Fischer, afgik fra Kbhvn. 30. Oktbr., bestemt til Rouen. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Kronstadt 28. Okt. — Jomsborg, Kühl, afg. fra Rouen 29. Oktbr., bestemt til Barry. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Ripola 23. Oktbr. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Bjørneborg 30. Okt., bestemt til Rouen. — Fredensborg, Petersen, ank. til Gamle Karleby 22. Okt. — Amalienborg, Dømel, ankom til Calais 29. Oktober. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Kristinestad 17. Oktbr. — Stjerneborg, Mathiesen, ankom til Satama 23. Oktbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, afgik fra Cardiff 19. Oktbr., bestemt til Buenos Ayres. — Skodsborg, Lund, afgik fra Glasgow 27. Oktbr., bestemt til Genua. — Klampenborg, Ewaldsen, pass. Ouessant 31. Oktbr., bestemt til Bordeaux. — Jægersborg, Jensen, afgik fra Kbhvn. 28. Oktbr., bestemt til Blyth. — Guldborg, Jensen, afgik fra Kristinestad 29. Oktbr., bestemt til Calais. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Liverpool 25. Oktbr., bestemt til Nova Scotia.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, reparerer i Helsingfors. — Agnete, Jensen, afgik fra Kiel 28. Oktbr., ankom til Libau 30. Oktbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 25. Oktbr., ank. til Libau 27. Oktbr. — Alice, Hansen, afgik fra Methil 27. Okt., bestemt til Libau. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Libau 28. Okt., bestemt til Leith. — Bornholm, Petersen, afgik fra Libau 26. Oktbr., ank. til Leer 31. Oktober. — Ajax, Brorsen, ank. til Kjøge 28. Oktober. — Nauta, Madsen, ankom til Grangemouth

29. Oktober. — Rønne, Hintze, ankom til Norkøping 30. Oktbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Libau 31. Oktober.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Kiel 31. Oktbr. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Kiel 31. Oktbr., bestemt til Burntisland. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Sunderland 26. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Ansgar, Larsen, ankom til Libau 29. Oktbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kbhvn. 31. Oktbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Lappvik 31. Oktbr. — Helge, Matthiessen, afgik fra Kronstadt 27. Okt., bestemt til Rotterdam.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afgik fra South-Hampton 25. Oktbr., best. til Port Said. — Malaya, Prahl, afgik fra Bangkok 26. Oktober, ankom til Singapore 29. Oktbr. — Annam, Cold, afgik fra Southampton 31. Oktbr., bestemt til Neapel. — Livadia, Jørgensen, pass. Ouessant 30. Oktbr., kestemt til Libau.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ank. til Kbhvn. 24. Okt. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Grangemouth 30. Okt. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kallundborg 28. Okt.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afg. fra Boness 30. Oktbr., bestemt til Kbhvn.

Ægir. Erik, Steen, ank. til South Shields 25. Oktbr. — Knud, Nielsen, ankom til Hull 26. Oktober.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 28. Oktbr. til Trangsund.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Kronstadt 28. Oktober. — Clara, Petersen, afgik fra St. Petersborg 30 Oktober, bestemt til Nordenham.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Union, Svarer, ankom til Delagoa Bay 24. Okt. fra Liverpool. — Max, Poulsen. sejlet fra Equador 15. Okt. til Genoa. — Anna, Clausen, sejlet fra Rio Grande 18. Sept. til New York. — Emilie, Brinck, ankom til Macassar 18. Okt. fra Kysten. — Ines Røhl, Jessen, sejlet fra Antwerpen 22. Okt. til Ceara. — Thor, Meinertz, ankom til Kalkutta 26. Okt. fra Mauritius. — Verdande, Nielsen, til Søs fra Elben 27. Okt. til Rio Janeiro. — Nanna, Warrer ankom til Hull 29. Okt. fra Belize. — Lenita, Clausen, sejlet fra Guayaquil 6. Okt. til Marquesas Øerne. — Sixtus, Lassen, indkom til Montevideo 29. Okt. med Havari paa Rejsen fra Cardiff til Valparaiso.

Fanø. Sønderho. Anna, Mortensen, ankom 13. Okt. fra Hernøsand til Åhus. — Merida, Pedersen, ankom 18. Okt. til Glouchester fra Drammen. — Mary, Lydom, ankom 22. Okt. til Nykøbing S.

Svendborg. Valdemar, Andreasen, ankom til Tønsberg 23. Okt. — Peter, Jørgensen, ankom til Stockholm 23. Okt. — J. Grønsund, Mikkelsen, ankom til Bandholm 23. Okt. — Estrup, Madsen, ankom til Bandholm 23. Okt. — Kirstine, Sørensen, ankom til Frederikshavn 23. Okt. — Clytia, Nielsen, ankom til Pernau 23. Okt. — Martin, Mortensen, ankom til Harlingen 23. Okt. — Niels, Hansen, ankom til North Shields 23. Okt. — Solon, Hansen, ankom til Brewig 23. Okt. — Urania, Hansen, ankom til Bogense 21. Okt. — Diana, Fallentin, ankom til Libau 22. Okt. — Fides, Nielsen, ankom til Dysart 25. Okt. — Saga. Clausen, ankom til Neufahrwasser 25. Okt. — Fædres Minde, Lundqvist, ankom til Rønne 21. Okt. — Urda, Rasmussen, ankom til Dysart 24. Okt. — Svafva, Nielsen, ankom til Cherbourg 26. Okt. — Fortuna, Christiansen, ankom til Rouen 27. Okt. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Plymouth 28. Okt. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Kbhvns. Red 29. Okt. — Dannebrog, Davidsen, ankom til Tuborg 29. Okt.

Ærø. Juliane, Christensen, ankom 23. Okt. til Frederikssund. — Sylfid, Kromann, ankom 24. Okt. til Kotka. — Ino, Weber, ankom 21. Okt. til Pontrieux. — Avance, Hansen, ankom 23. Okt. til Wlaardingen. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 24. Okt. paa Kbhvns. Red. — Familien, Frederiksen, ankom 24. Okt. Charlestown. — Karen, Hansen, ankom 25. Okt. til Langesund. — Johanne, Grube, ankom 25. Okt. til Boulogne. — Kvik, Olsen, ankom 26. Okt. paa Crosic Red. — Hebe, Clausen, ankom 25. Okt. til Rochester. — Norden, Rasmussen, ankom 27. Okt. til Hamburg. — Christian den 9de, Knudsen, ankom 25. Okt. til Shoreham. — Elna, Carlsen, aukom 28. Okt. til London. — Skjold, Mygind, var 27. Okt. til Ankers under Bornholm paa Grund af sydvestlig Storm. — Caroline, Knudsen, ank. 28. Okt. til Charlestown. — Kodan, Hansen, ankom 27. Okt. til Dieppe. — Thea, Friis, ankom 30. Oktbr. paa Leiths Red. — Nielsine, Christensen, ankom 20. Oktbr. til Karlshamn. — Gerda, Christensen, ankom 29. Oktbr. til Leith. — Lorenz, Levinsen, ankom 29. Oktbr. til Kotka, — Aurora, Raahauge, ankom 29. Oktbr. til Göteborg. — Saga, Clausen, ankom 29. Oktbr. til L'Oriens.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Kattegat. Skagens-Rev. Vragvageren ved den Ø. for *Skagens-Rev* sunkne Damper er inddragen.

Limfjorden. Skørgaard. Den 1ste November 1899 ere *Skørgaard* grønne, faste Ledefyr flyttede lidt Ø. hen, og Fyrene ere nu overet i S. 25° V. og N. 25° Ø. Bagfyret staar paa Bakken SV. for *Skørgaard*. Flammens Højde. 64 Fod. Forfyret staar tæt Ø. for Udskibningsbroen NV. for *Skørgaard*. Flammens Højde: 35 Fod. Iøvrigt ere Fyrene uforandrede, og de benyttes ganske som hidtil.

Aalborg. Den 1ste November 1899 tændes ved *Aalborg* Havn, N. for Slottet to røde Lanterner, der holdte overet i V. lede til Dampskibspladsen. Flammens Højde: 16 og 14 Fod. Fyrene vises fra Pæle.

Den røde Lanterne paa Havnepladsen og den grønne Lanterne paa *Nyhavn* SV.-Hjørne brænde ikke mere.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sundvallsbugten. Lörudden. I *Lörudden* Fyr er den N.-lige Vinkel med hvidt Hurtigblink, hvis Ø.-Grænse gik mod *Astholmsudde*, nu forstørret mod Ø. til N. 83° Ø., saa at den viser klar af *Bremö* NV.-Pynt. 62° 13′ 50″ N. Br. 17° 40′ 30″ Ø. Lgd.

Finland. Bottniske Bugt. Ålands Øer. Skälskär. *Skälskär* Fyr, ved det N.-lige Indløb til *Södra-Qvarken*, er forandret og viser nu tre røde Blink hver Minut.

Tyskland. Stettiner Haff. Patschkamp. Paa *Patschkamp* er i Retning af Renden, som graves i lige Linie mellem *Kaiserfahrt* og Fyrskibet „*Swantewitz*“, opført to midlertidige Baaker, c. 800 og 2,400 Alen SØ. for Fyrskibet. Naar Vejret tillader det, vises et hvidt Fyr fra hver Baake mod Haffet og en Lanterne mod *Papenwasser*.

Det tillades Skibe med 19 Fods Dybgaaende at gaa op til *Stettin*. Hvor Renden endnu ikke er uddybet, maa de slæbes gennem den bløde Bund Ø. for Renden. Stedet, hvor de skulle forlade Renden, er afmærket med en rød Spidstønde med sort og hvidt Flag; den ligger c. 3½ Kml. NV. t. N. for Fyrskibet „*Swantewitz*“ og 120 Alen Ø. for Linien *Kaiserfahrt* Molehoved til *Büchentründel* Tønde.

Trave. Dänischburg. I *Trave* foretages Uddybning neden for *Dänischburg*. Fra Uddybningsmaskinen gaar en svømmende Rørledning til Land, og c. ½ Kbl. oven for og neden for Uddybningsmaskinen er udlagt en Bøje med rød Ballon og om Natten en hvid Lanterne. Rørledningens Yderende er afmærket paa samme Maade. Uddybningsmaskinen skal passeres paa den Side, hvor den viser en rød Ballon eller en rød og en hvid Lanterne og Rørledningerne paa samme Side. Mellem Bøjerne skal man gaa saa langsomt som mulig. Paa samme Strækning skulle indgaaende Dampere vente til udgaaende ere passerede. Dampere med Pramme paa Slæb skulle dog altid gaa først igennem.

Kiel. I *Kiels* Havn er Fortøjtønde Nr. 21 inddragen.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Den 1ste November 1899 tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formørkelser:

Reertangen, Sækken, Hvaler, viser hvidt Lys fra N. 19° Ø. gennem Ø. og S. til S. 29° V., fri Ø. om *Stuvikskjær*. 59° 1′ 0″ N. Br. 11° 7′ 5″ Ø. Lgd.

Kuskjær, Gravningssund, Hvaler, lyser fra S. 75° Ø. gennem Ø., N. og V. til S. 71° V., fri N. om *Bakkevigodden*. Lyset er grønt fra S. 75° Ø. gennem Ø. til N. 81° Ø., fri N. om *Buvikgrunden*, rødt fra N. 41° Ø., fri Ø. om *Nordre Sandø*, gennem N. og V. til S. 76° V, fri S. om *Hollungskjærene*, hvidt forøvrigt. 59° 1′ 30″ N. Br. 11° 6′ 25″ Ø. Lgd.

Synsvidden: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys. Brændetid: 15de Juli—31te Maj.

Samtidig forandres *Glan* Fyrlampe til at lyse fra S. 88° Ø., fri S. om *Søndre Sandø*, gennem S. og V. til N. 20° V. Lyset er grønt fra S. 81° Ø. til S. 29° Ø., over *Fisbuskjærene*, rødt fra S. 6° Ø., fri Ø. om *Hollænderboen*, gennem S. og V. til N. 88° V., hvidt forøvrigt. Brændetid: 15de Juli—31te Maj.

Samtidig forandres *Børholmen* Fyrlampe til at vise rødt Lys fra N. 35° Ø. til N. 56° Ø. over *Negaardsgrunden*. Ved at holde i Lysgrænsen N. 56° Ø. gaar man fri N. om *Holkeskjærgrunden*.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Obrestad. Den 1ste November 1899 tændes *Obrestad* Havn Fyrlampe, *Jæderen*. Den viser Fyr med For-

mørkelser og lyser fra S. 86° V. til S. 41° V. Lyset er rødt fra S. 86° V. til S. 67° V., grønt fra S. 59° V. til S. 41° V., hvidt i den dybeste Rende ind over Grunden. Havnen, der kun er tilgængelig for Smaafartøjer, ligger paa S.-Siden af Linien, saa der maa holdes Styrbord over, naar man kommer tværs af Mundingen. Synsvidden: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 58° 39′ 5″ N. Br. 5° 34′ 20″ Ø. Lgd.

Samtidig forandres *Haatangen* Fyrlampe til at lyse mod V. indtil S. 40° V., men med svagere Lys end nærmest paa begge Sider af Fyrlinien mellem N. 24° V. og N. 34° V.

Tyskland. Elben. Finkenwärder. Köhlfleth. Tæt Ø. for *Köhlfleth* Munding er tæt Ø. for Høfde Nr. 12 opført en Duc d'Albe c. 20 Alen inden for Høfdens Yderende. Fra Duc d'Alben vises et hvidt Blinkfyr, der viser Blink i 2 S., Mørke i 5 S. Ned ad Floden er Fyret formørket S. for Farvandets S.-Grænse. Op ad Floden og til Blinkfyret ved *„Athabasca"* Vrag gaar man fri af Høfderne, naar begge Fyr holdes i Sigte.

Fyrskibet mellem Høfde Nr. 11 og Nr. 12 er inddraget.

Weser. Rother Sand og Hoheweg Fyrtaarne. Paa *Rother Sand* og *Hoheweg* Fyrtaarne er oprettet Signal- og Telegraf-Stationer, der udveksle Signaler med Skibe og viderebefordre dem pr. Telegraf. Prisen er 80 Pfennige for hvert Signal plus Telegramtaksten.

Holland. Zuiderzee. Gaatje. I *Gaatje* er i 12½ Fod Vand udlagt en Stumptønde Nr. 4 a. 52° 55′ 40″ N. Br. 5° 3′ 57″ Ø. Lgd.

Amsterdam. Fra den 24de Oktober 1899 gives Tidsignalet i *Amsterdam* midlertidig fra det S.-lige Taarn paa Havnebygningen paa *Handelskade*.

5 Minutter før Middelmiddag i *Amsterdam* hejses en Ballon paa Signalmasten, og den falder ved Middelmiddag i *Amsterdam*, som er 23 T. 40 M. 21 S. *Greenwich* Middeltid.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Zuiden. Det hvide Blinkfyr paa Duc d'Albe Nr. 3 i *Zuiden* er atter tændt.

England. Fyrskibet **Smiths Knoll** N. Ø. Et Vrag ligger sunket c. 3 Kml. N. 30° Ø. for Fyrtkibet *„Smiths Knoll"*. To Master ere over Vandet. 52 54′ 30″ N. Br. 2° 16′ 12″ Ø. Lgd.

Humber. Hull Middle Sand. *Hull Middle Sand* er tiltaget og blevet mere grundt NØ. efter i Nærheden af den sort og hvid lodret stribede Tønde Nr. 10, saa at der i Nærheden af den kun er 6 Fod Vand, Springtids Lavvande. Løbet er altid snævert, stor Forsigtighed skal anvendes. 53° 44′ 5″ N. Br. 0° 17′ 35″ V. Lgd.

Tyne. Ved N.-Siden af *Tyne* Munding ligger Vraget af en Damper sunken, fra N.-Pieren i N. 40° Ø., 2 Kbl. og fra *Sharpness Point* i S. 65° Ø. 55° 1′ 5″ N. Br. 1° 23′ 30″ V. Lgd. Over Vraget er der 17 Fod Vand, Lavvande. Ø. for Vraget er der udlagt en grøn Tønde, og om Natten ligger et Dampfartøj, der viser to hvide, faste Fyr, vandret for hinanden, ved Vraget.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Dover. Omtrent 1¼ Kbl. S. 83° Ø. fra Yderenden af *Admiralty Pier* ved *Dover* er udlagt Fyrskibet *„Pier Works"*. Det viser hver ½ Minut hvidt Et-Blink. Skroget er grønt, mærket *„Pier Works"* med hvidt. Paa Toppen fører det en sort Ballon. Taagesignal gives hver 3 Minutter med Et-Knald, og desuden gives hver 10 Sekunder Stød i Taagehorn.

Man maa ikke gaa mellem Pieren og Fyrskibet.

Taagesignalet, naar Postskib ventes, gives ikke mere.

Fyrskibet flyttes, eftersom Arbejderne fordre det.

Beliggenhed: 51° 6′ 45″ N. Br. 1° 19′ 30″ Ø. Lgd.

Bristol Channel. Avon. Omtrent den 15de November 1899 forandres *Avon* Fyr saaledes, at den grønne Lysvinkel bliver hvid fra S. 70° V. til S. 88° V. 51° 30′ N. Br. 2° 42′ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Baie de Dauarnenez. Basse Vieille. Den sorte Spidstønde med Cylinder SV. for *Basse Vieille* er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Spidstønde med Ballon. 48° 8′ 24″ N. Br. 4° 35′ 40″ V. Lgd.

Belle Isle. Les Poulains. Den 16de Oktober 1899 tændes *Les Poulains* hvide Lynfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn. Flammens Højde bliver uforandret. Lysævnen: 27 Kml.

Samtidig slukkes det midlertidige, hvide, faste Fyr.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Kennebec River. Indian Point. Baake. Fort Popham. Omtrent den 19de Oktober 1899 tændes paa Pynten, som ud for Fort *Popham* skyder sig ud fra den V.-lige Bred i *Kennebec River*, et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 24 Fod. Det vises fra en sort Jernpæl og lyser Horizonten rundt. 43° 45′ 17″ N Br. 69° 46′ 58″ V. Lgd.

En trekantet, 48 Fod høj og 29 Fod bred, hvid Baake er opført paa Yderenden af Klipperne, der danne den S.-ligste Del af *Indian Point* paa V.-Siden af *Kennebec River*.

Massachusetts. Anuisquam Harbor og Egg Rock. Omtrent den 16de Oktober 1899 males de røde Fyrtaarne *Wigwam Point* i *Annisquam Harbor* og *Egg Rock* i *Boston Bay* hvide.

New York. Omtrent den 19de Oktober 1899 udlægges Fyrskibet *„Scotland"* Nr. 7 atter paa Station, og Reservefyrskib Nr. 11 inddrages.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Sardinien. Cagliari. Det grønne, faste Fyr ved *Cagliari* lille indre Havn er ombyttet med to hvide, faste Fyr lodret for hinanden. Afstanden mellem Fyrene: 3 Fod.

Rusland. Dniester. Tsarigrad Ø. 4½ Fv. Grunden, som ligger 8 Kml. N. 85° Ø. for Indløbet *Tsarigrad*, er paa N.-Enden afmærket med en Stage med Kegle med Spidsen opad, paa S.-Siden med en Stage med Kegle med Spidsen nedad. 40° 6′ N. Br. 30° 41′ Ø. Lgd.

Algier. Algier. Ved *Algier* Havn er det faste Fyr paa N.-Molen forandret og viser nu hvidt Lys fra N. 9° V. gennem N. og Ø. til S. 64½° Ø., grønt Lys fra S. 64½° Ø. gennem S. til S. 40½° V., hvidt Lys fra S. 40½° V. gennem V. til N. 59½° V. og Mørke fra N. 59½° V. til N. 9° V.

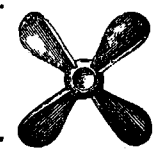
Karantænebestemmelser.

Argentina. — Skibe fra *Paraguay* underkastes 10 Dages Karantæne.

Sverig. — *Santos* er erklæret for smittet af Pest og *Key West* for smittet af gul Feber.

Gibraltar. — Skibe fra *Madeira* ere undtagne fra den over for *portugisiske* Havne og Øer paabudte Karantæne.

Indreg. Varemærke.



Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads

International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.

Kobberfarver for Træskibsbunde.

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

T. A. Ebeling & Co.,

Skibsmæglere i Ekensund,

offererer Murstens-Fragter til Kjøbenhavn, Nexø, Gonnelv pr. Westervik, Göteborg og Libau.

BUNKER-KUL.

RUDOLPH WULFF, AARHUS.

(ETABLERET 1865).

P. Chr. Rasmussen,

18, St. Annæ Plads 18. Kjøbenhavn K.

Anbefaler sig til d'Hrr. Kaptajner og Styrmænd med alle Sorter Vine og Spirituosa. Hovedoplag for Danmark fra

Hr. M. G. Groenendaal i Rotterdam

af alle hans Cigarer og Tobakker, fra Frilager Nr. 28, Toldboden, til Rotterdams Priser + Fragten.

Telefon-Nr.: 4635. Telegram-Adr.: „Lesseps", Kjøbenhavn.

Filial: *Skolegade 34, Aarhus*, ved **C. Braasch.**

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

Københavns Børskurs d. 1. Novbr. 1899.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			98¼	98¾
Danmark			85½	85¾
Norden	119½		119¼	119¾
Kjøbenhavn			98½	98¾
Carl			56¼	56¾
Dannebrog	98¼		98	98½
Skjold			72½	73
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen			96	97
Nordsøen			82	84
Torm			94½	99
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Urania			92	92½
Union			—	—
Hejmdal	105	104½	104	105
Dampsk. af 1896			98½	99½
Østasiatisk			105¼	105¾
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			100½	105
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			89	91
3½% uopsig. Stats			93¾	94¼
3½% Husejer Kreditk.	83¼		83	83¼
3½% Kbhvns Kreditf.			84	84½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			86¼	87
4% — — 6 —	86¾		86½	87
3½% Landkreditk. 3 —			86½	88
Aktier.				
Nationalbank			133½	134
Privatbank			126½	127½
Landmansbank			120	121½
Handelsbank	118¾	119	118¾	119
Burm. & Wain	86		85¾	87½
Helsingørs Jernsk.			—	—
Sukkerfabr.	94		94	94¼
Bryggeri Aktier	88¼	½, ¾	88¼	88½

Vekselkurser d. 31. Oktbr. 1899.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.20	89.00
London	18.22	18.18
Paris	72.30	—
Amsterdam	151.30	—

Notering paa Berlins Børs d. 31. Oktbr. 1899.

Russiske Noter	216.65
4% Russiske Consols	—
4½% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	98.40
5% Rumænske Stats	97.10
4% — — 1890	84.00

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

„Det Foren. Dampskibs." 6,000, „Danmark" 2,000, „Norden" 6,000, „Kjøbenhavn" 6,000, „Carl" 2,000, „Dannebrog" 6,000, „Skjold" 6,000, „Urania" 8,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

PETER IBSEN. Lager af Værktøj.

Illustreret Prisliste gratis.

Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Teaktræ Teaktræ

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

BANGKOK—KØBENHAVN

have altid paa Lager i Frihavnen

TEAKTRÆ

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

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.

TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

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.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og Barometere.
Regulering og Reparation af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
4, Sølvtorvet 4.

Piculells Etablissement

à la Aschinger.

Højbroplads 7.

Forsk. Ølsorter. Stort Udvalg af varme og kolde Retter.

Hurtig Servering.

To Ship owners and Ship Brokers.

Wanted promptly a Steamer or Sailer 70—90 Std. deals battens vo. Sundswall to a herring port in Scotland. Terms favorable. **Denovan & Son,** Ship Brokers, Gefle.

Joh. Husmann,

18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* **Telefon 5598.** *

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'Herrer Skibsrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

Gæstgiveriet Skipperhuset.
Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

Børs-Caféen
ved Havnen, Aarhus, anbefales af
CHR. BUCH'S Enke.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **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.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.
DOVENHOF 77 & 79.

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

W. B. Dick & Co. Ld.

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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, 1. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

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. I" og „Nore" i Farten
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6, 2.
Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

Hotel „Victoria",

Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads, Kjøbenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

Paul Sørensen,

Skomageri.
Toldbodvejen 18.
4819 • Telefon • 4819.
Flytter fra 1. Novbr. til
Bredgade 77.
Hj. af Toldbodvej.

Café van Zandt,

Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.
SØLVMEDAILLE I MALMØ
OG **STOCKHOLM.**
FOR LANTERNER.

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

Oluf Stallknecht,

Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

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.

Glarmester

Wald. Stallknecht

udfører

alt Skibs- og Bygnings-arbejde.

Indfatning af Billeder.

Lager af Koøjeglas

10, St. Strandstræde 10.

Telf. 3862. * Telf. 3862.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,

Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

L. KLAUSEN,

Skibsinventariehandel.

Telefon 5833.

Strandboulevarden 29.

Kjøbenhavn.

Hotel Skandia

Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

LANDMANDSBANKEN

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

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.

Telefon Nr. 5941.

Manometre, Vacummetre og Tællere.

P. Otzen & Thorstenson.

Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.

Cykler haves paa Lager fra

135 Kr.

Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.

Mindre Skibsarbejde udføres.

18, Lille Strandstræde 18.

Havnefyr & Lanterner.

Metalspejlapparater.

Skibslanterner med Certifikat Gl. Lanterner prøves og forandres.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9,

Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3681.

G. W Frydenlund & Søn

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

J. Melander,

Blikkenslager,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

forbereder Elever saavel til Fiskeskipper- som til Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger meddeler Skolens Forstander, Navigationslærer **Hansen,** eller Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos.**

Frederik Petersen,

Cycle- & Maskinværksted,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Nye Cycler haves paa Lageret

Østervoldgade 16, A.

„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
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ 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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 45. Kjøbenhavn, Torsdag den 9. November 1899. **6. Aarg.**

INDHOLD: Overbordkastning af Dækslast. — Kollisionen mellem Dampskibene Clan Macgregor og Cathay. — „Ledende Artikel". — Fragtmarkedet. — Betaling til Brandvæsenet for Slukning af Ild ombord. — Forslag til en forbedret Lanterneføring. — En Tramp i Ballast. — Sømændenes Jul. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Skibe.

Nybygninger af Damp- og Sejlskibe samt Pramme, saavel af Jærn som af Træ, paatages.

Overslag paa Forlangende.

Nogle brugte Pramme sælges billigt.

Reparationer udføres.

Telefon 3614.

Chr. Ørum,
Østergade 61, „Højbrohus".

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sagførerfirmaet
Christensen & Jensen, Aarhus,
Incasso over hele Danmark.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

Til Skibsbrug
kan særlig anbefales
Tuborg-Øl og Central Skibsøl
Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

And. O. Bendtsen,
Havnegade 47. Telf. 170.
Conserves, Spiritus,
Colonial en gros.
Specialitet:
Skibsforsyning.
Eksport fra Frilager:
Norsk Preserved.
Tower Tea. Brændt Kaffe.
Cognac. Caloric Punsch.
Hollandsk Ost.
Billigste Noteringer.

Har De Tandpine,
brug altid Chr. V. Mendes berømte Dentin à 45 Øre,
som hurtigt stiller de heftigste Tandsmerter.
9 Kronprinsensgades 9
Ny Materialhandel.

Kjøb, Salg og Nybygning
af **Sejl-** og **Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme** med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, **Bugserdampere, Trawl-** og **Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer** etc. udføres fordelagtigt ved
Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.
Strandvej 36. Telefon 69.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

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.

J. CHR. PETERSENS
Papirhandel,
St. Kirkestræde 1.

Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.
Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreforhandlere Rabat.

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

Piculells Etablissement

å la Aschinger.
Højbroplads 7.
Forsk. Ølsorter. Stort Udvalg af varme og kolde Retter.
Hurtig Servering.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og Barometere.
Regulering og Reparation af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
4, Sølvtorvet 4.

Café van Zandt,

Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Indreg. Varemærke.

Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads
International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn
Frederiksberggade Nr. 1.
Telefon 3669.

Ny Carlsberg Øl.

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

Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.
Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til
Iul. Christensen — Hjertenfrydsgade 12. — Kjøbenhavn. K.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

PETER IBSEN.

Lager af Værktøj.
Illustreret Prisliste gratis.

— Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K. —

BUNKER-KUL.
RUDOLPH WULFF, AARHUS.
(ETABLERET 1865).

N. M. Hansen,

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

Paul Sørensen,

Skomageri.
Toldbodvejen 18.
4819 • Telefon • 4819.
Flytter fra 1. Novbr. til
Bredgade 77.
Hj. af Toldbodvej.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

forbereder Elever saavel til Fiskeskipper- som til Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger meddeler Skolens Forstander, Navigationslærer **Hansen,** eller Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos.**

Frederik Petersen,

Cycle- & Maskinværksted,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Nye Cycler haves paa Lageret
Østervoldgade 16, A.

Hotel Skandia

Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

Elektrisk Belysning
i Skibe installeres af
C. P. Jürgensens
mek. Etabl.
Kjøbenhavn N.
Overslag gratis paa Forlangende.
Telefon 3041.

Frederik Preisler.

13 Kjøbmagergade 13.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

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

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.

Overbordkastning af Dækslast.

„Sh. Gaz." behandler for nylig i en ledende Artikel Spørgsmaalet om overbordkastet Dækslast, og om end dette Spørgsmaal nu fremkommer saa hyppig, at det maa antages at være godt kendt i Søfartskredse, skal vi dog, netop paa Grund af Spørgsmaalets hyppige Fremkomst, kortelig referere Hovedpunkterne af Fremstillingen i Sh. Gaz., der giver en tydelig Oversigt over den engelske Opfattelse af nævnte Spørgsmaal.

Først udskydes det Tilfælde, at Dækslasten er kastet overbord uden at der forelaa Fare for Skib og Ladning, idet Skibsføreren da maa være ansvarlig for Tabet.

Er Dækslasten imidlertid kastet for at redde Skib og Ladning, hvem er da ansvarlig for Tabet? Hvis det er i Strid med Fragtkontrakten, at den omtalte Ladning føres paa Dæk, er Skibsføreren ansvarlig, men har han ifølge Fragtkontrakten havt Ret til at lade paa Dæk, da bliver Spørgsmaalet, om Tabet kan blive at beregne som Havarigrosse, altsaa fordelt over Ladning, Skib og Fragt; dette besvarer engelsk Ret tildels benægtende.

Tab ved Overbordkastning af Dækslast er ikke Havarigrosse, undtagen hvor det at lade paa Dækket er almindelig Sædvane i Handelen, og saa dog ikke for Bomuld, Talg, Syre og visse andre Genstande.

Hvad Ladningsassurandørernes Forhold angaar, udtaler Bladet, at hvis Ladningen er forsikret som Dækslast, skal de betale for Overbordkastning, ligeledes naar den er forsikret som Ladning, men ifølge almindelig Sædvane lastes paa Dæk.

Er den derimod ulovlig lastet paa Dæk, ere Assurandørerne ikke ansvarlige, og er den endelig i Henhold til speciel Aftale med Skibsføreren ladet paa Dæk, skønt dette ikke er det sædvanlige, ere de, naar dette ikke er dem meddelt, ogsaa uden Ansvar.

Vi skulle kun til yderligere Belysning af ovenstaaende Spørgsmaal henlede Opmærksomheden paa, at hvis Certepartiet indeholder Regel om Opgørelse af Havarigrosse efter York Antwerp Rules 1890 bliver Overbordkastning af Dækslast aldrig at beregne som Havarigrosse, og at skandinavisk Ret kun beregner Overbordkastning af Dækslast som Havarigrosse, naar den er sket for at lette Skibet efter at det er kommet paa Grund, jfr. Sølovens § 190, 2. Stk.

Hvad herværende Ladningsassurandørers Forhold angaar, da erstatte de kun Tab af Dækslast, naar den er angivet, og naar Tabet er en Følge af Stranding, Ild, Kollision eller Skibets totale Forlis; Havaribidrag til opofret Dækslast erstattes efter lovlig opgjort Dispache, og Ladningsejeren kan selvfølgelig særlig dække sig imod Tab ved Overbordkastning og Overbordskylning.

Kollisionen mellem Dampskibene Clan Macgregor og Cathay.

Den 4. September d. A. kolliderede det engelske Dampskib Clan Macgregor med det Det østasiatiske Kompagni i Kjøbenhavn tilhørende Dampskib Cathay i Nærheden af Kap St. Vincent, hvorved Cathay fik betydelig Skade paa Stævn og Forskib, medens Macgregor, som ramtes midtskibs, fik et Hul i Styrbords Side, hvilket strakte sig til under Vandlinien og havde til Følge, at Skibet kort efter sank.

Sagen angaaende denne Kollision er ifølge Sh. Gaz. behandlet ved High Court of Justice i London for Trinity Masters under Forsæde af Mr. Justice Barnes. Som Klagere og med Fordring paa Erstatning optraadte Macgregors Rederi, medens Modfordring fremførtes af Mr. J. Walton, Mr. Aspinall og Mr. Stokes paa Cathays Vegne. Ifølge Klagerens Forklaring var Macgregor en Jærndamper paa 3,000 Gross Tons, paa Rejse fra Indien til London med fuld Ladning og en Besætning af ialt 57 Mand. Den nævnte Dag, da Kollisionen fandt Sted, var det stille Vejr med rolig Sø og tæt Taage. Skibets Kurs var retvisende V. med langsom Maskine og en Fart af omtrent 3 Knob. Dampfløjten brugtes overensstemmende med Reglerne, da der hørtes en Dampfløjte omtrent 4 Streger paa Styrbords Bov, hvilket Signal straks besvaredes af Macgregor. Et Øjeblik efter saas en Damper (Cathay) nærme sig gennem Taagen med betydelig Fart. Macgregors Maskine blev sat Fuld Kraft bak, men Sammenstødet fandt Sted og Skibet sank. Klagerne paastaa, at Cathay har forsømt at bruge sin Dampfløjte i Overensstemmelse med Reglerne og at Skibets Maskine ikke i rette Tid blev stoppet og bakket.

Ifølge Forklaring, afgiven af Cathays Defensor, er dette Skib en Damper paa 4,112 Gross Tons, og var paa Rejse fra Antwerpen til Wladiwostok med en Stykgods-Ladning. Besætningen bestod af ialt 47 Mand. Om Morgenen Kl. $7^1/_2$ den 4. September styredes Kursen S. 7° Ø. retvisende, med langsom Maskine og en Fart af kun 3 Knob. Dampfløjten brugtes regelmæssigt paa Grund af Taage, da Macgregors Dampfløjte hørtes omtrent 4 Streger paa Bagbords Bov og i lang Afstand. Lyden af Fløjten fra den engelske Damper trak efterhaanden mere og mere tværs, og det antoges derfor, at Damperen vilde gaa klar, men pludselig kom den til Syne i omtrent 200 Fods Afstand og 5 à 6 Streger paa Bagbords Bov. Cathays Maskine skiftedes straks til Fuld Kraft bak og med Dampfløjten gaves 3 korte Stød, men Macgregor, som gik frem med betydelig Fart og Styrbords Ror, stødte sin Styrbords Side mod Cathays Stævn, knuste dette Skibs Bov og forsvandt derefter i Taagen. Det paastodes, at Macgregors Maskine ikke blev stoppet eller bakket før Kollisionen og at Roret imod Reglerne var lagt Styrbord.

Ved Afsigelsen af Dommen udtalte Mr. Justice Barnes sig omtrent saaledes:

„De Forklaringer, som ere forelagte os i denne Sag fra begge Sider, ere meget kortfattede, men ere dog fuldstændig tilstrækkelige til, at saavel jeg som mine Kolleger kunne danne os en Mening om Sagen. Macgregor dampede ud fra Kysten, styrende den retv. Kurs V. og med en Fart af 3 à 4 Knob. Det er sagt, at Skibet gik for langsomste Maskine, men den vagthavende Maskinmester meddeler, at Maskinen gik langsomt med 30 Omdrejninger, og da den kunde gaa med 20 Omdrejninger, har den altsaa ikke gaaet saa langsomt, som den kunde. Cathay styrede S. 7° Ø. og gik efter hvad der siges med en Fart af 3 Knob, og Skibenes Kurser maatte selvfølgelig skære hinanden næsten under ret Vinkel. Skibenes Stilllng overfor hinanden i Kollisions-Øjeblikket var saaledes, at Cathays Stævn traf Macgregors paa Styrbords Side ligefor Broen og med saadan Kraft, at Macgregor kort efter sank, førend Besætningen kunde sætte den paa Grund, endskønt der gjordes Forsøg derpaa. Spørgsmaalet i Sagen er nu, hvorvidt begge Skibe eller et af dem har været Skyld i Kollisionen ved ikke

at have handlet i Overensstemmelse med Reglerne og paa saadan Maade, at Sammenstødet havde kunnet undgaas, og jeg er af den Mening, efter at have drøftet Sagen med mine Kolleger, at begge Skibe bære hver sin Del af Skylden.

Lad os tage Sagen for Macgregors Vedkommende først. Den styrede, som allerede bemærket, retv. V., og Besætningen der ombord hørte Cathays Dampfløjte paa Styrbords Bov. Altsaa var det Macgregors Pligt at gaa af Vejen for Cathay. Kaptajnen siger, at han, efter at han havde hørt Cathays Fløjte, ringede Telegrafen, som stod paa Langsom, og satte den paa Fuld Kraft frem og holdt den saaledes i c. 30 Sekunder. Den vagthavende Maskinmester mener derimod, at Maskinen kun gik Fuld Kraft frem i 20 Sekunder. Endvidere siger Kaptajnen, at han var tvivlraadig, og dette var Grunden, hvorfor han handlede saaledes i Stedet for at stoppe eller bakke. Der er ikke den mindste Tvivl om, at naar han i den Stilling, i hvilken han da befandt sig, hørte en Dampfløjte paa Styrbords Side, var der størst Sandsynlighed for, at det andet Skib styrede Syd paa og maatte krydse hans Kurs, og han burde straks have stoppet sin Maskine i Overensstemmelse med Art 16. Saavel jeg som mine Kolleger ere aldeles sikre paa, at saafremt han havde handlet saaledes, det vil sige stoppet Maskinen i Stedet for at sætte den paa fuld Kraft frem, vilde denne Kollision være undgaaet. Efter min Mening er Macgregor derfor delvis ansvarlig for Kollisionen.

Se vi nu Sagen fra Modpartens (Cathays) Standpunkt, saa oplyser Kaptajnen paa Cathay, at efter at han havde sat Skibets Kurs S. 7° Ø., hørte han Macgregors Dampfløjte svagt, men dog tydeligt omtrent 4 Streger paa Bagbords Bov og i lang Afstand og svarede derpaa med sin Dampfløjte, som han derefter vedblev at bruge lige til Kollisionen. I Begyndelsen hørtes Macgregors Fløjte omtrent 10 Minutter i samme Retning, men derefter trak Lyden sig mere tværs paa. I Løbet af c. 20 Minutter hørte han Lyden trække mere og mere agter efter, indtil den omtrent var tværs, hvorfor han antog, at det andet Skib vilde gaa klar agter om ham. Da han fik Macgregor i Sigte, var den omtrent 2 Streger foran for tværs i en Afstand af c. en halv Skibslængde. Det staar fuldstændig klart for mig, at han har taget aldeles Fejl af Lydens Retning, thi det er tydeligt, at med den Kurs, som styredes, kunde denne ikke, som han syntes, trække sig saa hurtigt tværs paa, og det synes for mig sandsynligst, at Macgregor er forbleven i samme Retning for Cathay hele Tiden. Under disse Omstændigheder har man ment, at Cathays Kaptajn var i sin Ret, naar han holdt sin Kurs og Fart indtil det Øjeblik, da han saa det andet Skib og bakkede for det. Jeg kan aldeles ikke bifalde dette Syn paa Sagen. Som jeg allerede har bemærket, er dette et Tilfælde, hvor de almindelige Bestemmelser i Art. 16 maa finde Anvendelse, fordi Cathays Besætning utvivlsomt har hørt Macgregors Taagesignal foran for tværs. Det er sagt, at Besætningen paa Cathay med Sikkerhed kunde bestemme den nøjagtige Retning af Macgregor. Jeg er ikke enig heri, og mine Kolleger ere det ikke heller. Det er klart, at Kaptajnen har været ude af Stand til at bestemme den nøjagtige Retning, hvorfra Macgregors Fløjte hørtes, og han var derfor ikke i mindste Maade berettiget til at antage, at dette Skib vilde gaa agten om ham. Efter min Mening burde han da, saa snart han hørte det andet Skibs Signal, have stoppet sin Maskine og navigeret med Forsigtighed indtil Faren var forbi. Hvis han havde gjort dette, vilde Kollisionen ikke have fundet Sted. Derimod lod han sit Skib holde sin Fart indtil det sidste Øjeblik, hvad der havde til Følge, at det brasede ind i Macgregor, som straks efter sank. Efter min Mening maa det anses for meget farligt at holde sin Fart i en tæt Taage, hvor Skibe kun kunne ses i meget kort Afstand, selv for det Skib, som i Følge sin Stilling overfor det andet skal holde sin Kurs og Fart. Skibe maatte da ogsaa være berettigede til at holde Kurs og Fart, selv om Taagen er saa tæt, at de slet ikke kunne se hinanden eller bestemme deres Stilling mod hinanden. Jeg fastholder aldeles bestemt for mit Vedkommende, at et Skib, som befinder sig i en Stilling som Cathays, bør stoppe sin Maskine og mindske Fart, for paa rette Maade at opfylde Bestemmelserne i Art 16. Begge Skibe maa derfor anses for at have Skyld i denne ulykkelige Kollision."

Retten dømte begge Skibe skyldige.

Kjøbenhavn, d. 9. November 1899.

Hvem tænker vel nu paa den sidste Sømandsstrejke? Det er jo netop i disse Dage et fuldt halvt Aar siden den afsluttedes; i den Tid har Skoven været grøn og Fragterne gode, og saa skulde man vel ikke besværes med disse kedsommelige Lønningsspørgsmaal; der blev jo sluttet Fred og Forlig, og saa er Meningen da ogsaa, at man virkelig skal have Fred.

Saaledes tænker man, og saaledes er det menneskeligt at tænke. Men nu er Efteraaret kommet, og det plejer oftest at kvæle, hvad der trivedes i Sommerens Sol. Og af det Aar, i hvilket Rederne og Matroserne lovede hinanden i hvert Fald at holde Fred, er nu det halve forløbet. Maaske der nu kunde være Grund til at tænke lidt tilbage paa denne Strejke og paa dens Resultat.

Lad os ikke male Fanden paa Væggen! Det kan saamænd være, at der vil gaa Aar og Dag uden at en ny Strejke udbryder — ja det kan jo for dens Sags Skyld ogsaa være, at den aldrig kommer. Men det er ikke rimeligt. Den største Del af Skibenes Besætninger tænker paa højere Løn og bedre Arbejdsvilkaar — og de tænker ikke paa det som paa et fjernt Fantasibillede, men som paa en Ting, de skal virkeliggøre. Vejen kender de; den er anvist dem de hundrede Gange af deres Fæller paa Landjorden; den hedder Organisation og Udholdenhed, det er Vaaben, der ikke ere sløvere, fordi de bruges i Søkrigen i Stedet for, som almindeligst, i Landkrigen. Og Rederne vil staa imod, saa længe de kan, fordi det hører til deres Opgave at holde Skibenes Driftsudgifter indenfor forstandige Grænser, i nogle Tilfælde vel ogsaa fordi de ikke fuldt har Forstaaelsen af de Fordele for dem selv, der skabes gennem vel lønnede Besætninger. Og saa kommer det uundgaaelige Sammenstød, der ender med den stærkestes, den bedst organiseredes Sejr. Det gaar her som i den rigtige Krig: den stærkeste sejrer, ligegyldig om han har Ret eller Uret.

Dette er Livets Gang, vil man sige, og derved er intet at gøre. Men saadan har man i hvert Fald ikke mere Lov at ræsonnere i Danmark. Den Sommer, der nu er forbi, har været for lærerig dertil. Der er i den udkæmpet en social Kamp, hvis Lige næppe er set; vi har set de to Modstandere, Arbejdsgiverne og Arbejderne, staa overfor hinanden i Organisationer, hvis Fasthed og Magt man maatte beundre. Og vi har set de dybt gaaende Følger, som Kampen medførte baade for de kæmpende selv og for de fleste af Landets andre Borgere. Men det største Resultat af denne Kamp var vel

nok de to Parters Erkendelse af, at man maatte søge at undgaa dens Gentagelse; man maatte indrette sig med gode Sikkerhedsventiler, med indbyrdes Forhandling og Voldgift og meget andet — blot søge at hindre Kampens Udbrud det længst mulige og saa at begrænse den det mest mulige. Om dette nu lykkes, er et Fremtidsspørgsmaal; men der er skabt stærke Garantier mod en pludselig udbrydende Strejkes eller Lock-outs fordærvelige Virkninger.

Er alt dette nu virkelig Skibsfarten uvedkommende? Kan der ikke en skøn Dag fra den ene eller anden Side — som det skete i Foraaret — rejses en Lønningsstrid, der enten straks endes med den ene Parts Nederlag, eller der afsluttes gennem en Kamp, der kan have de sørgeligste Følger for den danske Skibsfart? Har man ret overvejet dette, at af de Fag, i hvilke der for Tiden her i Danmark overhovedet kan være Tale om en Lønningskamp i større Stil, er Skibsfarten det eneste, der ikke staar med en mellem de modstaaende Organisationer truffet, forpligtende Aftale til at søge en saadan Strid afværget eller begrænset. Der er vel næppe Grund til at antage, at Skibsfarten, om der ikke i Tide raades Bod herpaa, vil faa Følgerne at mærke mindre sviende end andre Fag have faaet den.

En Strejke kan være berettiget, og en Lock-out kan være det. Men saa vidt er man nu kommen, at man ikke uden videre gør den fælles Næringsvej til Valplads. Var der ikke Grund for Skibsfartens Organisationer — de Smaa som de Store — til nu at drage Fordel af de Erfaringer, der for andre have været dyrekøbte.

Stander.

Fragtmarkedet.

Det er, som om man kan spore Virkningerne af de hidtil uheldige Kampe for Englænderne i Sydafrika paa selve Londons Børs. Ethvert Menneske, selv den mest drevne Købmand, maa absolut arbejde med Temperament, det er ofte ens personlige Stemning, der faar Vægtskaalens Tunge til at svinge til den ene eller den anden Side: alene dette at skulle købe, at skulle sælge, fordi man sidder paa en Kontorstol og har en Plade paa Døren, holder ikke i Længden, Forretningerne blive da smaa, og man lader Dagen glide fra sig mod Aften og Hvile uden at have udrettet, hvad man vilde, om man havde arbejdet med „Liv og Lyst". Vi sporer denne Stemning i Forretningsverdenens Centrum, og Stemningen forgrener sig derfra ud i den yderste Periferi. Krigen! dette Bestie, der efter andre Blades Opfattelse vilde faa den aller største Betydning for Fragtmarkedet og rejse Fragterne til noget hidtil ukendt, virker da netop snarere dæmpende paa Gemytterne til Trods for det Faktum, at en langt større Transportflaade end kalkuleret fra Begyndelsen nu er nødvendig. Nej, vi faar desværre Ret igen, den sydafrikanske Krig blev ikke det Trækplaster, som flere ventede for de sidste Maaneder af Aaret, og vi faar paany Ret, naar vi dokumenterer, at et saadant Trækplaster overhovedet slet ikke har været rekvireret af den Hofmedikus, der har Fragtmarkedets Person under sin daglige Opsigt. Englænderne ere matte for Øjeblikket, og vi kan spore en forbigaaende Sløvhed i Forretningernes Antal, men alt er rent forbigaaende, Fragtmarkedet svinger selvfølgelig hver Dag, dog, rent bortset fra denne Vibration, saa har vi det godt, som vi har det, og vi kan med Billighed ikke forlange det bedre. Aarets Sukces er slaaet fast og kan ikke længere ødelægges, selv om Klaken mangler for en Stund. Lad da os paa Kontinentet, der saa ofte have maattet nøjes med de billigere Pladser, netop nu tage Revanche og besætte Parkettet, hvor Englænderne ellers breder sig, selv om „the Act of God" og med tyk Streg under specielt „The Queens enemies" faar en mere fremtrædende Rolle ikke alene i vore Certepartier, men ogsaa ude i hele Forretningslivet.

Den sidste Uge mangler da i Antal betydeligt i Sammenligning med sine Forgængere, hvad Befragtningerne angaar, og vi kunne derfor indskrænke os til et kort Resumé.

Amerika noterer: Northern range Danmark prompt 3/9 en Havn, $3/10^1/_2$ to Havne for mindre Baade. Baltimore Danmark 3/6 en Havn, $3/7^1/_2$ to Havne pr. Januar. New York Stettin 3/6, Baltimore C. f. O. 3/6 pr. ultimo November. Af Fosfatfragter noteres Tampa Helsingborg 23/ prompt. Tampa Leith eller Boness 21/, Kastrup 23/, Fernandina Ghent 20/. Af Bomuld New Orleans Barcelona 50/, Savannah Liverpool eller Kontinentet 36/3, Charleston, Liverpool eller Kontinentet 36/3 à 37/6. Træ giver Pensacola Triest 120/ nyt Certeparti, Mobile U. K. 115/. Endelig betales paa nett Charter fra Galveston eller New Orleans 18/ à 18/6 til Danmark prompt, 17/6 for senere Afskibning; vi erindrer, at man i sin Tid var glad ved 13/.

River Plate er uforandret. Prompt Tonnage honoreres med 31/, Decemberbaade faar 28/ à 29/ og Januar Marts 26/. Kvæg til Deptford giver £ 6 og for Faar 9/6, Liverpool noterer £ 6. 10/ og 10/ for Faar. Udgaaende Fragter fra Wales ere 10/6 à 11/ for Kul.

Kulmarkedet lider under en elendig Despatch paa de forskellige Eksportpladser og saa naturligt under de høje Kulpriser. Vi noterer Cardiff Genua 9/, Civita Vecchia 9/6, Neapel 9/6, Trapani 10/, Venedig 10/9, Salonica 10/, Konstantinopel 9/9, Odessa $9/10^1/_2$, Alexandria 12/ og Port Said 11/9.

Til Østersøen noteres Stockholm 8/, Carlscrona 9/, Kjøbenhavn 7/9, dansk Provinshavn 8/6. Fra Swansea betales 10/ til Kønigsberg, 8/3 Stockholm, 11/ Hernøsand, 8/6 à 9/ Rostock, 8/ Pillau.

Fra Firth of Forth er Raten til dansk Havn 6/6 à 6/9, Wismar 6/6, Stralsund 7/, Kønigsberg 8/9. Riga 6/3, Fairwater 6/, Libau 6/9. Fra Newcastle noteres Kjøbenhavn 6/, dansk Provinshavn 6/6, Libau 6/, Rostock 7/, Pillau 5/9 à 6/, Fairwater 5/6, Wismar 6/9 à 7/, Kønigsberg 7/. Til Middelhavet noteres Savona 9/3 à 9/6, Genua 9/3, Civita Vecchia 10/6 à 11/, Neapel 9/6 à 9/9, Triest 12/, Venedig 12/, Konstantinopel 10/3 à 10'6, Alexandria 11/9.

I Kystfart ere Raterne Hamburg 5/9, London 4/, Rouen 6/, Havre 5/3 à 5/6, Caen 5/3, Calais 4/3, man venter snarlig Opgang i Kulfragterne, samtidig med at man venter paa Vinteren.

Sortehavet etc. er omtrent uforandret, der er sluttet Nicolaieff og/eller Odessa 13,500 quarters 10/6 N. C., Taganrog Marseilles 2,700 Tons prompt $13^1/_4$ Francs. Temruik og Novorossisk, Hull og Leith 2,400 Tons prompt 13/3. Donau 10,500 quarters 15/30 Novbr. 11/6 N. C., 12/ Hamburg eller Bordeaux. Poti United States 17/ November. Poti, Filadelfia eller Baltimore 3,650 Tons 20. November 16/6.

Østersøen er nu omtrent færdig med Lasterne op til Botten, endnu noteres fra Kønigsberg 15 Mark pr. Ton Havre op til Sundswall og 6 à $7^1/_2$ Mark pr. Ton Sukker op til Åbo eller Helsingfors, men det er kun enkelte Efternølere, det drejer sig om. Fra dansk Havn er betalt 10 Kroner pr. 1,000 Kilos Hvede. Fra Petersborg og Kronstadt ere Raterne uforandrede, ligeledes fra Riga og Libau.

Betaling til Brandvæsenet for Slukning af Ild ombord.

Medens et Skib laa ved et Værft i Sydney udbrød der Ild ombord; Brandvæsenet blev tilkaldt og efter mange Anstrengelser lykkedes det at faa Ilden slukket. Brandvæsenet gjorde nu overfor Skibets Rederi Fordring paa Betaling for den ydede Hjælp (Salvage), hvilken Fordring Rederiet imidlertid afslog, idet det hævdede, at et Skib, der laa ved et Værft, praktisk set udgjorde en Del af dette, og at Brandvæsenet, da der ved Ilden ombord var opstaaet betydelig Fare for Værftet og de omliggende Bygninger, kun havde opfyldt sin almindelige Pligt ved at slukke Ilden ombord.

Sagen førtes for New South Wales Vice-Admiralitets Ret og blev her afgjort derhen, at Brandvæsenet havde Krav paa Betaling for den ydede Hjælp, idet et Skib, der laa ved Værftet, ikke paa den Maade henhørte til Byen, at Slukning af Ild ombord kunde henregnes til Brandvæsenets almindelige Pligter. Retten fastsatte derimod ikke noget bestemt Beløb, der skulde betales. og det antages almindeligt, at Dommen vil blive appelleret til The judicial Committee of the House of Lords. (Sh. Gaz.)

Forslag til en forbedret Lanterneføring.

Vi have modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende" har Kapt. Thomsen udtalt sig om en forbedret Lanterneføring, hvori Grundtanken eller Grundprincipet skulde være: Det hvide Lys forbeholdt Dampskibe og det farvede Sejl- og Ankerskibe.

En saadan Lanterneføring vilde sikkert kunne lade sig gennemføre; men da dette næppe vil ske, dersom Forslaget ikke fremkommer fra engelsk Side, idet Englænderne jo ville angive Tonen i alt internationalt, Søen vedrørende, skal jeg ikke gaa nærmere ind paa, om en Lanterneføring som den af Kapt. Thomsen foreslaaede vil være hensigtsmæssig. Derimod vil jeg udtale mig til Fordel for de to Toplanterner i Dampskibe; disse finder jeg hensigtsmæssige og fører dem bestandigt; men da jeg har hørt Kolleger udtale sig imod dem, vil jeg tillade mig at fremføre nogle af Fordelene ved dem.

1) To Toplanterner ses særligt i diset Vejr, før og bedre end én, af den simple Grund, at to Lanterner giver et kraftigere Lys end én.

2) I snævert Farvand ville de to Toplanterner hurtigere tilkendegive en Kursforandring end én.

3) Skulde af en eller anden Grund den forreste brænde daarligt eller være gaaet ud, da vil den agterste i Forening med Sidelanternen forhindre en Forveksling af Damp- og Sejlskib.

4) Skulde en Sidelanterne være gaaet ud eller brænde daarligt — dette ser man ikke saa sjældent, særlig om Morgenen i lange Nætter — da ville de to Toplanterner i Henhold til deres Stilling endnu være et godt og vejledende Signal for den, der iagttage dem.

5) Naar man i Taage med Forsigtighed søger at lede sig fri eller klar af en Damper, da vil man, dersom man kommer den nær nok, i 9 af 10 Tilfælde først se dens Toplanterne; men har den kun én, da er man endnu ikke klar over, hvorledes den stævner, og da der i slige Tilfælde ofte kun gives Sekunder til at tænke i og handle derefter, vil selvfølgelig to Toplanterner være til uberegnelig Hjælp, idet man, saa snart man ser dem, er klar over Situationen og véd, hvad man har at gøre.

Alle ville sikkert indrømme, at Farvandene omkring Danmark, fra Bornholm til Hanstholm, høre til nogle af de mest befærdede paa Jordkloden, og da det vel nok med Tiden vil gaa med de to Toplanterner som det er gaaet med Hæklanternen: Først tilladt og nu lovbefalet, saa forekommer det mig ikke urimeligt, om vore maritime Foreninger arbejdede hen til at faa de to Toplanterner lovbefalede for danske Dampskibe. Ligesom de danske Farvande høre til de bedst belyste, saaledes ville de danske Dampere, især dersom det samtidig kunde fastsættes ved Lov, at alle Skibslanterner skulle prøves og medgives Certifikat af en dertil bestemt Institution, blive dem, der sejlede under den bedste Lanterneføring. Dette vilde tjene Landet og Sømandsstanden til Ære og Gavn; thi idet største Parten af danske Dampere sejle i vore egne Farvande, vilde sikkert Forbedringen ved Lanterneføringen hjælpe til at mindske Ulykker paa Søen ved Kollisioner.

At Lovforslaget ikke skulde blive velvillig behandlet af Rigsdagen og hurtig vedtaget, kan jeg ikke tænke mig; der er jo det Gode ved det, at det ingen Udgift medfører for Staten.

Haabende at finde Støtte hos ærede Kolleger

N. W. Schmidt,
S/S „Gorm".

En Tramp i Ballast.

Vi have modtaget følgende:

I denne Tid hører uden Tvivl Dampskibes Ballast til de Spørgsmaal, der har størst Betydning for Atlanterhavsfarten, dels som Følge af den Omsorg, der bør udvises for at bevare Materiellet, og dels for at komme frem saa hurtig som mulig paa den billigste Maade; derfor kan det muligvis have Interesse for nogle af Søfartstidendes Læsere at høre lidt om det Resultat, der gennem nogle Forsøg er opnaaet og betragtes som nogenlunde tilfredsstillende med en Damper paa c. 5,000 Tons d. w.; den har Maskinen midtskibs, to Luger i hver Ende, fuld Bak, Poop og midtskibs Overbygning.

Denne Dampers Vandballast udgør c. 13 % af Bæreævnen; den er som oftest gaaet over Atlanterhavet fra England med Kul til saavel Ud- (med hurtig Rejse) som Hjemtur; de fordeles saaledes: Permanente Kulkasser fyldte med 600 Tons, Nr. 2 Mellemdæk c. 350 Tons, de læmpes ned til Fyrpladsen under Rejsen. Paa Dækket ved Nr. 2 Lugen c. 80 Tons, deraf bliver c. 60 Tons liggende til Hjemrejsen. Desuden medtoges c. 300 Tons Sandballast og deraf 90 Tons paa Dækket ved Nr. 1-Forlugen, 100 Tons i Nr. 3 Lasten og 110 Tons paa Dækket ved Nr. 4 Lugen. Ved Rejsens Begyndelse har $^1/_5$ af Vandballasten været udpumpet af forreste Bundtank; Vandet kan undværes, indtil der er brændt c. 200 Tons Kul fra Mellemdækket, men ved den Tid bliver Vibrationen, særlig i Forskibet, meget ubehagelig, og det hjælper da en Del at fylde Tanken.

Skibet har Slingrekøl og er mageligt, naar Vægten er fordelt paa denne Maade; i Begyndelsen vil Slingringsmomentet være over 7 Sekunder (til begge Sider) og c. $6^1/_2$ Sekund ved Amerikakysten. Krængningsvinklen overstiger sjeldent 15 Grader, men kan undtagelsesvis komme op over 25 Grader.

Ved Rejsens Begyndelse udgør Vægten som oftest omtrent 1,850 Tons eller c. 37 % af Bæreævnen; dermed vil Middeldybgaaendet være 12′ 4″, og med 2 Fods Styrelastighed vil der være c. 4 Fod af det øverste

Skrueblad — en fjerde Del af Skruens Diameter — over Vandet. At der som en Følge deraf ikke kan ventes den fulde Nytte af Skruen i Atlanterhavsdønning, er let forstaaeligt, og det er da heller ikke ualmindeligt, at Maskinens Omdrejninger maa reduceres ganske betydeligt, saavel naar Søen er med, som naar den er imod. Af Hensyn til, at Farten aftager med Styrelastigheden, saa betragtes mere Ballast som den eneste Udvej til at bringe Skruen bedre i Vandet; men der skal meget til, thi 30 Tons trykker kun én Tomme, og det koster Penge. Med mere Ballast kan der uden Tvivl opnaas hurtigere Rejser, dels ved at holde bedre Fart, og dels ved at vælge en nordligere og kortere Rute, thi med dette Dybgaaende hører der ikke særlig megen Modvind til for at bringe Farten ned til 3 à 4 Knob, og i en almindelig Storm kan Skibet ikke styres med den Kraft, Maskinen kan udvikle uden særlig Risiko, det falder tværs eller nær dertil i Forhold til Vindstyrken. Naar Kursen ikke kan styres paa Grund af Vind og Sø, er det almindeligt at stoppe Maskinen.

Som Eksempel paa Forhindringer under en Ballastrejse Vest efter, kan her anføres Resultatet af en Uges Sejllads i Nærheden af Azorerne under det urolige Vejr sidste Vinter. Med Undtagelse af den første Dag er Oplysningerne grundet paa gode, daglige Observationer. Kursen angives retvisende, og der styredes S 60° V. — den Kurs, man ønskede at styre.

1.	Dag	S. 60° V.	Distance	141	Kml.	(efter Bestikket).				
2.	—	S. 52° V.	—	60	—	Fart	24	Tm.	Stoppet	0
3.	—	S. 32° V.	—	27	—	—	16	—	—	8
4.	—	S. 46° V.	—	68	—	—	24	—	—	0
5.	—	N. 73° Ø.	—	43	—	—	0	—	—	24
6.	—	S. 38° Ø.	—	39	—	—	21	—	—	3
7.	—	S. 25° V.	—	114	—	—	24	—	—	0

Den vestlige Vind vedblev denne Rejse at holde sig saaledes, at der for dog at komme noget fremad maatte styres Syd efter indtil den 30te Breddegrad, der passeredes paa c. 33° vestlig Længde, men derved blev det nødvendigt at udsejle c. 5,800 Kml. mellem Newcastle (gennem Kanalen) og New Orleans. Til Sammenligning dermed udsejledes samme Rejse, 5,260 Kml., mellem New Orleans (Nord om Skotland) og Kjøbenhavn. Udrejsen fra Newcastle varede 32 Etmaal 12 Tm. og Hjemrejsen 22 Dage 17 Tm.

For Udgaaende har Gennemsnitsfarten for 10 Rejser i Ballast været c. 8,5 Knob, eller omtrent 1 Knob mindre end paa Hjemrejsen, naar Skibet har været dybt lastet; men dertil maa bemærkes, at den største Del af Distancen Vest efter har været udsejlet paa lave Breddegrader i godt Vejr. Under samme Forhold og med godt Vejr maa Maskinen gøre 5 à 6 Omdrejninger mere i Minuttet, naar Skibet er i Ballast, end naar det er lastet, for at opnaa den samme Fart. Aarsagen dertil antages at være Styrelastigheden, der paa Hjemturen saa vidt muligt er 0.

Paa en Vinterrejse har det været forsøgt at fylde Vand paa Agterdækket, for dermed at bringe Skruen bedre i Vandet under Stormvejr, og det viste sig muligt at lukke Lænseporte og Spydgatter, saa de, praktisk talt, blev tætte, og det meste af det Vand, der gennem Spuleledningen pumpedes op paa Dækket, blev staaende der, indtil det slog over det Opstaaende. Ved et løst Skøn over forskellige Forsøg antoges det for muligt paa den Maade at holde c. 50 Tons Vand paa Dækket, men uagtet Skruen maa være trykket $^1/_2$ Fod ned dermed, saa var det dog utilstrækkeligt til at kunne mærkes paa Maskinens Gang. Den største Nytte, der opnaaedes derved, bestod i, at Skibets Bevægelse sideværts blev roligere, thi paa Grund af at Vandet altid kom bag efter Skibets Rulning, saa blev Krængningsvinklen noget mindre og Slingringsmomentet c. 1 Sekund længere. Uagtet denne Fordel betragtedes Metoden som upraktisk, fordi Vandet frembragte et saadant Spektakel ved at rulle frem og tilbage over det tomme Lastrum (der var dog c. 230 Tons Sand paa Mellemdækket), saa det var omtrent umuligt at sove hverken midt i Skibet eller forude.

Den her nævnte Damper er meget stærkt og solidt bygget, men desuagtet er der en saadan Forskel paa dens Bevægelse eller Vibration, naar den er lastet og naar den er let, at det maa antages, at Materiellets Vedligeholdelse ikke tilnærmelsesvis vilde medføre saa store Udgifter, naar den ikke behøvede at sejle med saa lidt Vægt. Hvad her er anført for denne Damper, kan ganske sikkert betragtes som gældende for alle den Slags nye, let byggede Skibe, der kun forsynes med Plads til Vandballast i den dobbelte Bund, og som ere bestemte for Atlanterhavsfart. Som Bevis for Rigtigheden heraf, eller for, at der virkelig eksisterer et Misforhold mellem Skibenes Trim i Ballast og den Risiko, som Reder og Assurandører udsætte sig for ved den nu almindelige Ballastmetode, skal henvises til de Lister, der Tid efter anden offentliggøres i det engelske Fagblad „Syren" over Skibe, der har faaet Skade paa Skrue eller Akselledning enten under Ballastrejserne eller som en Følge af den Medfart, de under disse vare udsatte for. Selv om disse Havarier paa Grund af Udgifter til Bjærgning o. s. v. som oftest medføre de største Udbetalinger paa en Gang, saa er det vist ikke dermed afgjort, at de i Længden overstige de af samme Aarsag følgende, stadig gentagne og med Aarene forøgede Vederlag til Reparation af Maskine og Skrog, og derfor er der god Grund for Rederne til at overveje, om ikke det økonomiske Resultat kan forventes at blive betydeligt bedre, naar Skibene forsynes med Plads til mere Vandballast, særlig i oversøisk Fart.

Nutidens store, lette Staaldampere med deres Bundtanke fulde kan med en vis Ret sammenlignes med opblæste Blærer paa Vandet, og de er som saadanne ikke alene vanskelige at arbejde med paa Søen, men Manøvrering med dem i Havne og Dokker er mindst ligesaa risikabel ved Udsigterne til Havari i Blæsevejr. Blev der taget Hensyn til alle de store og smaa Fordele, der ifølge den praktiske Erfaring kan indvindes ved at forsyne Dampere med Vandballast, udgørende mod 50 % af Bæreævnen, da maa Indtægten ganske sikkert overstige Udgifterne saa meget, at den Kapital, der maa anvendes paa Indretningen deraf, kan betragtes som fordelagtig anbragt.

i.

Sømændenes Jul.

Vi have modtaget følgende:

En lille Kasse Julegaver, gemt fra sidste Aar, er i disse Dage fremdraget og ransaget, thi Julegaveuddelingen er allerede begyndt. Den ene Skibsbesætning beregner, at de ved Juletid skal befinde sig paa det indiske Ocean, en anden et eller andet Sted ved Syd-Amerikas Vestkyst o. s. v., og alle beklage med barnlig Oprigtighed, at hvert Spor af nordisk Juleglæde skal gaa deres Næse forbi — og saa, for i det mindste delvis at opveje dette Tab, er det lille Forraad fra i Fjor blevet fremdraget. Men naar det er opbrugt, saa begynder Trangen til Julegaver for fuldt Alvor at indfinde sig, og det er for at tilfredsstille dette Behov, at vi igen vover at vende os til vore Venner i Skandinavien. — For kort Tid siden kom en ung Sømand tilbage fra en „Langtur" og viste os under Taarer et temmelig opslidt, men om megen Kærlighed vidnende Brev, som han havde modtaget her med sin Julegave sidste Aar. Det havde oplivet Minderne fra hans Barndomshjem og Fædreland, formaaet

ham til med Iver at søge at genknytte de for lang Tid siden bristede Baand mellem sig og nær Forbundne, samt draget ham til at se med tillidsfuld Glæde ud over dette Livs trange Grænser. Dette Brev var nu hans kæreste jordiske Skat. Det er desværre ganske vist saa, at en Del af alt det Arbejde, som Aar efter Aar lægges i Gaver og Julebreve til vore Sømænd, er forgæves, men meget deraf falder dog som god Sæd i god Jord og bærer rigelig Frugt. Maa dette opmuntre til fortsat Deltagelse og nye Anstrengelser. — Julegaver, bestemte for Sømandshjemmet i London, bør ikke sendes senere end den første Uge i December til Det Forenede Dampskibsselskabs Kontor i Kjøbenhavn, som godhedsfuldt har lovet at besørge det fragtfrit hertil.

London, i November 1899.

Axel & Agnes Welin.

Personalia.

Dødsfald. Pensioneret Lods K. J. Jansen af Dragør er afgaaet ved Døden. Han var hædret med Dannebrogskorset.

Fhv. Maskinmester i „D. F. D. S." L. C. H. Shultz er afgaaet ved Døden.

Kapt. C. Nielsen har efter sin Sygdom atter overtaget Dpsk. Axelhuus, hvorefter den fungerende Fører, Styrmand N. B. Sørensen, har overtaget Dpsk. Vesta, da dette Skibs Fører, Kapt. J. B. Bay, er sygemeldt.

Da Kapt. L. Christensen paa Dpsk. Perm er sygemeldt, har Kapt. H. C. Christensen, der midlertidig førte Dpsk. Maja, overtaget dette Skib, medens Maja føres af den ombordværende 1ste Styrmand C. Johnsen.

Styrmand Houmann fra Dpsk. Helsingborg har foreløbig overtaget Dpsk. Kureren paa Bugsertur til Gøteborg med Lægtere.

Fra Sø og Land.

I en Artikel i dette Blads Nr. 42 for d. 19. Oktober d. A. fremhævedes den Betydning, det har for danske Søfartsinteresser, at at vor Orlogsflaade yder vor Skibsfart og vore Fiskerier en virksom Støtte i henholdsvis fremmede Havne og i vore egne Farvande, og det gjordes stærkt gældende, at Orlogsflaaden langt fra kan siges at løse denne Opgave. Da vi have erfaret, at disse Udtalelser ere blevne opfattede som en Anke mod Orlogsmarinen for paa dette Omraade at svigte en den paahvilende Opgave, skulle vi udtale, at Artiklens Hensigt ikke har været en saadan. Det ansaas ikke for nødvendigt at fremhæve, at Orlogsmarinen med de Midler, der for Tiden staa til dens Raadighed, og med den ved Lov foreskrevne Anvendelse af disse Midler, selvfølgelig ikke kan løse den i Artiklen paapegede Opgave i den fornødne Udstrækning, men det var Artiklens Hensigt at paapege Ønskeligheden af en Ordning, der tillod Marinen en forøget Virksomhed i den paapegede Retning.

En ny Dampskibslinje paa Østasien vil ifølge Sh. Gaz. i en nær Fremtid blive startet af de to tyske Selskaber North German Lloyd og Hamburg—American Line i Forening.

Skibene til denne Fart blive byggede paa Skibsværftet „Vulcan" i Stettin og udstyres som Nutidens eleganteste Passagerdampere for at sætte dem i Stand til at konkurrere med de engelske Linier. De ville medtage saavel Post og Passagerer som Ladning og ville faa et større Statstilskud. Da saavel Ladnings- som Passagertrafikken er i stadig Stigning, venter man sig stort Udbytte af dette nye Foretagende, ligesom man haaber, at den udvidede Kommunikation skal bringe forøget Liv i Trafikken mellem Tyskland og Østasien.

Skibene ville afgaa skiftevis fra Hamburg og Bremen, og Pladserne, som anløbes, ere: Colombo, Penang, Singapore og Shanghai, hvor Damperen forbliver i 2 Dage. Derfra gaar Rejsen over Nagasaki til Hiogo og Yokohama. Efter et Ophold af 7 Dage paa sidst nævnte Plads returnerer Skibet ad samme Rute. Sidelinien fra Hongkong til Japan vil blive ophævet. The British India Steam Navigation Company vil have Dampere klar til Befordring af Passagerer og Ladning fra Penang til Rangoon, med Afgang i Løbet af 24 Timer.

Ifølge Overenskomst med andre Dampskibsselskaber vil den projekterede Linie blive sat i Forbindelse med Sidelinier fra Batavia, Samarang og Sourabaya.

Skibenes Dimensioner ere: Længde 500 Fod, Bredde 60 Fod, Dybde i Rummet 38 Fod. Gross-Tonnage 16,750, Reg. Tons 10,500, Bunkers rummer 1,650 Tons Kul. Maskinerne indicerer 7,000 H. K. med en Fart af 15 Knob og kan forceres til 9000 H. K., hvorved Farten stiger til 16 Knob.

Skibene have Plads for ca. 290 1. Kl., 100 2. Kl. og 80 3. Kl. Passagerer.

Prikkeafgiften. Kanal- og Havnefogden i Odense tilskriver os:

Ligesom min Kollega i Horsens, skal jeg ogsaa for Odense Fjords Vedkommende tillade mig at oplyse, at der siden 1881 ikke er afkrævet noget Skib Prikkepenge her.

Ærbødigst
J. Hansen.

En skandinavist Korrespondent skriver til „Fairplay":

Ved Læsning af det i Deres Blad af 28. Septbr. refererede Brev fra Hr. C. K. Hansen, Kjøbenhavn, angaaende den permanente Voldgift, som for mange Aar siden blev etableret i Kjøbenhavn med det Formaal at dømme i Bjærgningsspørgsmaal, og som har udfoldet en saa gavnlig Virksomhed, fristes man uvilkaarligt til at spørge: „Hvorfor er der ikke en lignende Voldgiftsret i Stockholm eller en anden svensk Plads ved Østersøen?

Sikkerlig ere de Vanskeligheder, som møde Skibsredere, Ladningsejere og Assurandører for at faa fastsat Bjærgelønnen til det svenske Bjærgningsselskab Neptun ikke mindre, end om de samme Folk havde med det danske Bjærgningsselskab Svitzer at gøre, og Strandingstilfælde, som indtræffe indenfor den Grænse, som det svenske Selskab har forstaaet at reservere for sig selv, ere snarest hyppigere end i danske Farvande, særlig Tilfælde, som angaa engelske Interesser. Naar man ser, hvor stor procentvis Bjærgeløn Neptun-Selskabet forlanger, hvilket undertiden foranlediger det bjærgede Skib til at appellere til Domstolen, endogsaa med Vished for en 3 à 4 Aars Proces, kan man kun undres over, at de indflydelsesrige Korporationer, som repræsentere den engelske Skibsfarts Interesser, ikke allerede for længe siden have foretaget Skridt for at faa indført en mere tilfredsstillende Ordning af Bjærgningsspørgsmaal i Østersøen. Enhver Bestræbelse i denne Retning vil sikkert blive kraftigt understøttet saavel af tyske som skandinaviske Assurandører.

Mulkt for en ulovlig Signalisering. Kaptajnen paa Dampsk. „Wearmouth" var d. 1. Septbr. indstævnet for Politiretten i Gravesend for ulovlig Signalisering paa Themsen d. 4. August. Indstævnte havde givet et langt og et kort Stød 3 Gange, og da man spurgte ham, hvorfor han signaliserede paa denne Maade, svarede han, at det skete for

at tilkalde Lodsen. I Stedet for Kaptajnen, der var til Søs, mødte en Befuldmægtiget for Rederiet. Han udtalte, at der var givet de ovenfor nævnte Stød, men anførte som Grund, at Kaptajnen havde vigtige Papirer at sende i Land, og at han ikke havde nogen anden Maade, hvorpaa han kunde tiltrække sig Opmærksomhed. Dommeren udtalte, at Forseelser med Hensyn til Signalisering var i Tiltagende. Kaptajnen idømtes en Mulkt af 21/ og 33,6d i Omkostninger.

(Norg. Sjøft.)

Mr. Watkins, forhenværende Kaptajn paa den amerikanske Passagerbaad Paris, som strandede i Nærheden af the Manacles, er ankommen til New-York. Ifølge Sh. Gaz. er Kaptajnen utilfreds med den af American inspectors over ham afsagte Dom, (Suspension af hans Førercertifikat i 2 Aar), hvilken han agter at appellere.

I Certepartier for Træladninger fra Østersøen og Hvide Havs Pladserne findes i Almindelighed en Klausul, som bestemmer, at tilstrækkelige Plankeender til Stuvning af Lasten skal leveres i Længder af 6 til 8 Fod eller derunder efter Forlangende, og at Fragten herfor beregnes til $^2/_3$ af den sædvanlige Fragt. Fra Østersøpladserne brugtes tidligere mest Ender paa 4 til 6 Fod og fra Hvide Havet regnedes Planker op til 8 Fods Længde for Ender, men i den sidste Tid forsøge Afskiberne af Træladninger at sende stadig tiltagende Mængder af 2 Fods Ender ombord.

Skibsredere og Kaptajner bør være paa deres Post mod dette Misbrug, da det absolut medfører Tab af baade Tid og Penge for Skibet. Ved Losningen kan disse 2 Fods Ender nemlig ikke lægges i Strop og hives ud paa samme Maade som de længere Stykker, men maa enten langes ud med Hænderne eller losses i Kurve, hvilket selvfølgelig forsinker Losningen og forhøjer Losningsomkostningerne betydeligt. Ligeledes ere disse korte Ender upraktiske til Stuvning og ere egentlig kun at betragte som Brænde, hvilket Befragterne paa denne Maade faar forsendt til en alt for billig Fragt. Redere ville derfor tjene deres Interesser bedst ved at protestere mod at saadanne Smaastumper betragtes som Ender til Stuvning; men om de ikke helt kunne undgaa at medtage dem, burde der i alt Fald betales en højere Fragt for dem end for Plankelast, i Stedet for at der nu betales mindre.

(Fairplay.)

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 2. Trækning begynder Onsdag d. 15 November. I Henhold til Lotteriets Plan vil der paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder blive fordelt et Antal af 52,000 Gevinster, saaledes at ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2000 Stkr. derover faa Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en stedse stigende Skala erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom for 2 Træknings Vedkommende henvises til omstaaende Bekendtgørelse.

I Henhold til Planens § 6 kunne Gevinsterne eventuelt tillades ombyttede efter de Vindedes Ønske med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi.

Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkonkontoret.

Ugens Havarier.

Til **Bureau Veritas** er i Septbr. Maaned anmeldt som forliste følgende Sejlskibe: 16 amerikanske, 1 østerrigsk, 21 britiske, 2 chilensiske, 2 danske, 1 hollandsk. 2 tyske, 2 græske, 4 italienske, 19 norske, 3 russiske, 1 svensk, ialt 74; Dampskibe: 1 amerikansk, 1 østerrigsk, 1 belgisk, 16 britiske, 1 fransk, 2 tyske, 1 japanesisk, 1 mexikansk, 2 norske, 4 russiske, ialt 30.

Aarsagerne til Forlisene vare for Sejlskibene: Stranding 32, Kollision 4, Ild 1, Sunkne 7, Forladte 8, Kondemnation 18, Borteblevne 4; for Dampskibene: Stranding 9, Kollision 3, Sunkne 4, Forladte 1, Kondemnation 10, Borteblevne 3.

Tiber, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 2. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til St. Petersborg med Stykgods paa Grund paa Falsterbo Rev. Flot med Assistance af „Kureren" efter at en Del af Lasten var losset i Lægtere. Skibet har fortsat Rejsen ubeskadiget.

Klampenborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Nærheden af Bordeaux været i Kollision med det russiske Dampskib Oberon. Begge Skibe tog Skade.

Jules Theodore, Dpsk. af Marseille, kom Natten til d. 1. ds. paa Rejsen fra Sandviken til Barcelona med Trælast paa Grund paa Sjollen. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen uden at have taget Skade.

Helge, Skonnert af Kristianopel, er d. 4. ds. paa Rejsen fra Hernøsand hertil med Trælast kommet paa Grund her paa Indrereden.

Sixtus, Barkskib af Fanø, er paa Rejsen fra Cardiff til Valparaiso indkommet til Montevideo med Skade paa Rigningen.

Frederik & Ane, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen til Antwerpen grundstødt ved Terneuzen.

Anna, Dpsk. af Stavanger, er paa Rejsen fra England til Throndhjem med Kul sunket i Nordsøen. Besætningen er bjærget.

Siegfried, tysk Dpsk., kom d. 5. ds. paa Rejsen fra Grækenland med en Ladning Erts paa Grund paa Vittens Grund. Skibet, der har Assistance af Svitzers, har Hul i Forskibet.

Salamanca, Dpsk. af Newcastle, er Natten til d. 5. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Stettin med Kul, strandet i Taage, en Mil Syd for Hanstholm. 5 af Mandskabet reddede sig selv i Land, medens Resten, 16 Mand, reddedes ved Raketapparatet. Skibet staar paa den yderste Revle.

Laurine Mathilde, Jagt af Aarhus, indkom d. 1. ds. til Helsingør med Tab af Storsejlet. Skibet var paa Rejsen fra Skive hertil med Korn.

Agent Lagoni, Skonnertbrig af Faaborg, har maattet returnere til Cardiff d. 4. ds. med Tab af Anker og Kæde, Klyverbom og Forrigningen. Skibet var paa Rejsen fra Cardiff til Holbæk med Kul.

Grethe, Skonnert af Svendborg, har d. 1. ds. paa Rejsen fra St. Petersborg til Lynn med Oliekager maattet søge ind til Frederikshavn, da den i Skagens Bugt har mistet Anker og 16 Fv. Kæde.

Vina, Dpsk. af Grangemouth, maatte d. 2. ds. paa Rejsen fra Sundswall til Marseille returnere fra Kattegat til Helsingør med en mindre Maskinskade, der hurtig blev repareret, og derefter fortsattes Rejsen.

Doris Brodersen, Barkskib af Fanø, har paa Rejsen fra Liverpool til Guayaquil maattet søge ind til Port Stanley, Falklands Øerne, med ituslaaet Skandseklædning, Skade paa Sejl, Ladning etc. Skibet har endelig havt Ild ombord, som dog hurtig slukkedes.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 7. Novbr. — Alexandra, Hansen, ankom til Kbhvn. 30. Oktbr. — Algarve, Borries, afgik fra Malaga 7. Novbr., best. til Gibraltar — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Lissabon 31. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New York 4. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Arno, Strubberg, ankom til Kristinestad 5. Novbr. — Beira, Brabrand jun., ankom til Sundsvall 25. Oktbr. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Messina 5. Novbr. — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 4. Novbr., bestemt til Levo. — Douro, Ørum, ankom til St. Petersborg 1. Novbr. — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn. 26. Oktbr., bestemt til New Orleans. — Garonne, Rasmussen, afgik fra Kotka 5. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 15. Oktbr. — Hekla, Thomsen, ankom til Stettin 4. Novbr. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Kbhvn. 6. Novbr., bestemt til Alicante. — Island, Skjødt, afgik fra New York 28. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 25. Oktbr., bestemt til New York. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersborg

6. Novbr. — L. P. Holmblad, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 27. Oktbr., bestemt til Boston. — Nicolai II., Michelsen, ankom til New York 6. Novbr. — Norge, Kihl, afgik fra Christiansand 4. Novbr., bestemt til New York. — O. B. Suhr. Lissner. afgik fra Gibraltar 5. Novbr., bestemt til Barcelona. — Omsk, Petersen, ankom til St. Petersborg 4. Novbr. — Seine, Staal, ankom til Bordeaux 2. Novbr. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 27. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, ankom til New York 6. Nov. — Tiber, Bech, afgik fra Kbhvn. 4. Novbr.. bestemt til St. Petersborg. — Tomsk, Andersen, ankom til Kbhvn. 2. Nov. — Xenia, Thidemann. afgik fra Kbhvn. 31. Oktbr., bestemt til New Orleans.

Anglo Dane, Møller, afgik fra Liverpool 3. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 6. Novbr., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Kbhvn. 4. Novbr., bestemt til Riga. — Ceres, Müller, afgik fra Leith 17. Okt., bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, afgik fra London 5. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Throndhjem 4. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Constantin, Niedersø, ankom til Stornoway 2. Novbr., best. til Kbhvn. — Ella, Svane, ank. til Kbhvn. 6. Novbr.. best. til Danzig. — Esbjerg, Bentzen, ankom til Thronhjem 2. Novbr., best. til Gøteborg. — Frederik, Thomsen, ankom til Kbhvn. 3. Novbr., bestemt til Kønigsberg. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Kbhvn. 5. Novbr.. bestemt til Antwerpen. — Kasan, Mortensen, ankom til Libau 6. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Kiew, Erichsen, ankom til Libau 5. Novbr., best. til Hull. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 5. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 4. Novbr., bestemt til Hull. — Maja, Johnson, ankom til Danzig 3. Novbr., best. til Kbhvn. — Morsø. Frisenette, afgik fra Kbhvn. 5. Novbr., best. til Vestnorge — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 1. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Nishnej Novgorod, Harder, afgik fra St. Petersborg 6. Novbr., bestemt til Riga. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Pillau 6. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 2. Novbr., best. til London. — Pregel, Olsen, ankom til Antwerpen 6. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Sørensen, ankom til Riga 2. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Valdemar, Kofoed, ankom til Kbhvn. 5. Novbr., bestemt til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 6. Novbr., best. til Riga. — Vesta, Bay, ank. til Kbhvn. 3. Novbr., bestemt til Stettin. — Vesuv. Andresen, ankom til Hull 3. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Viking, Rohde, ankom til London 6. Novbr., bestemt til Libau. — Kursk, Lunge, ankom til Libau 3. Novbr., bestemt til London. — Tejo, Ryder, afgik fra Leith 4. Oktbr., best. til Island.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 8. Novbr., best. til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 9. Novbr., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn.. 9. Nov., best. til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 7. Novbr., bestemt til Aarhus. — Lolland. Ankersen, afgik fra Leith 7. Novbr., best. til Odense. — Riberhus, Andersen, afgik fra Nakskov 8. Novbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 7. Novbr., bestemt til Nykjøbing F. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 8. Novbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 25. Oktbr., ankom til Libau 3. Novbr. — Frode, Wrisberg, afg. fra Kronstadt 7. Novbr., bestemt til Wifstawarf. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Rouen 3. Novbr., ankom til Wearmouth 5. Novbr. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Riga 24. Oktbr., best. til Rouen. — Svend, Petersen, afg. fra Kønigsberg 4. Novbr., bestemt til Sundswall. — Skjold, Schmidt, afgik fra Hamburg 4. Novbr., ankom til Blyth 6. Novbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Blyth 4. Novbr., ankom til Kbhvn. 6. Novbr. — Ragnar, Risøe, afgik fra Newcastle 1. Novbr., ankom til Stettin 5. Novbr. — Volmer, Riber, afg. fra Blyth 1. Novbr., ankom til Libau 6. Novbr. — Dan, Hansen, afgik fra Riga 26. Oktbr., ankom til Dunkerque 4. Novbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 27. Oktbr., ankom til Rotterdam 4. Novbr. — Harald, Holst, afg. tra Wearmouth 31. Oktbr., ankom til Kbhvn. 3. Novbr. — Olaf, Lorentzen. afgik fra Trangsund 19. Oktbr., ankom til St. Nazaire 28. Oktbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Jensen, ank. til Savona 1. Novbr. — P. Andrejeff, Johnsen, ankom til Ghent 1. Novbr. — P. Berg, Thorsøe, afgik fra Kronstadt 4. Novbr. — H. Klitgaard, Rasmussen, ankom til London 5. Novbr. — Alex. Shukof, Stoltenborg, afgik fra N. Shields 6. Novbr. — W. Sawin, Jørgensen, ankom til Kronstadt 6. Novbr.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Burntisland 6. Novbr. — Kamma, Pedersen, afgik fra Riga 5. Novbr. — Helga, Lagesen, afgik fra Newcastle 3 Novbr. — Martha, Jørgensen, ank. til Lübeck 5. Novbr. — Elna, Møller, afgik fra Wiborg 30. Oktbr. — Therese, Knudsen, ankom til Sundvall 5. Novbr.

Urania. Polarstjernen, Nielsen. ankom til Ponta Delgada (Azorerne) 1. Novbr. — Ekliptika, Klaaborg, ank, til Montevideo 21. Okt. — Venus, Nielsen, ankom til Helsingør 6. Novbr. — Sirius, Branth, afgik fra Newcastle 16. Oktbr.. bestemt til Montevideo. — Urania, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 4. Oktbr., bestemt til Windau. — Saturn, Lund, ankom til Helsingør 6. Novbr. — Pallas, Degn, afgik fra Kbhvn. 6. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Mars, Clausen, afgik fra Windan 4. Novbr., bestemt til Grimsby.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra New York 28. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Nordland, Pii, ank. til Libau 5. Novbr. — Finland, Schmidt, ankom til Boness 5. Novbr. — Holland, Jørgensen, pass. Kbhvn. 7. Novbr., bestemt til Amsterdam. — England, Andresen, afgik fra Kbhvn. 3. Novbr., bestemt til Warkworth. — Rusland, Møller, afgik fra Warkworth 4. Novbr.. bestemt til Odense. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Kønigsberg 3. Novbr. — Skotland, Branth, afgik fra Esbjærg 3. Novbr.. bestemt til Newcastle.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Newcastle 1. Novbr., bestemt til Ergasteria. — Niobe, Schmidt, afgik fra Kronstadt 8. Novbr., bestemt til Borgå. — Nancy, Mathisen, afgik fra Trangsund 7. Novbr., bestemt til St. Nazair. — Nautik, Mortensen, afgik fra Cardiff 4. Novbr., bestemt til Barcelona. — Nora, Degn, afgik fra Morlaix 5. Novbr., ankom til Cardiff 6. Novbr. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Methil 6. Novbr., bestemt til Esbjerg. — Nerma, Jessen, afgik fra Methil 3. Novbr., ankom til Bandholm 7. Novbr.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kallundborg 2. Novbr., ankom til Kønigsberg 4. Novbr. — Rita, Jørgensen, ankom til Maldon 1. Novbr.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Svendborg 3. Novbr., ankom til Sunderland 7. Novbr. — Frisia, Skov, afgik fra Kbhvn. 5. Novbr., bestemt til Kronstadt. — Gallia, Nielsen, ankom til Kronstadt 3. Novbr. — Caledonia, Fisker, afgik fra Dordrecht 4. Novbr., ank. til Sunderland 6 Novbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afg. fra Kbhvn. 1. Novbr., ankom til Libau 3. Novbr. — Fyen, Hansen, afgik fra Riga 1. Novbr.. bestemt til Bergen. — Hafnia, Jensen, ankom til Riga 31. Oktbr. — Russia, Rasmussen, afgik fra Ghent 7. Novbr., bestemt til Rotterdam.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til Philadelphia 5. Novbr., — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Cardiff 12. Novbr. bestemt til Buenos Ayres. — Søborg, Fischer, ankom til Rouen 8. Novbr. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Ripola 2. Novbr. — Jomsborg, Kühl, ankom til Barry 1. Novbr. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Wiborg 1. Novbr., best. til Rouen. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Bjørneborg 30. Okt., bestemt til Rouen. — Fredensborg, Petersen, ank. til Gamle Karleby 22. Okt. — Amalienborg, Dømel, ankom til Calais 29. Oktbr. — Frederiksborg, Jørgensen, afg. fra Kristinestad 31. Okt. best. til Spjutsund. — Stjerneborg, Mathiesen, afg. fra Wiborg 2. Novbr., best. til Ghent.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, afgik fra Cardiff 19. Oktbr., bestemt til Buenos Ayres. — Skodsborg, Lund, afgik fra Glasgow 27. Oktbr., bestemt til Genua. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Bordeaux 3. Novbr. — Jægersborg, Jensen, ankom til Blyth 6. Novbr. — Guldborg, Jensen, afgik fra Kristinestad 29. Oktbr., bestemt til Calais. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Liverpool 25. Oktbr., bestemt til Nova Scotia.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, reparerer i Helsingfors. — Agnete, Jensen, afgik fra Libau 3. Novbr.' best. til London. — Hermia, Sørensen, afgik fra Libau 2. Novbr., best. til Rotterdam. — Alice, Hansen, ank. til Libau 2. Novbr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Leith 4. Novbr. — Bornholm, Petersen, afgik fra Leer 6. Novbr. best. til Newcastle. — Ajax, Brorsen, afgik fra Kjøge 1. Novbr. ank. til Warkworth 6. Novbr. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 5. Novbr. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 7. Novbr. best. til Aarhus. — Kjøbenhavn, Thomsen, afg. fra Landskrona 6. Novmbr. best. til Libau.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Libau 6. Novbr. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Burntisland 5. Novbr. — Absalon, Predbjørn, ankom til Reval 6. Novbr. — Ansgar, Larsen, afgik fra Libau 1. Novbr., bestemt til Rouen. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Kbhvn. 7. Novbr., bestemt til Kønigsberg. — Hamlet, Sommer, afg. fra Lappvik 2. Novbr., bestemt til Rouen. — Helge, Matthiessen, ankom til Rotterdam 6. Novbr.

Det Østasiatiske Kompagni. Malaya, Prahl, afgik fra Singapore 4. Nov., ankom til Penang 6. Nov. — Annam, Cold, afgik fra Southampton 31. Oktbr., bestemt til Neapel.

— Livadia, Jørgensen, pass. Kbhvn. 4. Novbr., ankom til Libau 7. Novbr. — Normannia, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 2. Novbr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afgik fra Kbhvn. 4. Novbr., bestemt til Grangemouth. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Kbhvn. 6. Novbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Kallundborg 4. Novbr., bestemt til St. Petersborg.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Kbhvn. 3. Novbr.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Riga 7. Novbr. — Knud, Nielsen, ankom til Kbhvn. 6. Novbr.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 31. Oktbr. til Vejle.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Trångsund 1. Novbr. — Clara, Petersen, ankom til Nordenham 5. Novbr.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Clara, Nielsen, sejlet fra Bremen 29. Oktbr. til Cardiff. — Gladstone, Christiansen, sejlet fra New Caledonia 29. Oktbr. til Leer. — Cito, Christensen, færdig i Saurabayo 31. Oktbr., best. til Europa. — Copley, Struckmann, sejlet fra Newcastle N. S. W. 31. Oktbr. til Valparaiso. — Ines Røhl, Jessen, til Ankers ved Deal 29. Oktbr., sejlet derfra 1. Novbr. til Ceara. — Elisabeth, Harreby, ankom til Havre 2. Novbr. fra Campeche. — Esmeralda, Pedersen, prajet 22. Septbr. paa 14° N. 27° W. fra Gefle til Melbourne. — Maracaibo, Svarrer, sejlet fra Hamburg 3. Novbr. til Pernambuco. — Amete, Nielsen, sejlet fra Cape Town 5. Oktbr. til Rio Janeiro. — Nor Wester, Nielsen, prajet 28. Septbr. paa 13° N. 27° W. fra London til Otago Head. — Mærdor, Brinck, sejlet fra Rio Grande 15. Septbr. til Liverpool. — Mary Jose, Svendsen, sejlet fra Port Natal 9. Oktbr. til Habai (Tonga Øerne.) — Doris Brodersen, Hansen, indkom til Port Stanley 4. Novbr. med Havari.

Svendborg. Mine, Møller, ankom til Kønigsberg 31. Okt. — Erik, Hoffmann, ankom til Porsgrund 30. Okt. — Psyche, Hansen, ankom til Dysart 30. Oktbr. — Skjold, Larsen, ank. til Boulogne 31. Oktbr. — Saga, Clausen, ankom til Memel 31. Oktbr. — Astræa, Frederiksen, ankom til Lissabon 31. Okt. — Adolphine, Sørensen, ankom til Kbhvn. 31. Oktbr. — Fønix, Nielsen, ankom til Helsingborg 30 Oktbr. — Vega, Rasmussen, ankom til Bogense 31. Oktbr. — Lilly, Rasmussen, ankom til Christiania 31. Oktbr. — Agnes, Dam, ankom til Libau 1 Novbr. — Skirner, Nielsen, ankom til Kirkaldy 2. Novbr. — Gefion, Rasmussen, ankom til Skelefteå 3. Novbr. — Svend, Andersen, ankom til Libau 3. Novbr. — Estrup, Madsen, ankom til Christiania 3 Novbr. — Samson, Hansen, ankom til Malmø 3. Novbr. — Haabet, Andreasen, ankom til Reval 5. Novbr.

Ærø. Hansigne, Clausen, ankom 1. Novbr. til Brest. — Anna, Jensen, ankom 1. Novbr. til Kallundborg. — Mathilde, Hansen, ankom 31. Oktbr. til Stege. — Marie, Christensen, ankom 31. Oktbr. til Odense. — Abba, Petersen, ankom 31. Oktbr. til Rudkøbing. — Elise Dyreborg, Andersen, ankom 31. Oktbr. til Kerteminde fra Boston. — Martha, Carlsen, ankom 31. Oktbr. til Kerteminde fra Kings Lynn. — Alf, Albertsen, ankom 30. Oktbr. til Malmø. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 30. Oktbr. til Lynn. — Cathrine, Rasmussen, ankom 30. Oktbr. til Faaborg fra Dysart. — M. Hay, Petersen, ankom 30. Oktbr. til Hundested. — Hosanna, Hay, ankom 31. Oktbr. til Libau. — Fred, Friis, ankom 28. Oktbr. paa Kbhvns. Red. — Aug., Dreiøe, ankom 30. Oktbr. til Ærøskøbing. — Skjold, Mygind, ankom 30. Oktbr. paa Kbhvns. Red. — Albert, Fabricius, ankom 4. Novbr. til London. — Fredensborg, Kisby, ankom 4. Novbr. til Burntisland. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 5. Novbr. til Morlaix Red. — Berthel, Eriksen, ankom 5. Novbr. til Kolding.

Rønne. Kirstine, Petersen, ankom til Bilbao 1. Novbr. — Hermod, Grønwald, ankom til Karlskrona 1. Novbr. — Zephyr, Henriksen, ankom til Halmstad 2. Novbr. — Laurentine Emilie, Johnsen, ankom til Fredericia 2. Novbr. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Flensborg 3. Novbr. — Klara Marie ankom til Kbhvn. 3. Novbr. — Tordenskjold, Larsen, ankom til Kbhvn. 15. Oktbr. — Prøven, Bidstrup, ankom til Påskalavik 14. Oktbr. — Christiane Marie, Hansen, afgaaet fra Sundswall ankom til Gøteborg 14. Oktbr. — Ane Kathrine, Hermansen, ankom til Karrebæksminde 18. Oktbr. — John Hintze, Andersen, ankom til Stockholm 21. Okt. — Rolf, Jacobsen, ankom til Bergquara 21. Oktbr. — Gudmund, Borbye, ankom til Aabenraa 20. Oktbr. — Hans. Hammer, ankom til Norkøping 22. Okt. — Camtoos, Pedersen, ankom til Memel 22. Okt. — Hermann, Ødbergsen, ankom til St. Petersborg 23. Okt. — Freja, Bech, ankom til Reval 24. Oktbr. — Hans Peter, Westh, ankom til til Kalmar 23. Okt.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Nordsøen. Graadyb. Skallingen. Baaken paa *Skallingen* er atter rejst. Den staar nu paa en lille, rund Høj, 400 Alen NØ. t. Ø. for dens tidligere Plads. 55° 28′ 19″ N. Br. 8° 19′ 28″ Ø. Lgd.

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

Paa *Havrevlen* 12 Fod.
I Kanalen $7^1/_2$ Fod.
Paa *Fjordgrunden* $10^1/_2$ Fod.

Nordsøen og Skagerrak. Ombygningen af Baaker paa *Jyllands* V.-Kyst er afsluttet for iaar.

Kattegat. Læsø N. Rønne-Rev. Friis-Sten. Tæt N. for *Friis-Sten*, som ligger paa *Rønne-Rev*, 7,000 Alen S. 5° V. fra *Nordre-Rønner* Fyrtaarn, er i 10 Fod Vand udsat en Halmprik. 57° 19′,2 N. Br. 10° 55,3′ Ø. Lgd.

Sundet. Helsingør. I Indløbet til *Helsingør* Havn uddybes til 25 Fod. Uddybningsmaskinen viser paa den Side, hvor den skal passeres, to sorte Balloner lodret for hinanden, om Natten en rød Lanterne over en hvid Lanterne; og paa den modsatte Side en hvid Lanterne.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Landsort SSØ. Lys- og Klokketønden, der til Forsøg var udlagt ved *Boskønösen*, er nu permanent. Tønden er rød og viser uregelmæssigt, hvidt Hurtigblink. Den ligger tæt S. for Grunden, 1,5 Kml. SØ. t. S. $^3/_4$ S. fra *Landsort* Fyr.

Finland. Bottniske Bugt. Åbo Distrikt. Walkeakari. Fyrhuset til *Walkeakari* høje Ledefyr er nu anbragt paa et 16 Fod højt Jernstativ, Fyrhus og Stativ ere hvide. Flammens Højde er uforandret. Fyret lyser fra N. 67° V. gennem N. og Ø. til S. 18° Ø.

Södra Qvarken. Märkallen. Klokketønden *Märkallen* er midlertidig ombyttet med en Stage, sort foroven, hvid forneden, med en sort, nedadvendt over en sort, opadvendt Kost.

Finske Bugt. Helsingfors. Rysskär. Klokketønden *Rysskär*, uden for *Helsingfors*, er midlertidig inddragen.

Pitkäpaasi Lodsplads. Pitkäluoto. Paa SV.-Kanten af Øen *Pitkäluoto* er opført en hvid, 5 Fod høj Varde. 60° 28′ 5″ N. Br. 27° 51′ 4″ Ø. Lgd.

Tyskland. Rügen. Hildensö V. Vraget af Kuffen *„Concurrent"* ligger c. 1 Kml. fra *Vitte* i 22 Fod Vand. Over Vraget er der 16 Fod Vand. Tæt V. for Vraget er udlagt en Vragtønde med V.-lig Topbetegnelse. 54° 34′,2 N. Br. 13° 4′,7 Ø. Lgd.

Lille-Bælt. Als N. I November og December 1899 afholdes Skydeøvelser N. for *Als* i Nærheden af *Holsts-Flak*. Skibet, hvorfra der skydes, har om Dagen en rød Stander paa Fortoppen og om Natten tre røde Lanterner og viser desuden elektrisk Lys.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Kullen. Fra Begyndelsen af 1900 skal der som Taagesignal ved *Kullen* Fyr gives Et-Skud hver 10 Minutter.

Marstrand. Erholmen V. Et Fartøj er sunket $1^1/_2$ Kbl. V. for *Erholmen*. Masterne ere 6 à 8 Fod over Vandet. En Spidstønde med grønt Flag er udlagt V. for Vraget.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Brokdorf. Paa den lave Fyrbaake ved *Osterende-Brokdorf* er det hvide, faste, midlertidige Fyr slukket og tændt et Fyr med Formørkelser, Lys 7 S., Mørke 3 S. Flammens Højde: 27 Fod. Fyrapparat af 4de Orden. Det viser hvidt Lys fra N. 61° V. til N. 67° V., rødt Lys fra N. 67° V. gennem V. til S. 48° V., og hvidt Lys fra S. 48° V. til Grunden ved *Glückstadt* og *Rhynplate*.

Weser. Fedderwarder Farvand. I det øvre *Fedderwarder* Farvand ere følgende Tønder flyttede efter Farvandet saaledes: Rød Stumptønde F B i $12^1/_2$ Fod Vand, rød Stumptønde F D i 6 Fod Vand, sort Spidstønde F 2 i 16 Fod Vand og sort Spidstønde F 4 i 6 Fod Vand.

Blexen. Fartøjet, der var sunket lige over for *Blexen*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Jade. Fyrskibet *„Genius Bank"* er midlertidig ombyttet med det tremastede Fyrskib *„Reserve"*. Fyr og Signaler ere uforandrede.

Holland. Friesche Zeegat. Zoutkamperlaag. I *Zoutkamperlaag* er den mindste Dybde, mellem Spidstønde Nr. 1 og Stumptønde Nr. 1, 8 Fod. I Løbet mellem *Zoutkamperlaag* og *Gat van Schiermonnikoog* er den mindste Dybde 4 Fod.

Eierlandsche Gronden. Ved Ydersiden af *Eierlandsche Gronden* udlægges snarest mulig en rød og hvid vandret stribet Spidstønde, mærket „*E. Gr.*“, med Trekant. 53° 14′ 10″ N. Br. 4° 47′ 10″ Ø Lgd.

Vlie Red. Paa *Vlie* Red er Lodsfartøjet ombyttet med et Lods- og Fyrskib, der ligger i 7 Fv. Vand mellem Spidstønde Nr. 1 med Kors og Spidstønde Nr. 2 med Ballon. Skroget er sort; det har to Master og fører paa den forreste Mast et blaat Flag og om Natten et grønt over et hvidt Fyr. Det grønne Fyrs Højde: 51 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Det hvide Fyrs Højde: 38 Fod. Synsvidden: 6 Kml. 53° 17′ 28″ N. Br. 5° 9′ 13″ Ø. Lgd.

Taagesignal gives med Taagehorn, hver 3 Minutter Et-stød af 10 S. Varighed.

Naar Fyrskibet ikke er paa Station, viser det rød Stander paa Fortoppen og om Natten en rød Lanterne paa hver Top.

Naar Fyrskibet inddrages paa Grund af Is eller anden Aarsag, udlægges saavidt mulig paa Stationen et Lodsfartøj, der vise de samme Signaler som Fyrskibet.

Zeegat van Brouwershaven. Moerdijk. Løbet mellem *Moerdijk* og *Roode Vaart*, hvori den mindste Dybde ved Lavvande er 7 Fod, er afmærket med tre Stumptønder og tre Spidstønder, mærkede R V, Nr. 1, 2 og 3.

Spidstønde Nr. 2 i Farvandet langs *Moerdijk* er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Kugletønde med Kors. 51° 42′ 31″ N. Br. 4° 36′ 59″ Ø. Lgd.

Duiveland. Zijpe. Paa undervands Dæmningen i *Zijpe*, ved *Duiveland* SØ.-Kyst, er c. $^3/_4$ Kbl. fra Yderdiget om *Polder Bruinisse* opført en hvid Baake med Ballon, og paamalet: „*Waarschuwing. 40 M. uit het baken liggen steenen.*“ („Advarsel. 60 Alen uden for Baaken ligge Sten“.) 51° 38′ 2″ N. Br. 4° 4′ 30″ Ø. Lgd.

England. Themsen. I *Themsens* Munding er den rød og sort vandret stribede Kugletønde „*Wallet Spitway*“ flyttet c. 3 Kbl. N. 58° Ø. hen.

Den sorte Lystønde *N. E. Maplin*, der viser hvidt Fyr med Formørkelser, er flyttet c 1 Kbl. N. 75° Ø. hen.

Sort Spidstønde „*Maplin Edge*“ er flyttet c. 1 Kbl. N. 75° Ø. hen. 51° 36′ 30″ N. Br. 1° 5′ 15″ Ø. Lgd.

Buxey Spit er tiltagen Ø. efter; for at staa over *Spitway* maa holdes netop Ø. om Tøndelinien.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. La Canche (Touquet). Om kort Tid ombyttes *La Canche (Touquet)* to hvide, elektriske Fyr med et elektrisk Lynfyr, der viser To-Lyn hver 10 Sekunder; Lyn; Mørke $2^1/_2$ S.; Lyn; Mørke $7^1/_2$ S. Det vises fra det S.-lige Taarn. Lysævne: 48 Kml.

Under Arbejdet brænder kun det N-lige Fyr og det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

Nærmere Meddelelse senere.

Cap de la Hague. Vignes. Tautun. Den sorte Baake med Cylinder *Tautun* er ikke anbragt paa den Klippe, hvor den er angivet i Kortene, og som hedder *Vignes*. 49° 43′ 4″ N. Br. 1° 57′ 3″ V. Lgd.

I 1900 skal Baaken flyttes til Klippen *Vignes*. 49° 42′ 59″ N. Br. 1° 57′ 13″ V. Lgd.

Fécamp. Den 15de November 1899 tændes paa Yderenden af den nye N.-Mole ved *Fécamp* et Lynfyr, der hver 10 Sekunder viser hvidt To-Lyn. Flammens Højde: 46 Fod. Lysævnen: 23 Kml. 49° 46′ 0″ N. Br. 0° 21′ 50″ Ø. Lgd.

Samtidig slukkes Blinkfyret paa N.-Molen.

Irland Ø.-Kyst. Dublin Bay. Rosbeg Bank. Den røde Stumptønde ved SØ.-Siden af *Rosbeg Bank* er nu malet sort. 53° 21′ 0″ N. Br. 6° 3′ 45″ V. Lgd.

Carlingford. Paa Barren ved *Carlingford* ere de røde Spidstønder Nr. 4, 6, 10 og 12, om Styrbord for Indgaaende, ombyttede med røde, spidse Lystønder, der vise hvidt, fast Fyr.

De sorte Stumptønder Nr. 3, 7 og 11, *Watson Rock*, om Bagbord for Indgaaende, ere ombyttede med sorte, stumpe Lystønder, som vise hvidt Fyr med Formørkelser. Nr. 3 ligger paa 54° 1′ N. Br. 6° 4′ V. Lgd.

Halpin Rock, SØ. for *Greenore*, er afmærket med en hvid og sort vandret stribet Lystønde, der viser rødt Blinkfyr. Man kan gaa paa begge Sider af Lystønden.

Man maa ikke ubetinget stole paa disse Lystønder.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chenal du Four. I *Chenal du Four* er Belysningen nu forandret saaledes:

St. Mathieu faste Bifyr er ombyttet med et fast Fyr, der vises fra et hvidt, 18 Fod højt Taarn, der staar 100 Alen N. 66° V. fra *St. Mathieu* Hovedfyr. Det viser rødt Lys fra N. 46° V. til N. 64° V., hvidt Lys fra N. 64° V. til N. 73° V. og grønt Lys fra N. 73° V. til N. 85° V. Flammens Højde: 83 Fod. Lysævnen: 13 Kml. for det hvide, $8^1/_2$ Kml. for det røde og $6^1/_2$ Kml. for det grønne Lys.

Vieux Moines Fyrs røde, faste Lysvinkel lyser nu fra S. 80° Ø., gennem S. og V. til N. 40° V.

Paa *Corsen* Semafor er tændt et midlertidigt, hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 26° V. til S. 6° Ø. eller over 16° paa hver Side af Linjen S. 10° V. til *La Grande Vinotière* Fyr. Lysævnen i Fyrlinjen: 14 Kml., derfra aftagende til begge Sider.

New Scotland SV. Saint John NØ. Cockerwit. En sort Jernpæl, 19 Fod høj over Højvande og med Ballon, er rejst paa Yderenden af Grunden, der strækker sig ud fra *Saint John* NØ.-Side. Spirtønden, som laa der, er inddragen. Man skal gaa NØ. om Pælen. 43° 33′ 5″ N. Br. 65° 47′ 15″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Narraguagus River. En Klippe med 4 Fod Vand, Lavvande, ligger omtrent midt i Løbet i *Narraguagus River*, $^1/_2$ Kml. neden for *Millbridge*, fra Stagen paa *Halftide Rock* i S. 70° V., $^1/_2$ Kbl. og fra *Fish Point* i S. 16° Ø.

Massachusetts. Woods Hole. Long Neck S. En 7 Fods Grund ligger S. for *Long Neck* og N. for det afmærkede Løb, fra *Devils Foot Island* S.-Spids i S. 73° V. og fra *Middle Ledge* Baakefyr i N. 13° V., $^3/_4$ Kbl.

Rhode Island. Providence River. Sabine Point. En Taageklokke er anbragt paa Fyrstationen paa Grunden ud for *Sabine Point*, tæt ved Ø.-Kanten af Løbet. Med Maskinkraft slaas hver 9 Sekunder Et-Slag paa Klokken.

Connecticut. The Thimbles Island. Mermaid Rock. En Klippe, *Mermaid Rock*, der ved Lavvande kun er lidt over Vandet, ligger paa S.-Siden af Løbet mellem *Bear Island* og *Smith Island*, c. 8 Kml. Ø. for *New Haven Harbor*, fra *Cutin Two Island* N.-Ende i S. 59° Ø., $2^1/_2$ Kbl. og fra *Bear Island* Ø.-Side i S. 46° V.

New Jersey. Barnegat Inlet. Et Vrag ligger sunket fra *Barnegat* Fyr i N. 79° Ø., $2^7/_8$ Kml. og fra *Barnegat Shoal* Klokketønde i N. 24° Ø.

South Carolina. Charleston Harbor. Mount Pleasant. *Mount Pleasant* forreste Ledefyr er nu rødt, og det bageste Ledefyr er forsynet med Spejl. Iøvrigt ere Fyrene uforandrede

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Zara Kanal. Tre Sorelle. Paa NØ.-Enden af den S-ligste af Klipperne *Tre Sorelle* er opført et Fyrtaarn, hvorfra vises et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 39 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Det lyser fra S. 17° V. gennem V. til N. $40^1/_2$° V. og fra N. 45° Ø. til N. $53^1/_2$° Ø. over Grunden *Saida*. 44° 10′ 17″ N. Br. 15° 0′ 48″ Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi. Mississippi Sound. Dog Keys Pass. Ved Indløbet i *Dog Keys Pass* er *Outer Bar* Tønden udlagt i 16 Fod Vand. Det er en hvid og sort lodret stribet Spidstønde, som ligger fra *Ship Island* Fyr i N. 86° Ø, og fra *Chandeleur* Fyr i N. 25° Ø.

Inner Bar Tønde er en sort Spidstønde Nr. 1, som ligger i 20 Fod Vand, fra *Biloxi* Fyr i S. 40° Ø. og fra *Round Island* Fyr i S. 78° V.

Tønderne afmærke Løbet gennem *Dog Keys Pass*.

Cuba N.-Kyst. Gibara. Grunden ved Indløbet til *Gibara Harbor* ligger nærmere til V.-Kysten end tidligere angivet i Kortene. Der er 13 á 17 Fod Vand paa Grunden. Ved dens Ø.-Side ligger en rød Tønde, c. $^1/_4$ Kml. N. 73° Ø. fra Flagstangen paa Fortet *San Fernando Point* og i Linje med *Peregrina Point*.

Den sorte Tønde ved NV.-Enden af *Peregrina Point Spit* ligger N. 55° Ø. fra Flagstangen paa Fortet paa *San Fernando Point*.

Smaa Antiller. Guadeloupe. Pointe-à-Pitre. Paa *Monroux Island* er tændt et midlertidigt Eyr, der vises fra en Pæl.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Rio de la Plata. Cuirassier Bank N. V. En lille 13 Fods Grund ligger c. 5 Kml. N. 40° V. fra Fyrskibet „*Cuirassier Bank*“.

Fyrskibet „*Chico Bank*“ driver undertiden med SØ.-lig Storm til Kanten af Grunden *Ortiz*. Da Fyrskibet ikke giver noget Signal for, at det ikke er paa Station, er det forsigtigt altid at gaa V. om Fyrskibet og at tage Kending af den røde Spidstønde, som ligger c. $^1/_2$ Kml. V. for den Plads, Fyrskibet skal ligge paa.

Argentina. La Plata. *La Plata* Observatorium ligger paa 34° 54′ 30″ S. Br. 57° 56′ 4″ V. Lgd.

I det N.-lige Løb til *Buenos Aires* Havnebassiner er Dybden 20 Fod og i det S.-lige Løb 17 Fod.

Buenos Aires. Det V.-lige Spir paa det Hydrografiske Kontors Bygning i *Buenos Aires* ligger paa 34° 35′ 39″ S. Br. 58° 22′ 4″ V. Lgd.

Karantænebestemmelser.

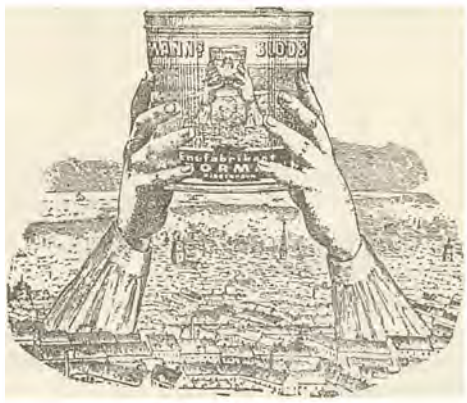
Italien. — De *brasilianske* Havne ere erklærede for smittede af Pest.

Norge. — *Santos* og Havnene i *Paraguay* ere erklærede for smittede af Pest.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Københavns Børskurs d. 8. Novbr. 1899.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			97½	98
Danmark			84	85¼
Norden	118½		118	118¾
Kjøbenhavn	98		97¾	98
Carl			56	56½
Dannebrog	97	¼	97	97¼
Skjold	71¾		71¾	72
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen	96½		96	97
Nordsøen			81	84
Torm			93	98
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			98	110
Urania	91		91	91¼
Union			101	102
Hejmdal			103½	107
Dampsk. af 1896			97½	98¼
Østasiatisk	104¾		104½	105
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			100½	104
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			100	103
Stats og Kreditforen Obligationer.				
3% Stats amort.			89	91
3½% uopsig. Stats			93¾	95½
3½% Husejer Kreditk.	83		82¾	83½
3½% Kbhvns Kreditf.			83½	84
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			85¾	86
4% — — 6 —			86½	86¾
3½% Landkreditk. 3 —			86½	88
Aktier.				
Nationalbank			133¾	134¼
Privatbank	125½		125½	125¾
Landmansbank			120¾	122½
Handelsbank			118¼	118¾
Burm. & Wain			85½	87
Helsingørs Jernsk.			—	—
Sukkerfabr.			93½	94
Bryggeri Aktier	87	¼	87	87¼

Vekselkurser d. 7. Novbr. 1899.

	à vista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.15	88.85
London	18.22	18.18
Paris	72.35	—
Amsterdam	151.35	—

Notering paa Berlins Børs d. 7. Novbr. 1899.

Russiske Noter	216.45
4% Russiske Consols	—
3⅜% — Boden Kredit cono.	97.60
5% Mexikanske 1899	97.90
5% Rumænske Stats	96.40
4% — — 1890	84.80

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

„Det Foren. Dampskibs." 12,000, „Danmark" 2,000, „Norden" 14,000, „Kjøbenhavn" 18,000, „Carl" 2,000, „Dannebrog" 26,000, „Skjold" 34,000, „Urania" 4,000, „Union" 8,000, „Østasiatiske" 2,000

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Bekendtgørelse
fra
Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

26. Series

2den Trækning begynder Onsdag den 15de November 1899.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinstrække.				Hovedgevinstrække.				2. Præmiegevinstrække.			
1	Gevinst	paa	600 Kr.	1	Gevinst	paa	1200 Kr.	1	Gevinst	paa	600 Kr.
1	—	»	450 -	1	—	»	900 -	1	—	»	450 -
1	—	»	300 -	1	—	»	600 -	1	—	»	300 -
3	—	à	150 -	3	—	à	300 -	3	—	à	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.**

Gensidig Løsøreforsikring for Officerer i Dampskibe.

Det meddeles herved d'Hrr. Medlemmer, at der er at betale:

til s/s Kronens totale Forlis ..... 4 Kr.
- delvis Forlis i 1899 ..... 2 —

ialt 6 Kr.

hvilket Beløb bedes tilsendt Kassereren, Hr. Nic. Jensen, Toldbodvej 36.

Bestyrelsen.

Gensidig Livsforsikring for Officerer i Dampskibe.

Det meddeles herved d'Hrr. Medlemmer, at Maskinmester P. Petersen, s/s Kronen, er afgaaet ved Døden, i hvilken Anledning Bidrag ifølge Lovenes § 7 bedes tilsendt Kassereren, Hr. Nic. Jensen, Toldbodvej 36.

Bestyrelsen.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

P. Chr. Rasmussen,

18, St. Annæ Plads 18. Kjøbenhavn K.

Anbefaler sig til d'Hrr. Kaptajner og Styrmænd med alle Sorter Vine og Spirituosa.
Hovedoplag for Danmark fra

Hr. M. G. Groenendaal i Rotterdam

af alle hans Cigarer og Tobakker, fra Frilager Nr. 28, Toldboden, til Rotterdams Priser + Fragten.

Telefon-Nr.: **4635.** Telegram-Adr.: **„Lesseps", Kjøbenhavn.**

Filial: Skolegade 34, Aarhus, ved **C. Braasch.**

T. A. Ebeling & Co.,

Skibsmæglere i Ekensund,

offererer Murstens-Fragter til Kjøbenhavn, Nexø, Gonnelv pr. Westervik, Göteborg og Libau.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts 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 Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

LISSABON.

ALBERT OLSEN & CTA.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALT- & BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.

Telefon Nr. 5941.

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.

LANDMANDSBANKEN

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

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.

NORDISK SKIBSREDERFORENING,

stiftet 1889.

Bureau: **Kongensgade Nr. 2, Christiania,**

optager skandinaviske Damp- og Sejlskibsredere som Medlemmer, besørger gennem sine ansete Forbindelser Ordningen af Tvistigheder i Skibenes Anliggender uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton om Aaret. (H. O.)

Wilson Sons & Co., Limited, London E. C.

7, Draper's Garden's.

Købmænd og Ejere af

Stenkuls-Oplag

i

St. Vincent C. V., Pernambuco, Bahia. | **Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, La Plata.**

Filial-Etablissement i Cardiff og Buenos Ayres.

Stadig Forraad af udelukkende de allerbedste Syd Wales Dampkul. Dampslæbere ved alle Depoter og enhver Lettelse for Dampskibenes hurtige Ekspedition.
Charterers i Cardiff til de ovennævnte Havne.
Wilson Sons & Co., Limited, ere Ene-Indehavere af de ovennævnte Depoter og Filialer. Alle Forespørgsler ang. Priser etc. paa Central-Bureauet:
7, Draper's Gardens. London E. C.

Peter M. Simoni,
Skibsmægler,
AALBORG.
—
Telegr. Adr.: Peter.

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Glarmester
Wald. Stallknecht
udfører
alt Skibs- og Bygningsarbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

Hotel „Victoria",
Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads,
Kjobenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

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

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S
Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

Bitumastic Præparater
fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

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 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.**

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

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 46. Kjøbenhavn, Torsdag den 16. November 1899. **6. Aarg.**

INDHOLD: Pensionssagen. — „Ledende Artikel". — En mærkelig „Kontrakt". — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Skibe.
Nybygninger af Damp- og Sejlskibe samt Pramme, saavel af Jærn som af Træ, paatages.
Overslag paa Forlangende.
Nogle brugte Pramme sælges billigt.
Reparationer udføres.
Telefon 3614.
Chr. Ørum,
Østergade 61, „Højbrohus".

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

Til Skibsbrug
kan særlig anbefales
Tuborg-Øl og Central Skibsøl
Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

Bitumastic Præparater
fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

Hotel Skandia
Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

Teaktræ — Teaktræ
AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
BANGKOK—KØBENHAVN
have altid paa Lager i **Frihavnen**
TEAKTRÆ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland.
TRÆKOMPAGNIET, KØBENHAVNS FRIHAVN.

Telefon 297. Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.
C. L. Seifert,
St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet
elegante Uniformshuer.

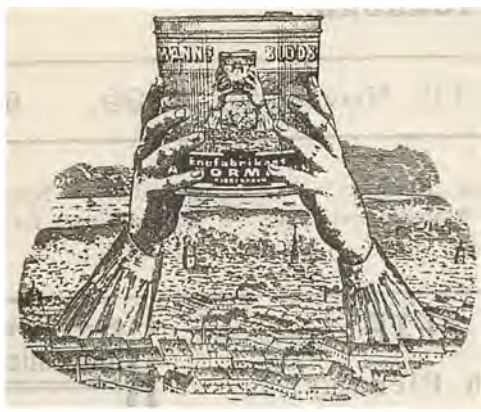
Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Pensionssagen.

Vi have modtaget følgende:

I de senere Aar er der af og til ved forskellige Lejligheder fremkommen Udtalelser om Ønskeligheden af at faa oprettet en Pensionskasse for Sømandsstanden i Danmark, men videre er man hidtil ikke kommen dermed. Det forekommer mig, at det nu snart kunde være paa Tiden, at der blev gjort Alvor af at faa denne Sag bragt frem, thi er der noget, som Sømandsstanden trænger til, saa tror jeg, at det er en Pensions- og Forsikringsanstalt.

Kun meget faa Søfarende naa, medens de ere erhvervsdygtige, at samle sig Formue, saa at de kunne se Fremtiden i Møde uden Bekymring for, hvor de skulle faa det daglige Brød fra, naar Alderen tvinger dem til „at lægge op", og ligeledes ere de fleste Søfarendes Hustruer og Børn prisgivne Nød og Fattigdom, om de miste deres Forsørger, eller om han bliver erhvervsudygtig som Følge af Ulykkestilfælde. Der arbejdes for Tiden i Danmark fra forskellig Side paa at faa Søfolkene ind under Ulykkesforsikringsloven, og dette kan jo synes fuldt berettiget; men alligevel mener jeg, at det er at gribe Sagen forkert an nu at søge at faa vedtaget ved Lov, at Skibsrederne i Lighed med Arbejdsgivere paa Landjorden skulle holde deres Mandskaber ulykkesforsikrede, thi dette bliver kun noget halvt og ufuldstændigt, som kun meget mangelfuldt vil afhjælpe det, som der egentlig føles Trang til. Forsikringen bør, om den skal kunne anses for at være tilfredsstillende for Sømandsstanden, omfatte lige saa vel Alderdommens og uhelbredelige Sygdommes Indvirkning paa Arbejdsævnen som Ulykkestilfælde, og jeg er bange for, at om Ulykkesforsikring nu blev indført ogsaa til Søs, da vilde en almindelig Pensionering af Sømandsstanden i Danmark derved blive skudt ud i en uvis Fremtid. Der kan hertil ganske vist siges, at naar Søfolkene blive ulykkesforsikrede, og de have samme Adgang til Alderdomsunderstøttelse som alle andre i Samfundet, saa kunne de ikke forlange mere; men derom har jeg dog en ganske anden Mening,

Forholdene stille sig netop saa vidt forskellige og uheldige for den ældre Sømand i Sammenligning med andre, saa at Sømandsstanden med Rette kan kræve en noget videre gaaende Alderdomsforsørgelse og Pensionering end Folk, der ernærer sig paa Landjorden. Jeg skal blot nævne, at Søfarende som Regel paa et langt tidligere Alderstrin blive uduelige til at røgte deres Erhverv end Landfolk, og har Sømanden naaet den Alder, da han ikke længere dur til at fare til Søs, da er han langt uheldigere stillet end andre med Hensyn til at kunne skaffe sig sit Udkomme paa Landjorden. Ligeledes bliver en Sømand ved indtrædende Ulykkestilfælde eller Sygdom meget snart tvungen til at opgive sit Erhverv paa Søen, hvorimod Landfolk, selv med temmelig betydelig Invaliditet, meget ofte alligevel kunne passe deres Forretning og ernære sig.

I forskellige andre Lande har man da ogsaa, længe før Ulykkesforsikring blev almindelig, havt aabent Øje for, at det var nødvendigt at træffe særegne Forholdsregler for at sikre Sømandsstanden imod Trang, særlig i Alderdommen.

Saaledes bestaar der i vort Naboland Sverrig en gammel Pensionsinstitution for ældre og trængende Søfolk — de saakaldte Sømandshuse. Til disse maa som bekendt ethvert fra svensk Havn udgaaende Skib uden Hensyn til Nationalitet betale en Afgift af 3 Øre pr. Reg.-Ton, og enhver med svensk Skib farende Sømand maa ligeledes uden Hensyn til Nationalitet svare Afgift til Sømandshusene. I Frankrig udbetales ligeledes Pensioner til ældre Sømænd, men det nærmere med Hensyn til disses Størrelse, eller paa hvilke Betingelser de uddeles, er mig ubekendt. I Norge arbejdes der for Tiden ihærdigt paa ved Lov at faa oprettet en Pensions- og Forsikringsanstalt for Søfolk, og en i den Anledning nedsat Komite har i indeværende Aar offentliggjort et Forslag til en saadan Lov, hvilket man nærer godt Haab om at faa gennemført. I Sverrig rejstes der, i Følge hvad der er oplyst i nærværende Blad, i 1895 en Bevægelse i Sømandsstanden for at gennemføre en mere udvidet Pensionering af Handelsflaadens Søfolk end den alt bestaaende; men hvor vidt man er naaet dermed, er mig ubekendt.

Med Hensyn til, hvorledes en Pensionsanstalt for Sømandsstanden i Danmark bør indrettes, vil jeg her bemærke, at jeg synes, at det ovenfor omtalte, af Sømandskomiteen i Norge udarbejdede Forslag til Sømændenes Forsikring og Pensionering kunde være vel egnet til at tjene som Grundlag til at bygge videre paa ogsaa i Danmark, og jeg vil derfor omtale det i Korthed. Forslaget gaar ud paa, at Sømændene skulle betale 3 % af deres fortjente Hyre og Rederne lige saa meget, og det forudsætter et betydeligt Tilskud bevilget af Statskassen; desuden garanteres Anstalten og dens Administration betalt af Staten. Forsikringen omfatter efter Lovens nærmere Bestemmelser Ulykkesforsikring, Invalideforsikring, Alderdomsforsikring og Dødsfaldsforsikring. De forsikrede inddeles i 5 Klasser og skulle, om fuldstændig Erhvervsudygtighed indtræder, eller ved en vis Aldersgrænse, være berettigede til følgende aarlige Pensioner: 1ste Klasse 500 Kr.; 2den Kl. 400 Kr.; 3die Kl. 320 Kr.; 4de Kl. 280 Kr.; 5te Kl. 160 Kr. Desuden ere de forsikredes Efterlevende pensionsberettigede efter nærmere bestemte Regler.

Om man i Danmark kunde faa oprettet en Forsikringsanstalt, der kunde uddele lignende Understøttelser imod lignende Præmie, som her er foreslaaet, da vilde en saadan Forsikring efter min Mening ikke være for dyr, hverken for Sømændene eller for Skibene. Man bør vel være varsom med at lægge Byrder paa vor Skibsfart; men Ulykkesforsikringen er jo dog en Byrde, som enten allerede er eller i den nærmeste Fremtid vil blive lagt ogsaa paa vore Konkurrenter, Udlandets Skibe, og en Byrde, der saaledes paahviler alle, er jo egentlig lige saalidt en Byrde, som det i sin Tid var en Lettelse for vor Skibsfart, da Skibsafgiften blev ophævet. Desuden vilde en saadan Pensionsanstalt uden Tvivl indirekte være til stor Gavn for vor Skibsfart, thi om der sørgedes noget bedre for Sømandsstanden, end der gøres nu for Tiden, da vilde sikkert mange flere unge Mennesker gaa til Søs, og det vilde derved blive lettere at skaffe Mandskab til Skibene. Det vilde sikkert ogsaa have en moralsk Indflydelse paa vore Søfolk og knytte disse nærmere til vore danske Skibe, og navnlig vilde det for en Del modvirke Rømning, naar f. Eks. den, der gjorde sig skyldig deri, tabte sin Pensionsret. Jeg tror, at Sagen snarere vil møde Sympati end Modstand hos vore Skibsredere, hvilke jo dog for Størstedelen ere udgaaede af Sømandsstanden. Det er egentlig ikke Udgifter til Gavn for Skibsfarten eller Sømandsstanden, som vore Redere søge at blive fritagne for, men det er derimod saadanne Udgifter, der tynge som en uretfærdig Byrde paa vor Skibsfart uden at gavne denne, f. Eks. Tolden paa Skibe og Konsulatafgiften, som de ere misfornøjede med.

Vor Skibsfart betaler, saa vidt jeg véd, for Tiden omkring 230,000 Kr. aarlig til Konsulatvæsenet, hvilken Institution kun er til liden eller ingen Nytte for Skibsfarten. Rederne vilde sikkert med Glæde betale disse Penge, dersom de maatte anvendes til Sømandsstandens Pensionering og Forsikring i Stedet for til at lønne Konsulerne med. 230,000 Kr. aarlig vilde maaske ikke

være tilstrækkeligt som Skibenes Andel til at opretholde Sømandspensionsanstalten for, men selv om de ogsaa skulde betale 3 Gange saa meget dertil, saa var det endda for det enkelte Skib ikke mere, end hvad der for nogle Aar tilbage betaltes i Konsulatafgift, og det overkom de jo ogsaa den Gang.

Det vil rimeligvis møde større Vanskeligheder, for at faa Pensionssagen gennemført i Danmark, at faa det nødvendige Statstilskud bevilget. Dog forekommer det mig, at der er saa meget, der taler for, at et saadant Tilskud bør gives. Vor Skibsfarts og Sømandsstands Trivsel og Udvikling har jo dog overmaado stor Betydning ogsaa for Landets øvrige Erhverv, og vi ere her saa heldigt stillede, at vi kunne paavise, at i Sammenligning med disse modtager Sømandsstanden saa godt som ingen direkte Støtte af Staten. Ser man derfor hen til Sømændenes særlig uheldige Stilling med Hensyn til at komme i Trang, saa kan det vel næppe med Rette kaldes ubilligt, om de paakalde Statens Hjælp til at gennemføre en Sag, der er af saa overordentlig stor Vigtighed for Sømandsstanden og derigennem for Skibsfarten og hele Samfundet. Man skulde synes, at det var ligesaa rimeligt, at der bevilgedes Midler til Sømændenes Pensionering som til Indkøb af Husmandslodder til Landarbejderne; men her komme vi til den Forskel, at alle Klasser af Landmænd ere repræsenterede i Rigsdagen, Sømandsstanden derimod saa godt som ikke.

Hr. Folkethingsmand Bluhme indbragte sidste Vinter i Folkethinget et Forslag om at bevilge en Statsunderstøttelse af 250,000 Kr. til Skibsfarten. Hvis Hr. Folkethingsmanden i Stedet for vilde arbejde hen til at faa bevilget Statstilskud til Pensionering og Forsikring af Sømandsstanden, vil han derved i langt højere Grad fortjene Skibsfartens og Sømandsstandens Tak.

For Resten maa man jo i Danmark lige saa vel som i Sverrig have Lov til at lægge en Afgift paa alle — saavel fremmede som danske — Skibe, der toldklarere, for at tilvejebringe Midler til Sømandspensioneringen.

For at sikre dem selv eller efterlevende Familie imod Trang, er der af Sømændene efterhaanden i Tidens Løb i de forskellige Sømandskredse omkring i Landet oprettet en Mængde Hjælpeforeninger og Enkekasser, og der udrettes sikkert nok meget godt ad denne Vej. Men disse Foreninger magte dog næppe at løse Opgaven paa tilfredsstillende Maade, derfor bør Statens Hjælp paakræves. Staten bør yde Sømandsstanden Hjælp til Selvhjælp, og saa vidt mig bekendt er Sømandspensioneringen ogsaa i andre Lande, hvor denne enten er gennemført, eller hvor dette er paatænkt, baseret paa dette Princip. Den nu gældende Alderdomsforsørgelseslov hviler paa et fejlagtigt Princip, thi den svækker Selvhjælpstanken, og man kan jo næsten sige, at den sætter Præmie paa Ødselhed og hindrer Sparsommelighed. Om en Pensions- og Forsikringsanstalt for Sømandsstanden bliver oprettet, da bør Understøttelserne ikke gøres afhængige af, om Vedkommende er uformuende eller ikke; men den, der opfylder de nærmere bestemte Betingelser, bør kunne kræve Understøttelsen som en Rettighed uden Hensyn til, om der er Trang til Stede.

Som alt sagt anser jeg det for at være det ene rigtige, at de forskellige Slags Forsikring gennemføres under et for Sømandsstanden; men jeg indser ikke, at det lader sig gøre paa anden Maade end ved at oprette en Pensionsanstalt i Lighed med, hvad der nu tilstræbes i Norge. For nylig er der i Folkethinget indbragt Forslag til Forandringer i Alderdomsforsørgelsesloven, og en indgaaende Revision af denne vil vel inden ret længe blive foretaget. Paa et Møde, der i Juli Maaned d. A. afholdtes i Kjøbenhavn af Fællesrepræsentationen for dansk Haandværk og Industri, var Pensions- og Forsikringssagen ogsaa under Forhandling, og i Følge Bladenes Referater var der ved nævnte Møde stærk Stemning for at arbejde hen til at faa en forbedret Alderdoms- og Invalideforsørgelse for alle i Samfundet gennemført. Dette i Forbindelse med, at der fra Sømændenes Side rejses Krav om at blive ulykkesforsikrede, foranlediger mig til at fremkomme med nærværende Indlæg, og jeg henstiller hermed til Skibsfartens og Sømandsstandens Organisationer, om det ikke nu skulde være den rette Tid at søge at faa denne vigtige Sag gennemført og ordnet paa en saavel for Skibsfarten som Sømandsstanden tilfredsstillende Maade.

Takkende for Optagelsen tegner

C.

Kjøbenhavn, d. 16. November 1899.

I Spidsen af Bladet for i Dag vil man finde en indsendt Artikel om „Pensionssagen", og den vil blive fortsat i næste Nummer med en om samme Æmne. Af Artiklerne skriver den i Dag optagne sig fra en Sejlskibsfører og den i næste Nummer fra en Dampskibsfører. Som man vil se, behandler den første Sagen i sin Almindelighed, som et Spørgsmaal, der vedrører den hele Sømandsstand, medens den anden behandler den mere specielt for Dampskibsofficerernes Vedkommende. Men den Ting have de to Artikler tilfælles, at de vidne om en vaagnende Interesse for Spørgsmaalet om at sikkre alle danske Søfolk og deres Efterladte mod de økonomiske Følger af Alderdom, Invaliditet og Død.

For ikke saa mange Aar siden vilde den, der i Alvor havde sagt, at Staten bør sikkre sine Borgere mod at lide Nød i Alderdommen eller paa Grund af indtrufne Ulykkestilfælde, være bleven anset for en Fantast eller Spøgefugl. Men saaledes er det ikke mere. Hvad man end iøvrigt vil mene om de senere Aars sociale Lovgivning her hjemme og i andre Lande, maa man erkende, at den i stigende Grad paalægger Staten at sørge for de gamle og svagelige Mennesker, der findes i Landet. Her hjemme gjorde vi ved Alderdomsforsørgelses-Loven af 1891 og Ulykkesforsikrings-Loven af 1898 betydningsfulde Skridt i den Retning, og der er al Grund til at antage, at den Tid er nær, da Staten gaar endnu videre ad den Vej, som disse to Love betegne. Selvfølgelig vil Sømandsstanden før eller senere blive delagtig i de Goder og Byrder, som denne Lovgivning medfører, men det vilde være uklogt og skadeligt, om den med Hænderne i Skødet afventede, hvad den høje Lovgivningsmagt bestemmer. Sømandsstanden arbejder under ejendommelige Forhold, som Lovgivningen bør tage Hensyn til, og vi ere tilbøjelige til at tro, at den ærede Indsender, der ovenfor tager til Orde for Pensionssagens Løsning, har Ret, naar han siger, at hvad der paa dette Omraade er fyldestgørende for andre Klasser i Samfundet, er det ikke for Sømandsklassen. Men er dette rigtigt, ligger ogsaa den af Indsenderen fremsatte Tanke nær: at Staten i videre Udstrækning skal yde Sømandsstanden Hjælp, naar denne selv bringer større Offre, end der paalægges andre. Derfor bør dette Spørgsmaal nu paatvinge sig alle, der ernære sig ved Søen: „Hvor store Offre er man rede til at bringe i denne Sag, og hvor store Offre forlanger man, at Staten skal bringe"? Tiden er inde til nu at optage dette Spørgsmaal til Behandling, thi netop nu drøftes disse Forhold

indgaaende i Rigsdagen og der er næppe nogen i denne, der bringer Sømandsstandens Ønsker frem, naar Impulsen ikke kommer udefra.

De to Indsendere slutte begge med en Henstilling til Sømandsstandens Organisationer om at tage denne Sag op. Vi ville med disse Ord gerne understrege denne Henstilling, fordi der vanskeligt kan tænkes noget Tidspunkt, paa hvilket der er mere Anledning til at tage den til Følge, end netop nu.

Stander.

En mærkelig „Kontrakt".

Vi have modtaget følgende:

Ved Certeparti af 30. August 1897 bortfragtede Hr. Otto Thoresen af Christiania som Reder af Dampskibet Skuld, Kaptajn Chr. Rafen, dette Skib til Firmaet A. Markwald & Co. Ld. i Bangkok for en Rejse med Teaktræ fra Bangkok til Toulon. Ladningen beskrives saaledes i Certepartiet: a cargo of Teak Timber, consisting of Logs and/or Planks at shipper's option viz, about 1,660 loads on and under deck, not exceeding what she can reasonably stow and carry etc. etc. Skibet skulde desuden være i Stand til at tage et Parti Tømmer eller Bjælker indtil 45 Fods Længde Fragten var betinget til 40 sh. pr. Ton af 50 Kubikfod, Queens Customs Calliper Maal, for Tømmer og Planker paa 23 Fods Længde og derover; $^2/_3$ af denne Fragt for Længder paa 18 Fod og indtil under 23 Fod samt $^1/_2$ Fragt for alle Størrelser under 18 Fod, leveret til Stuage, men ikke mere end Kaptajnen gik ind paa. Dækslast skulde leveres efter Kaptajnens Forlangonde til fuld Fragt. Den 17. December ankom S/S „Skuld" til Lastepladsen og indtog en Ladning bestaaende af 1,324 Tons, nemlig 1,495 Bjælker og 16 Planker, hvoraf 17 Bjælker var mellem 18 og 23 Fod, medens Resten var 23 Fod og derover, altsaa ingen korte Længder til Stuage, hvilket var Grunden til det daarlige Indtagende.

I Toulon lossedes Lasten til Le Comissaire aux approvisonnements, til hvis Ordre Konnossementet lød. Ifølge samme skulde Fragten betales overensstemmende med Certepartiet af 30. August 1897. Til sin Forbauselse modtog Hr. Thoresen imidlertid Underretning om, at et betydeligt Beløb af Fragten (først Frcs 30,751,05, senere reduceret til Frcs. 11,750,51) blev holdt tilbage til Dækning af et Krav, som støttedes paa, at S/S „Skuld" ikke skulde have transporteret al den Last, som Hr. Thoresen ved en Kontrakt, dateret Bangkok d. 8. Oktober 1897, mellem ham og den franske Marineminister skulde have forpligtet sig til at føre til Toulon. Nævnte Kontrakt, eller „Convention", som hverken Hr. Thoresen eller Kaptajn Rafen havde det ringeste Kendskab til, viste sig virkelig at eksistere. Den angav sig at være sluttet mellem Hr. Otto Thoresen, Kaptajn paa Dampskibet „Skuld", paa den ene Side og Mr. Blineau, Kommissær ved Arsenalet i Saigon, optrædende i den franske Marineministers Navn for Statens Regning, paa den anden Side. Kontrakten var undertegnet af Mr. Blineau og af en Hr. Wiede som Direktør for Huset A. Markwald & Co.

Hverken Hr. Thoresen eller Kaptajn Rafen havde givet Hr. Wiede eller Firmaet A. Markwald & Co. eller nogensomhelst anden Fuldmagt til at slutte nogen saadan Kontrakt eller nogen Kontrakt med den franske Regering. Ifølge denne „Convention" forpligtede Kaptajnen sig blandt andet til at transportere direkte til Frankrig omkring 1,600 Tons Teaktræ i Bjælker af alle Dimensioner og for en Betaling af 40 sh. pr. Ton, og en Ton skulde for Fragtbetalingens Skyld regnes efter Forholdet $\frac{35,\ 33}{50}$ af det virkelige Kubikindhold af Træet som det leveredes paa Bestemmelsesstedet. Det var altsaa paa Basis af denne „Convention", der indeholdt Betingelser, som var i Modstrid med Certepartiet, at man forlangte en Erstatning paa Frcs. 11,750,51, fordi 223 Tons af det Parti, som skulde transporteres ifølge „Kontrakten" af $^3/_{10}$, var blevet tilbage i Bangkok og maatte befordres med andet Skib.

Hr. Thoresen henvendte sig til Nordisk Skibsreder-Forening, som skrev til Firmaet A. Markwald & Co. i Bangkok, opfordrende det til at betale Fragtbalancen og forlangende Forklaring, men Firmaet svarede ikke paa denne Henvendelse.

Efter vidtløftige Forhandlinger og med adskillige Omkostninger blev Sagen sluttelig ordnet med den franske Marineminister, dog ikke uden Tab for Rederiet og store Omkostninger.

Man har fundet at burde publicere denne Affære, for derved at vise, hvilken Risiko en Reder kan være udsat for, og for at advare andre Redere om at være paa deres Post, hvis de skulde komme ud for Firmaet A. Markwald & Co. i Bangkok.

Med Højagtelse
Nordisk Skibsreder-Forening,
J. Jantzen, Bestyrer.

Fragtmarkedet.

En rolig Uge er paany forløben. Med Raterne holdte i de fleste Brancher og med enkelt Tilbagegang paa enkelt Sted. Aarsagen er den samme som sidst: Forretningsløshed, specielt paa Kornmarkedet, og deraf flydende mindre Befragtning. Imidlertid, enhver Baad, der melder sig i det aabne Marked, bliver prompt optagen; mere bør man ikke forlange, og alligevel er det, som om man kan spore en ikke ganske ubegrundet Frygt hos Rederne for at Kulminationen er naaet og Reaktionen begyndt. Det beror da paa Rederne, om Stillingen kan holdes, hvilket kun lader sig gøre ved at holde igen og alene arbejde med den disponible Tonnage. Til alt Uheld støder der en ganske betydelig „re-chartering" af sidst fragtede Baade til. En lang Række Dampere have som bekendt været placerede i stadig Fart paa Træ- og Kulmarkedet under Tidsbefragtning af Købmændene. Det er disse sidste, som nu ikke længere faar Brug for Tonnagen til egen Forretning, og som først har Tilbagelevering om nogle Maaneder, der nu søger at kaste Baadene over paa andre Hænder; „re-chartering" er aldrig godt, hvor Købmændene ere tilfredse med at slippe med et mindre Tab pr. Maaned. Markedet lider derunder. Det er da en ret vanskelig Periode, vi gaa i Møde, hvor stor Koldblodighed hos Rederne er nødvendig, om vi vil hævde vor gode Stilling overalt.

Østen. De udgaaende Fragter ere betydelig lavere, og overalt har man Vanskelighed ved at arrangere Tørn. Cardiff Bombay giver 16/ à 16/6, Colombo 16/6, Singapore 17/. Java 18, Hongkong 23/6 à 24, Japan 27/6, Shanghai 27/6, Port Arthur 28/ à 29/. Den nominelle Rate for hjemgaaende er 31/3 à 31/6 fra Java. En mindre Baad, 3.200 Tons, er fragtet med Ris 36/3 Rio, 37/6 Santos, Februar Lastning. Calcutta U. K. Cont. giver 30/.

River Plate er uforandret og god. Prompt Tonnage honoreres til 30/ San Lorenzo Basis, og pr. Januar betales fortsat 26/ O. C. De udgaaende Rater ere omtrent 10/ fra Cardiff med daarlig Ekspedition.

Northern range og Golfen har ikke haft stor Forretning i den sidste Uge. New Orleans Danmark giver 18/ én Havn, 18/6 to Havne pr. November. Decemberbaade er vel kun 17/ værd. Baltimore C. f. O. pr. November giver 3/4½ à 3/6 efter Størrelsen. Filadelfia Danmark er sluttet 3/6 én Havn, 3/7½ to Havne pr. November. New York Lissabon 12,000 quarters 3/9.

Kulmarkedet er svagere baade til Middelhavet og Østersøen. Til Natal eller Capetown er Raten 25/ à 27/6.

Vi noterer forøvrigt Cardif fAlexandria 11/6, Konstantinopel 10/3, Odessa 10/, Smyrna 9/6 à 10/, Triest 11/9. Genua 9/3, Civita Vecchia 9/9. Til Østersøen betales Stockholm 8/6, Kjøbenhavn 7/9, Masnedsund 8/6, 8/9 for mindre Baad, Stettin 7/6 à 7/9. Fra Swansea ere Raterne omtrent de samme.

Fra Newcastle betales til Middelhavet: Genua 9/, Savona 6/, Civita Vecchia 10/ à 10/6, Neapel 9/3 à 9/6, Venedig 11/6 à 12/. Konstantinopel 10/3 à 10/6, Alexandria 11/ à 11/6. Til Østersøen betales Riga 6/3, Libau 5/9 à 6/, Reval 6/6, Pillau 6/ à 6/3, Swinemünde 5/3 à 5/6, Kjøbenhavn 5/9 à 6/, dansk Provinshavn 6/6.

Sortehavet er stille med faa Forretninger. Taganrog eller Marianopel Antwerpen 2,300 Tons prompt 1,000 Tons 12/, med Komplettering Novorossisk 10/, Sulina 11,500 quarters 15/28 Novbr. 9/6 N. C., 10/ Hamburg. Sulina, London eller Newcastle 2,400 Tons prompt 9/6.

Nybygninger, Køb og Salg.

Staaldamperen Oceanic, 2,897 Gross Tons, 1,863 Nett. Tons, bygget af C. S. Svan & Hunter i 1892, er af Britannic Shipping Company solgt til Firmaet Hecksher & Søn, Kjøbenhavn, for £ 26,500. (Fairplay.)

Den af Dampskibsselskabet Norden fra Glasgow købte Damper „Annandale" har faaet Navnet Nordby. Skibet er bygget i 1894 og maaler 2,538 Reg.-Tons.

Fra Sø og Land.

Dampskibet Normannia med en Ladning af 4,000 Tons Kul og Dybgaaende af 20 Fod 3 Tom. (engelsk) har den 26. Oktober gennemsejlet Farvandet mellem Swinemünde og Stettin og har derved ført Bevis for, at det nævnte Farvand tillader Skibe af langt større Dybgaaende, end det af Autoriteteterne tidligere fastsatte, at passere. Normannia er det største og mest dybgaaende Skib, som til Dato har passeret Kanalen uden først at losse ved Svinemünde.'

Kryolitselskabets Damper Fox II, Kapt. Frederiksen, ankom i Mandags hertil fra Ivigtut i Grønland efter at have fuldendt sin 5te Rejse i Aar mellem Kjøbenhavn og Grønland.

De russiske Østersø-Jærnbaneselskaber have kontraheret om følgende regelmæssige Dampskibsforbindelser: Med Bremen—Argo Selskabet om en direkte Linie Reval—Nowy-Port og Köln, Düsseldorf, Duisburg—Emden; med Neptun-Selskabet i Bremen om en Linie mellem Riga og ovennævnte Rhinhavne; med Det forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn om en Linie Amsterdam—Bremen og Riga—Libau; med Firmaet Alfred Christensen i Kjøbenhavn om en Linie Rotterdam—Bremen, Libau; og endelig med det finske Dampskibsselskab om en Linie Newcastle—Reval. (Fairplay.)

I Anledning af det heldige Udfald med Isbryderen Ermack, der gennen 7' tyk Is naaede op til 79° Bredde, hvortil ingen endnu er naaet paa den Aarstid (Juni), fortsættes der stadig med Bygningen af andre Isbrydere. Saaledes har Isbryderen Ledokol, der er bygget i Finland, været paa Prøvetur. Det er Meningen at benytte den ved Kronstadt, hvor den skal kunne magte Is af 8" Tykkelse. Dimensionerne ere 100' × 22' × 5'. Triple Ekspansions Maskinerne give med 150 Omdrejninger og 90 lbs. Damptryk en Fart af 11 Knob.

Som tidligere meddelt her i Bladet har Kaptajn Watkins, fhv. Fører af den amerikanske Damper Paris, appelleret den af American Inspectors over ham afsagte Dom, 2 Aars Suspension af hans Førercertifikat, idet han gør gældende, at nogle af Vidnerne ere blevne misforstaaede. Hans Appel har havt tilfølge, at Suspensionen af hans Certefikat er bleven nedsat til 6 Maaneder fra den 26. Oktober at regne, hvilket har vakt almindelig Tilfredshed. Hans Engagement ved American Linie Selskabet er imidlertid ophørt.

Ugens Havarier.

Statsraad Broch, Barkskib af Skien, har, paa Rejsen fra Hartlepool til Marsager med en Ladning Kul, været paa Grund paa Læsø Nordvestrev. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Frederikshavn, hvorfra det bliver bugseret til Bestemmelsesstedet.

Siegfried, Dpsk. af Hamburg, der, som meddelt, har været paa Grund ved Rødby, er bragt flot af Svitzers og indbragt hertil læk. Skibet losser og reparerer her.

Minnie, Dpsk. af Bergen, maatte paa Rejsen til Methil i Ballast d. 10. ds. returnere hertil paa Grund af Maskinskade.

Salamanca, Dpsk. af Newcastle, der, som meddelt, strandede ved Klitmøller, er Vrag.

Bornholm, Brig af Rønne, er paa Rejsen fra Sundswall til Grangemouth med Staver grundstødt i Nærheden af Queensberry. Flot med Assistance og slæbt til Grangemouth.

Augusta, Dpsk. af Thisted, fra Hamburg til Stettin med Majs, har d. 10. ds. ved Brunsbüttel været i Kollision med en tysk Evert. Skibet reparerer temporært i Kiel. Ladningen er tilsyneladende ubeskadiget.

M. Davidsen, Dpsk. af Hasle, har ved Indsejlingen d. 7. ds. til Allinge faaet Skade paa Skruen ved at tørne mod en Klippe.

Berthel, Skonnertbrig af Marstal, er d. 10. ds. ankommet til Kolding fra Finland. Skibet har havt en meget haard Rejse og har mistet Dækslasten.

J. B. Berggren, Skonnert af Allinge, kom d. 9. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn ved Indsejlingen til Svaneke paa Grund paa Maagelejet. Efter at have losset noget af Ladningen kom Skibet flot og ind til Svaneke.

Danmark, Skonnertbrig af Faaborg, er paa Rejsen til London med Trælast indløbet til Christianssand d. 9. ds. med Tab af Dækslast og Skade paa Roret.

Johanne, Jagt af Bogø, har paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Dronningemølle med Kul mistet Anker og Kæde nord for Helsingør og er indbragt til Helsingør.

Uranienborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 13. ds. paa Grund ved Quilleboeuf ved Indsejlingen til Rouen. Flot med Assistance.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 8. Novbr. — Alexandra, Svensson, ankom til Kbhvn. 30. Oktbr. — Algarve, Borries, afgik fra Cadiz 10. Novbr., best. til Lissabon. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Kbhvn. 14. Novbr. — Antwerpen, Lorentzen, afg.

fra Kbhvn. 11. Nov., best. t. St. Petersborg. — Arkansas, Jespersen, afg. fra New York 4. Nov., best. til Kbhvn. — Arno, Strubberg, afgik fra Kbhvn. 14. Novbr., best. til Barcelona. — Beira, Brabrand jun., afgik fra Kbhvn. 12. Novbr.. bestemt til Nordafrika. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Messina 12. Novbr., best. til Valencia. — Dagmar, Gade, ankom til Åbo 10. Novbr. — Douro, Ørum, ankom til Memel 11. Novbr. — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn. 26. Oktbr., bestemt til New Orleans. — Garonne, Rasmussen, afgik fra Finland 13. Novbr., bestemt til Bordeaux. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 12. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 14. Novbr., bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Kbhvn. 6. Novbr., bestemt til Alicante. — Island, Skjødt, ankom til Christiania 13. Novbr. — Kentucky, Caroc, afgik fra Darthmouth 1. Novbr., best. til New York. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersborg 6. Novbr. — Louisiana, Jensen, ank. til New Orleans 10. Novbr. — L. P. Holmblad, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 27. Oktbr.. bestemt til Boston. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra New York 10. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Norge, Kihl, afgik fra Christiansand 3. Novbr., bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Barcelona 8. Novbr. — Omsk, Petersen, ankom til St. Petersborg 4. Novbr. — Seine, Staal, ankom til Bordeaux 2. Novbr. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 27. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 11. Nov.. bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, ankom til St. Petersborg 8. Nov. — Tomsk, Andersen, ankom til St. Petersborg 8. Nov. — Xenia, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 31. Oktbr., bestemt til New Orleans.

Anglo Dane, Møller, pass. Skagen 13. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Arendal 10. Novbr., bestemt til Throndhjem. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Riga 13. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Ceres, Müller, afgik fra Leith 17. Okt., bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til Pillau 12. Novbr., best. til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Kbhvn. 13. Novbr., bestemt til Stettin. — Constantin, Niedersø, afgik fra Kbhvn. 11. Novbr., best. til Libau. — Ella, Svane, ank. til Danzig 10. Novbr., best. til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, ankom til Gøteborg 12. Nov., best. til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ankom til Kønigsberg 9. Novbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Ingvartsen, afgik fra Kbhvn. 8. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Kasan, Mortensen, ankom til Kbhvn. 14. Novbr., bestemt til London. — Kiew, Erichsen, afgik fra Libau 12. Novbr., best. til London. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 8. Novbr., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 7. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Maja, Johnson, afgik fra Kbhvn 13. Novbr., best. til Hamburg. — Morsø Frisenette, ankom til Bergen 8. Novbr., best. til Kbhvn. — Moskov, Petersen, pass. Skagen 14. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Nishnej Novgorod, Harder, ankom til Riga 10. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Kbhvn. 9. Novbr., bestemt til London. — Perm, Christensen, afgik fra London 12. Novbr., best. til Hamburg. — Pregel, Olsen, ankom til Antwerpen 6. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Sørensen, pass. Holtenau 12. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Valdemar, Kofoed, ankom til Libau 11. Novbr., bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Riga 11. Novbr., best. til Antwerpen. — Vesta, Bay, afgik fra Kbhvn. 8. Novbr., bestemt til Stettin. — Vesuv, Andresen, ankom til Kbhvn. 12. Novbr., bestemt til Libau. — Viking, Rohde, pass. Holtenau 14. Novbr., bestemt til Libau. — Tejo, Ryder, afgik fra Leith 4. Oktbr., best. til Island. — Kursk, Lunge, pass. Holtenau 9. Novbr., bestemt til London.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 16. Novbr., best. til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 14. Novbr., best. til Horsens. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 15. Nov., best. til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Odense 16. Novbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 15. Novbr., best. til Leith via Aarhus og Aalborg. — Ribershus, Andersen, afgik fra Newcastle 14. Novbr.. bestemt til Nakskov. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nykjøbing F. 15. Novbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 14. Novbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Mahncke, afgik fra Libau 12. Novbr., best. til Leith. — Frode, Tofte, afg. fra Kronstadt 7. Novbr., ankom til Wifstawarf 10. Novbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Wearmouth 10. Novbr., ankom til Kbhvn. 13. Novbr. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Riga 24. Oktbr., best. til Rouen. — Svend, Petersen, afgik fra Sundswall 11. Novbr., ankom til Libau 13. Novbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 8. Novbr., bestemt til Riga. — Danmark, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 10. Novbr., ankom til Riga 13. Novbr. — Ragnar, Risøe, afgik fra Stettin 9. Novbr., ankom til Newcastle 14. Novbr. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 1. Novbr., ankom til Libau 6. Novbr. — Dan, Hansen, afgik fra Dunkerque 11. Novbr., ankom til Blyth 14. Novbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Rotterdam 11. Novbr., ankom til Blyth 13. Novbr. — Harald. Holst, afg. fra Kbhvn. 8. Novbr., ankom til Riga 10. Novbr. — Olaf, Lorentzen, afgik fra St. Nazaire 11. Novbr., ankom til Cardiff 13. Novbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. J. Siem, Knudsen, afgik 9. Novbr. fra Kronstadt. — P. Andrejeff, Johnsen, afgik 9. Novbr. fra Ghent, ankom til W. Hartlepool 11. Nov. — Russ, Jensen, afgik fra Savona 11. Novbr. — Alex. Shukof, Stoltenborg, ank. til Reval 12. Novbr.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Stockholm 13. Novbr. — Kamma, Pedersen, ankom til Ghent 14. Novbr. — Helga, Lagesen, afgik fra Stockholm 14 Nov. — Martha, Jørgensen, ank til Riga 12. Novbr. — Elna, Møller, ank. til Blyth 11. Novbr. — Therese, Knudsen, afgik fra Juniskær 9. Novbr.

Urania. Ekliptika. Klaaborg, ank, til Montevideo 21. Okt. — Venus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 12. Novbr. — Sirius, Branth, afgik fra Newcastle 16. Oktbr., bestemt til Montevideo. — Urania, Jørgensen, ankom til Windau 6. Novbr. — Saturn, Lund, ankom til Libau 12. Novbr. — Pallas, Degn, ankom til Rotterdam 13. Novbr. — Mars Clausen, afgik fra Windan 4. Novbr., bestemt til Grimsby.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra New York 28. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Nordland, Pii, afgik fra Libau 12. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Finland, Schmidt, ankom til Boness 5. Novbr. — Holland, Jørgensen, ank. til Amsterdam 8. Novbr. — England, Andresen, ankom til Kbhvn. 12. Novbr. — Rusland, Møller, ank. til Odense 8. Novbr. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Antwerpen 13. Novbr.

Vesterhavet. Niobe. Schmidt, afgik. fra Kronstadt 10. Novbr., ankom til Borgå 11. Novbr. — Nora, Degn, afgik fra Cardiff 10. Novbr., bestemt til Barcelona. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Esbjerg 12. Novbr., bestemt til Methil. — Nerma, Jessen, afgik fra Masnedsund 12. Novbr., best. til Sunderland.

Østerseen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kønigsberg 8. Novbr., ankom til Sundsvall 11. Novbr — Rita, Jørgensen, afgik fra Aberdeen 13. Novbr., bestemt til Sunderland.

Union. Frisia, Skov, ankom til Kronstadt 9. Novbr. — Gallia, Nielsen, afgik fra Kronstadt 14. Novbr., bestemt til Rotterdam.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afg. fra Libau 7. Novbr., bestemt til London. — Fyen, Hansen, afgik fra Bergen 14. Novbr.. bestemt til Trondhjem. — Hafnia, Jensen, afgik fra Riga 14. Novbr., bestemt til Dordrecht. — Russia, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 11. Novbr., bestemt til Riga. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Kronstadt 7. Novbr., bestemt til London.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til Philadelphia 5. Novbr., — Brattingsborg, Clausen, ankom til Buenos Ayres 10. Novbr. — Søborg, Fischer, ankom til Rouen 7. Novbr. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Ripola 2. Novbr. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Barry 8. Novbr., bestemt til Genua. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Rouen 13. Novbr. — Rosenborg, Schultz, ank. til Rouen 8. Novbr., — Fredensborg, Petersen, ankom til Terneuzen 13. Novbr. — Amalienborg, Dømel, ank. til Sunderland 9. Novbr. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. til Ripola 12. Novbr. — Stjerneborg, Mathiesen, ankom til Ghent 10. Novbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, afgik fra Cardiff 19. Oktbr., bestemt til Buenos Ayres. — Skodsborg, Lund, ankom til Genua 8. Novbr. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Bordeaux 3. Novbr. — Jægersborg, Jensen, afgik fra Kbhvn. 15. Novbr.. best. til Blyth. — Guldborg, Jensen, ankom til Calais 7. Novbr. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Liverpool 25. Oktbr., best. til Nova Scotia.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Helsingfors 10. Novbr., ankom til Libau 12. Novbr. — Agnete, Jensen, ankom til London 10. Novbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Rotterdam 14. Novbr., best. til Burntisland. — Alice, Hansen, afgik fra Libau 12. Novbr., ankom til Helsingborg 14. Novbr. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Methil 11. Novbr., bestemt til Aarhus. — Bornholm, Petersen, afgik fra Newcastle 11. Novbr., best. til Bandholm. — Ajax, Brorsen, ankom til Masnedsund 12. Novbr. — Nauta. Madsen. afgik fra Kiel 7. Novbr., bestemt til Newcastle. — Rønne, Hintze. ankom til Aarhus 10. Novbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afg. fra Libau 11. Novbr., ankom til Nykjøbing 14. Novbr.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Libau 12. Novbr., best. til Hull. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Kiel 12. Novbr. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Reval 10. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Ansgar, Larsen, ankom til Rouen 10. Novbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kønigsberg

9. Novbr. — Hamlet. Sommer, ankom til Rouen 10. Novbr. — Helge, Matthiessen, ankom til Rotterdam 6. Novbr.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afgik fra Port Said 8. Novbr., best. til Singapore. — Malaya, Prahl, afg. fra Penang 8. Novbr., best. til Port Said. — Annam, Cold, afgik fra Neapel 10. Novbr., bestemt til Port Said. — Livadia, Jørgensen, afg. fra Kbhvn. 4. Novbr., ankom til Libau 7. Novbr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afgik fra Grangemouth 11. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 14. Novbr., bestemt til Riga. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til St. Petersborg 10. Novbr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Kbhvn. 11. Novbr., bestemt til Grangemouth.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 12. Novbr. til Frederikshavn. — Enigheden, Nielsen, ankom 10. Novbr. til Kallundborg.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Riga 7. Novbr. — Knud, Nielsen, ankom til Libau 13. Novbr.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Aarhus 14. Novbr. — Clara, Petersen, afgik fra Nordenham 11. Novbr., bestemt til Burntislund.

Borneo. Tankdampskibet Borneo, Schach, ankom til Philadelphia 11. Novbr.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Rosa, Brinck, ankom til Falmouth 7. Novbr. for Buenos Ayres, afgik 9. Novbr. til Altona. — Dania, Nørby, sejlet fra Hamburg 6. Novbr. til Para. — Puck, Clausen, ankom til Falmouth 8. Novbr. fra Rosario, beordret til Preston. — Røhl, Kallesen, ankom til Rio Grande 8. Novbr. fra Hamburg.

Fanø. Sønderho. Hans, Brinck, ankom 20. Oktbr. til Maracaibo til Carthagena. — Ribe, Skov, ankom 2. Novbr. til Liverpool fra Canada. — Martha, Nissen, ankom 6. Novbr. til Queenstown fra Rio Grande, beordret til Runcon og afg. 8. Novbr. — Ane Jensine, Øhle, prajet 27. Oktbr. paa 46° 55′ N. Br. 43° 40′ V. Lgd. paa Rejsen fra Nach Creek til Liverpool, ankom til Liverpool 8. Novbr.

Svendborg. Elise, Andreasen, ankom til Libau 6. Novbr. — Lea, Petersen, ankom til Kbhvns Red 7. Novbr. — Rasmus, Jensen, ankom til Kbhvn. 9. Novbr. — Marie, Rask, ankom til Göteborg 7. Novbr. — Odin, Andersen, ankom til Kbhvns. Red 9. Novbr. — Ruth, Nielsen, ankom til Kings Lynn 9. Novbr. — Union, Rasmussen, ankom til Fredericia 8. Novbr. Casper, Hansen, ankom til Præstø 9. Novbr. — Urania, Hansen, ankom til Libau 10. Novbr. — Martha, Christiansen, ankom til Kings Lynn 10. Novbr. — Peters Minde, Lundpvist, ankom til Reval 10. Novbr. — Concordia, Henriksen, ankom til Stege 11. Novbr. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Libau 13. Novbr. — Martin, Mortensen, ankom til Arendal 11. Novbr.

Ærø. Juliane, Christensen, ankom 9. Novbr. til Frederiksstad. — Nielsine, Christensen, ankom 10. Novbr. til Pillau. — Alfa, Rasmussen, ankom 6 Novbr. til Fowey. — Margrethe, Christensen, ankom 6. Novbr. til Aalborg fra Rendsborg. — Familien, Frederiksen, ankom 10. Novbr. til Nakskov. — Immanuel, Hansen, ankom 10. Novbr. til Kbhvn. — Dannebrog, Harris, ankom 7. Novbr. til Aalborg fra Halmstad. — Mathilde, Hansen, ankom 10. Nov. til Memel. — Lucinde, Christensen, ankom 6. Novbr. til Gibraltar f. O. paa Rejse fra Fago. (New-Foundland.) — M. Hay, Petersen, ankom 11. Novbr. til Gribbestad. — Frem, Folmer, ankom 13. Novbr. til Warkworth.

Rønne. Veset, Ølsted, ankom til Neufahrwasser 6. Nov. — Bornholm, Jensen, ankom til Grangemouth 13. Novbr. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 13. Novbr. — Freja, Bech, ankom til Stettin 13. Novbr.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Kalmarsund. Kalmar. Stangmærket paa den V.-lige Byport i *Kalmar* er nedtaget. Det ny opførte Vandtaarn kan benyttes paa samme Maade som tidligere Stangmærket til at gaa fri af *Hagbygrunden* og *Hosmogrunden*.

Gotland. Fårösund. Svingrundet. Sømærket ved *Svingrundet* ved *Fårösund* er omblæst; det skal snarest mulig rejses igen.

Bottniske Bugt. Draghällan. *Draghällan* Fyr viser nu svagt, hvidt, fast Lys fra N. 87° V. gennem V. til S. 48° V.

Den 6te November 1899 er Fyrskibet *„Norströmsgrund“*, S. for *Luleå*, inddraget.

Finland. Fyrskibet *„Helsingkallen“* uden for *Vasa* er inddraget den 2den og Fyrskibet *„Plevna“* den 5te November 1899.

Finske Bugt. Pellinge. Saltvik. Ø. for *Pellinge* er den nylig fundne N.-lige 6 Fods Grund *Saltvik* afmærket med en rød Stage med 1 opadvendt Kost, der staar i 24 Fod Vand. 60° 13′ 10″ N. Br. 26° 0′ 26″ Ø. Lgd.

Tyskland. Memel. I *Memel Seegat* er Dybden i Farvandet aftagen c. 3 Fod.

Danziger Bugt. I *Danziger Bugt* er Vinterafmærkningen begyndt.

Stettiner Haff. Ziegenort. Mühlenberg. *Mühlenberg* Baake ved *Ziegenort* er borttaget.

Papenwasser. I *Papenwasser* er Spidstønde D inddraget og Spirtønde C flyttet til Spirtønde D's Plads.

Oder Banke og Stettiner Haff. Udenrigsministeriet meddeler:

Ved *Swinemünde* og i *Stettiner Haff* er Vinterafmærkningen begyndt.

Ved *Oder Banke* NV.-Spids og paa Grundene *Zinnavitz* og *Koserow* er Vinterafmærkningen foretagen.

Neustadt. Ved *Neustadt* er Vinterafmærkningen foretagen.

Kiel. V. for Pladsen, hvor den nye Dok i *Kiel* bygges, udlægges en fjerde rød og hvid stribet Tønde.

Under Arbejdet kunne de røde Fyr paa *Wilhelminenhöhe* til Tider blive skjulte.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Brunshausen. Vandstand-Signalet ved *Brunshausen* er atter i Orden og gives uforandret som tidligere.

Buxtehude. Ved *Buxtehude* er Vinterafmærkningen foretagen.

Pagen Sand. En sort Spidstønee Nr. 5/6 er i 13 Fod Vand udlagt ved Sandet oven for *Hungriger Wolf* mellem de sorte Spidstønder Nr. 5 og Nr. 6. 53° 40′,4 N. Br. 9° 30′,8 Ø. Lgd.

Holland. Friesche Zeegat. I *Friesche Zeegat* er Vinterafmærkningen foretagen.

Zuiderzee. Skydeøvelserne i *Zuiderzee* ere endte. Afmærkning og Skiver ere inddragne.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. I *Nieuwe Rotterdamsche Waterweg* er paa S.-Siden af Farvandet opført tre nye Duc d'Alber oven for de fire tidligere, den inderste staar c. 2 Kbl. uden for *Zandweg* lave Fyr. Fra hver af de tre nye Duc d'Alber vises et Blinkfyr.

Zuiden, Hoorn og Farvandet S. for *Maassluis* kan nu besejles med et Dybgaaende af 21 Fod.

Amsterdam. Tidsignalet i *Amsterdam* gives nu atter som tidligere.

Schelde. Nauw van Bat. I *Nauw van Bat* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

En Stumptønde Nr. 26 c er i 25 Fod Vand udlagt paa 51° 23′ 18″ N. Br. 4° 9′ 59″ Ø. Lgd.

En Spidstønde Nr. 24 a er i 19 Fod Vand udlagt paa 51° 23′ 34″ N. Br. 4° 10′ 56″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 24 er flyttet og ligger nu i 20 Fod Vand paa 51° 23′ 22″ N. Br. 4° 10′ 52″ Ø. Lgd.

Paa Kanten af *Rilland* er atter opført en Baake med Ballon paa 51° 23′ 38″ N. Br. 4° 10′ 30″ Ø. Lgd.

England. Themsen. West Swin. Omtrent den 3die Januar 1900 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen i *West Swin:*

Den sort og hvid lodret stribede Klokketønde i *SW. Middle*, ved S.-Enden af *Middle Ground*, ombyttes med en Lys- og Klokketønde, der viser rødt Fyr med Formærkelser. 51° 38′ 0″ N. Br. 1° 6′ 22″ Ø. Lgd.

Den sort og hvid lodret stribede Stumptønde *West Barrow*, ved *West Swin* Ø.-Side, ombyttes med en sort og hvid lodret stribet Lystønde, der hver 10 Sekunder viser hvidt To-Blink. 51° 32′ 54″ N. Br. 1° 1′ 48″ Ø. Lgd.

Fyrskibet *„Mouse“* flyttes c. 9 Kbl. S. 40° V. hen. 51° 30′ 57″ N. Br. 0° 58′ 36″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Dover. Da Fyrskibet ved *Admiralty Pier* ved *Dover* ikke kunde holdes paa Station paa Grund af den høje Sø, er det flyttet og ligger nu 6 Kbl., N. 82° V. fra Yderenden af *Admiralty Pier*.

Taagesignalet, hver 3 Minutter Et-Knald, gives ikke mere fra Fyrskibet, men fra Yderenden af *Admiralty Pier*.

Fra Yderenden af Ø.-Pieren skal ogsaa gives Taagesignal, sandsynligvis med Klokke.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Rochebonne. Arbejderne paa *Rochebonne* ere indstillede for iaar, og Skibene og Afmærkningen ved Arbejdsstedet ere inddragne.

Gironde. Royan. Belysningen ved *Royan* er nu forandret.

Garonne. Bordeaux. Om kort Tid forandres Belysningen og Afmærkningen i *Garonne* mellem 7 og 14 kilm. neden for *Bordeaux* paa Grund af de byggede Høfder saaledes:

Lagrange grønne, faste, øvre Fyr og *Grattequina* grønne, faste Fyr slukkes. Paa Yderenderne af Høfderne Nr. 33 og Nr. 25 tændes et grønt, fast Fyr, der vises fra hvide Beholdere paa sorte Baaker. Flammens Højde: 13 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Høfde Nr. 33 ligger paa 44° 56′ 28″ N. Br. 0° 33′ 11″ V. Lgd. og Høfde Nr. 25 paa 44° 56′ 0″ N. Br 0° 33′ 15″ V. Lgd.

Varselsignalet ved *Lagrange* øvre Fyr ophører.

Den røde Lystønde, der viser grønt Lys, ved Vraget af „*Charles Martel*", inddrages.

Den sorte Lystønde, der viser rødt Lys, ved Vraget af „*Charles Martel*", flyttes c. 3¼ Kbl. op ad Floden 44° 55′ 42″ N. Br. 0° 32′ 48″ V. Lgd.

Paa Yderenderne af hver af Høfderne Nr. 10, 6 og 2 tændes hvide, faste Fyr. De vises fra hvide Lanterner paa sorte Baaker. Flammens Højde: 12 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Fyret paa Høfde Nr. 10 ligger paa 44° 55′ 2″ N. Br. 0° 33′ 5″ V. Lgd., paa Nr. 6 paa 44° 54′ 27″ N. Br. 0° 32′ 48″ V. Lgd. og Nr. 2 paa 44° 53′ 46″ N. Br. 0° 32′ 29″ V. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Matinicus Rock. Taagesignalet paa *Matinicus Rock* gives uforandret med Et-Stød hver ½ Minut, Stød 5 S., Pause 25 S. Skibsførere advares mod at stole paa at kunne høre dette Signal og skulle erindre, at det ofte høres anderledes end det gives.

Great Duck Island. *Great Duck Island* Fyr er ikke formørket fra N. 25° Ø. til N. 11° Ø., men kun delvis formørket af Træer.

Kennebec River. Shag Rock. En rød, trekantet, 58 Fod høj og 29 Fod bred Baake er opført paa en Klippe i *Kennebec River*, c ½ Kml. oven for Fort *Popham*, fra *Perkins Island* Fyr i S. 5° Ø., fra Fort *Popham* Baakefyr i N. 1° V., ⅝ Kml. og fra S.-Enden af *Little Cox Head* i N. 53° Ø.

Massachusetts. Nantuckett Sound. Fyrskibet „*Handkerchief Shoal*" Nr. 4 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 9 inddraget.

Rhode Island. Narragansett Bay. Fyrskibet „*Hog Island Shoal*" Nr. 12 er midlertidig ombyttet med Fyrtransportskibet „*Cactus*". Dette viser et hvidt, fast Fyr.

New York. Gardiners Bay. Orient Point. Oyster Pond Reef. Omtrent den 10de November 1899 tændes paa Yderenden af *Oyster Pond Reef* et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 55 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Fyret vises fra et brunt, kegleformet Jerntaarn, der staar paa et sort, cylindrisk Fundament i 9 Fod Vand, Middel Lavvande, fra *Plum Island* Fyr i S. 41° V. ¾ Kml., og fra *Saybrook (Lynde Point)* Fyr i S. 41° Ø., 8⅜ Kml. 41° 9′ 52″ N. Br. 72° 13′ 22″ V. Lgd.

Taagesignal skal oprettes ved Fyret.

Maryland. Baltimore Harbor. Fort Carroll. Omtrent den 15de November 1899 forandres Fort *Carroll* Fyr til at vise hvidt, fast Lys undtagen fra S. 39° Ø. til S. 22° Ø., over Drejet fra *Brewerton Channel* ind i Fort *Mc. Henry Channel*, hvor Lyset er rødt, fast.

Virginia. Chesapeake Bay. Tail of the Horseshoe. Skonnerten „*Augustus Palmer*" er sunken paa Ø.-Siden af *Tail of the Horseshoe*. En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 23 Fod Vand udlagt ved Vraget, fra *Cape Charles* Fyr i S. 46° V. og fra *Cape Henry* Fyr i N. 43° V.

North Carolina. Cape Hattaras N. Vraget, som laa i 16 Fv. Vand, 16 Kml. N. 55° Ø. fra *Cape Hatteras*, er uskadeliggjort. 35° 23′ N. Br. 75° 15′ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Salerno. I November 1899 forandres det hvide, faste Fyr paa Ø.-Enden af den gamle Mole ved *Salerno* Havn til et rødt, fast Fyr.

Molfetta. Tønden ved Yderenden af den nye Mole ved *Molfetta* Havn er flyttet og ligger nu 1½ Kbl. N. 82° V. fra Fyret paa den gamle Mole.

Grækenland. Patras Bugt. Øen Oxya. Paa Øen *Oxya* ved Indløbet til *Patras Bugt* er tændt et Lynfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn. Flammens Højde: 228 Fod. Synsvidden: 22 Kml. Linseapparat af 5te Orden. Fyret vises fra et 24 Fod højt, rundt Taarn ved Fyrpasserboligen. 38° 17′ N. Br. 21° 7′ Ø. Lgd

Korinth Bugt. Drepanon. Paa *Drepanon* ved *Korinth Bugt* er tændt et Blinkfyr, der hver 5 Sekunder viser afvekslende hvidt og grønt Et-Blink. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden: 11 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et 29 Fod højt, rundt Taarn ved Fyrpasserboligen. 38° 20′ N. Br. 21° 51′ Ø. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Fransk Guyana. Maroni. Hattes. Fyrtaarnet paa Pynt *Hattes* eller *Pointe Francaise*, Ø.-Pynten ved Indløbet til Floden *Maroni*, er brændt.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Ved *Rio Grande do Sul* kunde Barren i August 1899 i 29 Dage og i September i 28 Dage passeres med et Dybgaaende af 12,1 Fod.

Karantænebestemmelser.

Grækenland. — Sundhedseftersyn er forordnet for Skibe og Varer fra *Plymouth*.

Norge. — I *Bergen* underkastes alle Skibe fra udenrigske Steder Lægevisitation.

P. Chr. Rasmussen,

18, St. Annæ Plads 18. Kjøbenhavn K.

Anbefaler sig til d'Hrr Kaptajner og Styrmænd med alle Sorter Vine og Spirituosa. Hovedoplag for Danmark fra

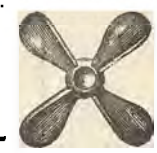
Hr. M. G. Groenendaal i Rotterdam

af alle hans Cigarer og Tobakker, fra Frilager Nr. 28, Toldboden, til Rotterdams Priser + Fragten.

Telefon-Nr.: 4635. Telegram-Adr.: „Lesseps", Kjøbenhavn.

Filial: *Skolegade 34, Aarhus,* ved **C. Braasch.**

Indreg. Varemærke.



Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads

International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.

Kobberfarver 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 Udbetalinger besørges.

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

Hanefyr, Lanterner, Metalspejlapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

Københavns Børskurs d. 15. Novbr. 1899.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	96 1/2	3/4	96 1/2	96 3/4
Danmark	83 1/2		83 1/4	84
Norden			117 1/2	118
Kjøbenhavn	97 3/4	1/2	97 1/2	97 3/4
Carl	55 3/4	1/2	55 1/2	56
Dannebrog			95 3/4	96 3/4
Skjold			71	71 1/4
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen	96		95 1/2	96 1/2
Nordsøen			80 1/2	83
Torm			93 1/2	100
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			100	110
Urania			91	91 1/4
Union			100 1/2	102
Hejmdal			—	—
Dampsk. af 1896			97 3/4	98 1/4
Østasiatisk			103 1/2	104
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen Obligationer.				
3% Stats amort.			89	91
3 1/2 % uopsig. Stats	93 3/4	1/2	93 1/2	93 3/4
3 1/2 % Husejer Kreditk.			82 1/2	84
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.			84	85 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf. 6 Ser.			85 1/2	86
4% — — 6 —			86 1/2	86 3/4
3 1/2 % Landkreditk. 3 —			86 3/4	88
Aktier.				
Nationalbank			133 3/4	134 1/2
Privatbank	125 1/2		125 1/2	125 3/4
Landmansbank			120 3/4	122 1/2
Handelsbank			117 3/4	118
Burm. & Wain			86	87 1/2
Helsingørs Jernsk.			89 1/2	91
Sukkerfabr.	92 1/4		92 1/4	92 3/4
Bryggeri Aktier	85 1/2	3/4	85 1/2	85 3/4

Vekselkurser d. 14. Novbr. 1899.

	à vista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.15	88.95
London	18.22	18.18
Paris	72.30	—
Amsterdam	151.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 14. Novbr. 1899.

Russiske Noter	216.60
4% Russiske Consols	99.40
3 6/10 % — Boden Kredit cono	97.75
5% Mexikanske 1899	97.75
5% Rumænske Stats	96.10
4% — — 1890	85.25

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

„Det Foren. Dampskibs." 34,000, „Danmark" 14.000, „Norden" 16,000, „Kjøbenhavn" 78,000, „Carl" 18,000, „Dannebrog" 30,000, „Skjold" 26,000, „Urania" 4,000, „Dampsk. af 1996" 2,000, „Østasiatiske" 10,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados

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.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

BUNKER-KUL.

RUDOLPH WULFF, AARHUS.

(ETABLERET 1865).

Sagfører Ludvig Metz,
Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

N. Reippürt,
Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

Restaurationen,
Nørrebro 75, Odense,
anbefales. God Service.
M. Poulsen.

N. F. Hansens Skibsværft,
Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

P. Simonsen & Co.
Skibshandlerforretning,
Odense,
anbefaler sig med alt til Faget hhenhørende til D'hrr. Skibsføreres velvillige Erindring.

Axel Jantzen,
Ur- & Kronometermager.
Vestergade Nr. 100, Odense.
Marinekikkerter & Barometre.
Reparationer af Søure udføres med Garanti for Akkuratesse.

Hotel „Victoria",
Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads,
Kjøbenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

H. NIELSEN.
CIGAR- OG TOBAKSFABRIK. ODENSE.
LAGER & UDSALG VESTERGADE 1,
KJØBENHAVN.

W. B. Dick & Co. Ld.
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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39,¹. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

Carl Rasmussen,
Tapetserer & Dekoratør.
• Alt Møbelskibsarbejde •
udføres
Holmens Canal 24.
Telefon Nr. 5941.

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. I" og „Nore" i Farten
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

Marius Hoffgaard
(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6, ³.
Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

TH. SIMONSEN,
NYHAVN 57.
SØLVMEDAILLE I MALMØ OG STOCKHOLM.
FOR LANTERNER.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

Gæstgiveriet Skipperhuset.
Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

Børs-Caféen
ved Havnen, Aarhus, anbefales af
CHR. BUCH'S Enke.

PRIMA BUNKER-KUL.
BD BLUMENFELD.
HAMBURG.
DOVENHOF 77 & 79.

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

PETER IBSEN.
Lager af Værktøj.
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.
Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.
DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.
KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.
SPECIEL AFDELING
FOR
ASSURANCE & HAVARISAGER.

Manometre, Vacummetre og Tællere.
P. Otzen & Thorstenson.
Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

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.

Glarmester

Wald. Stallknecht

udfører

alt Skibs- og Bygnings-arbejde.

Indfatning af Billeder.

Lager af Koøjeglas.

10, St. Strandstræde 10.

Telf. 3862. * Telf. 3862.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

—

Telegr. Adr.: Peter.

J. Melander,

Blikkenslager,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og Barometere.

Regulering og Reparation af Søuhre

udføres samvittighedsfuldt.

Palle Sørensen,

4, Sølvtorvet 4.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

Café van Zandt,

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,

St. Annæ Plads 30, over Gaarden.

(D. F. D. S. Ejendom)

anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.

Skibsarbejde.

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.

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.

Cykler haves paa Lager fra

135 Kr.

Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.

Mindre Skibsarbejde udføres.

18, Lille Strandstræde 18.

Oluf Stallknecht,

Glarmester.

Alt Skibsarbejde udføres.

Billeder indfattes

smukt og billigt.

Lille Torvegade 35.

Kjøbenhavn C.

Frederik Petersen,

Cycle- & Maskinværksted,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Nye Cycler haves paa Lageret

Østervoldgade 16, A.

Paul Sørensen,

Skomageri.

Toldbodvejen 18.

4819 • Telefon • 4819.

Flytter fra 1. Novbr. til

Bredgade 77.

Hj. af Toldbodvej.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

forbereder Elever saavel til Fiskeskipper- som til Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger meddeler Skolens Forstander, Navigationslærer **Hansen,** eller Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos.**

„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
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ 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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 47. Kjøbenhavn, Torsdag den 23. November 1899. **6. Aarg.**

INDHOLD: Søfarts-Kommissionen. — Pensionssagen. — Kulcertepartier til Antwerpen. — Usual Colliery guarantee. — Det bugserede og det bugserende Skibs Ansvar for Kollisionsskade. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Literatur. — Afmærkningen af Flinterenden. — Brud paa Skrueaksler. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

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.

Skibe.
Nybygninger af Damp- og Sejlskibe samt Pramme, saavel af Jærn som af Træ, paatages.
Overslag paa Forlangende.
Nogle brugte Pramme sælges billigt.
Reparationer udføres.
Telefon 3614.
Chr. Ørum,
Østergade 61, „Højbrohus".

Til Skibsbrug
kan særlig anbefales
Tuborg-Øl og Central Skibsøl
Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

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.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

NORDISK SKIBSREDERFORENING,
stiftet 1889.
Bureau: **Kongensgade Nr. 2, Christiania,**
optager skandinaviske Damp- og Sejlskibsredere som Medlemmer, besørger gennem sine ansete Forbindelser Ordningen af Tvistigheder i Skibenes Anliggender uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton om Aaret. (H. O.)

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Sagfører Ludvig Metz,
Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

N. Reippürt,
Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

Restaurationen,
Nørrebro 75, Odense,
anbefales. God Service.
M. Poulsen.

N. F. Hansens Skibsværft,
Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

Axel Jantzen,
Ur- & Kronometermager.
Vestergade Nr. 100, Odense.
Marinekikkerter & Barometre.
Reparationer af Søure udføres med Garanti for Akkuratesse.

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.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik.
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

H. B. HANSEN,
SEJLMAGER,
HAVNEVEJEN, KOLDING.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

CARL FEERUP,
Esbjerg.
Stort Lager af Toug, Olie, Maling,
Kolonial — Konserves.
Udførselsvarer særdeles billig.

Hotel Skandia
Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

H. NIELSEN.
CIGAR- OG TOBAKSFABRIK. ODENSE.
LAGER & UDSALG VESTERGADE 1,
KJØBENHAVN.

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

C. L. Seifert,
St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet
elegante Uniformshuer.

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

C. W. Obel's
Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.
Lager og Udsalg i Kjøbenhavn
Frederiksberggade Nr. 1.
Telefon 3669.

Indreg. Varemærke.

Aktie- selskabet
Dansk Farvefabrik System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader

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.

S. Lindtner,
Skibsværft, Vejle,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Damp-Rambuk
haves til Udleje.

N. C. BACH,
Skibsmægler.
Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,
Nørresundby.
Telegramadresse: BACH.

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg".
Telefon Nr. 56.

Thorvald Møller,
Skibsproviantering shandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
samt **Skibshandel.**
P. Schou, Frederikshavn.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* **Telefon 5598.** *

Paul Sørensen,
Skomageri.
Toldbodvejen 18.
4819 • Telefon • 4819.
Flytter fra 1. Novbr. til
Bredgade 77.
Hj. af Toldbodvej.

Frederik Petersen,
Cycle- & Maskinværksted,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Nye Cycler haves paa Lageret
Østervoldgade 16, A.

Hotel „Victoria",
Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads,
Kjøbenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

Søfarts-Kommissionen.

Indenrigsministeriet har under 14. d. M. nedsat den her i Bladet for 5. Oktober d. A. bebudede Kommission med det Hverv at fremkomme med Forslag om, hvad der til Lettelse for og Fremme af dansk Skibsfart maatte kunne ændres i de nu gældende Love og Bestemmelser, samt om hvilke andre Foranstaltninger, der maatte anses formaalstjenlige for at støtte Skibsfarten. Til Medlemmer af Kommissionen har Ministeriet udnævnt: Formand i Sø- og Handelsretten J. N. A. Madvig som Kommissionens Formand; fremdeles efter Forslag fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart: Repræsentationens Formand, Kommandør N. J. Jespersen, Professor, Dr. jur. V. Bentzon, Direktør i „Det forenede Dampskibsselskab" J. L. H. Brandt, Formand for „Den almindelige danske Skibsfører-Forening", Kaptajn Jacob Holm, Formand for „Dansk Sejlskibsrederi-Forening", Konsul P. P. Rechnitzer; efter Forslag af Grosserer-Societetets Komite Grosserer H. P. J. Lyngbye; efter Forslag af den danske Handelsstands Fællesrepræsentation Grosserer Joh. Baune, Aarhus; endelig som særlig valgte af Ministeriet: Grosserer Harald Hansen, Kommandør N. Jacobsen og Kommandør, Mønstringsbestyrer P. F. Giødesen.

Vi have tidligere nævnt de Spørgsmaal, Kommissionen særlig skal beskæftige sig med, men gentage dem for Fuldstændigheds Skyld her: Told paa Skibe og Skibsmaterialer, Tolddiæter, Konsulatafgifterne, Skibsmægler-Institutionen, Besigtelsesvæsenet af Skibe, der under Havari indkomme i danske Havne, Ændringer i Sønæringsloven og i Loven om Søretter, Revision af Søloven, Søfarendes Udøvelse af deres Valgret; endelig Spørgsmaalet om et særligt Regeringsdepartement for Handel og Skibsfat.

Denne Kommission er nedsat i Henhold til et Andragende fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, og man kan saaledes gaa ud fra, at Regeringen ved dens Nedsættelse har imødekommet et i danske Søfartskredse almindeligt næret Ønske. Ligeledes har Regeringen ved dens Sammensætning taget et rimeligt Hensyn til Skibsfartens Organisationer, idet den har ladet dennes Fællesrepræsentation vælge de 5 Medlemmer af Kommissionens 11. Om man vil mene, at af Kommissionens 11 Navne nogle ere overflødige, medens Savnet af andre er iøjnefaldende, saa falder altsaa i hvert Fald en væsentlig Del af Ansvaret herfor paa de Organisationer, der have havt Adgang til at vælge. Mere Interesse har det i Øjeblikket at kaste et Blik paa de Opgaver, der ere stillede Kommissionen.

Der kan være forskellige Grunde for Nedsættelsen af en saadan Regeringskommission. Der kan foreligge Spørgsmaal, om hvilke det anses ønskeligt gennem en speciel og indgaaende Undersøgelse at samle Oplysninger, der ere nødvendige for saadanne Spørgsmaals Fremme og Løsning. Eller der kan om en eller flere Sager blandt de i dem interesserede være en saa dybt gaaende Uenighed, at det anses for praktisk gennem Arbejdet i en Kommission at sammenarbejde de divergerende Anskuelser og saaledes skabe en betydelig større Mulighed for et Resultat. Eller der kan endelig med Hensyn til en bestemt Sag være saa megen Tvivl om, ad hvilken Vej den bedst fremmes, at der er Grund til at lade en sagkyndig Kommission træffe Valget.

Dette er vel nok de almindeligste Motiver til Kommissioners Nedsættelse. Se vi nu hen til de Opgaver, der ere forelagte den nye Søfarts-Kommission, saa kunne vi ikke nægte, at vi for to af disses Vedkommende ikke formaa at se hverken Nødvendigheden eller Ønskeligheden af at gøre dem til Genstand for en Kommissions Behandling. Vi skulle nævne disse to Punkter og komme da først til Spørgsmaalet om Tolden paa Skibe og Skibsmaterialer. Om dette Spørgsmaal findes der næppe mindste Uklarhed eller Uenighed. Lige siden Spørgsmaalet om Toldlovens Revision i Begyndelsen af Halvfemserne var til Behandling i Rigsdagen, har der ikke alene mellem alle, der direkte ere interesserede i det, men ogsaa mellem alle politiske Partier hersket fuldkommen Enighed om, at Tolden paa Skibe og paa Materialer, der benyttes til Skibsbygning, bør ophæves. Denne Anskuelse fandt et meget klart Udtryk i den af Toldlov-Kommissionen i December 1896 afgivne Betænkning, i hvilken Kommissionen enstemmigt foreslog Ophævelse af Tolden paa Skibe, Baade og Fartøjer samt Toldgodtgørelse for Materialer, der anvendes til Bygning og Reparation af Skibe, et Standpunkt, der derefter har været fastholdt i samtlige siden den Gang forelagte Toldlovforslag og over disse afgivne Udvalgsbetænkninger. Naar Skibsfartens berettigede Krav paa dette Omraade trods dette ikke ere skete Fyldest, skyldes det udelukkende, at man ikke har kunnet enes om den samlede Toldlov. Men at de politiske Partier skulde lade deres Holdning enten i saa Henseende, eller overfor Spørgsmaalet om en partiel Toldrevision, i mindste Maade paavirke af en Regeringskommissions Udtalelser, det synes paa Forhaand utænkeligt. Vi se da ikke, paa hvilket Grundlag en Kommission i dette Øjeblik kan behandle Toldspørgsmaalet.

En lignende Betragtning kan, synes det os, gøres gældende med Hensyn til Spørgsmaalet om Konsulatafgifterne. Det foreligger saa indgaaende belyst i den af Dampskibsrederi-Foreningen og Dansk Sejlskibsrederi-Forening til Fællesrepræsentationen indgivne Skrivelse (offentliggjort i sidst nævnte Forenings Aarsberetning i dette Blads Nr. 26 for i Aar) og er dertil behandlet saa jævnligt i Rigsdagen i de senere Aar, at vi ikke se, at der i nogen Henseende savnes Oplysninger for at gaa til dets Løsning. Om Spørgsmaalets Realitet er der dertil fuldkommen Enighed: alle erkender, at en Ophævelse af Konsulatafgifterne. eller en anden Form for deres Paaligning, der reducerede dem væsentligt, vilde være en stor Lettelse for Skibsfarten. Hvad der er Uenighed om, er ene det Spørgsmaal, om Staten af Hensyn til Skibsfarten vil give Slip paa den Indtægt, den har af Konsulatafgifterne. Men de Betragtninger af rent finansiel Natur, der her ville være bestemmende for Staten, faar Kommissionen sikkert ingen Indflydelse paa, ja, det ligger vel egentlig ganske udenfor dens Opgave at udtale sig om dem.

Nu kunde man vel sige, at det dog i hvert Fald ikke kan skade, at Kommissionen ogsaa behandler disse to, for Skibsfarten meget vigtige Spørgsmaal. Men dette er kun til Dels rigtigt. Thi den sikkre Følge har jo deres Henvisning til Kommissionen, at deres Løsning derved forhales. Dette kan mulig for Toldspørgsmaalets Vedkommende være ligegyldigt, eftersom denne Sag sandsynligst vil gaa sin Gang paa Rigsdagen uden Hensyn til den Behandling, den vil faa i Kommissionen. Men for Konsulatafgifternes Vedkommende er en yderligere Udsættelse meget beklagelig. De to Rederi-Foreninger sendte deres udførlige Skrivelse til Fællesrepræsentationen d. 25. Oktober 1898 og udtalte i dens Slutning Ønsket om at faa den indsendt til Lovgivningsmagten „snarest muligt, idet det maa anses for meget ønskeligt, at den kan blive grundig behandlet i Valgperiodens nu paabegyndte første Samling, hvad uden Tvivl vil kunne lette Sagens endelige Gennemførelse". Men naar den nu midt i Valgperiodens anden Samling er henvist til en Kommission, saa maa Rederierne sikkert være glade, om den kan komme til at foreligge Rigsdagen i Valgperiodens

tredie og sidste Samling — den, der er absolut uheldigst for en Løsning af saglige Spørgsmaal.

Vi tage af det her fremhævede Anledning til indtrængende at henstille til den ærede Kommission, at den snarest underkaster disse to Spørgsmaal en selvstændig Behandling og afgiver sin særlige Udtalelse om dem, idet vi navnlig for Konsulatafgifternes Vedkommende tør sige, at det vil vække megen Misstemning i danske Søfartskredse, om denne fuldt opklarede Sags Henvisning til Kommissionen betyder, at dens Løsning skubbes ud i en fjernere Fremtid.

Paa Kommissionens Program staar endvidere Spørgsmaalet om Sølovens Revision. Vi kunne ikke tænke os, at det hermed er Tanken, at denne Kommission skal fremsætte et formeligt Forslag til en saadan Revision. Dertil er uden Tvivl de mange Interesser indenfor Sømandsstanden, som der ved en saadan maa tages Hensyn til, for svagt repræsenterede i Kommissionen, for saa vidt de overhovedet ere repræsenterede. Men hvis Kommissionen kan forberede en Forhandling mellem Repræsentanter for de tre nordiske Rigers Skibsfart om en Revision af den fælles Sølov, saaledes som det fra danske Søfarts-Foreningers Side var foreslaaet paa det sidste nordiske Søfartsmøde, saa vil den gøre en god Gerning.

Skønt vi saaledes mene, at der findes Punkter blandt Kommissionens Opgaver, der staa der uden eller med tvivlsom Berettigelse, saa er der ingen Grund til ikke at glæde sig over dens Nedsættelse. For en Kommission, der har tilbage et Program, som spænder fra Spørgsmaalet om Tolddiæter til det om Søfarendes Udøvelse af deres Valgret, bliver der saamænd alligevel nok at gøre. Og der foreligger for den en Række for vor Søfart betydningsfulde Spørgsmaal, som man fra alle Sider oprigtigt maa ønske den Held til at løse. Saaledes det om Diæter til Toldvæsenet, i hvilket en Undersøgelse af og Betænkning fra de Repræsentanter for Skibsfart og Handel, der sidde i Kommissionen, kan have megen Værdi. Fremdeles maa det anses for meget betimeligt, at Spørgsmaalet om Skibsmæglerinstitutionens Reform tages op til Overvejelse, at man søger gennemført en praktisk Ordning af Besigtelsesvæsenet, hvad „Dansk Sejlskibsrederi-Forening" forlængst har udtalt sig for i et Andragende til Indenrigsministeriet, at man enes om Forslag til at revidere Sønæringsloven paa de Punkter, hvor den har vist sig ikke at tilfredsstille det praktiske Livs Behov, og at man søger afhjulpet de Mangler, der klæbe ved den nu gældende Lov om Søretter. Endelig udtale vi Haabet om, at det maa lykkes Kommissionen at finde en Form, under hvilken det af alle danske Søfarende med saa stor Ret nærede Ønske om at sikkres Adgang til at kunne afgive deres Stemme ved politiske Valg, maa kunne opfyldes. Kunde Kommissionen dertil gøre det klart, at den danske Skibsfart vel ønsker vort Søvæsens Administration ordnet paa en hensigtsmæssigere Maade end den nuværende, men at den ikke lægger Vægt paa det af Handelsstandens Organisation (som det synes ogsaa paa Skibsfartens Vegne) fremsatte Ønske om Oprettelsen af et Regeringsdepartement for Handel, Skibsfart m. m., vilde det være en nyttig Gerning; i hvert Fald vi forstaa ikke, at det er i en Stands Interesse at arbejde for Oprettelsen af en Regeringsinstitution, hvor det netop gælder om at faa en Institution, der først og fremmest direkte repræsenterer vedkommende Stand, og som navnlig er fuldstændig uafhængig af Regeringen.

Vi have saa udførligt omtalt Søfarts-Kommissionens Nedsættelse, fordi denne virkelig er en Begivenhed af stor Interesse for alle indenfor den danske Skibsfart. Og den vil navnlig blive det, hvis det, hvad vi oprigtig haabe, lykkes den at forme et Program, hvis Gennemførelse vil give Skibsfarten Love, under hvilke den kan udvikle sig friere end under de nuværende, og som forhaabentlig maa have Betingelser for at blive accepteret af Lovgivningsmagten.

Pensionssagen.

Hr. Redaktør! Vil De være saa god at afse Plads i Deres meget ærede Blad for efterfølgende:

Næst efter de Pligter, som Dampskibsofficerens daglige Dont fører med sig, hører uden Tvivl Omsorgen for dem der hjemme til de vigtigste; thi det er deres Ve og Vel, der udfylder Sømændenes Tanker i ledige Øjeblikke; og hvor de end færdes, er det Kampen for deres Tilværelse, der ansporer dem til at passe deres Gerning.

Denne Omsorg er dog ikke ny, den er endog meget gammel, men paa Grund af Dampskibsførernes gode Indtægter har der ikke tidligere været vist dem nogen særlig Opmærksomhed, idet deres Stilling under normale Forhold kunde opnaas tidlig nok til, at der kunde spares saa meget, at Familien blev sikkret mod Næringssorger. Kun et enkelt Rederi har dannet en Undtagelse herfra ved paa en højst liberal og prisværdig Maude at afværge Næringssorger blandt dets Befalingsmænd Familier, naar Forsørgeren gik bort eller blev uarbejdsdygtig.

Efterhaanden opstod der ved dette Rederi nogen Uvillie mod, at Pensionssystemet tildels opmuntrede til at leve fra Haand til Mund; dels af den Grund, og dels for at Officererne paa Forhaand kunde vide, hvilke Fordele de i Tjenesten kunde sikre dem selv eller deres Efterladte, blev der udarbejdet og indsendt til Rederiet nogle Forslag, der særlig var beregnet paa Hjælp til Selvhjælp og Medbestemmelsesret. Disse Forslag blev dog modtaget med afgjort Uvillie af Rederiets Leder, der endog nægtede Indsenderen Lejlighed til mundtlig at forsvare de indleverede Forslag, under Henvisning til, at Erfaringen godtgjorde, at det var uhensigtsmæssigt at give Funktionærerne nogen Medbestemmelsesret i den Henseende. For dog at vise Imødekommenhed blev der givet Haab om et Pensionsfond som Garanti for Opfyldelse af de hidtil anerkendte Pligter. Et saadant Fond blev efterhaanden oprettet, og det kan ikke nægtes, at Rederiet paa denne Maade har bidraget meget til at knytte Funktionærerne til sig uden nævneværdige Lønningskonflikter, og at der til forskellige Tider er givet Haab om Forbedring eller Modernisering af Pensionsforholdene, har vistnok været en afgørende Faktor i den Retning.

Som Følge af at Førernes Pensionsforslag forkastedes, opstod Tanken om privat at danne en Pension for Rederiets Navigatører; men et Forslag, der cirkulerede i Skibene for at samle Underskrifter, fik ikke den Tilslutning, der ønskedes, og blev derfor gemt. Siden den Tid er mange Forhold forandrede, og blandt andet er Indtægten for flere Rederiers Skibsførere paa en beklagelig Maade gaaet ned. Det er da kommen dertil, at største Delen af danske Dampskibsofficerer staa paa samme pekuniære Standpunkt, nemlig saaledes, at Alderdommen maa imødeses med Vemod. Skulde ikke denne fælles Følelse være stærk nok til, at der ved fælles Hjælp kan blive arbejdet hen mod noget, der kan bringe fælles Trøst, som f. Eks. en til Dels gensidig Pensionskasse eller lignende, en Plan, som Rederne vistnok vil stille sig velvillige overfor; thi det er ikke ualmindeligt, at de, der søge at hjælpe sig selv, har bedst Udsigt til andres Sympati.

Til Bedømmelse af Fordelene ved Pensionering maa først og fremmest henvises til Resultaterne fra mange Aars praktisk Erfaring ved det tidligere omtalte store Rederis Forhold til Personalet, der har bevist, at det uden skrevne Kontrakter har medført et Tillidsforhold, der vistnok er enestaaende, og som medførte, at Rederiet og Skibenes Besætninger har sat en Ære i at staa Last og Brast med hinanden, og at Befalingsmændene har arbejdet under Indtrykket af, at Rederiets Interesse ogsaa var deres. Der hørtes ingen Klage over smaa Ind-

tægter; men Livsfornødenhederne indrettedes efter dem, og der levedes i fuld Fortrøstning til, at kongelige Embedsmænd ikke kunde imødese Fremtiden med mere Sindsro end denne Forretnings Funktionærer. Fra Rederiets Side er der officielt ingen Forandring foretaget; men nye Mænd bringer nye Skikke, og Officerernes Forhold til de svævende Lønningsspørgsmaal bevise, at der er foregaaet en Strømkæntring i Tillidsforholdet, der ikke bør undervurderes; den er rimeligvis en Følge af, at der mangler Garanti for, at Pensionsfondet er uafhængigt af Konjunkturer etc., men dog vist nærmest fordi Uddelingen deraf kun kan betragtes som en Gave og ikke som en Rettighed, der kan gøres Fordring paa.

Vil man danne sig en Mening om Rederiernes Opfattelse af den Betydning, de tillægger et godt Forhold mellem dem og Skibenes Besætning, da kan der passende henvises til, at Dansk Dampskibsrederi-Forbund i den Hensigt tilsikkrer sine Medlemmer Fordele indtil 2,000 Kr. imod at de en Gang for alle indbetaler 1 Kr. At dette favorable Tilbud ikke har faaet den Tilslutning, det fortjente, maa uden Tvivl tilskrives Medlemmernes Tilsidesættelse ved Midlernes Forvaltning. Denne Lærdom vil forhaabenlig henlede Tankerne paa mere formaalstjenlige Forholdsregler, og som den allerheldigste kan anbefales en Enke- Pensions- og Understøttelsesfond, oprettet ved gensidige Bidrag fra Arbejsgiver og Arbejder under fælles Kontrol. Denne Tanke kan vistnok gennemføres paa en saadan Maade, at alle interesserede Parters Interesse tages i Betragtning, og saaledes, at den for hele Flaaden kan blive det virksomste Middel til at indføre det Tillidsforhold mellem Lydende og Bydende, som mest af alt kan gavne den danske Dampskibsfart. Som en nødvendig Betingelse for at en saadan Pensionskasse kan virke tilfredsstillende, maa nævnes ensartede Livsvilkaar for Interessenterne, men denne Betingelse er netop fuldt ud til Stede blandt Dampskibenes Befalingsmænd.

I Sømændenes Velmagtsdage kan det ofte være vanskeligt nok at skaffe de nødvendige Husholdningspenge, men mange gør desuden den Erfaring, at Næringssorger veje mest under de hvide Haar, og hvor mange af dem, der leve som Folk gør flest, kan vente noget bedre paa deres gamle Dage, selv om de ere meget økonomiske, og ingen uforudsete Omstændigheder tømmer Pengekassen af og til. Uagtet de færreste Befalingsmænd er i Stand til ved egne Kræfter at sikkre sig en sorgfri Alderdom, saa maa det dog siges, at de meget godt kunne afse et endog betydeligt Kontingent til et Pensionsfond, naar de derved kunne sikkre dem selv, Enker og Børn et Udkomme, selv om det var nok saa tarveligt.

Dersom der af Stemningen blandt Dampskibsofficererne for Tiden kan udledes noget, da maa det være Udsigt til Lønningskonflikter, og dette er beklageligt, fordi det traditionelle og højst nødvendige Samarbejde derved vil forandres mellem dem og Rederne, men det kan ikke nægtes, at Forholdet mellem Matrosers og Styrmænds Gage ikke er tilfredsstillende, særlig naar der tages Hensyn til de sidst nævntes Udsigt til Forfremmelse og den Indtægt, de derved kan vente at opnaa; derfor ere deres Fordringer ogsaa berettigede som en Følge af Kampen for Tilværelsen. Ifølge Skik og Brug vil de til Lønningsforholdene hørende Spørgsmaal før eller senere blive henvist til Tillidsmændene for Rederiernes og Navigatørernes Organisationer, og det henstilles derfor til disse Autoriteters Velvillie at bringe Pensionsspørgsmaalet frem; det vil uden Tvivl være den hensigtsmæssigste og for begge Parter fordelagtigste Løsning paa Lønningsspørgsmaalet. Ved en saadan eventuel Forhandling vil der selvfølgelig være mange Hensyn at tage, og derfor skal kun her anføres, at Aldersgrænsen for Førere passende kunde fastsættes til 60 Aar med $^2/_3$ Gage som Pension og tilsvarende for dem, der holde op med at sejle eller blive forsørgelsesberettigede tidligere. Dersom de nævnte Autoriteter ikke blive enige om at løse det foreliggende Spørgsmaal, blive Officerernes Pligter som Familieforsørgere eller deres Selvopholdelsesdrift derfor ikke mindre, end den er; og de har hele Tiden den Udvej at kunne gennemføre Planen ved egne Kræfter. Hvad mange vil, gaar ofte alle med til! Enighed gør stærk.

n.

Kulcertepartier til Antwerpen.

En Indsender skriver til Sh. Gaz.: „Jeg ønsker herved at henlede Skibsredernes Opmærksomhed paa den Risiko for et langt Ophold i Antwerpen, som de løbe ved at slutte deres Skibe med Kul til denne Plads efter de nu almindelige Certepartier. Jeg har for nylig havt Damperen Ancient Briton opholdt der omtrent en Uge, uden at det har været mig muligt at faa Liggedagspenge udbetalt for den Tid, Skibet har forbrugt til Losning ud over de i Certepartiet stipulerede 60 Timer. Modtagerne af Kulladninger i Antwerpen paastaa nemlig, at ifølge Custom of the port begynde Lossedagene først at dreje, naar Skibet er kommet til Kajen. Kajerne ere imidlertid saa optagne af Gods, at Havne-Autoriteterne i den sidste Tid have set sig nødsagede til at beordre kulladede Skibe til at losse midt i Dokken, og Købmændene bestræbe sig nu for at faa fastslaaet, at naar Kulladningen losses midt i Dokken i Stedet for ved Kaj, da regnes den til Losningen forbrugte Tid slet ikke som Liggedage. Det er paa denne Basis, at Modtagerne af „Ancient Britons“ Ladning nægter at betale Liggedagspenge, og jeg ved, at andre Skibsredere ere blevne behandlede paa samme Maade. Jeg foreslaar derfor, at Skibsredere, hvis Skibe befragtes med Kul til Antwerpen, forlange nedenstaaende Klausul indført i Certepartiet.

Time for discharging to commence when steamer is reported at the Custom House, whether berthet or not, any custom of the port notwithstanding.

Usual Colliery guarantee.

Et Certeparti bestemte, at Skibet skulde gaa til Grimsby og der indlade „paa sædvanlig Maade efter Stedets Sædvane“ en Ladning Kul; Ladetiden bestemtes til 36 løbende Timer paa „usual colliery guarantee“s Betingelser; som Undtagelser, der skulde fritage for at indlade i den bestemte Tid, nævnedes blandt andre: „Commotions of keelmen, pitmen, or any hands striking work, breaking of machinery, or frost, snow or floods or other accidents or causes beyond the freighters control, which may prevent or delay the loading of the steamer„. Skibet var klar til at lade d. 19 Juli, hvorom Befragterne underrettedes, men paa Grnnd af en Kulstrejke i Syd Wales var der paa den Tid saa mange Skibe i Grimsby, at Skibet ikke kunde komme til Kullastningsapparatet (coal tip) før d. 29 Juli Kl. 5 Eftm., hvorpaa Indladningen foregik uden Atbrydelse til d. 30 Juli Kl. 8 Eftm., da Skibet var lastet. Rederiet paastod nu, at Ladetiden i Henhold til Sædvane i Grimsby begyndte Kl. 6 Morgen Dagen efter at Underretning om, at Skibet var klart, var blevet givet, og forlangte derfor, at Liggedagene skulde begynde d. 21 Juli Kl. 6 Morgen.

Ved Underretten fik Rederiet ikke Medhold. Det udtaltes her, at Undtagelserne i Certepartiet ganske vist ikke kunde fritage Befragterne for Ansvar i dette Tilfælde, men derimod Certepartiets Henvisning til „terms of usual colliery guarantee“, thi saaledes som denne var i Brug i Grimsby, var det Reglen, at Ladetiden først begyndte, naar Skibet var kommet „under the tip“.

Sagen appelleredes, men fik ved „Court of Appeal„ det samme Udfald. Klausulen om en usual colliery guarantee forudsatte, at en saadan fandtes, og det maatte da være den, der fandtes paa det Sted, hvor Kontrakten skulde opfyldes, altsaa Grimsby. Her fandtes nu tre Formler for „colliery guarantee“, men alle tre stemmede overens deri, at Ladetiden først begyndte, naar Skibet var kommet „under the tip“; da dette i nærværende Tilfælde først skete d. 29 Juli. og Skibet var færdig lastet d. 30 Juli, havde Befragteren intet at betale Rederiet som Demurrage.

Sh. Gaz.

Det bugserede og det bugserende Skibs Ansvar for Kollisionsskade.

Der er nylig i England afsagt Dom i en ganske interessant Sag, hvis nærmere Omstændigheder ifølge Sh. Gaz. vare følgende. Bugserbaaden Blackcock havde den norske Bark Morgengry paa Slæb, og de kom nær ved Cardiff i Kollision med den engelske Damper Mourne, der led en Del Skade, hvilken beløb sig til £ 4,146. Mourne anlagde Sag, dels imod Morgengry, dels imod Blackcock. Under Sagen imod Morgengry undlod dette Skibs Reder at etablere noget Forsvar eller stille noget Kontrakrav. Morgengry blev dømt skyldig og derefter solgt for £ 855. Under Sagen imod Blackcock gjorde denne gældende, at Fejlen for Sammenstødet alene laa hos Mourne. Dommen fastslog imidlertid, at der var Fejl paa begge Sider, hvorfor Skaden maatte deles og Blackcock, der selv ingen Skade havde, saaledes betale til Mourne det halve af £ 4,146 eller £ 2,073. Nu gjorde imidlertid Blackcock gældende, at naar den skulde betale £ 2073 til Mourne, skulde den paa den anden Side krediteres for de £ 855, som var kommet ind ved Salget af Morgengry, enten saaledes, at dette blev trukket fra £ 2,073, saaledes at der kun blev at betale £ 1,218, eller saaledes at Skaden, £ 4,146, nedsattes med £ 855 til £ 3.291, hvoraf der da skulde betales det halve eller £ 1,645. Det hævdedes, at naar et Skib under Bugsering kolliderede med et andet, betragtedes altid Bugserbaadens Handlinger som Handlinger af Skibet, saa at der ingen Adgang kunde være til selvstændige Skadeskrav imod hver især. Denne Argumentation blev imidlertid ikke anerkendt for rigtig af Dommeren i Admiralitetsretten, der tilkendte Mourne saavel de 855 £ som de 2,073 £, idet han udtalte, at der for Mourne var Adgang til at søge begge, baade Bugserbaaden og Skibet, hver for sig, saa længe han ikke derved fik mere end hele Beløbet af sin Skade.

Sagen appelleredes af Blackcocks Rederi til court of appeal men fik her samme Udfald. Det udtaltes her, at Sagen imod Morgengry var endelig afgjort ved Dommen, der erklærede, at den havde Skyld, og som deciderede, at den skulde sælges; Morgengrys Redere, der Intet havde gjort under Sagen, stod helt uden for, og kunde ikke gøres yderligere ansvarlige og, da Mourne saaledes ikkun opnaaede 855 £, altsaa kun en Del af sin Skade, var det naturligt, at den anlagde Sag imod Bugserbaaden; men dette var en hel ny Sag, der ikke vedkom den tidligere, og det, som det her drejede sig om, var ikke 4,146 £ ÷ 855; men 4146 £, hvoraf Blackcock ved Admiralitetsretten var dømt til at betale Halvdelen. Blackcock havde saaledes intet Krav paa at faa krediteret de £ 855 eller nogen Del af samme.

Fragtmarkedet.

Militsens Indkaldelse i England begynder at mærkes ret føleligt i Hverdagslivets Travlhed. Fra Minerne, fra Dokkerne, fra Skibsværfter, overalt strømmer Arbejderne til — „Fanerne“ er vist det rette militære Udtryk, men Arbejdskraften forringes i alle de Brancher, der staar i daglig Rapport til Udlandet, og Ekspeditionerne ere derefter. Der er lang Tørn paa Kulpladserne, og denne forøges yderligere ved Regeringens betydelige Beslaglæggelse af disponible Kul. Nationen gaar selvfølgelig først, specielt under disse kritiske Forhold, og vi andre maa vente; her nytter det ikke at protestere; man har kun at øve sig i Taalmod. Forholdene vil sikkert med hver Uge forværres yderligere, en Trøst er det da, at Kulmarkedet synes at have naaet Bunden og paany at have begyndt at avancere, om end meget langsomt. Man er i denne Tid ivrigt beskæftiget med at udbyde Kulkontrakter for næste Saison, og Prisen paa Bunkers ere meget høje; mange trykker sig ret naturligt ved at kontrahere, og vi forstaa det saa godt, specielt da vi have saa mange Eksempler paa Misligholdelse af disse Kontrakter; alligevel findes der selvfølgelig hæderlige Undtagelser, og bydes der en Kontrakt fra første Klasses Folk med den nu ofte anvendte benefit clause: Nedsættelse af Raterne, i Fald Kullene dale i Pris, tro vi i Aar, at man staar sig ved at kontrahere for Hovedkulstationernes Vedkommende, da vi ikke ser nogen Chance for lavere Kulpriser i en overskuelig Fremtid. Den mindre Stigning i Raterne rammer baade Cardiff og Østkysten; Cardiff noterer Genua eller Savona 9/9, Neapel 9/9, Messina 10/, Brindisi 9/9, Venedig 12/ à 12/3, Konstantinopel 10/6, Odessa 10/ à 10/3, Port Said 12/, Alexandria 12/. Til Østersøen noteres Pillau 9/, Dansk Havn 7/6 à 7/9, Kjøbenhavn 7/3.

Fra Firth of Forth noteres til Dansk Havn (14 Fod) 7/ à 7/3, til Kjøbenhavn 5/9 à 6/, Lübeck 6/6, Rostock 7/, Swinemünde 5/7½, Stettin 6/, Pillau 6/, Helsingfors 6/9. Til Middelhavet noteres Methil Genua 9/6, Venedig eller Triest 12, Alexandria 11/6, Konstantinopel 10/3. Fra Tyne ere Raterne proportionelt de samme; men Tørnen er længere her.

Amerika har været noget livligere fra Golfhavnene og uforandret fra Northern range, derimod er River Plate en Tone mattere. Vi noterer New Orleans eller Galveston Danmark 17/ prompt, samme Ladepladser U. K. Cont. 1,930 Tons N. R. 17/ December pr. Januar 16/3 à 16/6, alt Nett. charter. New Orleans Reval giver 5/ pr. quarter. Baltimore C. f. o. 14,000 quarters December 3/6, Option 1 dansk Havn 3/7½, to Havne 3/9, Reval 4/1½. New York Oporto prompt 4/. Filadelfia 3/4½ pr. December C. f. o. Baltimore 18/20,000 quarters pr. 1/25 Januar 3/6 C. f. o., 3/6 en, 3/7½ to danske Havne. Fra San Lorenzo til U. K. Cont. betales pr. 20. December, 20. Januar 25/6 O. C.

Sortehavet etc. er stille, og faa Forretninger have fundet Sted. Vi noterer Nicolaieff Bilbao pr. 1/10 December 12/, Eupatoria Neufahrwasser 5,000 Tons 15/6. Donau Rotterdam 13,000 qrs. 10/9 paa D.W. Donau Antwerpen eller Rotterdam 2,500 Tons pr. 25. November, 10. December 10/6 Berth terms.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Har en Mand Ret til Hyre under Ophold paa Hospitalet; det bemærkes, at Manden kom paa Hospitalet den Dag, Skibet gik til Søs. Sølovens § 90, 3die Stykke, siger: „Men afskediges han, tilkommer der ham Hyre til Afmønstringen eller, hvis saadan ikke finder Sted, til den Dag, da Skibet afsejler."

Manden var ikke afmønstret og mødte til Tjeneste, da Skibet kom tilbage til Philadelphia; der spørges nu: „er Manden berettiget til Hyre, som han paastaar, eller ej. Eller er han berettiget til Hyre fra den Tid, han kom ud af Hospitalet, og altsaa var i Stand til at forrette Tjeneste, men maatte afvente Skibets Tilbagekomst, da han ikke kunde paatage sig anden Tjeneste, grundet paa, at han ikke var afmønstret. Ovenstaaende bedes De godhedsfuldt besvare.

G. L. Hansen,
s/s „Ask."

Sv.: Hvis Manden ikke blev afskediget, skal han have fuld Hyre under Sygdommen og nødvendig Pleje for Rederiets Regning. Hvis han afskedigedes ved Indlæggelsen paa Hospitalet, — hvad vi antage var Tilfældet — tilkommer der ham i det foreliggende Tilfælde Hyre til den Dag, da Skibet afsejler. Hyre ud over denne Dag tilkommer ikke Manden. Hvis det beror paa en Fejl fra Kaptajnens eller Konsulens Side, at Manden ikke blev afmønstret ved eller umiddelbart efter Afskedigelsen, saa at han kunde søge ny Hyre, da han blev rask, kan der muligt være Tale om, at der tilkommer ham Erstatning for hans Tab; vi savne paa dette Punkt fornøden Oplysning om Aarsagen til, at Manden ikke afmønstredes, for at kunne give fyldestgørende Svar. Iøvrigt tilføje vi, at i Instruktion for de danske Konsulater i Udlandet § 39, Stk. 2, bestemmes, at Konsulen er bemyndiget til efter Omstændighederne at komme Sømanden til Hjælp, naar denne uden egen Skyld er kommet i Trang og blottet for Subsistensmidler, og saadan Hjælp kan f. Eks. ydes dansk Sømand, som sidst har været forhyret med dansk Skib og ikke er rømt derfra eller afskediget for slet Opførsel, navnlig naar han ved Sygdom eller af anden Grund ikke har kunnet faa ny Hyre.

Literatur.

Sjette Udgave af „Turnbulls Dock and Port Charges for the United Kingdom" er udkommet paa Forlag af W. I Potts Atlas Works, North Shields.

Dette Værk, som vil være vel kendt blandt Skibsredere og Kaptajner, indeholder ligesom de tidligere Udgaver Beskrivelser af forskellige Havne og Dokker i The United Kingdom med detaillerede Angivelser af alle Skibsudgifter paa hver Plads, saasom Dokafgifter, Havnepenge, Bugserpenge, Lodspenge. Arbejdsløn, Ballast, Fyrpenge m. m. Ligeledes giver det Oplysning om forskelligt andet, som Vandets Dybde, Havnefyr, Bøjer, Tørdokke og Pakhuse; endvidere Navne paa Havnemestre og andre Embedsmænd, etc. Med Beskrivelserne af de større Byer og Navne følge store kolorerede Kort. Alle Oplyninger ere indhentede fra og reviderede af vedkommende Autoriteter indtil Dato for at gøre Værket saa akkurat og komplet som muligt. Bogen maa anses for en udmærket Vejleder for alle i Skibsfart interesserede.

Afmærkningen af Flinterenden.

Kapt. Svane, Fører af trem. Skonnert „Astræa", har til Skibets Reder, Hr. T. Tønnesen i Marstal, indberettet følgende, som vi ere anmodede om at optage til Oplysning for andre Skibsførere, som søge Flinterenden: „Mandag Morgen den 9. Oktober d. A. Kl. 6 lettede jeg Anker ved Drogdens Fyrskib; Vinden var mellem SV. og V., laber Kuling og diset Luft. Efter at være kommen under Sejl, satte jeg Kursen for at gaa igennem Flinterenden. Da Oscarsgrund Fyrskib var passeret, sattes Kursen for at gaa østen om Norra Flint, og der blev holdt godt Udkig efter Vagere og Mærker. Kl. ca. $7^1/_2$ fik jeg i Sigte, to Streger om St. B, en Bøje og en tokostet Vager, hvilket, efter mit Korts Udvisende, skulde være Afmærkningen Gustavs Klint Grund. Jeg styrede fremdeles Kursen NNØ., holdende nævnte Mærker om St. B., da ingen anden Vager var i Sigte paa Grund af diset Luft. Efter ca. 10 Minutters Forløb tog Skibet imidlertid Grunden; nævnte Mærker havdes da om St. B. i en Afstand af ca. 3 Kabellængder, og det viste sig, at det var paa Norra Flint, Skibet stod; denne Grund er nemlig ogsaa afmærket med en Bøje og en tokostet Vager; Bøjen paa Norra Flint er ikke afmærket i Kortet, og jeg erfarede, efter at være indkommen til Malmø, at Bøjen paa Norra Flint, der ikke er afmærket i Kortet, kun ligger der den Tid, Fiskerne drive med Sildegarn, til Advarsel for at undgaa Grunden. Bøjen paa Norra Flint siges at være en Klokkebøje. Jeg hørte ikke den gav nogen Lyd, uagtet vi kun vare i nævnte Afstand fra Bøjen."

Skibet maatte betale en betydelig Sum Penge for at blive taget af Grunden og slæbt ind til Malmø for Dykkerundersøgelse.

Brud paa Skrueaksler.

Et Spørgsmaal, som for Tiden stærkt beskæftiger de i Dampskibsfart interesserede Kredse i England, er, hvad der kan gøres for at raade Bod paa de stadig hyppigere forekommende Tilfælde af Brud paa Skrueaksel og Tab af Skrue i de nymodens Dampere, hvorved saavel Redere som Assurandører have lidt store Tab. For at kunne forebygge et Onde, er det imidlertid først nødvendigt at vide, hvor dette har sit Sæde og hvorfra det stammer, og for at høre kompetente Mænds Udtalelser angaaende Sagen har saavel Board of Trade som Lloyds udsendt Cirkulærer til Skibsredere, Kaptajner og Maskiningeniører med Opfordring til at indsende deres Betænkning herom.

„Fairplay" skriver om denne Sag: „Kan Grunden til disse hyppigt forekommende Havarier være, at Skrueakslerne ikke gøres svære nok, eller ere de Materialer, som benyttes til Fabrikationen, ikke af god Kvalitet, eller maa Grunden maaske søges i den Omstændighed, at Arbejdet ikke kontrolleres ordentlig. Ethvert af disse Spørgsmaal maa sikkert besvares benægtende. Med Hensyn til Skrueakslernes Dimensioner, da laves disse svarende til de Fordringer, som stilles af Board of Trade, Lloyds eller andre Klassifikationsselskaber, og i mange Tilfælde endogsaa sværere. Det benyttede Materiale saavel som Arbejdet er under Opsigt af Lloyds Inspectors, praktiske Maskinfolk, som personlig inspicere Arbejdet. og som have Magt til at godkende eller kassere samme, og sluttelig foregaar Indsættelsen i Skibet under Inspektion af Board of Trades og Lloyds Inspectors.

Man kunde derfor af foranstaaende slutte, at naar Akslerne ere stærke nok, af godt Materiale, og naar Ar-

bejdet inspiceres af sagkyndige Mænd, da maa Grunden til de gentagne Brud, ofte naar Aksen er helt ny, søges andet Steds, hvilket ogsaa er saa meget mere sandsynligt, som det særligt er ved de nye, fladbundede Skibe med ringe Dybgaaende, at disse Tilfælde indtræffe. En Del af Skylden maa vel ogsaa henføres til den Maade, hvorpaa disse Dampere nutildags sejles, idet de almindeligvis i Ballast have et saa ringe Dybgaaende, at Skruen under Farten er mere over end under Vandet. Det er først med Indførelsen af den fladbundede, lavtstikkende Skibstype, at Akselbrud er bleven saa hyppigt.

Det synes derfor, at den første Forholdsregel, som bør tages, er at give Skruen heldigere Forhold at arbejde under, det vil sige, bringe den dybere, saa at den, selv med ballastet Skib og i høj Sø, ikke kommer for meget ud af Vandet, og det foreslaas derfor at give Skibene en Ballasttank agter, tilstrækkelig stor i Forhold til Skibets Størrelse til at bringe Skibets Agterende med Skruen til passende Dybgaaende.

Som yderligere Bevis for, at Fejlen maa søges i den nye Konstruktion af Lastdampere, fremhæves, at Akselbrud forekommer forholdsvis meget sjældent ved Passagerdampere, som altid ere lastede til passende Dybgaaende.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skrueeampskibet Erika, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Russisch-Baltisch Dampfschiffahrts Gesellschaft i Riga, foretoges d. 15. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til Rederiets ombordværende Repræsentants fulde Tilfredshed. Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse „special Surwey", er 290′ langt i Hoveddækket, 42′ 6″ bredt og 20′ 7½″ dybt i Rummet, og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation.

Paa Flensborg Skibsværft løb d. 14. ds. en til Dampskibsselskabet Ærø i Ærøskøbing nybygget Skruedamper af Stablen. Skibets Dimensioner ere: 87′ 6″ × 17′ 8″ × 7′ 11″. Skibet fik Navnet Ærø.

Den 15. ds. foretages Prøvetur med det hos William Gray & Co. i Hartlepool til Hr. Martin Carl i Kjøbenhavn byggede Dampskib Harriet. Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner: 250′ × 35′ 6″ × 18′ 2″. Det er forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Cylindre af 18″, 28½″ og 47½″ Diameter ved 33″ Stempelslag. Efter at have rettet Kompasser, afgik Skibet til Tyne for at laste til en Middelhavshavn. Turen forløb meget tilfredsstillende med en Gennemsnitsfart af 10½ Knob.

D. F. D. S. har solgt sin Damper Issefjorden til et Dampskibsselskab i Kolding for 16,000 Kr. Det skal benyttes til Fart paa Kolding Fjord og nærmeste Farvande.

Personalia.

Dødsfald.

Natten mellem Mandag og Tirsdag døde paa Kommunehospitalet Kaptajn Harald Jensen efter kun faa Dages haabløst Sygeleje. Kapt. Jensen førte Dampskibet Hafnia og var en meget afholdt og dygtig Mand; han vil blive savnet baade af sit Rederi og ikke mindst af sin Besætning, til hvem han altid stod i det smukkeste Forhold. Jensens Karriere som Dampskibskaptajn skyldes Konsul Fisker af Firmaet Hecksher & Søn. Oprindelig førte Jensen Sejlskibet Solon, men da de mange Nybygninger af Dampskibe fandt Sted i Begyndelsen af Halvfemserne, var det Konsul Fisker, der indkaldte ham og mange andre prøvede og dygtige Sejlskibsførere og satte dem paa Dampernes Kommandobroer, og Kapt. Jensen rykkede da, som mange af hans Kolleger, efterhaanden frem fra mindre Baade til større, indtil han nu sidst førte Damperen Hafnia. Jensen gik for tidlig bort, endnu i sin bedste Alder; han efterlader sig Enke og 5 Børn; men han efterlader sig ogsaa et smukt Minde som en djærv og pligtopfyldende Sømand, en kærlig Mand og Fader.

Kapt. Jensen begraves paa Søndag Formiddag Kl. 11 fra Assistens Kirkegaards Kapel.

Fra Sø og Land.

Den danske Generalkonsul i St. Petersborg indberetter til Udenrigsministeriet, at Isbryderen Jermak vil assistere Skibsfarten paa St. Petersborg under de forestaaende Isforhold.

Kaptajn Fr. Bartram, Fører af den d'Hrr. Moses & Søn, G. Melchior tilhørende Brig „Clara", har for nylig tilbagelagt sin 100de Rejse over Atlanterhavet med Sejlskib.

Det er, skriver Norg. Sjøft., et betegnende Træk, at Benyttelsen af Sejlskibe tiltager i den amerikanske Kystfart. Som Eksempel herpaa kan bl. a. nævnes, at der for Tiden i Baltimore er følgende Sejlfartøjer under Lastning med Kul for Ny-England: 3 Femmastere, 14 Firemastere og 13 Tremastere, der tilsammen tager 392,000 Tons Kul. En af Femmasterne tager alene 4,515 Tons. For Tiden er Fragten 2 Dollars pr. Ton fra Baltimore til Boston.

Shipp. Gaz. fortæller: I Forbindelse med Statsunderstøttelse til Skibsbyggerierne i Frankrig er det værd at notere, at D'Hrr. Russel & Co. i Glasgow i længere Tid har været stærkt beskæftiget med Ordre fra franske Skibsbyggerier. Dette Firma har i længere Tid regelmæssig modtaget Bestillinger paa Master, Stænger samt andre Ting for Sejlskibe, der bygges ved franske Værfter. Nu berettes det, at Bestillingerne ikke blot gælder Master og Stænger, men hele Skrog og Sejlskibe, der sendes i Stykker til Frankrig, hvor de saa sættes sammen og gaar for fransk Produktion. D'Hrr. Russel & Co. skal have modtaget Bestilling paa 6 Sejlskibsskrog, der saaledes skal bygges i Clyde, for igen at tages i Stykker og sendes stykkevis til Frankrig, hvor Stykkerne atter sættes sammen.

En velhavende Havn. Assens Havns Ingtægter for det kommende Aar ere anslaaede til 79,938 Kr., medens Udgifterne, da der ingen nye Arbejder forestaa, kun ere anslaaede til 11,056 Kr.

Ifølge Meddelelse fra Kiel har der den 11. Novbr. i Berlin været afholdt et Møde af de vedkommende Autoriteter for at konferere angaaende Afgifterne i Kaiser Wilhelms Kanalen. Det anbefaledes varmt Regeringen at søge Kanalafgifterne nedsatte, for ad den Vej at forøge Trafikken. Da Mødet imidlertid kun var sammenkaldt for at undersøge den offentlige Mening om Sagen, er det vanskeligt at sige, om det vil give noget praktisk Resultat, men det synes sandsynligt, at en Reduktion af Kanaludgifterne er forestaaende.

Dampskibsfarten paa Island. Trods den sene Aarstid er Dampskibsfarten paa Island vedvarende livlig. Foruden Det forenede Dampskibsselskabs Damper „Laura", der afgik herfra den 15. ds., ekspederede Firmaet Thor E. Tulinius i afvigte Uge tre Dampere til Island, nemlig „Hjalmar" fra Bergen, „Inga" fra Middlesbro og „Als" fra Granton.

Via Aberdeen er indløbet Telegram fra Island (Østisland) af 16. ds. Der meldes om meget stormfuldt Vejr og maadeligt Fiskeri.

Damperen „Viking" rapporteres fra Øfjord d. 11. sydgaaende.

Ifølge Japans officielle Statistik for 1898 fandtes der i Landet ialt 797 Skibe, hvoraf 626 Dampere med 426,624 Reg.-Tons og 171 Sejlskibe med c. 27,400 Tons. Af Damperne vare 140 over 1,000 Tons og 7 over 6,000 Tons, medens Sejlskibene egentlig ere meget smaa, det største saaledes kun paa 500 Tons.

Skønt Japan i de senere Aar har gjort store Anstrængelser for at udvikle sin Handelsflaade, fortsættes dog Udviklingen med stor Kraft. 6 Dampere løbe nu i regelmæssig Fart paa Australien og Amerika, og 12 Dampere paa 6,000 Tons med en Minimums Fart af 14 Knob holder Forbindelse med Evropa med Afgang hver 14de Dag. Endvidere skal der nu etableres Linier paa St. Fransisko og Hongkong med Dampere paa 6,000 Reg.-Tons, maanedlig Forbindelse, og med 15 til 17 Knobs Fart. De Skibe, som sættes i Gang paa disse Linier, faa Statsunderstøttelse.

Opmærksomheden henledes paa omstaaende Bekendtgørelse om Afholdelsen af en Reserveløjtnantsskole ved Søværnet.

Ugens Havarier.

Patria, Dpsk. af Hamburg, fik paa Rejsen fra New York, da det var i Nordsøen ud for Dover, Ild ombord, og da det viste sig umuligt at dæmpe Ilden, maatte de ombordværende 150 Passagerer gaa i Baadene. Samtlige Passagerer og Posten optoges derefter af en russisk Damper og landsattes i Dover. Besætningen bjærgedes ombord i Dpsk. Athesia og landsattes i Cuxhaven. Athesia forsøgte paa at bugsere Patria, men maatte opgive det, da Trossen sprængtes. Patria er senere sunket mellem Walmer og Deal og er Vrag.

Fulton, norsk Dpsk., fik d. 18. ds., medens den var paa Slæb af Dpsk. Mjølner, sprængt sin Bugsertrosse og førtes af Strømmen ned mod Bolværket ved de danske Dampmøller, hvor en tom Pram splintredes.

Eident, Dpsk. af Sunderland, har paa Rejsen fra Finland til Newcastle med Trælast været paa Grund paa Møen. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil.

Thyra, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Antwerpen Red været i Kollision med det engelske Dpsk. Supernal. Begge Dampere ventede, paa at Bassinsluserne skulde aabnes, da Strømmen greb Thyra og førte den ned mod Supernal. Thyra fik saa megen Skade, at den maatte sættes paa Land, er dog nu bragt flot og ligger ved Kajen. En stor Del af Ladningen er losset i Lægtere.

Svanen, Barkskib af Aalborg, er ankommet til Granton efter en meget haard Rejse fra Kronstadt. Skibet er to Gange af Storm blevet dreven tilbage over Nordsøen og har mistet en Del af sin Dækslast, ligesom Skanseklædningen er slaaet ind. Flere af Besætningen have med Nød og Næppe undgaaet at blive skyllet overbord.

Vraget af Bark Venner af Sønderho, som strandede ved Elgøen, udbragtes med Ladning ved Auktion til 8,850 Kr.

Efter Forlydende vil Dpsk. Polarstjernen (Dansk Stjernelinie), som indkom til Ponta del Gada (Azorerne) med Tab af Skruen, ifølge Overenskomst med Assurandørerne blive slæbt til Kjøbenhavn for at reparere. At reparere Skibet paa den aabne Red ved St. Michaels har vist sig for vanskeligt og Risiko og Udgifter derved for store.

Danske Tre, 2m. Lægter af Kjøbenhavn, der som tidligere meddelt, strandede udfor Greifswald, er nu bragt flot med Assistance af Bjærgningsdpsk. Rügen, og er bleven indbragt til Neufahrwasser. Skibet skal repareres i Danzig.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til Newcastle 20. Novbr., bestemt til New Orleans. — Alexandra, Svensson, afgik fra Kbhvn. 17. Novbr., best. til Boston. — Algarve, Borries, afgik fra Lissabon 15. Nov., best. til Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Kbhvn. 14. Novbr. — Antwerpen, Lorentzen, ankom til St. Petersborg 15. Nov. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 21. Nov. — Arno, Strubberg, afgik fra Quessant 19. Novbr., best. til Barcelona. — Beira, Brabrand jun., afgik fra Quessant 17. Novbr., best. til Oran. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Valencia 19. Novbr. — Dagmar, Gade, afgik fra Levo 16. Novbr., best. til Malaga. — Douro, Ørum, afgik fra Kbhvn. 18. Novbr., best. til Oporto. — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn. 26. Oktbr., bestemt til New Orleans. — Garonne, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 16. Novbr., bestemt til Bordeaux. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Antwerpen 17. Novbr. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 14. Novbr., bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Åbo 2. Novbr., bestemt til Alicante. — Island, Skjødt, ankom til Kbhvn. 15. Novbr. — Kentucky, Caroc, ankom til New York 20. Novbr. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersborg 6. Novbr. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 16. Novbr., best. til Nyborg. — L. P. Holmblad, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 27. Oktbr., bestemt til Boston. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra New York 10. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Norge, Kihl, ankom til New York 19. Novbr., — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Denia 17. Novbr. — Omsk, Petersen, ankom til St. Petersborg 4. Novbr. — Seine, Staal, afgik fra La Rochelle 17. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Texas, Holm, afgik fra New York 27. Oktbr., best. til Aarhus. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 11. Nov., bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, ankom til Åbo 19. Nov. — Tomsk, Andersen, ankom til St. Petersborg 11. Nov. — Xenia, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 31. Oktbr., bestemt til New Orleans.

Anglo Dane, Møller, afgik fra Kbhvn. 16. Novbr., bestemt til Stettin. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Arendal 16. Novbr., bestemt til Throndhjem. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Riga 13. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Ceres, Müller, ankom til Kbhvn. 20. Novbr. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 20. Novbr., best. til London. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Kbhvn. 19. Novbr., bestemt til Vestnorge. — Constantin, Niedersø, pass. Holtenau 19. Novbr., bestemt til London. — Ella, Svane, afgik fra Kbhvn. 20. Novbr., best. til Hamburg. — Frederik, Thomsen, afgik fra Pillau 16. Nov., bestemt til Hull. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Antwerpen 14. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Mortensen, ankom til London 20. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Kiew, Erichsen, ankom til Hull 17. Novbr., best. til Newcastle. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 20. Novbr., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 17. Novbr., best. til Kønigsberg. — Maja, Johnson, ankom til Kbhvn 20. Novbr., best. til Danzig. — Morsø. Frisenette, afgik fra Stavanger 19. Novbr., best. til Kbhvn. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 19. Novbr., bestemt til Riga. — — Nishnej Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 17. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 19. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 20. Novbr., best. til Libau. — Pregel, Olsen, ankom til Kbhvn. 19. Novbr., bestemt til Riga. — Thyra, Sørensen, ankom til Antwerpen 15. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, ankom til Kbhvn. 21. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Antwerpen 20. Novbr., best. til Kbhvn. — Vesta, Bay, ank. til Arendal 20. Novbr., bestemt til Throndhjem. — Vesuv, Andresen, ankom til Libau 17. Novbr., bestemt til Hull. — Viking, Rohde, ankom til Libau 16. Novbr., bestemt til London. — Tejo, Ryder, afgik fra Leith 4. Oktbr., best. til Island. — Kursk, Lunge, pass. Holtenau 21. Novbr., bestemt til Libau.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 22. Novbr., best. til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Odense 23. Nov., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 23. Novbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 21. Novbr., bestemt til Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 21. Novbr., best. til Odense. — Riberhus, Andersen, afgik fra Nakskov 22. Novbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 21. Novbr., best. til Nykjøbing F. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 22. Novbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Mahncke, afgik fra Libau 12. Novbr., ankom til Leith 17. Novbr. — Frode, Tofte, afg. fra Kronstadt 7. Novbr., ankom til Wifstawarf 10. Novbr.. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 17. Novbr., best. til Riga. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Riga 24. Oktbr., ankom til Rouen 16. Novbr. — Svend. Petersen, afgik fra Libau 18. Novbr., best. til Antwerpen. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 8. Novbr., ankom til Riga 15. Novbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Riga 19. Novbr., bestemt til London. — Ragnar, Risøe, afgik fra Newcastle 19. Novbr., bestemt til Stettin. — Volmer, Riber, afgik fra Libau 19. Novbr., bestemt til Rouen. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 17. Novbr., ankom til Kbhvn. 20. Novbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 18. Novbr., bestemt til Libau. — Harald, Holst, afg. fra Riga 17. Novbr., bestemt til Rouen. — Olaf, Lorentzen, afgik fra St. Nazaire 11. Novbr., ankom til Cardiff 13. Novbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Berg, Thorsøe, ankom 14. Novbr. til Amsterdam. — J. Siem, Knudsen, ankom 17. Novbr. til Brake. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik 18. Novbr. fra Tyne. — Alex. Shukof, Stoltenborg, afgik 18. Novbr. fra Reval.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Hernösand 20. Novbr. — Kamma, Pedersen, ankom til Blyth 20. Novbr. — Helga, Lagesen, afgik fra Sundswall 18. Novbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Riga 18. Novbr. — Elna, Møller, ank. til Lübeck 20. Novbr. — Therese, Rathje, ank. til Rouen 17. Novbr.

Urania. Ekliptika, Klaaborg, ank. til Montevideo 21. Okt. — Venus, Nielsen, afgik fra Newcastle 18. Novbr., bestemt til New York. — Sirius, Branth, ankom til Montevideo 19. Novbr. — Urania, Jørgensen, ankom til Zaandam 20. Novbr. — Saturn, Lund, pass. Kbhvn. 21. Novbr., bestemt til London. — Pallas, Degn, ankom til Antwerpen 20. Novbr. — Mars, Clausen, afgik fra Grimsby 20. Novbr., bestemt til Warkworth.

Nordsøen. Wineland, Petersen, ankom til Kbhvn. 16. Novbr. — Nordland, Pii, ankom til Rotterdam 17. Nov. — Finland, Schmidt, ankom til Kbhvn. 19. Novbr. — Holland, Jørgensen, ank. til Boness 18. Novbr. — England, Andresen, afgik fra Kbhvn. 17. Novbr., bestemt til Swansea. — Rusland, Møller, ank. til Windau 17. Novbr. — Tyskland, Høgstedt, afgik fra Kønigsberg 14. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Skotland, Callesen, afgik fra Newcastle 21. Novbr., bestemt til Esbjerg.

Vesterhavet. Najaden, Jensen, ankom til Ergasteria 19. Novbr. — Niobe. Schmidt, afgik fra Borgå 14. Novbr., bestemt til Rouen. — Nancy, Mathisen, ankom til St. Nazaire 21. Novbr. — Nautik, Mortensen, ankom til Barcelona 14. Novbr. — Nora, Degn, ankom til Barcelona 20. Novbr. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Esbjerg 21. Novbr., bestemt til Boness. — Nerma, Jessen, afgik fra Esbjerg 21. Novbr., best. til Methil.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Sundsvall 18. Novbr., bestemt til Carlsvik. — Rita, Jørgensen, afgik fra Aberdeen 20. Novbr., ankom til Amble 21. Novbr.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Sunderland 15. Nov., ankom til Kbhvn. 18. Novbr. — Frisia, Skov, afgik fra Kronstadt 17. Novbr., bestemt til London.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afg. fra London 19. Nov., ankom til Tynen 21. Novbr. — Fyen, Hansen, ankom til Trondhjem 15. Novbr. — Hafnia, Troensegaard, ankom til Dordrecht 20. Novbr. — Russia, Rasmussen, ankom til Riga 17. Novbr. — Carl Hecksher, Starck, ankom til London 16. Novbr.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til Baltimore 20. Novbr., — Brattingsborg, Clausen, ankom til Buenos Ayres 10. Novbr. — Søborg, Fischer, ankom til Cardiff 18. Novbr. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Spjutsund 17. Novbr. — Jomsborg, Kühl, ankom til Genua 20. Novbr. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Rouen 13. Novbr. — Rosenborg, Schultz, ank. til Blyth 18. Novbr. — Fredensborg, Petersen, ankom til Newcastle 20. Novbr. — Amalienborg, Dømel, afgik fra Swinemünde 21. Novbr., bestemt til Hernøsand. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. til Ripola 12. Novbr. — Stjerneborg, Mathiesen, afgik fra Blyth 19. Novbr., bestemt til Lübeck.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, ankom til Buenos Ayres 18. Novbr. — Skodsborg, Lund, ankom til Sevilla 19. Novbr. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Swansea 19. Novbr. — Jægersborg, Jensen, ankom til Blyth 20. Novbr. — Guldborg, Jensen, afgik fra Calais 17. Novbr., best. til Cardiff. — Tuborg, Hveissel, ankom til Nova Scotia 15. Novbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Libau 21. Novbr., best. til Rotterdam. — Agnete, Jensen, afgik fra London 16. Novbr., ankom til Boness 18. Novbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Burntisland 18. Novbr., best. til Kbhvn. — Alice, Hansen, ankom til Gøteborg 19. Novbr. — Sjælland. Sonnichsen, afg. fra Aarhus 15. Novbr. — Bornholm, Petersen, afgik fra Bandholm 21. Novbr., best. til Newcastle. — Ajax, Brorsen, afgik fra Masnedsund 16. Novbr., ankom til Borness 21. Novbr. — Nauta, Madsen, afgik fra Burntisland 16. Novbr., bestemt til Kiel. — Rønne, Hintze. ankom til Libau 17. Novbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Libau 19. Novbr.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Hull 20. Novbr. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Kiel 17. Novbr., best. til Burntisland. — Absalon, Predbjørn, ankom til Rotterdam 17. Novbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Methel 19. Novbr. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Kønigsberg 17. Novbr. bestemt til Rouen. — Hamlet, Sommer, ankom til Dunston 19. Novbr. — Helge, Matthiessen, afgik fra Newcastle 21. Novbr., bestemt til Libau.

Det Østasiatiske Kompagni. Cathay, Schønning, afgik fra Southampton 14. Novbr., ankom til Awterpen 16. Novbr. — Annam, Cold, ankom til Port Said 14. Novbr., afgik fra Suez 19. Novbr., bestemt til Colombo. — Livadia, Jørgensen, afg. fra Libau 16, Novbr., ankom til St. Petersborg 19 Novbr. — Normannia, Rasmussen, afgik fra St. Petersborg 15. Novbr., ankom til Helsingfors 17. Novbr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ank. til Kbhvn. 15. Novbr. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Riga 17. Novbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Rotterdam 21. Novbr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Kbhvn. 21. Novbr., fra Grangemouth.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 20. Novbr. til Burntisland.

Vulcan. Vulcan, Thorlander, afgik fra Blyth 17. Nov., ankom til Kbhvn. 20. Novbr.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Riga 20. Novbr., bestemt til Ghent. — Knud, Nielsen, afgik fra Libau 17. Novbr., best. til Rotterdam.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Aarhus 20. Novbr., bestemt til Libau. — Clara, Petersen, afgik fra Burntisland 17. Novbr., bestemt til Kiel.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Rosa, Brinck, ankom paa Elben 15. Novbr. fra Buenos Aires via Falmouth. — Puck, Clausen, ankom til Southport 18. Novbr. paa Rejsen fra Rosario via Falmouth til Preston. — Medor, Nielsen, sejlet fra Frederikstad 17. Novbr. til Conway. — Paul, Svane, sejlet fra Menado 4. Septbr. til Ponta Delgade. — Nordby, Christiansen, til Søs fra Elben 16. Novbr. til New Zealand. — Sixtus, Lassen, sejlet fra Montevideo 15. Novbr. til Valparaiso. — Hans, Jensen, sejlet fra Amsterdam 10. Novbr. til Macassar, gik til Søs 16. Novbr. — Valparaiso, Jørgensen, sejlet fra Bremerhafen 16. Novbr. til Cardiff. — Anna Agnete, Mathiasen, sejlet fra Port Natal 16. Novbr. til Westport. — Clara, Nielsen, ankom til Cardiff 17. Novbr. fra Bremen. — Verdande, Nielsen, passeret Beachy Head 16. Novbr. fra Hamburg til Rio Janeiro. — Maracaibo, Svarrer, passeret Beachy Head 16. Novbr. fra Hamburg til Pernambuco. — Dania, Nørby, til Søs fra Elben 18. Novbr. til Para. — Serapis, Winther, sejlet fra Iquique 19. Novbr. til Plymouth.

Fanø. Sønderho. Martha, Nissen, ankom til Liverpool 12. Novbr.. fra Canada. — Elisabethe, Fischer, afgik 15. Novbr. fra Cardiff til Rio Grande. — Merida, Pedersen, afgik 15. Novbr, fra Glouchester til Limmerich.

Svendborg. Dannebrog, Børgesen, ankom til Halmstad 14. Novbr. — Thurø, Huusfeldt, ankom til Libau 13. Novbr. — Peter, Jørgensen, ankom til Libau 13. Novbr. — Heimdal, Rasmussen, ankom til Kbhvns. Red. 14. Novbr. — Marie, Nielsen, ank. til Aarhus 13. Novbr. — Phønix, Nielsen, ankom til Libau 14. Novbr. — Grønsund, Carlsen, ankom til Newcastle 14. Novbr. — Hanne, Jørgensen ank. til Perth 14. Novbr. — Confidence, Mouritsen, ankom til Brygge 15. Novbr. — Svafva, Nielsen, ankom til Leith. 15. Novbr. — Pomona, Nielsen, ankom til Libau 16. Novbr. — Christine, Nielsen, ank. til Hartlepool 15. Novbr. — Fulvia, Nielsen. ankom til Charlestown 15. Novbr. — Hertha, Hansen, ank. til Amsterdam 16. Novbr. — Fortuna, Christiansen, ank. til Plymouth 16. Novbr. — Fylla, Rasmussen, ankom til Abbeville 16. Novbr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Fecamp 16. Novbr. — Brage, Petersen, ankom til Lynn 17. Novbr. — Diana, Fallentin, ankom til Gøteborg 15. Novbr. — Ariel, Nielsen, ankom til Kbhvns. Red 16. Novbr. — Ludvig, Larsen, ankom til Pillau 17. Novbr. — Doris, Hansen, ankom til Rønne 17. Novbr. — Hansine Hansen, ankom til Rotterdam 16. Novbr. — Urda, Rasmus,

sen, ankom til Libau 17. Novbr. — Ane, Jørgensen, ankom til Fecamp 17. Novbr. — Garibaldi, Andersen, ankom til Amsterdam 18. Novbr. — Hans Emil, Hansen, ankom til Helsingør 17. Novbr. — Emanuel passeret Ouessant 18. Novbr. — Niord, Svennevig, passeret Dragør 18. Novbr. — Samson, Hansen, ankom til Libau 17. Novbr. — Lyø, Jensen, ankom til Kønigsberg 18. Novbr. — Agnete, Møller, ankom til Travemünde 17. Novbr. — Adolfine, Sørensen, ankom til Memel 19. Novbr. — Valdemar, Andreasen, ankom til Fecamp 20. Novbr. — Ceres, Jensen, ankom til Newhaven 18. Novbr. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Tranebjerg 19. Novbr. — Helge, Hansen, ankom til Treport 17. Novbr. — Triton, Nielsen, ankom til St. Valery 18. Novbr. — Dannebrog, Clausen, ankom til Boulogne 18. Novbr. — Venus, Jensen, ankom til Newcastle 19. Novbr. — Galathea, Bom, ank. til Abbeville 19. Novbr. — Roma, Jensen, ankom til Danzig 19. Novbr. — Kirstine, Dam, ankom til Svendborg 20. Novbr.

Ærø. Mette, Simonsen, ankom 10. Novbr. til Randers. — Abba, Petersen, ank. 13. Novbr. til Libau. — Livingstone, Christensen, ankom 14. Novbr til Libau. — Anne, Johansen, ankom 14. Novbr. til Libau. — Anne Sophie. Petersen, ankom 14. Novbr. til Kbhvn. fra Ekernsund. — Rødkilde, Schultz, ankom 16. Novbr. til Kbhvn. fra Nakskov. — Kvik, Bøye ankom 13. Novbr. til Kbhvn. fra Drammen. — Carl, Lindegaard, ank. 13. Novbr. til Neapel. — Caroline, Knudsen, ankom 15. Novbr. til Svendborg. — Maren. Christensen, ankom 14. Novbr. til Warkworth. — Zephyr, Hansen, ankom 15. Novbr. paa Kbhvns. Red fra Herpøsand. Skiket er bestemt til Yersey. — Dorthea, Christensen, ank. 15. Novbr. til Sunderland. — Fred, Friis, ankom 15. Novbr. til Leith. — Kirstine, Rasmussen, ank. 12. Novbr. til Stettin. — Amor, Hansen, 13. Novbr. til Holbæk fra Wismar. — Sophie, Lauretzen, afgik 13. Novbr. fra Rønne til Skien. — Alfa, Rasmussen, var 13. Novbr. sejlfærdig i Fovey bestemt til Langesund. — Elise Dyreborg, Andersen, ankom 16. Novbr. til Pillau. — Fredensborg, Kisby, ankom 16. Novbr. til Nakskov. — Johanne, Albertsen, ankom 17. Novbr. til Isigny. — Salvador, Fabricius, ankom 17. Novbr. til Plymouth. — Thea, Friis, ankom 17. Novbr. til Rudkjøbing. — Niels Juel, Nielsen, ankom 17. Novbr. til Saint Vaast la Hougue. — Arken, Christensen, ankom 15. Novbr. paa Kbhvns. Red paa Rejse fra Kotka til Swansea. — Ægir, Rasmussen, ankom 16. Novbr. paa Kbhvns. Red. — Gerda, Christensen, ankom 16. Novbr. udfor Nysted. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. 16. Novbr. til Longlet. (Frankrig.) — De tvende Brødre, Bøye, ankom 15. Novbr. til Faaborg fra Dysart. — Anna, Kromann, ankom 17. Novbr. til Port en Bessin. — Hans, Folmer, ankom 17. Novbr. til Ghent. — Skjold. Mygind, ankom 17. Novbr. til Isigny. — Ingeborg, Svane, passerede 18. Novbr. Ouessant Creach paa Rejse fra Sundsvall til Grosse sur Wie. — Anna, Albertsen, ankom 16. Novbr. til Nyborg. — Marie, Kromann, ankom 17. Novbr. til Svendborg. — Freden, Eriksen, ankom 18. Novbr. til Indsejlingen ved Pont l'Abbe. — Sylphe, Wilhelmsen, ankom 17. Novbr. til Charlestown. — Caroline, Philipsen, ankom 18. Novbr. til Odense. — Caroline, Albertsen, ank. 18. Novbr. til Svendborg. — Duen, Bautrup Christensen, ankom 18. Novbr. til Aarhus fra Lübeck. — Sylfiden, Bøye, ankom 20. Novbr. til Faaborg. — Eden, Hermansen, var 17. Novbr. til Ankers ved Humlebæk paa Rejse fra Trangsund til L'Orient. — Apollo, Albertsen, ankom 19. Novbr. til Sølvisborg. — Kvik, Olsen, ankom 18. Novbr. paa Lapallice Red. — Marie, Christensen, ankom 19. Nov. til Rotterdam. — Hildur, Schmidt, ankom 19. Novbr. til Pont l'Abbe Lambour. — Elise, Simonsen, ankom 18. Nov. til Kbhvn. — Lucinde, Christensen, ankom 15. Novbr. til Malaga. — Danmark, Christensen, ankom 20. Novbr. til Sundsvall. — Elna, Carlsen, ankom 19. Novbr. til Leith. — Venus, Friis, ankom 11. Novbr. til La Rache (Afrika) fra Neapel. — Sif, Raahauge, ankom 17. Novbr. til Randers fra Orth. — Anna. Albertsen, ankom 18. Novbr. til Svendborg fra Libau. — Dannebrog, Rasmussen, ankom 18. Novbr. til Svendborg. — Activ, Petersen, ankom 17. Novbr. til Skelskør. — Sylfid, Kromann, passerede 19. Novbr. Øresund paa Rejse fra Kotka til L'Orient. — Lorens, Levinsen, passerede 19. Novbr. Øresund paa Rejse fra Kotka til Randers. — Ellen, Svane, afgik 15. Novbr. fra Plymouth, hvor den var indkommen for Storm og Modvind paa Rejse fra Dakouet til Lissabon.

Rønne. Bornholm, Jensen, ankom til Grangemouth 13. Novbr. — Castor, Klausen, ankom til Flensborg 13. Novbr. — Nestved, Larsen, ank. til Rügenwalde 14. Nov. — Herman Olsen, Jensen, ankom til Swinemünde 14. Novbr. — John Hintze, Andersen, ankom til Danzig 14. Novbr. — Kristiane Marie, ankom til Hull 20. Novbr.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Kattegat. Læsø SV. Søndre-Rønner. Paa *Søndre-Rønner* er Stangen med rød Ballon atter rejst.

Sundet. Flinterende. Nordre-Flint. Den 17de November er den til Sildefiskernes Vejledning bestemte Klokketønde ved *Nordre-Flint* inddragen.

Østersøen. Bøgestrøm. Den 16de November 1899 er Klokketønden uden for Indløbet til *Bøgestrøm* ombyttet med Vintersømærket.

Island N.-Kyst. Húnaflói (Skagastrand-Bugt). Steingrimsfjördr. Grimsey. Paa *Grimsey* er opført to 20 Fod høje, 14 Fod brede, hvide Baaker med sort, lodret Stribe. Bagbaaken staar paa Øens høje V.-lige Del. 65° 41′,1 N. Br. 21° 21′,9 V. Lgd. Forbaaken staar paa Øens NØ.-Pynt, c. N. 60° Ø. fra Bagbaaken.

Holdte overet lede de NV. om *Evers-Grund*, *Fyllas-Grund*, *Ingolfs-Grund* og *Dagmaala-Grund* samt SØ. om *Stora-Bodi* og 4 Fods Skæret Ø. for *Bjarnarnes*.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Finland. Bottniske Bugt. Wasa Distrikt. Rönnskär Lodsplads. En hvid Stage med 1 sort, nedadvendt Kost er i 24 Fod Vand udsat N. for en 13 Fods Sten, 6 Kbl. N. 83° V. fra *Rönnskär* Baake. 63° 3′ 52″ N. Br. 20° 46′ 58″ Ø. Lgd.

En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost er i 22 Fod Vand udsat S. for en 11 Fods Sten, 6 Kbl. N. 21° Ø. fra *Rönnskär* Baake. 63° 4′ 21″ N. Br. 20° 48′ 46″ Ø. Lgd.

En hvid Stage med 1 sort, nedadvendt Kost er i 17 Fod Vand udsat ved NØ.-Siden af 6 Fods Grunden *Högskärs-Grund* i *Rönnskär* Havn, 5,4 Kbl. S. 56° V. fra Sømærket paa *Tummelsö*. 63° 3′ 56″ N. Br. 20° 49′ 50″ Ø. Lgd.

Björneborg N. Hamnholmen. Et Løb med 16 Fod, der fører fra Søen ved *Wändsten*, 7 Kml. N. for *Räfsö*, til *Hamnholmen* og Ladepladsen ved *Landskatan*, er nu afmærket med 23 hvide Stager med 1 sort, nedadvendt Kost og 24 røde Stager med 1 rød, opadvendt Kost. Der maa toldklareres i *Räfsö*, hvor Lods kan faas.

Finske Bugt. Åbo Skjærgaard. En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost er i 25 Fod Vand udsat S. for Grunden, der strækker sig c. 1/2 Kbl. ud fra Øen *Lilla Skråfyrund*. 60° 12′ 46″ N. Br. 22° 7′ 28″ Ø. Lgd.

En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost er i 25 Fod Vand udsat S. for Grunden, der strækker sig 3/4 Kbl. ud fra Øen *Stora Skråfgrund*. 60° 12′ 48″ N. Br. 22° 7′ 20″ Ø. Lgd.

Paa Øen *Rödgrund* er rejst et 9 Fod højt Sømærke, rødt foroven, hvidt forneden. 60° 13′ 0″ N. Br. 22° 7′ 2″ Ø. Lgd.

Kotka. Manniklub. Ved Indløbet til *Luppi* Earvand ved *Manniklub* er den røde Stage med en rød, opadvendt Kost ombyttet med en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt Kost. 60° 15′ N. Br. 27° 2′ Ø. Lgd.

Tyskland. Frisches Haff. I *Frisches Haff* er Vinterafmærkningen foretagen.

Danziger Bugt. I Slutningen af November 1899 inddrages for Vinteren Tønderne *Hela S.*, *Alt-Hela W.*, *Heisternest W.* og *Deepke* Anduvningstønde.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 8de November. 53° 13′ N. Br. 2° 14′ Ø. Lgd. 10 Kml. ØNØ. fra Fyrskibet *„Leman and Ower“*. Vragstykker.

Tyskland. Helgoland. I *Helgoland* Havn er de otte Fortøjtønder nu hvide.

Elben. Otterndorf NV. Ved Vraget af Damperen *„Corso“* ere Sprængningsarbejderne atter begyndte. Vragfyrskibet er inddraget. Dykkerskibet viser, naar Dykker er nede, et rødt Flag eller to røde Lanterner. Stedet skal passeres saa langsomt og saa forsigtigt som muligt.

Bönhasensand. Ved *Bönhasensand* og *Wittenbergen* ombyttes, naar Is befrygtes, de fire Lystønder med Bøjer, malede som Lystønderne.

Holland. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Duc d'Albers Beliggenhed. I *Scheur*, *Zuiden* og *Hoorn* staa Duc d'Alberne ved Dæmningerne saaledes:

Paa N.-Siden af Farvandet:

Nr. 1 paa	51° 57′ 41″	N. Br.	4° 9′ 21″	Ø.	Lgd.
- 2 -	51° 57′ 19″	—	4° 10′ 2″	—	
- 3 -	51° 57′ 0″	—	4° 10′ 44″	—	

Paa S.-Siden af Farvandet:

Nr. 1 paa	51° 57′ 46″	N. Br.	4° 8′ 54″	Ø.	Lgd.
- 2 -	51° 57′ 22″	—	4° 9′ 33″	—	
- 3 -	51° 57′ 3″	—	4° 10′ 14″	—	
- 4 -	51° 56′ 43″	—	4° 10′ 57″	—	
- 5 -	51° 56′ 29″	—	4° 11′ 32″	—	
- 6 -	51° 55′ 33″	—	4° 13′ 34″	—	
- 7 -	51° 55′ 16″	—	4° 13′ 45″	—	

I *Nieuwe Rotterdamsche Waterweg* er Spidstønde Nr. 10 inddragen. 51° 56′ 32″ N. Br. 4° 11′ 39″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Baie de Somme. Den 15de November 1899 ophøre Vandstand-Signalerne ved *Cayeux* S.-Fyr. Vandstand-Signaler gives vedvarende fra Masterne ved *Hourdel* Havnefyr og tæt ved *Cayeux* N.-Fyr og gives for hver ½ Meter over et Udgangspunkt, der ligger 21 Fod over Kortets Nulpunkt. Naar Vandet falder, gives dog ingen Sigualer fra Masten ved *Cayeux* N.-Fyr.

Merlimont. V. Vraget, der laa sunket V. for *Merlimont*, er uskadeliggjort. Afmærkningen er inddragen.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Médoc. Om kort Tid forandres Afmærkningen i *Médoc* indre Løb saaledes: Den sorte Spidstønde Nr. 25 med Cylinder inddrages. 45° 25′ 11″ N. Br. 0° 50′ 57″ V. Lgd.; den sorte Lystønde faar Nr. 25. 45° 24′ 0″ N. Br. 0° 49′ 12″ V. Lgd. Tønden *Trompeloup de Terre* Nr. 40 ombyttes med en rød Spidstønde Nr. 40 med Kegle. 45° 13′ 46″ N. Br. 0° 44′ 40″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. East River. Diamond Reef. Damperen *„Ann Eliza“* er sunken paa *Diamond Reef*, fra *Battery* Flagstang i S. 26° Ø. og fra *Governor Island* Pæleтyr i N. 61° Ø. En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 28 Fod Vand udlagt tæt V. for Vraget, over hvilket der er 15 Fod Vand, Lavvande.

Maryland. Chesapeake Bay. Queenstown Creek. Omtrent den 1ste November 1899 er det hvide Fyr paa V.-Enden af *Queen Anne* Jernbane Depot i *Queenstovn, Chester River*, forandret til et rødt Fyr.

Fyrskibet *„Fenwick Island Shoal“* Nr. 52 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 16 inddraget.

Virginia. Elizabeth River og Norfolk Harbor. *„Cape Charles“* Fyrskib er bortdrevet, men vil atter snarest mulig blive lagt paa Station.

I Afmærkningen af Løbet fra *Hampton Roads* til *Elizabeth River* og *Norfolk Harbor* ere følgende Forandringer foretagne: En rød Anduvnings Klokketønde er udlagt tæt V. for N.-Enden af den gravede Rende, som fører ind i *Elizabeth River*. En rødmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er i 29 Fod Vand udlagt paa V.-Siden af den gravede Rendes N.-Ende, tæt S. for Klokketønden. Otte røde Spirtønder afmærke V.-Kanten af den gravede Rende; den N.-ligste ligger c. ⅓ Kml. S. 4° V. fra Lystønden, de andre med c. ⅓ Kml. indbyrdes Afstand.

Numrene paa de røde Tønder ved V.-Kanten af den gravede Rende, som fører til *Norfolk Harbor*, ere forandrede, saa at den N.-ligste Spirtønde har Nr. 4 og den sidste Nr. 32.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Valencia. Tønden uden for Forlængelsen af Ø.-Molen ved *Valencia* Havn er flyttet c. 1 Kbl. længere ØSØ. hen.

Italien. Genua. I *Genua* Havn ere fire Fortøjtønder midlertidig udlagte c. ½ Kbl. uden for Molen *Lucedio*, og med c. ½ Kbl. indbyrdes Afstand. De benyttes kun til Pontonerne ved Molens Istandsættelse.

Reggio. De tre Fortøjtønder ved *Reggio* er flyttede og ligge nu fra *Santa Maria di Porto Salvo* Klokketaarn i N. 4° Ø., 2 Kbl., i N. 32° V., 1¾ Kbl. og i N. 79° V., 2 Kbl.

Tønden, der laa i det indre af Havnen, er borttagen.

Karantænebestemmelser.

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

Italien. — *Ægypten* er erklæret fri for Pest.

Spanien. — *Alexandria* er erklæret fri for Pest.

Københavns Børskurs d. 22. Novbr. 1899.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		96½	96¾
Danmark		83	83¼
Norden		117¼	118
Kjøbenhavn	97¾	97½	97¾
Carl	55¾	55½	56
Dannebrog		96	96½
Skjold		71	71¼
Helsingørs Dampsk.		—	—
Østersøen	96	95½	96
Nordsøen		81	82½
Torm		94	98½
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		101	110
Urania	91	90¾	91
Union		100¾	102
Hejmdal		—	—
Dampsk. af 1896		98	99½
Østasiatisk		103¼	104
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		—	—
5% — —		—	—
5% Thingvalla 1880		—	—
5% — 1894		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		89	91
3½% uopsig. Stats		93¾	95½
3½% Husejer Kreditk.		82¾	83½
3½% Kbhvns Kreditf.		83¾	85
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.	85¾	85½	86
4% — — 6 —		86¼	86½
3½% Landkreditk. 3 —		87	89
Aktier.			
Nationalbank		134	134¾
Privatbank		125	125½
Landmansbank		120¾	122¼
Handelsbank		117½	118
Burm. & Wain		86¼	88
Helsingørs Jernsk.		89	90
Sukkerfabr.		93	93¼
Bryggeri Aktier	86¾	86½	86¾

Vekselkurser d. 21. Novbr. 1899.

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.15	88.95
London	18.22	18.18
Paris	72.30	—
Amsterdam	151.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 20. Novbr. 1899.

Russiske Noter	216.40
4% Russiske Consols	99.50
3⅜% — Boden Kredit cono	97.60
5% Mexikanske 1899	97.50
5% Rumænske Stats	97.20
4% — — 1890	84.80

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

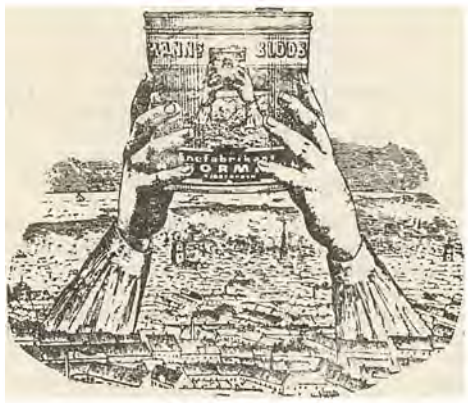
„Det Foren. Dampskibs.“ 16,000, „Danmark“ 2,000, „Norden“ 14,000, „Kjøbenhavn“ 6,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 8,000, „Skjold“ 6,000, „Urania“ 6,000, „Dampsk. af 1996“ 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1632.

SWORN SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & OWNERS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

LISSABON.

ALBERT OLSEN & CTA.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALT- & BEFRAGTNINGSFORRETNING.

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.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

BUNKER-KUL.

RUDOLPH WULFF, AARHUS.

(ETABLERET 1865).

Manometre, Vacummetre og Tællere.

P. Otzen & Thorstenson.

Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

Reserveløjtnantskole ved Søværnet.

I Henhold til Bestemmelserne i Lov af 28de Maj 1880 om Søværnets Ordning vil en saadan Skole blive afholdt i Vinter.

Som Reserveløjtnantselever antages Skibsførere og Styrmænd, 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 indkaserneres i Vagtskibet ved Kjøbenhavn, Kaserneskibet „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 Hjælpelærere 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 Styrmænd, der ønske at komme i Betragtning ved Antagelsen til at gennemgaa Skolen, ville have at indsende skriftlig Ansøgning til Marineministeriet inden førstkommende 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 formenes 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 Antagelsen.

Marineministeriets Sekretariat og Kommandokontor,
den 17de November 1899.

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.**

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

PETER IBSEN. **Lager af Værktøj.**

Illustreret Prisliste gratis.

Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

Telegr.-Adr.: Poulsens. Telefon Nr. 31.

ESBJERG
Jærnstøberi & Maskinfabrik.

(N. J. Poulsens Eftfl.). Etabl. 1876.

Anbefaler sig til D'hrr. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags **Skibsreparationer. Støbegodsstykker** paa indtil **10,000 Punds** Vægt leveres, ligesom alle Slags Metallegeringer.

Ærbødigst

Jensen & Olsen,

Maskiningeniører.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

forbereder Elever saavel til Fiskeskipper- som til Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger meddeler Skolens Forstander, Navigationslærer **Hansen,** eller Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos.**

Gafé van Zandt,

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

H. Steensens MARGARINE er altid den bedste!

TIL JULEBAGNING

BØR KUN ANVENDES

H. Steensens Margarine,

faas overalt.

H. HANSENS Skibshandel,

Havnegade, Kolding.

anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.

Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.

Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

GEMENT

Aalborg Portland-Cement Fabrik

— den største i Danmark —

med en aarlig Produktion af 360,000 Tdr.,

anbefaler sin 1ma Cement,

saavel hurtig- som langsombindende.

Smede- & Maskinværkstedet, Vedelsgade 10, Vejle,

anbefales til det ærede Publikum

med Udførelsen af alt mekanisk Arbejde

Specielt Mejeri-, Damp- og Pumpeanlæg.

V. Habenicht & P. Petersen.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

W. B. Dick & Co. Ltd.

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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

LANDMANDSBANKEN

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

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.

Telefon Nr. 5941.

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.

Wilson Sons & Co., Limited, London E. C.

7, Draper's Garden's.

Købmænd og Ejere af

Stenkuls-Oplag

i

St. Vincent C. V., Pernambuco, Bahia. | **Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, La Plata.**

Filial-Etablissement i Cardiff og Buenos Ayres.

Stadig Forraad af udelukkende de allerbedste Syd Wales Dampkul. Dampslæbere ved alle Depoter og enhver Lettelse for Dampskibenes hurtige Ekspedition.
Charterers i Cardiff til de ovennævnte Havne.
Wilson Sons & Co., Limited, ere Ene-Indehavere af de ovennævnte Depoter og Filialer. Alle Forespørgsler ang. Priser etc. paa Central-Bureauet:
7, Draper's Gardens. London E. C.

Glarmester
Wald. Stallknecht
udfører
alt Skibs- og Bygnings-arbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: **Amagerbrogade 2.**
Telefon 1639.
Amager 51.

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S
Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

Bitumastic Præparater
fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer** for alle **Jærndele** 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.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og Barometere.
Regulering og Reparation af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
4, Sølvtorvet 4.

„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.

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

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 48. Kjøbenhavn, Torsdag den 30. November 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Kollisioner. — Fordeling af Bjærgeløn mellem Reder og Befragter. — Spørgsmaal og Svar. — „Ledende Artikel". — Fragtmarkedet. — Spisereglementet og Dampskibsfarten. — Skibsfartspræmierne i Frankrig. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

PETER IBSEN. **Lager af Værktøj.**
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Skibe.
Nybygninger af Damp- og Sejlskibe samt Pramme, saavel af Jærn som af Træ, paatages.
Overslag paa Forlangende.
Nogle brugte Pramme sælges billigt.
Reparationer udføres.
Telefon 3614.
Chr. Ørum,
Østergade 61, „Højbrohus".

Til Skibsbrug
kan særlig anbefales
Tuborg-Øl og Central Skibsøl
Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

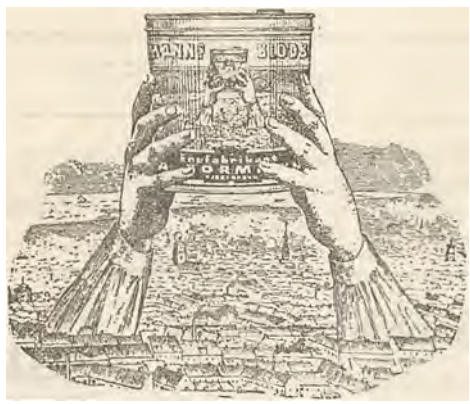
Telefon 297. Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.
C. L. Seifert,
St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet
elegante Uniformshuer.

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. I" og „Nore" i Farten
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

!! Forsøg !!

A. FORMANNS

Blodbudding

(i hermetisk lukkede Daaser),

anbefales af de fleste Læger for sin store Næringsværdi. Den er mættende, nem at opvarme, billig kan spises uden Tilsætning, og erstatter en fersk Middagsret.

VARE-MÆRKE.

A. FORMANNS

Leverpostej med Trøfler

hermetisk lukkede Patent-Daaser med Nøgle og Laag.

I Smagen bedst. I Prisen billigst.

☛ Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste to Aar. Bestilling paa over ☛ 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar. ☚

Fabrikationen foregaar i Lokaler, anerkendte af Kjøbenhavns Sundhedskommission og under Sundhedspolitiets Kontrol.

Sølvmedalje i Stockholm 1897.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12.

Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Kollisioner.

(Efter „Syren").

Det er en mærkelig og betegnende Kendsgerning, at største Delen af Kollisioner til Søs forekomme i klart Vejr, naar der egentlig burde være mindst Grund til at vente disse Ulykker, og det er pinligt at tænke sig, at en stor Del af dem kunde have været undgaaet, om alle havde handlet pligtopfyldende og korrekt. Ganske vist er ethvert Skib, fra den største Passagerdamper til det mindste Sejlskib, udsat for Kollision; saaledes vil det altid blive Tilfældet, og der kan nævnes mange Tilfælde, hvor Kollision har været uundgaaelig.

Kommer f. Eks. et Skib ud fra en Dok paa en Kanal eller snævert Farvand, hvor der maaske tillige løber en stærk Strøm, vil det i mange Tilfælde, trods al Anstrængelse fra Kaptajnens eller Lodsens Side, drive ned paa og kollidere med en eller anden hjælpeløs Ankerligger. Eller det kan tænkes, at to Skibe skulle passere hinanden i smalt Farvand, og at et af dem da i det kritiske Øjeblik faar Brud paa Styregrejerne, hvilket i de allerfleste Tilfælde vil have Kollision til Følge. Ligeledes kunne uafvendelige Kollisioner forekomme i tæt Taage, hvor begge Skibe vel ere vidende om, at der er Fare i Nærheden, uden dog nøjagtig at kunne bestemme, fra hviken Retning den kan ventes. Under saadanne Omstændigheder skulle begge Skibe gaa saa langsomt som muligt, og selv i Tilfælde af Kollision vil Skaden næppe blive stor.

Naar en saadan Kollisionssag kommer for Retten, tages der meget Hensyn til, hvilken Fart Skibene have gjort, hvorimod der ikke lægges særlig Vægt paa, at det opgives, at der er sejlet med Maskinen „langsom" eller „meget langsom" eller „netop med Styrefart"; thi det er indlysende, at disse Benævnelser have en vidt forskellig Betydning med Hensyn til Farten eftersom vedkommende Skibs Normalfart er f. Eks. 20 Knob eller 8 Knob, men naar Farten udtrykkes i miles, kunne Dommerne ikke tage Fejl.

Imellem Navigatører ere Meningerne dog noget delte om, hvorvidt det er heldigt eller ikke at gaa med langsomste Fart i taaget Vejr. I stærkt besejlede Farvande kan der næppe være Tvivl om, at det altid vil være rigtigst at gøre dette; derimod holde mange erfarne Skibsførere, og vistnok ikke uden Grund, paa, at det i aabent Farvand, og forudsat, at der holdes skarpt Udkig, er bedre at holde god Fart paa Skibet, da dette saa styrer bedre og følgelig har lettere ved at undgaa andre Skibe, som komme i dets Nærhed. Som Bevis for denne Paastands Rigtighed anføres, at Postdampskibene mellem England og New York, der dog lige saa vel som andre Skibe ere udsatte for Taage, gøre deres Rejser regelmæssigt, nogenlunde nøjagtig i samme Tidsrum, hvoraf man altsaa kan slutte, at de ikke formindske deres Fart i taaget Vejr, hvilket naturligvis maatte have til Følge, at der paa en Rejse tabtes mere Tid end paa en anden, hvorved Regelmæssigheden vilde ophøre. Derimod er det almindeligt paa disse Skibe at holde dobbelt skarpt Udkig i taaget Vejr, og det er næppe Tvivl underkastet, at dette, i Forbindelse med den vagthavende Officers Aarvaagenhed og Skibets Styrevillighed paa Grund af den store Fart, er Grunden til, at disse Skibe i Reglen undgaa Kollision. Paa den anden Side maa man gøre sig det klart, at om Kollision dog indtræffer, naar Skibet gaar med stor Fart, da er det næppe sandsynligt, at Retten vil acceptere den Paastand, at fuld Fart er den bedste Garanti for at undgaa Kollision. Hvad der nu end fra et praktisk Standpunkt kan siges til Gunst for stor Fart i aabent Farvand i taaget Vejr, saa er det i hvert Fald strafbart at gaa med andet end netop langsomste Fart gennem et Farvand, som er opfyldt eller kan formodes opfyldt af Fiskere eller andre Skibe.

En stor Del Kollisioner ere sikkert foraarsagede ved, at de kolliderende Skibes Officerer tabe Aandsnærværelsen i det kritiske Øjeblik. Som Eksempel herpaa kan anføres Kollisionen mellem den engelske Damper „Clan Macgregor" og Damperen „Cathay" af Kjøbenhavn, hvorved førstnævnte Damper sank. Begge Skibe gik langsomt frem og hørte hinandens Signaler i omtrent 10 Minutter før Kollisionen skete. Den engelske Kaptajn satte saa sin Maskine paa fuld Kraft frem i Stedet for at slaa bak, og anførte til sin Undskyldning, „at han var i Tvivl om, hvad det var". For denne Ubestemthed i et kritisk Øjeblik blev han kendt skyldig, men den samme Dom overgik „Cathays" Kaptajn, fordi han ikke i rette Tid havde stoppet og bakket sin Maskine i Stedet for at gaa langsomt frem, og dette til Trods for, at det var „Clan Macgregors" Pligt at gaa af Vejen. Det synes derfor at være en gylden Regel for Dampere, som komme i hinandens Nærhed i taaget Vejr, at de begge gøre, hvad der staar i deres Magt, for at undgaa Kollision.

Med Hensyn til Kollisioner, som forekomme i klart Vejr, da maa Grunden til en stor Del af disse søges i 1) Ligegyldighed hos Udkiggen. 2) Egenraadighed hos Officererne, idet de undlade at gaa af Vejen i Tide, for paa den Maade at faa det andet Skib til at vige, og 3) Mangel paa Aandsnærværelse i det kritiske Øjeblik.

Det er en beklagelig Kendsgerning, at saavel Udkigsmandens som den vagthavende Officers Aarvaagenhed, i det mindste i mange Skibe, sløves, naar Vejret er klart, idet man da gaar ud fra, at det modgaaende Skib altid vil opdages tidsnok til at komme af Vejen, og naar man saa, maaske i sidste Øjeblik, faar Øje paa et saadant, taber den vagthavende Officer Aandsnærværelsen, giver forkert Ror og Kollisionen er uundgaaelig.

Mange Skibsofficerer have en stærk Modvillie mod at gaa ud af deres Kurs. De se maaske et modgaaende Skib i lang Afstand, men tænke, at de ved at beholde deres Kurs kunne tvinge ham til at vige. Bliver det andet Skib nu kommanderet af en ligesaa egensindig Mand, saa staa begge Skibe væk paa deres respektive Kurser, indtil de ere saa tæt sammen, at det er umuligt at komme klar af hinanden, eller maaske holde begge af paa en Gang og til samme Side. I begge Tilfælde bliver Følgen en Kollision, som kunde have været undgaaet.

Under disse Omstændigheder er det ikke tilstrækkeligt, at en Skibsfører for Dommeren fastholder, at han var i sin Ret ved at holde sin Kurs, og at han har holdt sig nøjagtigt til Reglerne for at undgaa Kollision. Svaret vil simpelt hen blive, at han maa gøre, hvad han kan, og hvis det andet Skib undlader at holde af og derved fremkalder Fare for Sammenstød, maa han holde af, uanset hans Ret til at holde Kurs. Det synes i Virkeligheden haardt, at en Mand tvinges til at gaa af Vejen, naar han har Ret til at holde sin Kurs, men der eksisterer ingen Lov, hvorefter hans Modpart kan drages til Ansvar, undtagen naar en Kollision indtræffer.

Det paastaas, at det er Kutyme paa Søen, at Lastdampere gaa af Vejen for de hurtigsejlende Postdampere; vi vide ikke, om dette er Tilfældet, men det er meget mærkværdigt, at disse sidste altid undgaa Kollision og dog sjeldent tabe Tid paa deres Rejser.

Fordeling af Bjærgeløn mellem Reder og Befragter.

Et time charter indeholdt blandt andet følgende Regler: Klausul Nr. 2: Rederiet skal holde Skibet i fuldstændig god Stand under Lejetiden; Klausul Nr. 6: Hvis Skibet paa Grund af Skade opholdes mere end 24 Timer, ophører Lejeforholdet, indtil Skibet atter er i Stand; Klausul Nr. 20: Modtagen Bjærgeløn og lignende skal komme Rederiet og Befragteren ligelig til Gode (be for owners & charterers equal benefit). — Dampskibet „the Pocklington", hvorom Talen er, havde bugseret et andet Skib, og for den saaledes ydede Assistance ved en Admiralitetsdom faaet en Bjærgeløn. Af denne Bjærgeløn tilfaldt der Rederiet, efter at Mandskabets Part var fratrukken, £ 2,750. Ved Fordelingen af denne Sum mellem Reder og Befragter paastod Rederiet, at der forinden Delingen skulde fradrages den ved Bjærgningen foraarsagede Skade paa Skibet, Omkostninger etc., samt Lejen af Skibet i den Tid, det var under Reparation, samt endelig det Beløb, hvormed de virkelige Sagsomkostninger oversteg det Beløb, hvortil disse vare ansatte og godtgjorte Rederiet under Bjærgningssagen.

Befragterne hævdede derimod, at kun de sidst omtalte ekstra Sagsomkostninger maatte fradrages, og Beløbet derefter deles halvt, og de paaberaabte sig navnlig herfor Certepartiets Klausul Nr. 2 og Nr. 6, hvorefter Rederiet havde den Forpligtelse at holde Skibet i fuldstændig sødygtig Stand og maatte finde sig i Tab af Leje for den Tid, Skibet opholdtes paa Grund af Skade; disse Rederiets Forpligtelser i Henhold til Certepartiet vilde man ophæve ved at give Rederiet Adgang til at fradrage Reparationsomkostninger, Leje m. m. forinden Bjærgelønnen fordeltes.

I denne Betragtning gav imidlertid Dommeren ikke Befragterne Medhold. Det var Bjærgningsforanstaltningerne, der havde foraarsaget baade Skaden og Tabet af Lejen, og Admiralitetsretten, der havde fastsat Bjærgelønnen, havde taget begge disse Tab i Betragtning ved Fastsættelsen af denne, saa at Bjærgelønnen, hvis der ingen Skade og intet Tab havde været, vilde være blevet forholdsvis mindre og Befragterne altsaa have faaet det samme som nu, naar disse Tab fradroges.

Paa Befragternes Side var der imidlertid ogsaa Tab, og Sagen burde derfor ordnes saaledes, at al Skade og alt Tab, der hidrørte fra Bjærgningen, enten paa Rederiets eller Befragternes Side, maatte fratrækkes de 2,750 £ og Resten deles.

Sh. Gaz.

Spørgsmaal og Svar.

Spørgsmaal: I „Nationaltidende" af 10. Novbr. staar omtalt en Dom, der er faldet i England, hvor en Skibsreder, hvis Skib har foraarsaget et andet Skib en større Skade, end førstnævnte Skib var værd, er blevet dømt til at betale samme, saaledes, at dersom den Reder, hvis Skib har foraarsaget Skaden, har et andet Skib eller anden Ejendom i England, saa har den Skadelidte Ret til at holde sig hertil.

Undertegnede tillader sig herved at forespørge:

1) om det er „Dansk Søfartstidende" bekendt, at en lignende Dom er afsagt i andre Lande?

2) Har „Dansk Søfartstidende" nogen Mening om, hvis det Tilfælde vil indtræffe i vore hjemlige Farvande, at Dommen vil falde paa lignende Maade?

3) Hvorledes mener „Dansk Søfartstidende", at Assurandørerne vil stille sig i et Tilfælde, hvor det ene af et Aktieselskabs Skibe forvolder et andet Skib mere Skade end Værdien af dette, og et andet af samme Aktieselskabs Skibe bliver beslaglagt for Resten af Beløbet?

4) Mener „Dansk Søfartstidende", at det i saadanne Tilfælde vil være heldigst, at Rederierne dannes paa Aktier med kun et Skib i hvert Selskab og ikke paa Parter?

Rønne, d. 20. November 1899.

C. P. Lund.

Svar. ad 1. Nej! En Dom som den omtalte, kan kun tænkes afsagt i England, hvor Rederens Ansvar er personligt og ikke som i de fleste andre Lande indskrænket til Værdien af Skib og Fragt. Paa den anden Side giver engelsk Ret Rederen den Fordel, at hans Ansvar begrænses til 8 £ pr. Ton, eller hvis Menneskeliv er gaaet tabt 15 £ pr. Ton. Det i Spørgsmaalet omtalte Tilfælde, at en Reder dømmes til at betale ud over Værdien af sit Skib, kan altsaa kun indtræffe, naar dettes Værdi ikke naar op til 8 £ eller 15 £ pr. Ton.

ad. 2. Hvis Sagen bliver ført for dansk, svensk eller norsk Domstol, vil Rederens Ansvar for Sammenstød ikke kunne udstrækkes ud over Værdien af Skib og Fragt, se Sølovens § 222.

ad 3. Da Assurandørerne ikke for noget enkelt Havari betale mere end for total Skade — se Konventionen af 2. April 1850, § 203 — ere de ikke forpligtede til at betale mere i Erstatning for forvoldt Skade end Forsikringssummen, men denne behøver jo ikke altid at svare til den Værdi, hvortil Skibet ansættes i England, og er Forsikringssummen højere og Rederen i Erstatning har maattet udrede mere end den ansatte Værdi, antages Assurandørerne at hæfte indtil Forsikringssummen.

ad 4. Dette kan jo være praktisk for at undgaa Ulemperne ved en eventuel Sammenstødsdom i England; men om Ulemperne ved en saadan Ordning ikke ere for store i Forhold til, hvad man vil opnaa, skulle vi ikke udtale os om. Vi skulle dog blot gøre opmærksom paa, at i Henhold til engelske Domme fra den senere Tid synes det, at den udenlandske Reder, naar han undlader at møde under Sagen og hverken stiller Sikkerhed eller gør Kontrakrav, men alene opgiver sit Skib, da undgaar det personlige Ansvar, saaledes at, selv om den bevirkede Skade er større end Skibets Værdi, kan hans andre Skibe ikke senere beslaglægges for den mulig manglende Del af Erstatningen. Hvad dette Forhold angaar, kunne vi iøvrigt henvise til en Artikel i „Dansk Søfartstidende" Nr. 36 for d. 7. Septbr. d. A.

Sp: Den ærede Redaktion bedes at besvare mig nedenstaaende Spørgsmaal.

I Østpreussisk Havn indlades en Ladning Korn, som bliver ladet med 1,400 *ℳ* ad Gangen ved automatisk Vægt, hvorfor jeg ingen Garanti har for, at Vejningen er nøjagtig. Kan jeg fordre, at der vejes 1,400 *ℳ* paa Losseplads af hver Vægt, da der ifølge Naturens Love ved mindre Vægte, f. Eks. 200 *ℳ*, vil fremkomme et naturligt Svind; og tilmed hvor der handles, der spildes. Er der ingen Lov for nogen Procent i den Retning. Konnossementer maa af Føreren her paa disse Pladser tegnes for Vægt af indladet Kvantum ifølge Kutyme (Dampskibe ere derved fritagne). Er der fremkommen nogen Over- eller Højesteretsdom, som har dømt en Fører til at betale for Undervægt af Korn herfra.

Kan jeg, som ubemidlet Skibsfører, søge fri Proces, hvis der for mig skulde fremkomme Undervægt ved Udlosning. I Tilfælde af, at der under de Forhold, under hvilke jeg har at svare Vægt, bliver Overvægt, kan Mod-

tageren da tvinge mig til at aflevere det overskydende til ham, eller maa det tilfalde Rederi eller Fører, thi efter menneskelig Forstand synes det mig, at naar jeg, naar jeg har for lidt, skal betale, saa maa, naar jeg har for meget, det overskydende tilfalde mig; eller hvem er den rette Ejer; Afladeren bliver kun betalt efter Konnossementets opgivne Vægt. En Skibsfører.

Sv: Naar De har modtaget en Ladning og ej paa Konnossementet tegner Dem fri for Vægt, er De forpligtet til at godtgøre Modtagerne af Lasten den ved Udvejningen opstaaede Undervægt. At taa Lasten indladet i Skibet gennem automatisk Vægt maa anses for større Garanti for Dem, end naar den indlades ved de gængse Midler, men De kan ikke paa nogen Plads fordre Udvejningen paa samme Maade eller efter samme Maalestok, idet De overalt er underkastet Kutymen paa Lossepladsen, som vel i Reglen er 200 Pd. ad Gangen. I det Tilfælde, at der ved Udvejningen viser sig Overvægt, faar De selvfølgelig Fragt deraf, hvorimod selve Varen ikke kan tilkomme Skibsføreren, som overhovedet ikke ejer Lasten, men kun faar Betaling for Transporten af den. Hvem Overvægten tilkommer, bliver en ren Købmandssag mellem Sælger og Køber af Lasten og Skibsføreren uvedkommende.

Vi tro ikke, at der er afsagt nogen Dom om, hvem der skal betale Undervægt, naar Konnossementet ikke indeholder Klausulen fri for Vægt.

Kjøbenhavn, d. 30. November 1899.

I en Artikel i dette Blads sidste Nummer om den nylig nedsatte Søfarts-Kommission udtales i Forbigaaende et Ønske om, at den vil unddrage Bestræbelserne for at faa oprettet et Regeringsdepartement for Handel, Skibsfart m. v. sin Støtte. Dette er unægtelig et Ord i rette Tid. Hvor besynderligt er det ikke, at man nu igennem flere Aar vidt og bredt har diskuteret denne Plan, uden at Søfartens officielle Organer med et Ord har udtalt sig om den. Selv om Sagen i sig selv ikke har særdeles megen Interesse for Skibsfarten, saa vedrører den dog denne i høj Grad. Det maa erindres, at Talen her ikke alene er om at samle de Søfart og Handel vedrørende Sager i et enkelt Kontor eller Departement — det vilde endda ikke have en saa vidt rækkende Betydning —, men at det gælder om at skabe et sagkyndigt Organ i Administrationen, et for Søfart og Handel repræsentativt Organ. Dette har virkelig megen Betydning for Skibsfarten og alle, der ere knyttede til den. Og til Trods herfor har Grosserer-Societetets Komite — der anses for et meget mangelfuldt Organ for Handelen, og som slet ikke er det for Skibsfarten — ogsaa i dennes Navn andraget Regeringen om det omtalte Regeringsdepartement. Men et saadant Andragende er virkelig, for saa vidt det vedrører Skibsfarten, utilbørligt. Hvor mange Ufuldkommenheder der end kunne klæbe ved Søfartens Organisationer her i Landet, saa megen Kompetence have de dog, at et Andragende til Regeringen om et Anliggende, der vedrører Søfarten saa stærkt som dette, ikke bør fremkomme uden at de i hvert Fald have sagt deres Mening om det. Hvad Nytte er det til, at Redere, Skibsførere, Styrmænd, Maskinmestre m. fl. det hele Land over have skabt deres Foreninger for derigennem at hævde deres Indflydelse, naar man i et Anliggende som dette uden videre gaar udenom dem, naar en Institution, Grosserer-Societetets Komite, paa hvis Sammensætning og Handlemaade de ikke have mindste Indflydelse, taler og handler i deres Navn.

Men alt dette kunde jo endda være det samme, om man her i Skibsfartens Navn havde taget til Orde for en Foranstaltning, der havde dennes Sympati og Tilslutning. Om dette nu er Tilfældet eller ikke, lader sig vel ikke med Sikkerhed afgøre, uden at man har spurgt Skibsfartens Organisationer derom. Men vi tro, at Skibsfarten vil være imod Tanken om at gøre et Regeringsdepartement til Talerør for dens Anskuelser, og vi haabe i hvert Fald, at den vil være det. Det, der tjener Skibsfarten bedst, er, at man gennem de Organisationer, den selv har dannet, lærer dens Anskuelser at kende og lader dem faa Indflydelse paa Administrationens Ledelse af dens Anliggender. Ere disse Organisationer ikke fuldkomne nok, saa støt enhver Bestræbelse for at gøre dem bedre. Det er Vejen, ad hvilken man skal frem, og den eneste, ad hvilken man kan faa en virkelig sagkyndig Repræsentation for Skibsfarten, der stedse og under vekslende Forhold udtrykker dens Anskuelser og kender dens Tarv. Men den Tanke, som man har undfanget paa Kjøbenhavns Børs, at lægge Skibsfartens Repræsentation over i et Regeringskontor, den vil næppe vække Begejstring i Skibsfartskredse. Et sagkyndigt Regeringsdepartement for Skibsfart (og Handel) har kun Berettigelse, naar dets Handlinger ene bestemmes af disse Næringsvejes Organisationer.

Naar den nye Søfarts-Kommission skal beskæftige sig med denne Sag, vil den sikkert ikke gøre det uden at undersøge Anskuelserne hos de Faktorer, der saa stærkt berøres af den.

Stander.

Fragtmarkedet.

Naar disse Linier komme vore Læsere i Hænde er Petersborg indgaaet til den aarlige Hvile efter et forholdsvis langt Liv i Aar; vi ønske ikke at udtale nogle Mindeord over den Afdøde; vort Haab er kun, at Petersborg maa sove i Fred den lange Vintersøvn, saaledes at man atter kan se denne Ruslands Nøgle glimte frem i Foraarssolen i ny Forgyldning, selv om det ikke er drevet Guld; imidlertid vil onde Tungor vide, at Vintersøvnen skal forurolige ved den store Isbryder, der vil forsøge at holde Døren paa Klem; vi maa dog hævde det gamle Ord, at en Dør skal enten være aaben eller lukket, og vi stiller os meget skeptiske overfor dette nye Overfald paa Naturens Grundregler. Hvad en Isbryder kan udrette er ikke en almindelig Lastdamper beskaaren; og at følge efter en saadan Himmelhund, vi have nær sagt med Skruer baade for og bag, vil sikkert vise sig lettere paa Papiret end ude i Virkeligheden. Hvad vil forøvrigt Assurandørerne sige; vi vente en berettiget og bestemt Protest mod enhver Damper, der vil forsøge at pille ved Fæstningen ved Kronstadt Vinterdage. Imidlertid, Projektet vil bringe Uro i flere Lejre og skabe Konfusion ved Fortolkning af de gængse Isklausi — nogle vil vove Eksperimentet, andre ikke, det hele vil løbe ud i Bryderier, ikke alene Isbryderier! — men vore kære Venner og Agenter ved Nevaen vil ogsaa

faa enkelte kedelige Afbrydelser i deres saa dejlige lange Vinterferie hernede, og Restaureringen af det nedbrudte Helbred efter den stormfulde Kampagne vil lide et Skaar, hvad vi af vort ganske Hjærte beklager. Nuvel, vi skal gerne gøre Afbigt, i Fald vort Syn paa Sagen viser sig forkert i Praksis; foreløbig har Isbryderen Ordet. Østersøen er forøvrigt omtrent uforandret, snarere en Smule mattere, hvad selvfølgelig er ganske naturligt efterhaanden som Virkefeltet bliver mindre og Tonnagen snarere vokser end bliver den samme. Libau noterer London 1/1½ à 1/3, Antwerpen 1/3 à 1/4½, Rouen 1/4½ à 1/6, alt pr. 320 lbs. Havre. Mindre Laster til Østnorge giver 15 à 16 Mk. pr. 2,000 Kilos Rug. Træ til Hartlepool 25/ pr. St. Petersborg Std. Boness 15/ pr. Load. Fra Danzig betales til London 9/ à 9/6 for Sleepers, Boston 9/ à 9/6, Southampton 10/ à 10/6. Memel London giver 10/, Grimsby 8/6. Southampton 11/. Af andre Træfragter noteres endnu Gefle London 35/, Søderhamn Hull 30/. Hernøsand Hartlepool 32/6 à 35, Sundsvall Honfleur 46 Frcs. Mindre Sukkerlaster fra Wismar til Liverpool giver 9/, Rostock London 7/.

Amerika er omtrent uforandret. Befragtningernes Antal har været omtrent som sidste Uge; fra Northern range noteres C. f. o. eller Danmark 3/4½ December Januar. New York Lissabon 3/4½, Filadelfia C. f. o. eller Danmark 3/4½ pr. 10/28 December. Baltimore Reval 4/1½ pr. December. Fra Galveston eller New Orleans er Raten 4/ til C. f. o., 4/1½ Danmark Galveston eller U. K. eller Kontinentet 17/ Nett charter, Option Middelhavet eller Danmark 18/. Galveston Marseilles 18/. Fosfat fra Tampa til Helsingborg giver 23 pr. November December, Tampa Bordeaux 21/6. Fernandina Hamburg 17/6 pr. December. Fernandina Bremerhafen eller Rotterdam 17/. Bomuld noterer Savannah Liverpool eller Bremen 38/, Havre 38/6. Charleston Liverpool eller Bremen 38/, Wilmington Liverpool, Bremen eller Antwerpen 38. Træ fra Pensacola til Kontinentet giver 112/6 nyt Certeparti, Genua 115/. Af udgaaende Fragter kunne fremhæves Sicilien Northern range 23/ à 24/ Frugt.

Kulmarkedet har holdt sig godt med livlig Forretning. Vi noterer Cardiff Genua eller Savona 10/, Neapel 10/3 à 10/4½, Messina 10/9 à 11/, Brindisi 9/9. Piræus 10/3 à 10/6, Odessa 10/, Port Said 12/. Alexandria 12/. Til Kjøbenhavn noteres 7/9, dansk Provinshavn 8/ à 8/6 efter Størrelse og Dybgaaende.

Fra Firth of Forth noteres Kjøbenhavn 5/9 à 6/ efter Størrelsen, dansk Provinshavn 6/6 à 7/, Swinemünde 5/7½, Memel 6/6, Libau 6/6, Pillau 6/3 à 6/4½. Til Middelhavet noteres Methil Genua 9/9, Venedig eller Triest 12/, Alexandria 11/6, Leith Konstantinopel 10/3. Endelig noteres af andre Laster Leith Rio Janeiro 13/, Buenos Aires 12/.

Fra Newcastle noteres Genua 9/ à 9/3, Messina 10/, Venedig 11/, Alexandria 11/3. Til Østersøen noteres Riga 6/, Rostock 7/3, Swinemünde 5/3. Fra Wearmouth til Danmark er Raten 5/6.

Sortehavet er mat. Vi noterer Novorossisk Bergen 10/ pr. Januar, Novorossisk 14,000 qrs. pr. 10/20 December 9/. Novorossisk Vest Italien 2,450 Tons pr. 1/15 December 10 Frcs. en Havn, 10½ Frcs. to Lossehavne. Der har kun fundet faa Forretninger Sted.

Spisereglementet og Dampskibsfarten.

Vi have modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende" Nr. 40 ser jeg, at Regeringen har nedsat en Kommission til at overveje forskellige Forhold, der vedrøre Søfarten; maa det være mig tilladt gennem Deres ærede Blad at henlede dennes Opmærksomhed paa følgende:

Ifølge det nu gældende Reglement (af 10. Decbr. 1892) for Skibsmandskabets Forplejning, skal der, saa længe Skibene ere i Søen i tropiske Klimaer, hver Uge leveres Mandskabet to Gange ferskt Kød (i koldt Klima 1 Gang) eller preserved meat, hvoraf Rationen er ½ Pd. Kød uden Ben med ½ Pd. Kraftsuppe. Jeg kan indrømme, at denne Bestemmelse indførte et stort Fremskridt i Sammenligning med den tidligere Levemaade i Sejlere paa lange Rejser, og det er ganske sikkert endnu tidssvarende for denne Fart, fordi Arbejdet i Troperne under Sejl med disse Skibe er det mindst anstrengende, der findes.

I Dampere er Forholdet anderledes, fordi der i dem ikke findes noget, der kan kaldes særlig let Arbejde, hverken for Fyrbødere eller Matroser, og derfor er det nødvendigt, at de i dette Klima faar en særlig sund og nærende Kost. Det, der for Tiden leveres til Dampere under Navn af preserved eller henkogt Kød, kan ikke kaldes særlig nærende; thi dertil bærer det altfor tydelige Mærker af Civilisationens Fremskridt, og vil man sammenligne det med, hvad der tidligere blev budt Mandskabet i danske Orlogsskibe, da kan det kun siges, at det har Navn tilfælles med det, der for en Del Aar tilbage regnedes med til preserved meat og Kraftsuppe.

Paa Grund af, at Damperne af og til skal fylde Kul, saa kan de sjælden opholde sig i Søen over 4 Uger ad Gangen, og der er altsaa ofte Lejlighed til at faa ferskt Kød og Grøntsager ombord; men selv om Tiden i Søen alligevel bliver for lang, til at der kan gives salt Kød og Flæsk hver Dag, efter at det ferske er sluppen op, saa er det dog ikke nødvendigt at ty til preserved; thi takket være danske Kemikeres Opfindelser, saa kan der i Kjøbenhavn og sikkert mange andre Steder købes Mælk, der kan holde sig i aarevis i Troperne, saaledes at der kan tilberedes hvilken som helst kraftig Mælkespise deraf. Endvidere er der opfunden (vistnok for nylig af A. Formann) en Blodbudding, der til Eftermad er uovertræffelig paa lange Sørejser, ikke alene fordi den er velsmagende, men særlig paa Grund af dens Næringsævne (jeg er ikke Kemiker, men dømmer efter Omtale og egen Erfaring); den er dertil praktisk emballeret i hermetisk tillukkede Daaser (der burde være firkantede), og dertil kommer endnu det, der for mange er vigtigst, — den er billig.

Jeg er overbevist om, at mange deler min Anskuelse om, at det er beklageligt, at det gældende Spisereglement ikke tillader, at der gives Mælkeretter og Blodbudding paa lange Rejser i Stedet for preserved meat og Kraftsuppe.

l.

Skibsfartspræmierne i Frankrig.

(Efter „Engineering" og „Echo de Paris"),

Skønt det bekendte franske Præmiesystem ofte har været omtalt, ogsaa her i Bladet, gengive vi dog nedenfor en Del interessante Oplysninger om det, der navnlig tjene til at vise de vidt drevne Beskyttelsesprincipers fordærvelige Virkninger.

Disse Præmier, der egentlig kun skulde være en Opmuntring, ere nu mange Rederes vigtigste Indtægtspost, idet Fragten først kommer i anden Række. Man har i det mindste anført det som muligt at nævne Skibe, som kun sejle for Præmiernes Skyld, og hvor Fragten slet ikke kommer i Betragtning, ja maaske kun er til

Besvær paa Grund af de høje Havneafgifter, hvormed Ladeævnen beskattes.

Board of Trade har nemlig offentliggjort et Memorandum, der udtaler sig i denne Retning, og som tillige giver en Del nyttige Oplysninger om dette Præmiesystem. Heraf skal anføres følgende:

Den nu eksisterende Lov, som omhandler Skibsfarts- og Skibbygningspræmier, blev udstedt den 30. Januar 1893 og tilstaar disse Understøttelser efter følgende Skala. Skibbygningspræmier: For Damp- og Sejlskibe, bygget af Jærn eller Staal, 65 Frc. pr. Ton; for Træskibe af og over 150 Tons, 40 Frc. pr. Ton; for Træskibe under 150 Tons 30 Frc. pr. Ton; for Maskiner 15 Frc. pr. 100 Kilo og for ny Kedler 15 Frc. pr. 100 Kilo.

Skibsfartspræmierne, som kun udbetales til fransk-byggede Fartøjer, ere følgende: Til Dampere betales 1,10 Frc. pr. Gross Ton og pr. 1,000 gennemløbne Kvml., men denne Sum aftager aarlig 6 Centimer pr. Ton for Træskibe og 4 Centimer pr. Ton for Jærn- eller Staalskibe; til Sejlskibe betales 1,70 Frc. pr. Gross Ton og pr. 1,000 gennemløbne Kvml., med en aarlig Formindskelse pr. Ton af 8 Centimer for Træ- og 6 Centimer for Jærn- eller Staalskibe.

Endvidere forøges disse Præmier med 25 % for de Dampskibe, som bygges efter Marineministeriets vedtagne eller bifaldte Tegninger.

Det er imidlertid saa langt fra, at disse Præmier opmuntre Skibsbyggerne til Økonomi eller til livlig Virksomhed, at de franske Redere netop beklage sig, for det første over at Værfternes Priser ere 33—40 % højere end engelske Værfters Priser, og for det andet, fordi det tager saa urimelig lang Tid, inden Redernes Ordrer kan blive udførte.

For, om end i ringe Grad, at bøde herpaa, har man indstændig anmodet Regeringen om at falde tilbage til Systemet af 1881, der ogsaa tilstod Præmier til de i Udlandet byggede franske Skibe, men kun halvt saa store, som for hjemmebyggede Skibe. Herimod kæmpede Skibsbyggerne af al Magt i Bevidstheden om, at de udenlandske Værfter vilde profitere af en saadan Ordning. For nu at tilfredsstille disse modstridende Interesser, nedsatte Regeringen en Kommission, der overvejede de forskellige Spørgsmaal vedrørende disse Forhold, og som derefter fremkom med visse Modifikationer til Loven af 30. Januar 1893, hvoraf skal fremhæves:

1. Der tilstaas en Udrustningspræmie for alle Skibe over 100 Tons, ligegyldig hvor de ere byggede, og pr. Dag, saa længe Skibet gør Tjeneste, af 5 Centimer pr. Ton for Dampere op til 2,000 Tons; 4 Centimer for hver Ton over 2,000 Tons; 3 Centimer pr. Ton mellem 3,000 og 4,000 Tons og 2 Centimer over 4,000 Tons. For Sejlskibe reduceres Tallene med det halve.

2. Skibsfartspræmier for Dampere skal stige fra 1,10 til 1,70 Frc. pr. Ton pr. 1,000 gennemløbne Kvml. Skibe, som fare mellem evropæiske og Middelhavshavnene, faa dog kun $^2/_3$ af Præmien, der betales fuldt ud paa oversøiske Rejser.

Skibbygningspræmierne foreslaas uforandrede, og Skibsfartspræmierne skulle vedvarende bestaa for franske Skibe, men kunne ikke forlanges samtidig med de ny foreslaaede Udrustningspræmier. Dog skal Rederne have Tilladelse til at faa den Præmie, som synes dem mest fordelagtig. Den ny Udrustningspræmie kan for en Damper paa 4,000 Tons til 1,70 Frc. pr. Ton om Dagen daglig blive 122 Kr. 40 Øre eller 44,676 Kr. om Aaret, medens en 4,000 Tons Damper, der har tilbagelagt 6,000 Kvml. i Løbet af et Aar, efter den ny Tarif for Skibspræmier kan hæve en Sum af 29,376 Kr. aarlig.

Et af Præmiesystemets Resultater er den store Forøgelse af Sejlskibsbygningen. Da der betales Præmie for Tonnagen og den gennemløbne Distance, bygge Rederne saa store Skibe som muligt og lade dem sejle saa billigt som muligt Derfor ere alle franske Værfter nu i Færd med at bygge store Sejlskibe i Stedet for at gaa den naturlige Vej, væsentligst at bygge Dampskibe, og Beskyttelsessystemet har da ført til, at man ofrer sine Penge i en for Skibsfartens Fremskridt unaturlig Retning.

Det er her ganske interessant at anføre det franske Blad „Echo de Paris"'s Bemærkninger:

Den handelsmaritime Statistik fortæller om de ulykkelige Resultater, som vort Beskyttelsessystem har ført med sig. Af de Millioner af Francs, som vi hvert Aar smider ud til Præmier og Tillægspræmier til Koffardimarinen, kommer der sikkert kun beklagelige Resultater.

I 1897 blev Skibsfartspræmier betalt til 20 nybyggede Sejlskibe paa tilsammen 52,000 Tons og til 5 nybyggede Dampere paa 20,000 Tons, det vil altsaa sige til 4 Gange saa mange Sejlskibe som Dampskibe. Samme Forhold finder ogsaa Sted i Kystfarten.

Heri er der sikkert noget forkert, som vi maa være enige om at rette. Vore Værfter ere altfor faa til at møde alle de Krav, som kan komme baade fra Statens, understøttede Selskabers og den egentlige Handelsmarines Side, og vi bør derfor gøre alt, hvad vi kunne, for at købe Dampere fra Udlandet.

Med dette for Øje indførte Regeringen Skibsfartspræmierne, hvorved man ogsaa mente at skabe en Klasse dygtige Søfolk til Orlogsmarinens Reserve, og ved Hjælp af den forøgede Skibsfart vilde Landets Produkter blive ført ud til ethvert Sted paa Jorden, samtidig med at det franske Flag vilde komme til at vaje overalt. Men alle disse forskellige Formaal kan rigtignok kun naas ved at tilstaa Rederne saadanne Lettelser, at de kunne forøge Antallet af deres Dampere ved ogsaa at købe disse fra Udlandet. For at opnaa dette Resultat, maa imidlertid udenrigs byggede Dampere ogsaa kunne blive delagtige i Præmierne, thi kun herved vil vor maritime Rigdom stige og den nationale Lykke forøges i samme Forhold.

„Echo de Paris" ønsker altsaa slet ikke at komme bort fra selve Systemet, men ønsker tværtimod at udvikle Beskyttelsen til ogsaa at gælde de fra Udlandet indkøbte Dampere og paa den Maade at sætte en Stopper for den franske Sejlskibsbygnings stærke Udvikling.

Nybygninger, Køb og Salg.

Et nyt Dampskib, bygget for Det dansk-russiske Dampskibsselskabs Regning, løb Fredag d. 17. Nov. af Stablen fra D'Hrr. Ropner & Sons Værft i Stockton-on-Tees.

Skibet, der skal føre russisk Flag og er bestemt for asiatisk Fart, har følgende Dimensioner: Længde 325', Bredde 48', Dybgaaende 20' 7" med 5,200 Tons Dødvægt ombord. Brodækket 166'. Poop og Bakken 30'. Cylindrene ere 23½" — 39" — 64" med 42" Slag.

Til Stede ved Afløbningen vare forskellige danske og engelske Indbudne fra Stockton og West Hartlepool samt Rederiets Repræsentanter, og Daabsceremonien udførtes af Frøken Lolly Casper af Middlesbrough. — Skibets Navn er Eduard-Bary.

Personalia.

En af de mest fremragende Mænd i den engelske Skibsfarts- og Handelsverden, Mr. Thomas H. Ismay, er d. 23. ds. afgaaet ved Døden af et Hjærteslag.

Mr. Ismay, der var født i Cumberland og Søn af en mindre Skibsbygger, begyndte sin Løbebane paa et Skibsrederkontor i Liverpool og foretog derefter en Del Rejser, før han begyndte Forretning for egen Regning og i Kompagni med en Søn af hans første Principal. I en Alder af kun 30 Aar indlagde han sig Berømmelse som Leder af en Sejlskibslinie i Paketfart paa Australien og gjorde snart sit Firma endnu mere bekendt ved at aabne en Dampskibslinie mellem Liverpool og Amerika, The White Star Line, hvis Grundlægger han altsaa er. Denne Linies første Skib, Oceanic, var med Hensyn til Bekvemmeligheder og Udstyrelse noget paa den Tid aldeles ukendt. Senere aabnede han en Dampskibslinie paa Australien, idet han paa en Gang satte en Flaade af Dampskibe i Fart, tilstrækkelig i Antal til at vedligeholde en maanedlig Forbindelse, og med en samlet Tonnage af 60,000 Tons. Desuden var han engageret i Fart paa New Zeeland, saa hans Kontorflag var lige saa kendt paa det stille Hav som paa Atlanterhavet. Foruden i Skibsfart var han interesseret i en Mængde andre Foretagender, særlig Jærnbane- og Assuranceforretninger.

Trods sin høje Stilling i Samfundet roses han for sin ligefremme og bramfri Optræden saavel som for sin store Godgørenhed, særlig overfor hans Undergivne, af hvem han var i høj Grad æret og afholdt.

Han grundlagde en Livsassurance for sine Officerer, hvilken saavel han personlig som hans Firma betænkte med store Gaver, og skænkede desuden store Summer til gamle Sømænds Underhold.

Hans forholdsvis tidlige Død, han blev kun 62 Aar gammel, har, skriver Sh. Gaz., vakt den største Sorg hos alle, der kendte ham. Han efterlader sig 2 Sønner, som begge i flere Aar have været Deltagere i hans Firma.

Det Weilbachske Firma her i Byen, der driver Sejl-, Flag- og Kompasforretning, havde i Gaar bestaaet i 100 Aar, idet det stiftedes d. 29. November 1799 af J. P. Weilbach. Han døde i 1836, hvorefter hans Søn J. J. Weilbach overtog Forretningen og ledede den, indtil han i 1877 overdrog Kompasforretningen til sin Søn J. C. Weilbach, og i 1887 Sejl- og Flagforretningen til sin anden Søn J. S. Weilbach. Siden 1806 har Forretningea havt sit Hjem i den smukke gamle Ejendom i Børsgade 52 og Slotsholmsgade 51.

Det Weilbachske Firma har i den lange Aarrække nydt den største Anseelse i danske Søfartskredse, og det fejrer sin hundredaarige Fødselsdag under Forhold, der spaa det en lang og smuk Fremtid.

Under Kapt. Kjølsens Sygdom er Dampskibet Christianssund foreløbig overtaget af Styrmand L. Frandsen fra Dpsk. Christiania.

Kapt. O. J. Svensson har under 13. ds. overtaget Førelsen af Dampskibet Alexandra.

Ved Dampskibet Issefjordens Salg har Kapt. P. Henriksen taget Afsked af Det forenede Dampskibsselskabs Tjeneste.

Fra Sø og Land.

Navigationen paa St. Petersborg sluttede d. 27. November.

En dansk Korrespondent, for Tiden i Chicago, meddeler til Sh. Gaz., at Repræsentanter for et Aktieselskab med en Kapital af en Million Dollars ere i Færd med at træffe Forberedelser til at starte en regelmæssig ugentlig Afskibning af to Dampskibsladninger amerikanske Kul fra New York til Danmark, hvorfra Skibene ville returnere med Kridtladning til Fabrikation af Cement.

Ifølge Rapport fra den engelske Konsul i Port Said have de regulære Linier, hvis Skibe frekventere Suez-Kanalen, i Aaret 1898 sat 61 nye Skibe i Fart med en samlet Tonnage af 190,000 Tons, hvoraf en meget stor Del ere under andre Nationers Flag. Fire tyske Linier ere repræsenterede, „Hamburg-America Linien" i Fart paa Kina og Japan, „Hansa Company" har begyndt en Linie paa Burma, „Parman Australian" en Linie paa australske Pladser, „German East Africa Company" har forøget dets Flaade med et nyt Skib, Dansk-Østasiatisk Kompagni har begyndt Fart med fire nye Skibe og „Østrigsk Lloyd" har etableret en Linie mellem Triest og Calcutta. Af andre Selskaber, som have sat Skibe i Fart paa denne Rute, kan nævnes „Nippon Yuson Kaisha" og „Messageries Maritimes", som have begyndt med henholdsvis fem og to Skibe. „British India Company" har sat fem Skibe i Gang, „Anglo-Arabien" fire og „Harrison Line" tre. Desuden meddeles, at Trafikken gennem Suez-Kanalen er tiltagen med 1.000.000 Tons i 1898.

I Aaret 1898 knækkede Skrueakslen paa 173 Dampere (særlig Atlanterhavsdampere), og i April, Maj og Juni i Aar skete det samme med 53 Dampere. Mr. Hunter mener i et Foredrag, holdt i „Institution of Naval Architects", at dette skyldes, at mange Dampere ere altfor lette i Ballast, hvor Skrueakslen er udsat for saa mange Paavirkninger. Lloyds har for nylig forhøjet Fordringerne til Skrueakslens Tykkelse med 16%, hvilket Mr. Hunter mener saa langt fra er for meget, at Fordringen burde sættes op med 100%. Hvis der var Tid burde man efter hver Rejse i Ballast faa Akslen trukken ind til Undersøgelse. Han anfører til Slut, at de 500' lange 12,000 Tons Dampere bør have 4,000 til 4,500 Tons Vandballast.

Den tyske Damper Kaiser Friedrich, som tilhørte Norddeutsche Lloyd, kan ikke holde sin bestemte Fart og er derfor taget tilbage af Schichauer-Værftet, som meddeler, at Aarsagen til den ringe Fart ikke alene har været daarligt Brændsel, men at mange af Damperens Fyrbødere aldrig havde fyret før, og kun havde ladet sig engagere for at spare Rejseudgifterne, hvorfor det ikke er saa underligt, at den ikke kunde holde Farten. Værftet har dog maattet tage Skibet tilbage, og Paketten vil fremtidig sejle for det Hamburg-amerikanske Selskab.

Ugens Havarier.

Union, Dpsk. af Kjøbenhavn. maatte paa sin Rejse fra Aalborg til Leith løbe ind til Frederikshavn paa Grund af Brud paa Skrueaksen.

Urko, 3m. Skonnert af Nystad, blev paa Rejsen fra Wyborg til Randers med Trælast, medens den laa for Anker ud for Helsingør, d. 25. ds. paasejlet af Dpsk Saturn af Flensborg. Urko indbragt til Helsingør med Skade paa Stævnen og Tab af Bougspryd.

Sverre, Barkskib af Ystad, indbragtes hertil d. 25. ds. efter, paa Rejsen fra Hudikswall til Grimsby med Trælast, ud for Helsingør at være bleven paasejlet af en tysk Tankdamper. Sverre har faaet Stævnen stærkt beskadiget og er læk.

Hans's Minde, Galease af Marstal, er paa Rejsen fra Egernsund til Aalborg med Tagsten i Taage grundstødt paa Yderhage ved Ebeltoft. Skibet er fuldt af Vand og bliver rimeligvis Vrag.

Orlando, Dpsk. af Sundswall, kom d. 21. ds. paa Rejsen fra W. Hartlepool til Gefle med Kul paa Grund paa Sjollen.

Kergula, Dpsk. af London, er paa Rejsen fra Hernøsand til Leith med Trælast indkommet til Frederikshavn med ovenbords Skade og Tab af Dækslast.

Ingeborg, Skonnert af Kjøbenhavn, er ankommet hertil fra Island med Fisk etc. Skibet har under en Storm i Skagerak mistet Fokkemasten og faaet en Del ovenbords Skade. „Morsø" assisterede den herind.

Sheffield, Barkskib af Frederiksstad, er i Sundet udfor Helsingborg blevet paasejlet af Dpsk. Gard af Christiania. Sheffield mistede Bougspryd og Klyverbom. Gard fik Kommandobroen, Ræling og en Redningsbaad ramponeret, men fortsatte dog Rejsen.

Kirstine, Skonnert af Svendborg, er ankommet til Hjemstedet fra Gefle med Trælast. Skibet har været ude i en Storm og har mistet en Del af Dækslasten, ligesom det har lidt betydelig ovenbords Skade.

Sigrid, Skonnert af Rudkjøbing, har paa Rejsen fra Riga til Boston med en Ladning Oliekager været i Kollision og faaet en Del Skade.

Dan. Barkskib af Nexø, er d. 21. ds. ankommet til Portsmouth fra Neder Kalix med Trælast. Skibet har mistet en Del af sin Dækslast.

Jørgen Ring, Skonnert af Svendborg, ankom d. 21. ds. til Fécamp fra Christiania med en Ladning Is. Skibet har udfor South Sand Head Fyrskib været i Kollision med Dpsk. Pena Rocias. Jørgen Ring fik en Del Skade og mistede sit Bougspryd. Damperen assisterede den ind til Fécamp.

Arcturus, 3m. Skonnert af Pernau, er efter Kollision indkommet til Helsingør og maa losse en Del af Ladningen for at reparere.

Tejo, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 7. ds. strandet ved Hagenæsvig, Indsejlingen til Øfjord, paa Islands Nordkyst og er bleven totalt Vrag. Tejo havde en Ladning af c. 4,000 Skp. Klipfisk inde, bestemt for Spanien. Besætningen er bjærget. Tejo, der tilhørte Det forenede Dampskibsselskab, er bygget hos Burmeister & Wain i 1891 og maalte 494 Netto R.-Tons, havde Triple Ekspansion Maskine med 550 ind. H. K.

Om Dampskibet Tejos Stranding foreligger følgende Enkeltheder i en Rapport fra Kapt. Ryder: Strandingen foregik Natten mellem 7. og 8. November i Nærheden af Hagenæs Vig. Det var klart, sigtbart Vejr. Kapt. Ryder var paa Broen indtil henad 12 Nat, da 1. Styrmand overtog Vagten. Kort Tid efter stødte Skibet paa et Undervandsskær, der vistnok ikke er afsat paa Kortet; Skibet løb højt op paa Skæret, fik en Lækage, saa at Agterskibet sank under Vandet, medens Forskibet stod fast paa Skæret over Vandet. Da Skibet maatte anses for Vrag, gik alle i Baaden; det forsøgtes først at gaa i Land paa den nærliggende Kyst af Island, men Brændingen var for stærk til at ro igennem; man roede derfor til den et Par Mil derfra liggende Hagenæs Vig; i denne, hvor der var smult Vande, foregik Landstigningen uden Vanskelighed.

Astrea, Skonnert af Christianssand, kom d. 26. ds. paa Rejsen fra Mariager i Ballast paa Grund paa Sydsiden af Læsø.

Moskov, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 21. ds. c. 40 Sømil fra Lyserort truffet Barkskibet Carland af Auckland i læk Tilstand. Moskov tog Carland paa Slæb, men Trossen sprang, og den høje Sø forhindrede Moskov i atter at faa Forbindelse. Fra Barken signaliseredes, at den vilde forsøge paa at naa Riga, men da den havde 4 Fod Vand i Lasten, bad den Moskov holde sig i Nærheden. Om Aftenen viste Barken Nødsignal, men paa Grund af orkanagtig Storm og Mørket var det umuligt for Moskov at yde Hjælp og om Morgenen var Carland forsvunden, rimeligvis sunken.

Albert, Galease af Halmstad, er paa Rejsen fra Hjemstedet til Skive indkommet til Helsingør d. 25. ds. med Tab af Ankre.

Elektra, Galease af Høganäs, har den 25. ds. paa Rejsen fra Frederiksstad til Stettin maattet søge Helsingør som Nødhavn.

Frederikke, Skonnert af Rørvig, er d. 25. ds. paa Rejsen fra Halmstad til Skotland med Grubetræ indløbet til Frederikshavn med Tab af 2 Ankre og 75 Favne Kæde.

Godø, Galease af Arendal, er d. 25. ds. paa Rejsen fra Randers i Ballast til Hjemstedet indløbet til Frederikshavn med Tab af Anker og 60 Favne Kæde.

Mathäus Rickert, Skonnert af Marstal, fra Stettin til Yarmouth med Havrelast, er d. 25. ds. indløbet til Frederikshavn med Tab af Anker og 30 Favne Kæde.

Opmærksomheden henledes paa Bladets **Annonce-Afdeling**

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 17. Novbr., bestemt til New Orleans. — Alexandra, Svensson, afgik fra Kbhvn. 17. Novbr., bestemt til Boston. — Algarve, Borries, i Karantæne paa Reden. — A. N. Hansen, Paaske, i Kbhvn. — Antwerpen, Lorentzen, ankom til St. Petersborg 15. Nov. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 21. Novbr. — Arno, Strubberg, afgik fra Gibraltar 24. Novbr., best. til Barcelona. — Beira, Brabrand jun., afgik fra Oran 25. Novbr., best. til Bizerte. — Chr. Broberg. Harder, afgik fra Valencia 20. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Levo 16. Novbr., best. til Malaga. — Douro, Ørum, pass. Quessant 24. Novbr., best. til Oporto. — Florida, Koch, ankom til New Orleans 22. Novbr. — Garonne, Rasmussen, ankom til Bordeaux 24. Novbr. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Antwerpen 17. Novbr. — Hekla, Thomsen, ankom til New York 26. Novbr. — I. C. Jacobsen. Norden, ankom til Alicante 21. Novbr. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 29. Novbr., bestemt til New York. — Kentucky, Caroc, afgik fra 27. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra St. Petersborg 27. Novbr, best. til Reval. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 16. Novbr., best. til Nyborg. — L. P. Holmblad, Erichsen, afgik fra Boston 26. Novbr., bestemt til New York. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra New York 10. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Norge, Kihl, afgik fra New York 25. Novbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, pass. Gibraltar 26. Novbr., best. til Cadiz. — Omsk, Petersen, afgik fra St. Petersborg 21. Novbr., best. til Rotterdam. — Seine, Staal, ankom til Kbhvn. 25. Novbr. — Texas, Holm, ankom til Kbhvn. 28. Novbr. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christianssand 28. Nov., bestemt til Christiania. — Tiber, Bech, afgik fra Wasa 26. Novbr., best. til Reval. — Tomsk, Andersen, afgik fra St. Petersborg 27. Nov., bestemt til Kbhvn. — Xenia, Thidemann, ankom til New Orleans 26. Novbr.

Anglo Dane, Møller, ankom til Kbhvn. 26. Novbr., bestemt til Manchester. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 23. Novbr., bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, pass. Donnesnæs 25. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Ceres, Müller, afgik fra Kbhvn. 25. Novbr., bestemt til Stettin. — Christian IX, Mollerup. afgik fra Kbhvn. 23. Novbr., best. til London. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Arendal 23. Novbr., bestemt til Throndhjem. — Constantin, Niedersø, pass. Holtenau 27. Nov., bestemt til Libau. — Ella, Svane, ankom til Kbhvn. 27. Novbr., best. til Danzig. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 21. Nov., bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Kbhvn. 24. Novbr., bestemt til Libau. — Kasan, Mortensen, ankom til Hamburg 26. Novbr., best. til Kbhvn. — Kiew, Erichsen, ankom til Newcastle 27. Novbr., best. til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 20. Nov., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 23. Novbr., best. til Hull. — Maja, Johnson, ankom til Danzig 25. Novbr., best. til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 25. Novbr., best. til Stettin. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 24. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Nishnej Novgorod, Harder, ankom til Libau 23. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Kbhvn. 27. Novbr., bestemt til Kønigsberg. — Perm, Christensen, afgik fra Libau 26. Novbr., best. til Kbhvn. — Pregel, Olsen, afgik fra Kbhvn. 25. Novbr., bestemt til Riga. — Thyra, Sørensen, ankom til Antwerpen 15. Novbr. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Kbhvn. 21. Novbr., best. til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Antwerpen 26. Novbr., best. til Riga. — Vesta, Bay, ank. til Throndhjem 27. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Vesuv, Andresen, afgik fra Libau 26. Novbr., bestemt til Hull. — Viking, Rohde, pass. Holtenau 26. Novbr., bestemt til London. — Kursk, Lunge, ankom til Libau 23. Novbr., best. til London.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 30. Novbr., best. til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Newcastle 29. Nov., bestemt til Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra

Newcastle 29. Novbr., best. til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Odense 30. Novbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 29. Novbr., best. til Leith via Aarhus og Aalborg. — Riberhus, Andersen, afgik fra Newcastle 29. Novbr., bestemt til Nakskov. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nykjøbing F. 29. Novbr., best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 29. Novbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Mahncke, afgik fra Leith 22. Novbr., ankom til Blyth 23. Novbr. — Frode, Tofte, afg. fra Sundswall 22. Novbr., best. til Rouen. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Riga 28. Novbr., best. til London. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Riga 24. Oktbr., ankom til Rouen 16. Novbr. — Svend. Petersen, afgik fra Libau 18. Novbr., ankom til Antwerpen 28. Novbr. — Skjold, Schmidt, afgik Riga 28. Novbr., best. til Dunkerque. — Dan-mark, Kraemer, afgik fra Riga 19. Novbr., ankom til London 26. Novbr. — Ragnar, Risøe, afgik fra Swinemünde 25. Novbr., best. til Sunderland. — Volmer, Riber, afgik fra Libau 19. Novbr., bestemt til Rouen. — Dan, Hansen, afgik fra Kbhvn. 28. Novbr. best. til Riga. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 18. Novbr., ankom til Libau 23. Novbr. — Harald, Holst, afg. fra Riga 17. Novbr., ankom til Rouen 24. Novbr. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Cardiff 19. Novbr., best. til Montevideo.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alex. Shukof, Stoltenborg, ankom 20. Novbr. til Kronstadt. — Wlademir Sawin, Jørgensen, afgik 22. Novbr. fra Kronstadt. — P. Berg, Thorsøe, ankom 23. Novbr. til North Shields fra Amsterdam. — H. Klitgaard, Rasmussen, ankom 23. Novbr. til Pillau. — J. Siem, Knudsen, ankom 25. Novbr. til Blyth fra Brake.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Hernösand 26. Novbr. — Kamma, Pedersen, ankom til Blyth 28. Novbr. — Helga, Lagesen, afgik fra Norrsundet 28. Novbr. — Martha, Jørgensen, ankom til Ghent 27. Novbr. — Elna, Møller, ank. til Riga 28. Novbr. — Therese, Rathje, afgik fra Rouen 25. Novbr.

Urania. Ekliptika, Klaaborg, ank. til Montevideo 21. Okt. — Venus, Nielsen, afgik fra Newcastle 19. Novbr., bestemt til New York. — Sirius, Branth, ankom til Montevideo 19. Novbr. — Urania, Jørgensen, ankom til Blyth 26. Novbr. — Saturn, Lund, ankom til London 27. Novbr. — Pallas, Degn, ankom til Antwerpen 20. Novbr. — Mars, Clausen, afgik fra Warkworth 24. Novbr., best. til Kastrup.

Nordsøen. Wineland, Petersen, ankom til Swinemünde 24. Novbr. — Nordland, Pii, ankom til Grangemouth 25. Nov. — Finland, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 25. Novbr., bestemt til Libau. — Holland, Jørgensen, ank. til Tuborg 24. Novbr. — England, Andresen, ankom til Swansea 22. Novbr. — Rusland, Møller, pass. Kbhvn. 27. Novbr., best. til Newcastle. — Tyskland, Høgstedt, afgik fra Antwerpen 25. Novbr., bestemt til Alloa.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Baltimore 25. Novbr., best. til Aarhus. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Buenos Ayres 10. Novbr. — Søborg, Fischer, ankom til Cardiff 18. Novbr. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Genua 26. Novbr., best. til Poti. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Newcastle 24. Novbr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Lübeck 27. Novbr. — Fredensborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 28. Novbr. — Amalienborg, Dømel, ank. til Sundsvall 26. Novbr. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Kbhvn 24. Novbr., bestemt til Rouen. — Stjerneborg, Mathiesen, afgik fra Lübeck 27. Novbr., bestemt til West Hartlepool.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, ankom til Euzenada 19. Novbr. — Skodsborg, Lund, afgik fra Sevilla 23. Novbr., best. til Ayr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Swansea 19. Novbr. — Jægersborg, Andersen, ankom til Kbhvn. 25. Novbr. — Guldborg, Jensen, afgik fra Cardiff 25. Novbr., best. til Gibraltar. — Tuborg, Hveissel, ankom til Tangier 15. Novbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Kbhvn. 24. Novbr., best. til Rotterdam. — Agnete, Jensen, afgik fra Boness 23. Novbr., bestemt til Riga. — Hermia, Sørensen, ankom til Kbhvn. 22. Novbr. — Alice, Hansen, afgik fra Gøteborg 23. Novbr., best. til Burntisland. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Libau 23. Novbr. — Bornholm, Petersen, ankom til Newcastle 26. Novbr. — Ajax, Brorsen, ankom til Masnedsund 27. Novbr. — Nauta, Madsen, ankom til Middlesbro 28. Novbr. — Rønne, Hintze, afgik fra Norrkøping 28. Novbr., bestemt til Libau. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Rønne 25. Novbr.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Newcastle 24. Nov. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Kiel 28. Novbr. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Newcastle 27. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Ansgar, Larsen, ankom til Lübeck 26. Novbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Rouen 23. Nov. — Hamlet, Sommer, afgik fra Kbhvn. 28. Novbr., bestemt til Reval. — Helge, Matthiessen, ankom til Libau 27. Novbr.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afgik fra Port Said 8. Novbr., best. til Singapore. — Malaya, Prahl, pass. Perim 23. Novbr., best. til Port Said. — Cathay, Schønning, afgik fra Southampton 14. Novbr., ankom til Anterpen 16. Novbr. — Annam, Cold, pass. Perim 23. Novbr., best. til Colombo. — Livadia, Jørgensen, afg. fra Libau 16, Nov., ankom til St. Petersborg 19 Novbr. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Helsingfors 22. Novbr., ankom til Kbhvn. 25. Novbr., afgik 27., best. til Gøteborg.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Riga 27. Novbr. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Riga 26. Novbr., best. til Ghent. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Grangemouth 27. Novbr., best. til Flensborg.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Kbhvn. 21. Novbr., best. til Riga.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Ghent 28. Novbr., — Knud, Nielsen, ankom til Rotterdam 28. Novbr.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Libau 22. Novbr. — Clara, Petersen, ankom til Kiel 22. Novbr.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 21. Novbr. til Kotka. — Energi, Hansen, ankom 26. Novbr. til Fredericia.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Aalborg, Clausen, ankom til Apia 3. Novbr. fra New Zealand. — Puck, Clausen, ankom til Preston 19. Novbr. fra Rosario. — Valparaiso, Jørgensen, ankom til Cardiff 23. Novbr. fra Bremen. — Erna, Thomsen, prajet 35° N. Br. 67° W. Lgd. 1. Novbr. fra Aruba til Hamburg. — Medor, Nielsen, pass. Falmouth 21. Nov. til Convay fra Frederikstad. — H. Grohmann, Nielsen, sejlet fra Fowey 22. Nov. til Christianssand. — Ameta, Nielsen, ankom til Rio 2. Novbr. fra Cape Town, sluttet til Algoa Bay 500 Lstr. — Union, Svarrer, ank. til Apia 24. Nov. fra Delagoa Bay. — Emilie, Brinck, sejlklar i Macassar 22. Okt., best. til Batavia, at komplettere for Amsterdam. — Poul, Svane, pass. Lombok Strædet fra Macassar midt i Oktbr. — Neiros, Sonniksen, var færdig i Port Madok 27. Oktbr. ventende paa Springtid.

Svendborg. Athen, Hansen, ankom til Antwerpen 19. Novbr. — Magnet, Jensen, ankom til Kønigsberg 20. Novbr. — Concordia, Henriksen, ankom til Kønigsberg 21. Novbr. — Elise Bay, Petersen, ankom til Harlingen 20. Novbr. — Grethe, Brandt, ankom til Kingslynn 20. Novbr. — Solon, Hansen, ankom til Dundee 20. Novbr. — Emanuel, Bentsen, ankom til St. Nazaire 22. Novbr. — Niels Juul, Henriksen, ankom til Rochester 22. Novbr. — Lea, Petersen, ank. til Fecamp 21. Novbr. — Adonis, Andersen, ankom til Dünkirken 22. Novbr. Vega, Rasmussen, ankom til Drøbak 22. Novbr. — Brødrene, Larsen, ankom til Libau 24. Novbr. — Rasmus, Jensen, ankom til Norrköping 25. Novbr.

Ærø. Johanne, Grube, ankom 20. Novbr. til Warkworth. — Vilhelmine, Jensen, ankom 20. Novbr. ttl Malmø. — Kvik, Olsen, ankom 21. Novbr. til Auguillon sur Mer. — Saga, Clausen, ankom 21. Novbr. til Newport Mon fra L'Orient. — Wemyss Castle, Krull, ankom 20. Novbr. til Dunkerpue. — Christian den 9de, Knudsen, ankom 20. Novbr. til Burntisland. — Ansgar, Lauritsen, ankom 21. Novbr. til Antwerpen. — Elise Marie, Olsen, ankom 21. Novbr. til Stolpemünde fra Hamburg. — Svip, Jensen, ankom 21. Novbr. til Gøteborg. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 23. Novbr. til Faaborg. — Henriette, Holm, ankrede 21. Novbr. ved Snekkersten paa Rejse fra Trangsund til Treguier. — Alf, Rasmussen, ankom 22. Novbr. til Benodet (Indsejlingen ved Quimper.) — Ingeborg, Svane, ankom 22. Novbr. til Croix-de-Wic (Frankrig.) — Kodan, Hansen, ankom 22. Novbr. til Kbhvn. fra Dieppe. — Frem, Folmer, ankom 22. Novbr. til Hadsund. — Juliane, Christensen, ankom 23. Novbr. til Sunderland. — Fuglen, Eschen, ank. 23. Novbr. til Christiania. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 24. Novbr. til Britonferry. — Amor, Rasmussen, ankom 24. Novbr. til La Rochelle. — Marie, Bøye, ankom 25. Novbr. paa Leiths Red f. O. — Mathæus Rickert, Lauritsen, indkom 25. Novbr. til Frederikshavn med Tab af Anker. — Ellen, Svane, ankom 25. Novbr. til Lissabon. — Kiana, Christensen, ankom 26. Novbr. til Warkworth. — Anne, Jensen, ankom 27. Novbr. til Soon. — Alfa, Rasmussen, ankom 26. Novbr. til Langesund fra Fowey. — De 8 Søskende, Bøye, ankom 26. Novbr. til Svendborg fra Aarhus. — Hansigne, Clausen, ankom 27. Novbr. til Middlesbrough. — Dannebrog, Rasmussen, ankom 26. Novbr. til Svendborg fra Hjortholm.

Rønne. Charles, Kjeldsen, ankom til Hull 20. Novbr. — Kristine, Petersen, ankom til Boness 21. Novbr. — Hermod, Grønvald, best. til Hamburg ankom til Rønne 21. Novbr. — Rolf, Jacobsen, ankom til Bergquara 23. Novbr.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Smaalands-Farvandet. Kirkegrund. Den 25de November 1899 er Klokketønden ved *Kirkegrund* ombyttet med Vintersømærket.

Islands NV.-Kyst. Skutilsfjördr. Isafjördr Handelsted. Den 1ste December 1899 tændes paa *Leiketangi*, S. for Indløbet til *Pollen*, to hvide Ledefyr. Fyrene ere anbragte i Mærket: „En højtliggende hvid Sten med sort Stribe overet med den midterste af *Leiketangi* Bajs tre Gavle", Bagfyret 119 Alen SV. for Stenen, Forfyret 95 Alen NØ. for Stenen. Flammens Højde: 71 og 42 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Fyrene lyse kraftigt c. 9° paa hver Side af Fyrlinien. Fyrene vises fra smaa, hvide Træhuse. Brændetid: 1ste August—15de Maj. Bagfyret ligger paa 66° 4′,0 N. Br. 23° 6′,0 V. Lgd.

Holdte overet i S. 29½° V. lede de til Ankerplads Ø. for de øvre Huse paa *Tangen*, og i den ydre Del af Indløbet til *Pollen*.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Hanöbugten. Ronneby. Det nye Farvand fra Søen til *Ronneby* er nu belyst saaledes:

Klofven Fyr, paa Holmens SØ.-Pynt, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 Fod. Synsvidden: 9 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Hvid Gavl paa firkantet Træhus. 56° 8′ 47″ N. Br. 15° 14′ 47″ Ø. Lgd.

Dunsö Fyr, paa Holmens SV.-Side, et hvidt Fyr med To-Formørkelser hver 10 Sekunder. Flammens Højde: 36 Fod. Synsvidden: 9 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Hvidt, firkantet Trætaarn med to røde Bælter. 56° 8′ 57″ N. Br. 15° 14′ 40″ Ø. Lgd.

Fyrene staa c. 560 Alen N. 20° V. og S. 20° Ø. for hinanden og lyse over 20° paa hver Side af Fyrlinien. Holdte overet lede de fra Søen til *Ulfvaskär* Fyrlinie.

Ulfvaskär to hvide, faste Ledefyr. S.-Fyret paa Holmens SV.-Side. 56° 9′ 12″ N. Br. 15° 15′ 22″ Ø. Lgd. N.-Fyret paa Holmens NV.-Side. 56° 9′ 18″ N. Br. 15° 15′ 23″ Ø. Lgd. Flammens Højde: 16 og 9 Fod. Synsvidden: 6,5 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Hvid Gavl paa røde Træhuse.

Fyrene staa 350 Alen N. 6° Ø. og S. 6° V. fra hinanden. Holdte overet lede de fra den foregaaende Fyrlinie til *Yttre Stekö* og *Lilla Ekö* Fyr komme overet.

Yttre Stekö røde, faste Fyr paa Holmens S.-Side. Flammens Højde: 8 Fod. 56° 9′ 36″ N. Br. 15° 16′ 15″ Ø. Lgd.

Lilla Ekö røde, faste Fyr paa Holmens V.-Side. Flammens Højde: 16 Fod. 56° 9′ 42″ N. Br. 15° 16′ 20″ Ø. Lgd.

Fyrenes Synsvidde: 4 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Hvid Gavl paa røde Træhuse.

Fyrene staa 390 Alen N. 35° Ø. og S. 35° V. for hinanden og lede fra *Ulfvaskär* Fyrlinie til *Fiskarörs* Lystønde.

Fiskarör røde Lystønde, ved *Fiskarör Grund*, viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 6 Fod. 56° 9′ 21″ N. Br. 15° 16′ 1″ Ø. Lgd.

Aspan hvide, faste Fyr paa *Ronnebyfjärdens* Ø.-Kyst. Flammens Højde: 8 Fod. Synsvidden: 6,5 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Hvid Gavl med rødt Bælte paa rødt Træhus. 56° 9′ 27″ N. Br. 15° 19′ 12″ Ø. Lgd.

Gjøholm røde og hvide vekslende Fyr ved *Brunnsviken*. Flammens Højde: 20 Fod. Synsvidden: 6,5 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde Lys. Linseapparat af 6te Orden. Hvid Gavl med rødt Bælte paa rødt Træhus. 56° 9′ 28″ N. Br. 15° 19′ 43″ Ø. Lgd.

Fyrene staa c. 850 Alen N. 88° Ø. og S. 88° V. fra hinanden. Holdte overet lede de fra *Fiskarör* Lystønde til *Sandvik* Fyrs hvide Lysvinkel.

Sandvik Fyr, paa *Ronnebyfjärden* NØ.-Kyst, viser Fyr med Formørkelser. Lyset er grønt fra S. 11° V. til S. 31° V., hvidt fra S. 31° V. til S. 35° V. og rødt fra S. 35° V. til S. 57° V. Flammens Højde: 13 Fod. Synsvidden: 6,5 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat af 6te Orden. Hvid Gavl paa rødt Træhus. 56° 10′ 27″ N. Br. 15° 18′ 40″ Ø. Lgd.

Ronneby, to Havnefyr paa Broen. Flammens Højde: 27 og 45 Fod. 56° 10′ 30″ N. Br. 15° 18′ 15″ Ø. Lgd. og 56° 10′ 35″ N. Br. 15° 18′ 15″ Ø. Lgd. Fyrene staa c. 300 Alen N. og S. for hinanden. De vises fra Pæle med hvid Trekant.

Holdte overet lede de fra *Sandvik* Fyrs hvide Lysvinkel til Broen.

Der er ikke Vagt ved Fyrene. Brændetid: Hele Aaret, naar Is ikke forhindrer Besejling.

Gotland. Britterna. Ved *Britterna* er Klokketønden ombyttet med Vintersømærket.

Fårösund. Svingrundet. Sømærket paa *Svingrundet* ved *Fårösund* er atter rejst.

Gefle. I Renden over den indre Fjord ved Indløbet til *Gefle* er der nu 22 Fod ved Middelvandstand.

Ifølge Telegram af 22de November fra Lodskaptajnen i *Sundsvall* er Fyrskibet *„Sydostbrotten"* inddraget.

Finland. Bottniske Bugt. Den 11te November 1899 er Fyrskibet *„Nahkiainen"* inddraget.

Den 14de November 1899 er Fyrskibet *„Snipan"* inddraget.

Finske Bugt. Jussarö. Ø. for en 10 Fods Sten ved Indløbet fra Søen til *Jussarö* er i 25 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt Kost. 58° 48′ 25″ N. Br. 23° 33′ 15″ Ø. Lgd.

Barösund. N. for en 16 Fods Grund ved Indløbet til *Barösund* fra *Porkkala Fjärd* er i 23 Fod Vand udsat en hvid Stage med en sort, nedadvendt Kost. 59° 58′ 53″ N. Br. 24° 1′ 38″ Ø. Lgd.

Pynt Schepelevski. Paa Pynt *Schepelevski*, lige over for Øen *Karavaldai*, ligger S. 54° V. for Sømærket den hvide Villa *San-Galli* med Udkigstaarn og Flagstang.

Pellinge. Bergörns Grund. Paa *Bergörns Grund* er Stagen med Kryds inddragen. En rød Stage med en rød opadvendt Kost er i 23 Fod Vand udsat S. for Grunden og en hvid Stage med en sort, nedadvendt Kost i 23 Fod Vand N. for Grunden. 60° 19′ 38″ N. Br. 26° 8′ 44″ Ø. Lgd.

Boistö Lodsplads. Långviran. Paa *Långviran* ere de midlertidige Baaker ombyttede med permanente. Bagbaaken paa Øens høje V.-lige Del har Form af en Trekant; den er hvid med sort Kant, 35 Fod høj. 60° 17′ 21″ N. Br. 26° 39′ 29″ Ø. Lgd. Forbaaken, paa Øens S.-Kyst, har Form af en afstumpet, 10 Fod høj Pyramide og er hvid. 60° 17′ 16″ N. Br. 26° 39′ 24″ Ø. Lgd. Holdte overet lede de fra Søen i Farvandet mellem Vagerne ved *Keipsalö* og *Waldstein* paa den ene, *Kolmekivi* paa den anden Side.

Rusland. Hogland. Viringen. Paa *Viringen*, SV. for *Hogland* S.-lige Fyr, er opført en Baake af Form som en firkantet Pyramide med Tag, hvorover to Balloner med Kors.

Möön Sund. Raugen. Paa *Raugen* Lystønde er Stativet med Lanternen bortblæst, hvorfor Fyret midlertidig er slukket.

Tyskland. Königsberger Haff. Et kullastet Fartøj er sunket S. for *Königsberg* Rende, tværs ud for Tønde K. Om Natten ligger et Vragfyrskib ved Vraget.

Stettiner Haff. Ziegenort. Kienort. *Kienort* Baake er borttagen. *Stepenitzer* Baake har Form af en afstumpet Pyramide og staar i Skæringspunktet af Baakerne Nr. 17 og 18 overet og Nr. 7 og 8 overet. 53° 38′ 48″ N. Br. 14° 35′ 22″ Ø. Lgd.

Den hvide Baake Nr. 18, SØ. for *Mittelwerder*, hedder nu *Kienort* Baake. 53° 38° 0″ N. Br. 14° 36′ 47″ Ø. Lgd.

Baake Nr. 17 hedder nu *Büchenort* Baake. 53° 38′ 27″ N. Br. 14° 36′ 0″ Ø. Lgd.

Mühlenort Baake, som er borttagen, stod paa 53° 39′ 30″ N. Br. 14° 30′ 50″ Ø. Lgd.

Kieler Fjord. I *Kieler Fjord* er Tjalk *„Johanne"* sunken i 8 Fv. Vand. c. 1¼ Kbl. S. 85° Ø. for Toldvagtskibet. Masterne ere 12 og 8 Fod over Vandet. Fra hver Mast vises en sort Ballon og om Natten fra den forreste Mast en hvid Lanterne. En grøn, stump Vragtønde ligger Ø. for Vraget. 54° 23′ 18″ N. Br. 10° 11′ 43″ Ø. Lgd.

Naar Bjergningsfartøj ligger ved Vraget, skal Stedet passeres langsomt.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Göteborg. Det ydre Eyr ved *Carnegiecska Bruk* i *Göteborg* er nu forandret.

Norge. Griseboerne. En sort Fløjtønde er udlagt ca. 1 Kml. V. for *Griseboerne*. 58° 54′ 35″ N. Br. 10° 47′ 55″ Ø. Lgd.

Oksø. I Efteraaret 1900 tændes et nyt Fyr paa *Oksø*. Det skal vise To-Blink hver 10 Sekunder.

Omtrent midt i Maj 1900 bliver det nye Fyrtaarn saa højt, at det skjuler det nuværende Eyr over en Vinkel af ca. 1 Streg i ØSØ.-lig Retning.

Svenør. Fra 15de Maj til 20de Juli 1900 er *Svenør* Fyr slukket. Det nye Fyr, som skal tændes, bliver af samme Art som det nuværende, men faar større Lysævne og bliver skærmet over *Sydostgrunden*.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Et Vrag i Nordsøen. Den 10de Oktober. 53° 5′ N. Br. 2° 50′ Ø. Lgd. Ø. Lgd. Ø. for *Well Bank*. Et sunket Vrag med to Master over Vandet.

Norge. Vadsø. Paa *Vadsø* Mole, c. 80 Alen fra dens N.-Ende tændes en hvid Lanterne. Flammens Højde: 26 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Brændetid: 10de November—1ste April. 70° 3,8′ N. Br. 29° 44,7′ Ø. Lgd.

Tyskland. Elben. Finkenwerder. Park og Pagensand. Fra en Duc d'Albe, der staar mellem to Høfder og 30 Alen inden for deres Yderender, er tændt to hvide Fyr, vandret og i S Fods Afstand fra hinanden. 53° 32′ 27″ N. Br. 9° 53′ 37″ Ø. Lgd.

Det røde, faste Fyr paa *Pagensand*, NØ. for *Finkenwerder*, *Finhenwerder* Fyrbaake, er slukket. 53° 32′ 20″ N. Br. 9° 53′ 34″ Ø. Lgd.

Den røde Stumptønde. der laa i 19 Fod Vand i Linien *Finkønwerder* Fyrbaake overet med *Finkenwerder* Mølle, er inddragen. 59° 32′ 25″ N. Br. 9° 53′ 36″ Ø. Lgd.

En rød Bøje med Kost er i 16 Fod Vand udlagt c. 30 Alen uden for Yderenden af den første Høfde neden for Vraget af *„Athabasca"*. 53° 32′ 29″ N. Br. 9° 54′ 25″ Ø. Lgd.

Norderney—Juist—Borkum. Telegrafkablet mellem *Norderney* og *Juist* er afmærket med to grønne Tønder, mærkede Telegraph. 53° 42′ 0″ N. Br. 7° 8′ 43″ Ø. Lgd. og 53° 41′ 48″ N. Br. 7° 8′ 18″ Ø. Lgd., og mellem *Juist* og *Borkum* med lignende Tønder. 53° 37′ 53″ N. Br. 6° 50′ 34″ Ø. Lgd. og 53° 36′ 48″ N. Br. 6° 49′ 54″ Ø. Lgd.

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

Holland. Zeegat van Terschelling. Vlieland. Fyrtaarnet til det forreste Ledefyr for *Stortemelk* paa *Vlieland* Ø.-Dyne er nu forsynet med Ballon. 53° 18′ 30″ N. Br. 5° 4′ 51″ Ø. Lgd.

Zeegat van Texel. Zanddijk. *Zanddijk*, forreste Ledefyr er flyttet lidt indad. Flammens Højde: 41 Fod. Det 9 Fod høje Fyrhus er blaagraat. 52° 53′ 0″ N. Br. 4° 42′ 34″ Ø. Lgd.

Det bageste Ledefyr staar c. 680 Alen S. 72° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 71 Fod. Det 21 Fod høje Fyrtaarn er sort.

Fyrbaakerne til *Dirkoomsduin*, SV. for Fort *Kijkduin*, og *Falga* Fyr ere nu blaagraa.

Zuiderzee. Knar. Paa Indersiden af *Knar* er i 7 Fod Vand sunket et Fartøj. Vraget er afmærket med en grøn Stumptønde, og om Natten vises de sædvanlige Signaler. 52° 21′ 54″ N. Br. 5° 25′ 29″ Ø. Lgd.

Zeegat van Brouwershaven. Volkerak. I *Volkerak*, *Karolina Geul*, er Stumptønde Nr. 7 flyttet og ligger nu i 15 Fod Vand. 51° 59′ 19″ N. Br. 4° 21′ 10″ Ø. Lgd.

Schelde. I *Middelgat* er i 30 Fod Vand udlagt en Stumptønde Nr. 14. 51° 26′ 41″ N. Br. 3° 56′ 59″ Ø. Lgd.

I *Zuidergat* er i 31 Fod Vand udlagt en Spidstønde Nr. 16 a. 51° 23′ 20″ N. Br. 4° 2′ 9″ Ø. Lgd.

England. Downs. Paa *Downs*, c. 8. Kbl. Ø. for *Walmer*, er Damperen *„Patria"* sunken i 6 Fv. Vand. fra *Dealbank* sort og hvidtærnede Stumptønde i S. 8° V. og fra *Deal* Fyr i S. 32° Ø. To Master ere over Vandet. 51° 12′ 40″ N. Br. 1° 25′ 20″ Ø. Lgd.

Ved Vraget vises om Natten Lanterner, og et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler udlægges ved Vraget.

Galloper. Ved *Galloper* er til Forsøg udlagt en graa Tønde med Taagehorn, c. ½ Kml. S. 9° V. fra Fyrskibet *„Galloper"*. 51° 44′ N. Br. 1° 57′ Ø. Lgd. Tønden skal sandsynl gvis ligge ude i to å tre Maaneder.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Fécamp. Den 15. November 1899 er det røde, faste Fyr paa *Fécamp* Havns S.-Mole forandret til et grønt, fast Fyr, der brænder fra tre Timer før til to Timer efter Højvande. Flammens Højde er uforandret. Synsvidden: 3½ Kml.

Skotlands N.-Kyst. Flannan Islands. Den 7. December 1899 tændes paa *Flannan Islands* et hvidt Blinkfyr, der hver ½ Minut viser To-Blink. Flammens Højde: 320 Fod. Synsvidden: 24 Kml. Fyret vises fra et 73 Fod højt Fyrtaarn paa *Eilean Mor*, 58° 17′ 20″ N. Br. 7° 35′ 20″ V. Lgd.

Irlands V. Kyst. Inishbofin. Lyon Head. Paa *Lyon-Head*, Ø.-Enden af *Inishlyon*, er tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 4° Ø. gennem Ø. til S. 35° Ø., rødt Lys fra S. 35° Ø. gennem S. til S. 26° V., hvidt Lys fra S. 36° V. til S. 58° V., og rødt Lys fra S. 58° V. gennem V. og N. til N. 4° Ø., undtagen hvor Fyret skjules af Land. Flammens Højde: 39 Fod. Der er ikke Vagt ved Fyret. Det ligger ca. 3¾ Kbl. S. 81° Ø. fra den 127 Fod høje Top af *Inishlyon*, og fra *Black Rocks* Ø.-Ende i S. 17° Ø. 53° 36′ 40″ N. Br. 10° 9′ 40″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Garonne. Bordeaux. *Grattequina* grønne, faste Fyr er slukket. Det grønne, faste Fyr paa Yderenden af Høfde N. 25 er tændt.

Den røde Lystønde, der viser grønt Lys ved Vraget af *„Charles Martel"* er inddragen.

Canada. St. Lawrence River. Becancour Shoal. Baaken paa S.-Siden af *St. Lawrence River*, V. for *Becancour River* Munding, er ombyttet med en ny, der staar c. 7,000 Alen fra *St. Angèle* Kirke. Den er diamantformet, 50 Fod høj, sort med hvid Kant.

Pointe aux Trembles. *Pointe aux Trembles* bageste Ledefyrtaarn er brændt. Et hvidt, fast Fyr vises midlertidig fra en Pæl paa Fyrtaarnets Plads.

Quebec. Nedenfor *Quebec* ere følgende Lystønder forandrede saaledes:

Crane Island Flats Lystønde viser nu hvidt Blinkfyr.

Grosse Island Lystønde viser nu hvidt, fast Fyr.

Madame Island Lystønde viser nu hvidt Blinkfyr.

New Brunswick. North Tracadie. *North Tracadie Gully* forreste Ledefyr er igen tændt. Det er et hvidt, fast Fyr, der vises fra en rød Mast, som staar 80 Alen SØ. for Bagfyret. Flammens Højde: 20 Fod.

For Indgaaende i *North Tracadie Gully* holdes Fyrene overet i N. 67° V. til tværs af den sorte Stumptønde inden for S.-Barren, derfra styres N. 79° V., indtil man er forbi Pynten af Kysten paa S.-Siden

Shediac Harbor. Point du Chene. Et Fyrskib er udlagt i 19 Fod Vand c. 2 Kbl. N. for *Zephyr Rock* ud for *Point du Chene*. Det er en blaamalet Skonnert med to Master. Mellem Masterne vises to hvide Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde: 20 og 16 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Naar et Skibs Taagesignal høres, tudes i Horn. 46° 16′ 30″ N. Br. 64° 30′ 0″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Penobscot Bay. Rockland Bølgebryder. De to røde, faste Fyr paa *Rockland* Bølgebryder, N.-Siden af Indløbet til *Rockland Harbor*, ere flyttede c. 380 Alen S. hen. De vises nu fra en pyramideformet Stenbaake paa Enden af den fuldførte Del af Bølgebryderen. Flammens Højde: 28 og 22 Fod. Man maa ikke komme Fyrene for nær. 44° 6′ 17″ N. Br. 69″ 4′ 40″ V. Lgd.

Massachusetts. Salem Harbor. Abbott Rock. *Abbott Rock* Baake, paa V.-Siden af Indløbet til *Salem Harbor*, er igen opført. Den røde Spirtønde, Nr. 2, som laa paa Stedet. er inddragen.

Rhode Island. Narragansett Bay. Beavertail. Taagesignalet paa S.-Pynten af *Conanicut Island* gives fremtidig med Sirene i Stedet for med Dampfløjte. Signalet er uforandret Et-Stød af 4 Sekunders Varighed med afvekslende 10 og 50 Sekunders Pause mellem Stødene.

Maryland. Chesapeake Bay. Elk River. Old Field Point. Omtrent den 1. December 1899 tændes ud for *Old Field Point* et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 Fod. Det vises fra en Pæl, som staar i 6 Fod Vand. 39° 30′ 38″ N. Br. 75° 54′ 0″ V. Lgd.

Virginia. Assateage Ankerplads. En rød Stumptønde, mærket F F S, er i 20 Fod Vand udlagt V. for 15 Fods Grunden NV. for *Turners Lnmp Shoal*, fra *Assateague* Fyr i S. 10° V., fra *Fishing Point* Baakefyr i S. 26° V. og fra *Wallops Island* Redningsstation i S. 78° Ø.

Florida. St. Johns River. Pablo Creek. *Pablo Creek* Pælefyr paa S.-Siden af Ø.-Enden af *Lower Mile Point Cut, St. Johns River*, er skyllet bort og tændes ikke mere.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Bulgarien. Burgas. Ved *Burgas* brænde nu følgende Fyr.

Et hvidt, fast Fyr paa Hovedet af Yderdæmningen, som omgiver Havnen mod Ø. Flammens Højde: 48 Fod.

Et rødt, fast Fyr paa hver Side af Løbet gennem Dæmningen, som begrænser Havnen mod S. og V. Flammens Højde: 33 Fod.

Havnen uddybes til 24 Fod.

Rusland. Odessa Bugt. I *Odessa Bugt* er funden en 18 Fods Stengrund 2½ Kml. N. 54° Ø. fra *Vorontzov* Fyr. Ved dens S.-Side er udsat en rød Stage med en rød, opadvendt Kost. 46° 31′ 7″ N. Br. 30° 48′ 19″ Ø. Lgd.

Dnieper Liman. Otchakov Kanal. I *Otchakov Kanal* er det V.-ligste Par Lystønder atter udlagte.

Ak-Burun. Kertch Stræde. Paa *Ak-Burun* Yderende er V. for Tøndelinjen funden en Klippe 2½ Kml. S. 31° Ø. fra *Kertch* Fyr. 45° 18′ 56″ N. Br. 36° 30′ 31″ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Italien. — *Ægypten* er atter erklæret for pestsmittet.

Tyrkiet. — Der er forordnet 10 Dages Karantæne overfor *Bougie* og *Philippeville* og Lægeeftersyn overfor *Triest*.

Gibraltar. — *Lissabon* er erklæret for pestsmittet.

Brasilien. — Skibe, med Levnedsmidler til *Santos* fra en anden brasiliansk Havn, maa kun losse paa Betingelse af, at de efter Losningen afgaa direkte til en fremmed Havn.

Østerrig. — Skibe fra *Brasilien* og *Paraguay* behandles som mistænkte for Pest efter *Venedig* Konventionen.

Københavns Børskurs d. 29. Novbr. 1899.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.	96¾	96½	96¾
Danmark		83¼	84
Norden		117½	118¼
Kjøbenhavn		98	98¼
Carl	55½	55½	55¾
Dannebrog		96¾	97
Skjold		71	71½
Helsingørs Dampsk.		—	—
Østersøen		95	96
Nordsøen	81	80	81
Torm		92	97
Foren. Bugser-Selsk		—	—
Dansk-russisk Dampsk		101	109½
Urania		90¼	90¾
Union		101	102
Hejmdal		104½	108
Dampsk. af 1896		98¾	99
Østasiatisk		104	104½
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.	101	100½	101½
5% — —		—	—
5% Thingvalla 1880		—	—
5% — 1894		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		89	91
3½% uopsig. Stats		94	94¼
3½% Husejer Kreditk.		83¼	83¾
3½% Kbhvns Kreditf.		84½	86½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.	86½	86½	87
4% — — 6 —		86½	87¼
3½% Landkreditk. 3 —		87	88
Aktier.			
Nationalbank		134½	135
Privatbank	127½	127¼	127½
Landmansbank		121	123
Handelsbank		118	118½
Burm. & Wain		85½	86½
Helsingørs Jernsk.		89	91
Sukkerfabr.		93¼	93½
Bryggeri Aktier		87¾	88

Vekselkurser d. 28. Novbr. 1899.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.15	88.95
London	18.23	18.19
Paris	72.25	—
Amsterdam	151.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 28. Novbr. 1899.

Russiske Noter	216.30
4% Russiske Consols	99.70
3⅜% — Boden Kredit cono	97.60
5% Mexikanske 1899	97.50
5% Rumænske Stats	95.90
4% — — 1890	84.10

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

„Det Foren. Dampskibs." 4,000, „Kjøbenhavn" 20,000; „Carl" 2,000, „Dannebrog"2,000, „Urania" 12,000, „Dampsk. af 1896" 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Søstens Levering.

312 Kbfvn. Søsten (Rivesten) til Københavns Amts Landeveje udbydes i Entreprise ved skriftlig Licitation i større eller mindre Partier efter Betingelser og Fortegnelser, der kunne afhentes paa Vejvæsenets Kontor, Østerbrogade 5, 4. Leveringsfristen er 1. November 1900.

Forseglede Tilbud med Udskrift: „Søsten" modtages sammesteds **indtil den 5. Decbr. Kl. 5 Eftm.**

Amtsvejinspektøren.

P. Chr. Rasmussen,

18, St. Annæ Plads 18. Kjøbenhavn K.

Anbefaler sig til d'Herr. Kaptajner og Styrmænd med alle Sorter Vine og Spirituosa. Hovedoplag for Danmark fra

Hr. M. G. Groenendaal i Rotterdam

af alle hans Cigarer og Tobakker, fra Frilager Nr. 28, Toldboden, til Rotterdams Priser + Fragten.

Telefon-Nr.: **4635.** Telegram-Adr.: **„Lesseps", Kjøbenhavn.**

Filial: Skolegade 34, Aarhus, ved **C. Braasch.**

Indreg. Varemærke.

Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads

International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn. C.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det

særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: **Pileallé 5.**
Depôt: **Toldbodgade 14.**

Smede- & Maskinværkstedet, Vedelsgade 10, Vejle,

anbefales til det ærede Publikum
— med Udførelsen af alt mekanisk Arbejde —
Specielt Mejeri-, Damp- og Pumpeanlæg.
V. Habenicht & P. Petersen.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa 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

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg". Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

BUNKER-KUL.

RUDOLPH WULFF, AARHUS.

(ETABLERET 1865).

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 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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

P. PEDERSEN

(fhv. Skibsfører),

Skibshandler.

Lager af Udførselsvarer.

3 Southsied street. Plymouth.

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.

EGEN FABRIK.

36, Lille Torvegade 36.

Kjøbenhavn C.

Filial: **Amagerbrogade 22.**

Telefon 1639.

Amager 51.

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.

Gæstgiveriet Skipperhuset.

Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

Christensens

Skibsværft, Kolding.

Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og Barometere.

Regulering og Reparation af Søuhre

udføres samvittighedsfuldt.

Palle Sørensen,

4, Sølvtorvet 4.

Børs-Caféen

ved Havnen, Aarhus, anbefales af CHR. BUCH'S Enke.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.
P. SVENDSEN, AALBORG.

H. Steensens MARGARINE er altid den bedste!

TIL JULEBAGNING

BØR KUN ANVENDES

H. Steensens Margarine,

faas overalt.

Sagfører Ludvig Metz,

Nyborg.

Søretssager. Inkasso.

N. Reippürt,

Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibs-smedefaget henhørende samt Beparationer af Dampskibs-maskiner.

Restaurationen,

Nørrebro 75, Odense,
anbefales. God Service.
M. Poulsen.

N. F. Hansens Skibsværft,

Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

Axel Jantzen,

Ur- & Kronometermager.
Vestergade Nr. 100, Odense.
Marinekikkerter & Barometre.
Reparationer af Søure udføres med Garanti for Akkuratesse.

P. Simonsen & Co.

Skibshandlerforretning,

Odense,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende til D'hrr. Skibsføreres velvillige Erindring.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

forbereder Elever saavel til Fiskeskipper- som til Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger meddeler Skolens Forstander, Navigationslærer **Hansen,** eller Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos.**

Hotel Skandia

Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

En man öfver bord!

Den $^{28}/_{10}$ detta år täll en man öfver bord mellan Ræfsnes och Seierön. I den händelse liket af samma skulle uppflyta och påträffas behagade finnaren godhetsfullt underrätta **J. T. Pettersson Råå per Raus, Sverige.** Signalment: Klädd i Oljekläder & sjöstöfflar, en grå stortröja & ålder 16 år och mörkt hår.

H. NIELSEN.

CIGAR- OG TOBAKSFABRIK. ODENSE.

LAGER & UDSALG VESTERGADE 1,

KJØBENHAVN.

GEMENT

Aalborg Portland-Cement Fabrik

— den største i Danmark —

med en aarlig Produktion af 360,000 Tdr.,

anbefaler sin 1ma Cement,

saavel hurtig- som langsombindende.

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.
Telefon Nr. 5941.

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.

Manometre, Vacummetre og Tællere.

P. Otzen & Thorstenson.

Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

A. L. Nielsen,

Kolonial- & Skibsproviant-eringsforretning.
Havnen 18, Randers.
Stort Lager af Maskin- & Cylinderolier.

Chr. Laursen,

thv. Skibsfører.
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

Niels Jensen,

Randers.

Smede- og Maskinværksted.

Vestergrave 50,

paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

H. R. HERMANSEN,

Søekviperingsforretning,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.
• Telefon 5826. •
Aarhus. Havnegade 28.

TH. SIMONSEN,

NYHAVN 57.

SØLVMEDAILLE I MALMØ OG STOCKHOLM FOR LANTERNER.

GRUNDLAGT 1825.

N. M. Hansen,

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

Havnefyr & Lanterner.
Metalspejlapparater.

Skibslanterner med Certifikat Gl. Lanterner prøves og forandres.

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

Hotel „Victoria",

Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads,
Kjøbenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum. Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

Glarmester
Wald. Stallknecht
udfører
alt Skibs- og Bygningsarbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Bitumastic Præparater
fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* Telefon 5598. *

Café van Zandt,
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

S. HANSEN-KLØVE'S
Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

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

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Thorvald Møller,
Skibsproviantering shandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Paul Sørensen,
Skomageri.
Toldbodvejen 18.
4819 • Telefon • 4819.
Flytter fra 1. Novbr. til
Bredgade 77.
Hj. af Toldbodvej.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik.
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

Frederik Petersen,
Cycle- & Maskinværksted,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Nye Cycler haves paa Lager
Østervoldgade 16, A.

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

„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.**

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

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 49. Kjøbenhavn, Torsdag den 7. December 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Styrmændene og Sejlskibsflaaden. — „Ledende Artikel". — Fragtmarkedet. — Sø- og Handelsretsdomme. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

NORDISK SKIBSREDERFORENING,
stiftet 1889.
Bureau: **Kongensgade Nr. 2, Christiania,**
optager skandinaviske Damp- og Sejlskibsredere som Medlemmer, besørger gennem sine ansete Forbindelser Ordningen af Tvistigheder i Skibenes Anliggender uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton om Aaret. (H. O.)

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Hotel Skandia
Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

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.

Til Skibsbrug
kan særlig anbefales
Tuborg-Øl og Central Skibsøl
Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

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 297. Telegramadresse: Seifert, Regnegade. **Telefon 297.**
C. L. Seifert,
St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet
elegante Uniformshuer.

Sagfører Ludvig Metz,
Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

N. Reippürt,
Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Beparationer af Dampskibsmaskiner.

Restaurationen,
Nørrebro 75, Odense,
anbefales. God Service.
M. Poulsen.

N. F. Hansens Skibsværft,
Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

Axel Jantzen,
Ur- & Kronometermager.
Vestergade Nr. 100, Odense.
Marinekikkerter & Barometre.
Reparationer af Søure udføres med Garanti for Akkuratesse.

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: **Amagerbrogade 22.**
Telefon 1639.
Amager 51.

C. W. Obel's
Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.
Lager og Udsalg i Kjøbenhavn
Frederiksberggade Nr. 1.
Telefon 3669.

Indreg. Varemærke.
Aktie- selskabet
Dansk Farvefabrik System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Universal Baadslipperen.
Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.
Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til
Jul. Christensen — Nyhavn Nr. 65. — Kjøbenhavn. K.

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

S. Lindtner,
Skibsværft, Vejle,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Damp-Rambuk
haves til Udleje.

CARL FEERUP,
Esbjerg.
Stort Lager af Toug, Olie, Maling,
Kolonial — Konserves.
Udførselsvarer særdeles billig.

H. B. HANSEN,
SEJLMAGER,
HAVNEVEJEN, KOLDING.

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,
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.

H. NIELSEN.
CIGAR- OG TOBAKSFABRIK. ODENSE.
LAGER & UDSALG VESTERGADE 1,
KJØBENHAVN.

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.

GEMENT
Aalborg Portland-Cement Fabrik
— den største i Danmark —
med en aarlig Produktion af 360,000 Tdr.,
anbefaler sin 1ma Cement,
saavel hurtig- som langsombindende.

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.

Brøndberg & Tandrup,
Metalvarefabrik.
Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.
St. Kongensgade 27. Kbhv

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.

Styrmændene og Sejlskibsflaaden.

Vi have modtaget følgende:

I Anledning af den af Dansk Sejlskibsrederi-Forening til Fællesrepræsentationen indsendte Skrivelse angaaende Spørgsmaalet om Styrmænd til Sejlskibene, findes i Navigatør-Foreningens Medlemsblad for November, hvilket tilfældigt er kommet mig i Hænde, optaget 2 Artikler om nævnte Spørgsmaal. Den ene af disse Artikler er undertegnet Callesen, hvilket uden Tvivl er Formanden for Navigatør-Foreningen, den anden er undertegnet „E", og det fremgaar af Artiklen, at han er Styrmand. Begge Artiklerne gaa i Hovedsagen ud paa at paavise, at Hensigten med Sejlskibsredernes Forslag kun er at skaffe billige Styrmænd til Sejlskibene. samt at Navigatørernes — særlig Styrmændenes — Interesser derved modarbejdes, og at Spørgsmaalet ene og alene bør løses ved at forhøje Styrmandshyren. Da begge de nævnte Artiker ere i høj Grad vildledende med Hensyn til at give Udenforstaaende det rette Syn paa Sagen, tillader jeg mig herved at anmode om Plads for nogle Bemærkninger i „Dansk Søfartstidende".

For at kunne bedømme den foreliggende Sag ret, bør man først gøre sig klart, hvad Svar der bør gives paa følgende Spørgsmaal: Hvem tilhører de danske Sejlskibe? I Følge Rederifortegnelsen i Skibslisten findes der i Danmark en Mængde Rederier, der eje 5—10—15—20 Sejlskibe og derover, men dersom man deraf vil slutte, at de Mænd, hvis Navne der figurere som Redere, tilligemed flere andre lignende Blodsugere eje Skibene og derved have en fed Levevej og sidde hjemme og indkassere deres 10 à 30 %, som Hr. E. fabler om, medens vi andre stakkels Navigatører for deres Skyld maa nøjes med daarlige Lønninger og døje anden Uret. da tager man storlig fejl deri. Sagen er nemlig den, at i de allerfleste Tilfælde ejer Vedkommende, der lægger Navn til som bestyrende Reder, kun en ringe og meget ofte slet ingen Part i Skibet. Det er næppe Overdrivelse at sige, at af hver 10 af vore Sejlskibe ere de 7 byggede eller købte med det for Øje at hjælpe Skibsføreren til en Levevej, og der er i Danmark udenfor Navigatørstanden kun saa faa, der drive Sejlskibsrederi som Erhverv, at der med Hensyn til det foreliggende Spørgsmaal kan ses bort fra disse. Selv om en enkelt Mand staar som bestyrende Reder for flere Skibe, saa ejes dog i Reglen hvert enkelt af Skibene af meget forskellige Parthavere.

Skibsføreren er meget ofte den egentlige Hovedreder, og for det meste er det ham, der har dannet Rederiskabet paa den Maade, at han har formaaet Slægt, Venner og Bekendte til at tage Part med sig i Skibet. Derfor ejes en stor Mængde Smaaparter i Sejlskibene af Folk, der ganske vist gerne ønske at Parterne give Udbytte, men for hvem Skibsrederi dog i Virkeligheden kun er en ren Biting, og som kun have taget Part for dermed at gøre Skibsføreren en Tjeneste. Blandt Rederne i de fleste Sejlskibe findes for det meste foruden Skibsføreren ogsaa adskillige andre Navigatører, idet Kolleger gensidigt have hjulpet hinanden frem ved at tage Part i hinandens Skibe. I Forbigaaende kan her bemærkes, at mange Dampskibsførere jo paa selv samme Maade som Sejlskibsførerne have samlet Rederi og derved ligeledes skaffet sig Førerplads, og der er Dampskibsførere nok, der lige saa lidt som Sejlskibsførerne sympatisere med Navigatør-Foreningens Agitation for Gageforhøjelse til Styrmændene.

Det er beklageligt, at de ledende Mænd Navigatør-Foreningen aldeles synes at mangle Forstaaelse af, hvor mange danske Navigatører der findes, for hvem det er Hovedsagen, at Skibene give Udbytte, medens Spørgsmaalet om deres Gageforhold derimod er det underordnede, og det bliver vist et stort Spørgsmaal, om ikke Navigatør-Foreningen ved at modarbejde Sejlskibsrederi-Foreningens Andragende derved i langt højere Grad end Sejlskibsrederi-Foreningen modarbejder Navigatørstandens Interesser. Jeg tror, at hvis nævnte Andragendes Fremme og Gennemførelse er til Skade for én Navigatør, saa er det til Gavn for ti. Saa meget er i hvert Fald sikkert, at af de Sejlskibsredere, som det navnlig er magtpaaliggende at faa vedtaget Forandringer i den Retning, som er foreslaaet af Sejlskibsrederi-Foreningen, er det langt overvejende Flertal Skibsførere — Navigatører altsaa og Mænd af den Stand, som Hr. Callesen saa ihærdigt gør sig til Talsmand for, og de forstaa sikkert nok selv langt bedre end Hr. Callesen at bedømme, om Sejlskibsrederi-Foreningens Andragende er overensstemmende med eller stik imod deres Interesse. Fra en Sejlskibsførers Standpunkt maa man fuldt ud sympatisere med Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Arbejde for en bedre Ordning af Styrmandsspørgsmaalet, men at Navigatør-Foreningen modarbejder Sagen, maa man derimod absolut betragte som en direkte Modarbejden af vore Interesser. Og saa fortalte Hr. Callesen og flere af Navigatør-Foreningens Spidser os endda sidste Vinter, da de vare paa Agitationstourné, at det var Navigatør-Foreningens Formaal at varetage Navigatørstandens Tarv og Interesser! Hvem der kan faa alt det til at rime sammen, maa sandelig være klogere end jeg er.

Hvis det lykkedes Navigatør-Foreningen at udvirke, at Skibene uden Hensyn til Størrelse ikke kunde faa Styrmænd til lavere Hyre end 150 Kr. maanedlig, mon det da vilde være i Styrmændenes Interesse? Jeg betvivler det. Skulde Styrmandshyren forhøjes i den Grad, da burde Skipperhyren i Sejlskibene vel ogsaa sættes en Del op. Hr. Callesen vilde dog vist lige saa lidt som Sejlskibsførerne være tilfreds med at være daarligere lønnet end hans 1ste Styrmand. Nu er det indlysende, at for en stor Damper, der aarlig opsejler 200,000 Kr. i Bruttofragt, spiller en Gageforhøjelse af 1,000 Kr. aarlig ingen stor Rolle, hvorimod den samme Gageforhøjelse vil være tilstrækkelig til fuldstændig at umuliggøre de mindre Sejlskibes Bestaaen, samt til at hindre, at flere ny Skibe blive anskaffede. Som mangeaarig Fører og Partreder i Sejlskibe vilde det være mig let at bevise dette med Tal, men jeg anser det for at være unødvendigt, thi Sagen er saa klar og let forstaaelig for hvem der vil forstaa, og de, der ikke vil forstaa, nytter det næppe at skrive for. Der findes jo ingen saa blinde som dem, der ikke ville se.

De uheldige Følger af en saadau unaturlig Gageforhøjelse vilde snart vise sig deri, at en Del af de mindre fordelagtige Sejlskibe· — og Dampere maaske med — straks vilde blive solgte til Udlandet for hvad der kunde faas for dem. (Til Udlandets Navigatører altsaa, der ere saa heldigt stillede, at de ikke have en Navigatør-Forening til at „varetage" deres Interesser af den Art, som vi have den i Danmark.) Lad os huske paa, at om Forholdene ere saaledes, at der er Udsigt til, at Sejlskibene kunne give noget Udbytte, saa er der fremdeles Udsigt for Styrmænd til at kunne faa Medrederskab til at anskaffe Sejlskibe, saa de kunne blive Førere, og for hvert Skib paa over 100 Tons, der anskaffes, bliver jo Plads for mindst 2 Navigatører, hvorimod der bliver 2 Navigatører ledige for hvert Skib, der gaar til Udlandet, om Gagen skrues saaledes op, at Skibe under dansk Flag som Følge deraf ikke kunne konkurrere med de fremmede.

Enhver Styrmand har jo dog det Formaal at blive Skibsfører, men jeg er bange for, at Navigatør-Foreningen ved at drive Hyren op nærmest vil naa at lægge Styrmændene Hindringer i Vejen for at naa dette Maal.

Alle Navigatører kunne jo dog ikke faa Ansættelse i de store Dampskibsselskaber, men en Del ville endnu i lang Tid være henviste til at tjene deres Brød i Sejlskibsfarten. Hvad nytter det dem da, at der vedtages, at der skal betales høje Hyrer, naar denne Bedrift derved tvinges til at gaa tilbage. Mange Styrmænd ville maaske en anden Gang som Førere af mindre Sejlskibe bittert komme til at fortryde, at de nu modarbejde Sejlskibsrederi-Foreningen og løbe efter Navigatør-Foreningens Luftkasteller.

I en vis Forstand er det ganske rigtigt, at om Styrmandsgagen blev sat op til 150 Kr. maanedlig, saa vilde Manglen paa Styrmænd til Sejlskibene snart være afhjulpen. En Del Sejlskibe vilde nemlig som Følge deraf snart gaa ud af Spillet, og derved vilde saa mange Navigatører blive ledige, at der maaske snart blev Overflødighed paa Styrmænd; men det er vel ikke Navigatør-Foreningens Hensigt at lede Sagen ind i den Gænge. D'Hrr. Styrmænd i Dampskibsfarten maa huske paa, at om Gagen bliver skruet saaledes op, saa bliver det ikke alene en Mængde Styrmænd, der nu fare med Sejlskibene, som blive deres Konkurrenter, men Snesevis af Sejlskibsførere vil da ogsaa snart være klar til at søge Ansættelse i Dampskibsfarten. Jeg er bange for, at der paa den Maade let vil opstaa en Konkurrence, der bliver 10 Gange værre for Dampskibsstyrmændene, end den, de frygte for, der vil fremkomme, om Sejlskibsrederi-Foreningens Forslag gaar igennem og bliver Lov.

Som bekendt farer der i den saakaldte coasting- & home-trade, der indbefatter Kysterne af Storbrittannien og Irland samt Kontinentet mellem Elben og Brest, en Flaade af engelske Skibe, der er meget større end hele vor danske Handelsflaade. Disse Skibe ere, med Undtagelse af Passagerskibe, uden Hensyn til Størrelse, Damp- saavel som Sejlskibe, fritagne for Forpligtelse ikke alene til at have eksamineret Navigatør til Styrmand, men der fordres ikke en Gang af dem, at Føreren skal være Navigatør. Jeg har altid ment, at det var urigtigt, at disse mange engelske Skibe betroedes til helt ueksaminerede Folk, og jeg har ofte drøftet det Spørgsmaal med Engelskmænd; men aldrig har jeg hørt engelske Navigatører beklage sig over den Konkurrence, som derved paaførtes dem. Udtalelserne har derimod som Regel gaaet ud paa, at Navigatører, der have deres Certifikat, ville alligevel ikke sejle i Kystfarten, og at om der fordredes Navigatører ombord i Skibene i denne Fart, da vilde en saadan Fordring blive umulig for Skibene at opfylde; derfor fritages de helt derfor. Saadanne Hensyn tages der i det praktiske England; man siger ikke der som hos os: Betal højere Hyre, saa faa I nok Navigatører. Ser man hen til det her anførte, maa det i Sandhed siges, at Sejlskibsrederi-Foreningens Forslag til Forandring i Sønæringsloven er yderst moderat, og det maa forbavse, at det møder en saadan Modstand. Naar danske Navigatører foretrække Dampskibsfarten fremfor Sejlskibsfarten, hvorfor er det da ubilligt at forlange, at Lovgivningen i Danmark tager Hensyn til Sejlskibene, ligesom der gøres i England til Skibene i Kystfarten. Det maa her erindres, at Sejlskibsrederi-Foreningens Forslag ikke gaar ud paa, at Fordringerne til Sejlskibsførernes Uddannelse skulle nedsættes. (Maskinlæren gør jo dog hverken til eller fra med Hensyn til en Sejlskibsførers Dygtighed). Det er derfor meningsløst, naar Hr. Callesen skriver: „at der er stor Forskel paa at føre*) et Fiskeriskib og et Fragtskib, thi førstnævnte kan ligge stille og vente, men sidst nævnte skal brænde paa og gaa frem, naar Vinden er god. Det gælder da om at have gode Navigatører ombord". Jeg antager nemlig, at Hr. Callesen, som andre Skibsførere, selv tager Bestemmelse om, hvornaar der skal „brændes paa" og gaas frem og ikke overlader det til Styrmændene. Følgelig er det for den Sags Skyld ligegyldigt, hvad Slags Styrmænd han har ombord.

*) Udhævet af Indsenderen.

Hr. Callesens Bemærkning om, at Sejlskibene dog altid ville blive det opdragende Element til Uddannelsen af Søfolk, kan jeg, og vist alle, der have Kendskab til Søfart, understrege. Sejlskibsfarten er sikkert en Skole for Sømænd, som det er i alle Parters Interesse at bibeholde, og derfor tror jeg, at der hellere bør indføres Lettelser for Sejlskibene, saa de kunne bestaa ved Siden af Dampskibene, end stilles Fordringer til dem, hvorved deres Eksistens umuliggøres.

Jeg hører nu allerede igen Hr. Callesen spørge: Hvorfor ansøge Sejlskibsrederne da ikke om Statssubvention? og jeg vil derfor her med det samme besvare hans Spørgsmaal: Det gør Sejlskibsrederne ikke, 1) fordi de, som de fleste andre, der kende til Skibsfart, i Modsætning til Hr. Callesen ikke anse Statssubvention for at være det rette Middel til at fremhjælpe Skibsfarten og 2) fordi de heller ikke ere saa naive at tro, at det i Danmark vil være muligt at faa saadan Subvention bevilget.

Alt hvad Hr. Callesen og Hr. E. skriver til Forsvar for den tvungne Maskinlære ere gamle Historier, der saa ofte før have været gendrevne, at jeg ikke nu igen finder Anledning til at berøre den Side af Sagen, og dette kunde nu egentlig være tilstrækkeligt Svar til begge de to Herrer; men jeg skal dog endnu, før jeg slutter, tage nogle af Hr. E.'s Udtalelser lidt under Behandling.

Først vil jeg da give Hr. E. det Raad, at naar han en anden Gang vil optræde som Skribent, da bør han sætte sig noget bedre ind i de virkelige Forhold, end han har gjort denne Gang, eller ogsaa holde sig til Æmner, som han forstaar sig bedre paa. Naar han vil kritisere andres Udtalelser, da er det navnlig hans Pligt at sørge for, at han ikke selv fremkommer med løse og urigtige Paastande. Hvorledes det forholder sig med al den Statistik, som Hr. E. opstiller, skal jeg ikke ulejlige mig med at undersøge*). Maaske den er rigtig, men det kan jo ogsaa være, at det forholder sig med den som med hans Paastand om, at der nu for Tiden bydes Styrmændene i Sejlskibene samme Betingelser, som have været gældende i snart over 100 Aar. Dette er nemlig en fuldstændig Forvanskning af Sandheden. Jeg kan oplyse om, at for 100 Aar siden var Styrmandshyren i Almindelighed 15 à 18 Rbdl. og i 60erne var den 28 à 30 Rbdl.; men nu for Tiden er Styrmandshyren i Sejlskibene 90 à 95 Kr. Som man vil se heraf, har den fulgt ganske godt med.

Naar Hr. E. dernæst anfører, at Sejlskibene give 10 à 30 % Overskud, da er dette lige saa fejlagtigt som at sige, at en Damper giver 15 %, naar der uddeles 5 % til Aktionærerne og henlægges 10 % til Reservefonden. Som bekendt danne Sejlskibsrederne som Regel intet Reservefond, men Skibene forringes dog Aar for Aar i Værdi, og først naar den aarlige Forringelse trækkes fra det, der uddeles til Rederne, kommer man til det rigtige Resultat, og de 10 à 30 % kan da gerne være svunden saaledes ind, at det virkelige Nettoudbytte endda kan være ringe nok. Det er imidlertid i ingen Tilfælde de ny Skibe, der bygges, der give op til 30 %, men selv 30 % af et ældre Skib, der maaske er billigt købt eller halvt fundet, er jo ingen stor Sum. Tages der Hensyn til, at saadanne ældre Skibe idelig kræve Reparationer, saa kan Gennemsnitsudbyttet for flere Aar endda blive lidt nok, om der ogsaa for et enkelt Aar gives 30 %. Hvis det virkelig forholdt sig saaledes,

*) Dette er ogsaa unødvendigt. Den omhandlede Statistik, der iøvrigt intet beviser for eller imod de i Sejlskibsrederi-Foreningens Andragende fremsatte Punkter, er nemlig ganske simpelt et Aftryk at den af Hr. Navigationsdirektør Jensen i Fjor udgivne Statistik, som fandtes optaget i „Dansk Søfartstidende" Nr. 24 for d. 16. Juni 1898, og som altsaa forlængst har været Sejlskibsrederi-Foreningens Bestyrelse bekendt. Den aftrykkes af Indsenderen i Navigatør-Foreningens Medlemsblad ikke alene uden Kildeangivelse, men endogsaa som hans eget Arbejde.
Red.

at det uden Forbehold kunde siges, at Sejlskibene gave 10 à 30 % Nettoverskud, da vilde det være glimrende Tider for Sejlskibsstyrmændene. Det vilde da nemlig ikke være vanskeligt for dem at danne Interessentskaber til Anskaffelse af Skibe, saa de kunde blive Førere, og der vilde da efterhaanden for de fleste Styrmænds Vedkommende paa den Maade aabne sig en bedre Udvej med Hensyn til at forbedre deres Stilling og Kaar, end ved at raabe paa Lønforhøjelse. Men desværre, det forholder sig ganske anderledes.

Det er meget muligt, at der findes Skibe med 5 Navigatører foruden Officererne ombord, men jeg betvivler, at et saadant Forhold finder Sted i noget Sejlskib. Jeg fører Sejlskib siden 1880, og i den Aarrække har jeg i hvert Fald ikke en eneste Gang havt en Navigatør paamønstret undtagen som Styrmand. At unge Navigatører, der endnu ikke kunne faa Styrmandsbevis, fare som Matroser, er der jo intet at sige til; men jeg betvivler, at der farer 5 Navigatører, der have deres Styrmandsbevis, som Matroser i noget dansk Dampskib af den Grund, at det har været umuligt for dem at faa Styrmandshyre.

Hvis der derimod farer 5 saadanne Navigatører som Styrmandsaspiranter i en Damper, fordi de foretrække Dampskibsfarten fremfor Sejlskibsfarten, da ser jeg deri yderligere et Bevis for, hvor gavnligt det vilde være, om det blev vedtaget ved Lov, at Styrmænd først skulde fare som Styrmænd med Sejlskibe, før de kunde udmønstre som Dampskibsstyrmænd, og jeg tror, at det vilde være en Velgerning ikke alene imod Sejlskibsfarten, men ogsaa imod Dampskibsfarten og Navigatørstanden, om en saadan Lovændring blev vedtaget. Der er saamænd ingen Fare for, at Styrmændene ikke i en endnu uoverskuelig Fremtid let vil kunne træffe Ansættelse for et Aarstid i Sejlskibe.

Hvis Hr. E. havde noget bedre Kendskab til Sejlskibsrederiforholdene, da vilde han vel næppe fremkomme med de Udtalelser, der findes i sidste Stykke af hans Artikel. De Sejlskibsredere, som nu trykkes af Styrmandsspørgsmaalet, ere, som jeg i det foregaaende har forklaret, nærmest Sejlskibsførerne, men Nutidens Styrmænd ere jo Fremtidens Skibsførere, og det bliver jo altsaa dem, der i Fremtiden komme til at staa overfor samme Spørgsmaal. Det vilde først og fremmest være til stor Skade for Sejlskibsførerne, der saa godt som alle ere Medredere i Skibene, om Styrmændene altfor hensynsløst drev Hyren op, men især vilde det blive føleligt for de mange Skibsførere, der have sat sig i Gæld for at skaffe sig Skib at føre. De andre Redere i Sejlskibene vilde derimod for Størstedelen baade nu og i Fremtiden kunne blæse baade Skippere og Styrmænd og Navigatør-Forening og Lønningsspørgsmaalet et Stykke, thi for dem kan det jo ikke gaa værre, end at Skibene kunne sælges, om de ikke svare Regning; men det er Skibsførerne ikke tjent med, da de miste deres Levevej derved, og Styrmændene kan jo omtrent sige det samme. Heldigvis indser den mere besindige og fornuftige Del af Styrmændene i Sejlskibsfarten meget godt, at de i denne Sag snart kan lave Ris til deres egen Bag, om de ikke tage Hensyn til andet end deres egen øjeblikkelige Fortjeneste, og at det kun vil skade dem selv i Fremtiden, om der skabes Tilstande, saa de ikke mere kunne faa nogen til at tage Part med dem i Skibe, saa de paa den Maade kunne blive hjulpne frem til at blive Førere. Det er jo alle Styrmænde Agt at „komme med"; men de fleste Sejlskibsstyrmænd have vist nok en anden Mening om, hvorledes de ville opnaa dette end Hr. E., af hvis Udtalelser man nærmest maa antage, at han ikke tænker paa at „komme med" paa anden Maade end ved at køre med Stude som Styrmand indtil Enden.

B.

Vi have selvfølgelig gerne optaget den ærede Indsenders Artikel, ikke fordi vi egentlig tro det nødvendigt overfor dem, der have Forstaaelse af den hele omstridte Sag, at imødegaa de løse og overfladiske Angreb, der ere rettede paa Sejlskibsrederi-Foreningens Andragende, men fordi saadanne Angreb ere vel egnede til at fremkalde et Modsætningsforhold, der er unødvendigt, og som i dette Tilfælde faktisk i ikke ringe Grad vilde være mellem Navigatørerne indbyrdes. Vi finde Anledning til at minde om, at hele denne Bevægelse har sit Udspring fra en i Svendborg afholdt Generalforsamling, hvis store Flertal bestod af farende Navigatører, og som enstemmigt vedtog en Resolution i den Retning, som senere fandt Udtryk i Sejlskibsrederi-Foreningens Andragende. Hvis det, hvad man maa antage, er Navigatør-Foreningens Opgave at repræsentere alle danske Navigatører, saa er det sikkert, at den her enten har svigtet en Del af sin Opgave, idet denne Sag er baaret frem af en stor Del af den danske Navigatørstand, eller ogsaa, hvad vist er mere sandsynligt, at den har en Ledelse der just ikke hvad Overlegenhed og Klogskab angaar synes at staa paa noget højt Stade. Thi ligesom vi for vort Vedkommende anse det for et retfærdigt Forlangende, som vi stedse efter Ævne have støttet, at de Styrmænd, hvis Forhold til Rederen er som Arbejderens til Arbejdsgiveren, faa en højere Løn, og i det hele faa deres Forhold betydeligt forbedrede, saaledes anse vi det ogsaa for absolut uforsvarligt, naar man i Lovgivningen ikke tager Hensyn til de Forhold, under hvilke der arbejdes i den danske Sejlskibsflaade, hvor Navigatørerne, som af den ærede Indsender fremhævet, eje en meget væsentlig Part af Skibene. En saadan Hensyntagen vil Sejlskibsrederi-Foreningen og den store Mængde Navigatører, den repræsenterer, med fuld Ret fordre.

Red.

Kjøbenhavn, d. 7. December 1899.

I intet Land spiller det private Initiativ, Samfundsklassernes og de enkelte Borgeres Foretagsomhed den Rolle som i England, og det staar i Forbindelse hermed, at Staten ikke i dette Land i samme Grad som i andre griber ind paa Omraader, der hidtil vare forbeholdte Enkeltmands eller private Associationers Virksomhed. Saa meget mere iøjnefaldende er det, at den engelske Regering i de senere Aar af Tidsaanden flere Gange er bleven tvungen til at løse Opgaver, den forhen ansaa for sig uvedkommende. Dette har f. Eks. vist sig i Spørgsmaalet om forskellige Arbejderklassers Ulykkesforsikring, og en ikke fjern Fremtid vil antageligt bekræfte det paa et Omraade, der maa interessere alle, der have med Søen at gøre. Vi sigte til Spørgsmaalet om at skaffe alle Søfarende en økonomisk sikkret Alderdom, populært kaldet Pensionssagen. Den har nylig været udførligt behandlet i Artikler her i Bladet, men dens nyeste Historie i England gør, at vi i Dag vende tilbage til den.

De engelske Skibsføreres bekendte Forening, The Shipmasters Society, holdt forleden et Møde, hvor Mr. Ainslie holdt et Foredrag om denne Sag, i hvilket han gjorde gældende, at de Søfarende skulde løse dette Spørgsmaal ad Frivillighedens Vej, d. v. s. at ligesom de ved indbyrdes Hjælp og ved Redernes omfattende Bistand havde sikkret sig mod de værste Følger af Uarbejdsdygtighed og Død, saaledes skulde de paa samme

Maade sikkre sig mod Følgerne af Alderdommen og den dermed svækkede Arbejdsduelighed. Men de af Skibsfører-Foreningens Medlemmer, der hørte dette Foredrag, synes at have havt en Forstaaelse af, at der gives Opgaver, der ere for store til fuldt ud og fuldt tilfredsstillende at løses ad denne Vej, og at Spørgsmaalet om de Søfarendes Alderdomsforsikring hører til disse Opgaver. Og her er det, at det er værd at lægge Mærke til, at de fleste Talere tog til Orde for, at Pensionssagen bør gennemføres ikke ad Frivillighedens, men ad Tvangens Vej. Blandt de engelske Skibsførere synes det at være den almindelige Mening, at Sagen kun kan løses paa denne Maade; man mener, at den engelske Sømand ikke er den fremadseende og sparsommelige Mand, som man frivillig faar til at tænke paa sin Alderdom, medens han endnu staar i sin Manddoms fulde Kraft. Og saa er det, man siger dels til Rederen, at han skal yde sit Bidrag til, at den Mand, der har ydet sit Arbejde i hans Tjeneste, ikke lider Nød paa sine gamle Dage, og man siger til Staten, at den ved Lov skal tvinge Sømanden til at opspare en passende Del af sin Fortjeneste til Alderdommen, og ved at yde sin Skærv skal gøre Sømandens saa meget mere værdifuld. Nu er Forholdet i England det, at Rederne hidtil i meget betydeligt Omfang frivilligt have støttet Sømændene ved rigelige Bidrag til deres velgørende Institutioner, og paa Skibsfører-Foreningens Møde forleden blev det fra kompetent Side udtalt, at Rederne ere villige til at støtte en forstandig Plan for Sømandspensioneringen; men det gøres samtidig gældende, at Staten ikke helt kan lade det moralske Ansvar i denne Sag hvile paa Rederne, men at den selv maa tage Ledelsen ved dens Løsning.

Man vil af dette se, at man nu selv i England er inde paa at løse denne Opgave ved egen Hjælp og ved Statens Hjælp i Forening. Mulig kan det have sin Betydning for os her hjemme, — der med Rette have megen Respekt for det Eksempel, England giver —, at man der vælger denne Vej. I de nys fremkomne Artikler her i Bladet toges netop til Orde for Sagens Fremme ved at Staten tvinger de Søfarende og Rederne til at yde deres Bidrag, og at den selv giver et klækkeligt Tilskud. Hvad ovenfor er meddelt om Stemningen i engelske Søfartskredse, bekræfter vor Mening om, at dette er den eneste Vej, ad hvilken denne Opgave kan fuldt ud løses. Man kan naturligvis indvende, at paa andre Omraader er der naaet saare meget ad Frivillighedens Vej; vi nævne eksempelvis de gensidige Søassurance-Foreninger, der i vid Udstrækning have beskyttet Rederne og de mange Interessenter i Skibene mod følelige Tab. Men Forholdet er et andet, naar der, som her, er Tale om at sikkre sig i Alderdommen — den, man tænker sig som liggende ude i en fjærn Fremtid. Der maa her i langt højere Grad regnes med den menneskelige Sorgløshed. Og Staten vil før eller senere erkende det for sin Opgave at gennemføre ved Tvang og ved „Hjælp til Selvhjælp“, hvad ikke kan gennemføres ad anden Vej.

Vi anse denne Sag for en af de betydningsfuldeste for den danske Sømandsstand. For det første, fordi Ingen som Sømanden trænger til forsvarligt at sikkres mod Følgerne af Alderdommen, idet hans opslidende Gerning gør ham ældre før end de fleste andre blive det. Men ogsaa fordi vi tro, at det vilde være et Gode, som man maa sætte meget højt, om Rederne og deres Undergivne i Forening kunde løse denne Opgave; det vilde mere end noget bidrage til gode og sunde Arbejdsforhold i vor Handelsmarine.

De indenfor vor Sømandsstand, der hylde konservative Anskuelser, maa indse, at her er en Opgave, hvis Løsning sand Konservatisme netop byder at arbejde for; de, der hylde modsatte Anskuelser, vil forstaa, at det er en af de Opgaver, som Tidsaanden anviser Stat, Arbejder og Arbejdsgiver at løse i Forening.

Stander.

Fragtmarkedet.

Den sidste Uge har været mat overalt; man skulde tro, at man allerede var nærmere ved Julen, hvor alt Arbejde stanses, thi ikke alene har Raterne været mindre, men Befragtningerne have ogsaa været meget faatallige. Vi opnaar da herefter næppe Avancement førend et godt Stykke ind i det nye Aar, og vi kan allerede nu saa smaat begynde at afslutte for i Aar; thi store Overraskelser ventes ikke i de faa Uger, der er tilbage. Men det er for tidligt at skrive Karakteristiken for 1899; vi har kun at give nogle faa Noteringer for de sidste Dage.

Kulmarkedet noterer fra Cardiff Kjøbenhavn 7/9, Masnedsund 9/ à 9/6, for mindre Baad Korsør 8/6, Aarhus 7/6. Til Middelhavet noteres Civita Vecchia 9/6, Neapel 9/6, Venedig 11/3, Alexandria 11/, Odessa 10/. Smyrna 10/3, Konstantinopel 10/.

Fra Newcastle noteres Kjøbenhavn 5/3 à 5/6, Svendborg 5/6 à 5/9, Stockholm 5/6, Swinemünde 5/6, Fairwater 6/3, Rostock 7/, Libau 5/9, Riga 6/3 à 6/6. Til Middelhavet noteres Alexandria 11/, Civita Vecchia 10/, Genua 9/, Messina 10/, Venedig 11/. Kulfragterne fra Firth of Forth ere i vanligt Forhold. Befragtningen har været ringe.

Amerika noterer New Orleans Genua eller Marseilles 17/6 Nett charter. New Orleans eller Galveston pr. Januar 15/9, Hamburg 16/, New Orleans 2,100 Tons N. R. 16/, U. K. Cont. 17/ en, 17/6 to danske Havne pr. Januar. Filadelfia 20,000 quarters December Afskibning $2/7^1/_2$ P. P. berth terms. Baltimore Danmark 3/3 en Havn, 3/6 to Havne. Baltimore Rotterdam $2/10^1/_2$.

Sortehavet etc. noterer Nicolaieff Genua eller Marseilles 2,600 Tons prompt 10 Francs. Sulina Bombay 4,000 Tons 20. Decbr. 20. Januar 17/6. Poti Filadelfia eller Baltimore 4,400 Tons Januar 15/6. Sulina U. K. Cont. 2,800 Tons prompt 9/ any direct. Sulina og Novorossisk 9/6 any direct, 6 pence ekstra Hamburg.

Østersøen er stille med ringe Befragtning fra Riga, Reval, Libau, og Raterne ere vigende.

Sø- og Handelsretsdomme.

Søassurance paa Varer.

Dom i S. S. $^5/_{1899}$, afsagt d. 15. Novbr. Grosserer A. Karlson imod Continental Forsikringsselskab, Søforsikringsselskab i Mannheim, ved dets hærværende Generalagent Chr. Rasch.

Den 22. Oktbr. 1898 ankom der til Grosserer Karlson fra Swansea med Damperen „Fernside" 1,054 Kasser galvaniserede Jærnplader til en opgiven Værdi af 57,780 Kr., heri indbefattet 10 % imaginær Avance. Den 26. Novbr. ankom der endvidere til Grosserer Karlson med Damperen „Comorin" 565 Kasser galv. Jærnplader, 2,120 Kasser Blikplader og 1,358 Bundter sorte Jærnplader, og disse Varer opgaves under et til en Værdi af 75,615 Kr. Ved Ankomsten her fandtes Varerne i begge Skibe beskadigede af Søvand, og ved retslig udmeldt Besigtigelse ansattes Skaden som følger: i „Fernside" fandtes 21 beskadigede Kasser, der i ubeskadiget Stand ansattes til 1,110 Kr., Beskadigelsen 20 % af Værdien i ubeskadiget Stand, altsaa 222 Kr. 4 Øre. I „Comorin" fandtes beskadiget 79 Kasser galv. Jærnplader, 55 Kasser Blikplader og 512 Bundter sorte Jærnplader. Skaden paa de 79 Kasser sattes til henholdsvis 20 %, 25 % og 9 % af Værdien af 22, 37 og 20 Kasser, ialt til 857 Kr.; Blikpladerne ansattes i ubeskadiget Stand til 1,000 Kr., Beskadigelsen 65 % eller 650 Kr.; de sorte Jærnplader til 4,460 Kr., Beskadigelsen 75 % eller 3,345 Kr.

Karlson forlangte i Henhold til sin Forsikringskontrakt Erstatning for Skaden i Henhold til Besigtigelsesforretningerne, og da dette blev nægtet, anlagde han Sag, under hvilken han paastod sig tilkendt Erstatning for Beskadigelsen, beregnet med de af Besigtigelsesmændene fastsatte pCt. af Fakturaværdien (saaledes at Sterling regnedes = 18.22), tillagt de samme pCt. af Fragten for de beskadigede Kasser og Bundter, samt endvidere Omkostningerne ved Besigtigelsen, ialt 5,426 Kr. 25 Øre med Tillæg af Renter fra Forligsklagens Dato. Af det under Sagen oplyste fremgik det, at Forsikringen var tegnet i Henhold til en i Begyndelsen af 1895 udstedt Kontrakt, ved hvilken det indstævnte Forsikringsselskab forsikrede for Sagsøgeren Handelsvarer, navnlig Metaller og Olier, der afskibedes for hans Regning pr. Damper og/eller Bane fra og til forskellige nærmere opgivne Pladser. Kontrakten skulde betragtes som afsluttet i Henhold til Konventionen af 2. April 1850, og Forsikringssummen skulde beregnes efter Faktura med Tillæg af 10 % imaginær Avance; paa Staal, File og Blikplader skulde den fra almindelig Søbeskadigelse hidrørende Partikulærskade (Skade i aaben Sø) erstattes, saafremt samme androg 10 % eller derover. Forsikringerne skulde indføres i en Kontrabog, der 2 Gange ugentlig skulde indsendes til Selskabets Kontor. Dette var ogsaa stadig blevet gjort og var heller ikke undladt ved de her omhandlede Partier, der derfor utvivlsomt vare forsikrede hos Selskabet paa den i Kontrakten omtalte Maade.

Hvad nu Sagsøgerens Beregning af Skaden angik, da kunde der ikke gives ham Medhold i Fordringen om at faa erstattet lige saa mange pCt. af Fragten for de beskadigede Kasser etc., som Skaden paa disse udgjorde, idet nemlig kun den opgivne Værdi var forsikret og ikke den udenfor denne liggende Fragt.

Paa den anden Side kunde der ikke gives Indstævnte Medhold i, at de maatte være fri for at betale Skaden paa de i „Comorin" befordrede Varer paa Grund af dette Skibs Usødygtighed. Dette fandtes nemlig ikke særlig bestyrket, men modsagdes snarere af en den 2. Decbr. afholdt Besigtigelse, hvorefter Skibet maatte anses for at have været i sødygtig Stand.

Derimod fandtes der saavel efter Forholdets Natur som efter hvad der forelaa, jfr. ogsaa Konventionens §§ 76, 187 og 204, at maatte gives Indstævnte Medhold i, at naar det mellem Parterne var vedtaget, at partikulær Skade skulde erstattes, saafremt samme androg 10 % eller derover, da maatte Meningen antages at være den, at disse 10 % skulde beregnes ikke af Værdien af selve de enkelte beskadigede Varer, men af Værdien af alle de Varer, der hørte under samme Forsikring, ogsaa de ubeskadigede. Indstævnte var saaledes ikke pligtig til at erstatte Skaden paa Varerne ombord i „Fernside", da denne Skade, 222 Kr. 4 Øre, langt fra naaede 10 % af Værdien af de under et forsikrede Varer 57,780 Kr.

Hvad derimod Varerne ombord i „Comorin" angik, da stillede Sagen sig noget anderledes. Forsikringen var ganske vist noget skødesløst tegnet, men dette maatte Indstævnte lige saa vel lide under som Sagsøgeren, og, naar man saa hen til Kontraktens Bestemmelse om, at Forsikringssummen skulde beregnes efter Fakturaværdi + 10 %, og at det ved Tegningen af Forsikringen udtrykkelig blev opgivet, at der med nævnte Damper forsikredes 3 forskellige Varesorter med nøjagtig Opgivelse af hver Varesorts Størrelse (565 Kasser, 2.120 Kasser, 1,358 Bundter), hvis særlige Værdi altsaa med Lethed kunde konstateres, maatte man, uanset at Forsikringssummen opgaves samlet, naturligst opfatte Forsikringen som omfattende 3 særskilte Forsikringer, jfr. Konventionens §§ 62 og 63.

Herefter vilde der imidlertid ikke tilkomme Sagsøgeren Erstatning for Skaden paa galvaniserede Jærnplader og Blikplader, da Beskadigelsen paa disse ikke udgjorde 10 % af disse Varesorters Værdi, hvorimod Skaden paa de sorte Jærnplader langt oversteg 10 % af disses Værdi og derfor burde erstattes af Forsikringsselskabet.

Det indstævnte Selskab dømtes herefter til at erstatte den nævnte Skade med Tillæg af en passende Del af Besigtigelsesomkostningerne, ialt 3,435 Kr. 7 Øre med Renter. Sagens Omkostninger hævedes.

V. M.

Nybygninger, Køb og Salg.

Der er afholdt Prøvetur med en af de hos Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft til De danske Sukkerfabrikker bestilte Tankdampere, hvis Bestemmelse er at sejle med Sukkersaft mellem de forskellige Stationer. Skibet er af Staal og maaler 128 R. T. Netto med en Bæreævne af 600,000 ℔. Dets Navn er Gustav, og det skal ogsaa anvendes i Fragtfart for Fabrikkerne.

Der er foretaget en vellykket Prøvetur med den af Det østasiatiske Kompagni hos Flensborg Skibsværft bestilte Damper Korea. Skibet er i alle Henseender udstyret som en moderne Passagerdamper. Dets Hoveddimensioner ere: 428′ × 49′ 8″ × 31′ 6″, engl. Maal. Skibet føres af Kaptajn Berentsen, der tidligere førte Kompagniets Damper „Malaya". Det skal sejle under russisk Flag og for største Delen med russisk Besætning. I Prøveturen deltoge saavel Repræsentanter for det danske Rederi som for det russisk-østasiatiske Selskab, og det nye Skibs udmærkede Egenskaber vakte almindelig Anerkendelse.

Fra Burmeister og Wains Værft er Damperen Manchuria, et Søsterskib til det østasiatiske Kompagnis Damper „Annam", løbet af Stablen. Skibet skal gaa under russisk Flag for det russisk-østasiatiske Kompagni.

Personalia.

Generalkonsul Robert Bersén i Gøteborg er afgaaet ved Døden i en Alder af 72 Aar. Den Afdøde var en i nordiske Søfartskredse kendt og anset Mand, særlig som Medlem af Bestyrelsen for Nordisk Skibsreder-Forening og som ivrig Deltager i Forhandlingerne paa de nordiske Søfartsmøder. Ved Nordisk Skibsreder-Forenings for faa Dage siden afholdte Bestyrelsesmøde i Gøteborg udtalte Formanden, Konsul M. Oppen fra Laurvig, i Anledning af Dødsfaldet:

„Som bekendt har Foreningen lidt et beklageligt Tab ved vor højt skattede Kollega og Ven, Generalkonsul Berséns Bortgang. Han har arbejdet energisk og varmt for de skandinaviske Skibsrederes Sammenslutning og indlagt sig stor Fortjeneste af den Forening, der nu arbejder til Lykke og Fordel for de nordiske Landes Sønæring. Vi skylde ham stor Erkendtlighed for hans ihærdige Virksomhed, hans behagelige Samarbejde og hans Navns Autoritet paa det maritime Omraade. Berséns Navn skal derfor staa i vor Forenings Aarbøger som et af de mest fortjenstfulde fra dens første og vanskeligste Decennium."

Til Berséns Efterfølger er valgt Dan. Broström, Gøteborg.

Fra Sø og Land.

Nordisk Skibsreder-Forenings Bestyrelse har, i Forventning om Statstilskud fra de tre nordiske Lande, besluttet at træffe Foranstaltninger til Udgivelsen af den tidligere omtalte Samling af nordiske Søretsdomme.

Et automatisk Smøreapparat, „Lubrikator", er bragt i Handelen. Efter en Række samstemmende Udtalelser opfylder det fuldstændig alle Fordringer til et praktisk, paalideligt og økonomisk Smøreapparat.

Grosserer-Societetets Komite bekendtgør:

Da der fra forskellig Side er rejst det Spørgsmaal, hvorvidt danske Rederier løbe nogen Art af Risiko ved at bortfragte deres Skibe til for engelsk Regning at bringe Kul til Havne i Englands sydafrikanske Kolonier, har Komiteen herom bragt i Erfaring, at da Kul i Almindelighed ikke betragtes for Krigskontrabande (saaledes navnlig ikke fra Ruslands Side), og da selv den mest nøjeregnende Nation i den Retning, nemlig England selv, i hvert Fald kun regner Kul for Kontrebande, naar Skibets Kulladning er destineret til en krigsførende Magts Havn og kan præsumeres at ville blive anvendt i Krigsøjemed, saa er dermed al Berettigelse til Frygt i den omspurgte Henseende bortfalden.

Den Mulighed, at Transvaal skulde udstede Kaperbreve og gøre et særligt Synspunkt gældende, er nemlig udelukket af den Grund, at den nævnte Stat intet anerkendt Marineflag besidder. En af Transval udrustet Kaper vilde derfor ifølge Folkeretten simpelthen blive behandlet som Sørøver.

For omtrent fire Aar siden aabnedes en ny Indsejling til Dokken i Bremerhaven, dyb nok til, at selv meget store Dampere til enhver Tid kunde flyde ind; den maatte dog kun benyttes mod Erlæggelse af en Ekstrabetaling, varierende efter de forskellige Skibes Størrelse. En Damper paa 6,000 Tons Dødvægt maa saaledes betale 2,000 Mark. Naar derfor en større Damper kommer til Bremerhaven ved Lavvands Tid, har den Valget mellem at betale den store nye Afgift eller losse saa meget af sin Ladning i Lægtere paa Floden, at den kan passere gennem den almindelige Indsejling.

Førend den nye Indsejling aabnedes, faldt Omkostningerne ved Losning i Lægtere paa Modtageren af Ladningen, idet Skibet beskyttedes at den almindelige Certeparti-Klausul, „as near as she can safely get". Nu derimod paastaa Ladningsmodtagerne eller Konsignatørerne, at denne Klausul ingen Betydning har, da den nye Indsejling tillader Skibet at gaa helt op til sin Losseplads til enhver Tid mod Erlæggelse af den stipulerede Afgift, eller hvis Kaptajnen foretrækker at spare denne Udgift ved at lette Skibet, saa det kan passere gennem den gamle Indsejling, saa maa Omkostningerne herved falde paa Skibet, ikke paa Modtageren.

I et Tilfælde, som nylig er forekommen, nægtede Kaptajnen paa en stor Damper at betale den høje Afgift for Benyttelsen af den nye Indsejling og maatte altsaa losse i Lægtere for at faa Skibet lettet, saa det kunde passere gennem det gamle Farvand, hvilket foraarsagede ham en Udgift af Lst. 50, foruden at han maatte betale Assurance for Ladningen i Lægterne, Udgifter, som tidligere vilde være faldet paa Modtageren, og da Losningen i Havn optog kortere Tid paa Grund af den delvise Losning paa Floden, fik Konsignatøren endogsaa flere Despatch-Penge, end han ellers vilde have faaet. — Skibsredere, som tænke paa at sende deres Skibe til Bremerhaven, bør tage disse Forhold i Betragtning og betinge Fragt svarende til de forhøjede Udgifter paa denne Plads. (Fairplay.)

Et fransk Søfartsblad, „Le Petit Marin", skriver i en Artikel under Overskriften „Mangel paa Kaptajner", at det næsten er umuligt nu at opdrive Førere til franske Koffardiskibe. Flere af de større Rederier i Marseille have ikke en eneste Aspirant til Førerplads i deres Skibe. Grundene til denne Sagernes Stilling siges at være det store Ansvar, som paalægges Officererne ved Skibenes daarlige Bemanding, den lange Arbejdstid, undertiden indtil 18 Timer daglig, at de maa udføre almindeligt Matrosarbejde, den daarlige Lønning, Lst. 6 om Maaneden, eller endnu mindre for Begyndere, og endelig, at det er bleven Brug ved de større Dampskibs-Kompagnier at give Kommandoen i deres Skibe til Marineløjtnanter, som enten ere paa halv Lønning eller have taget Orlov fra aktiv Tjeneste. Følgen af alt dette er, at mange Officerer i Handelsflaaden have tabt Lysten til deres Kald og opgivet deres Stillinger. (Sh. Gaz.)

Fairplay skriver: „En meget interressant og, hvis alt, hvad der siges om den, er korrekt, tillige meget værdifuld Opfindelse, er nylig bleven prøvet paa en Damper imellem New York og Norfolk og skal have givet et absolut tilfredsstillende Resultat. Opfindelsen gaar ud paa at bestemme Vandets Dybde under et Skib uden Lodning, og Opfinderen benytter sig af den Omstændighed, at Jorden er en Magnet. I hans Instrument er anbragt en mindre Magnet, og ved Hjælp af en elektrisk Strøm skal det nu være muligt at bestemme den nøjagtige Afstand mellem den større og den mindre Magnet, hvilken Afstand da angives af en Viser. Instrumentet kaldes et Fathommeter, og skal, naar det opstilles i et Skib, vise de nøjagtige Dybder under Skibet, efterhaanden som dette bevæger sig frem over Grunden.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 3. Trækning begynder Onsdag d. 13 December. Gennem alle 6 Trækninger vil der paa de i Spil værende 100,000 Lodder blive fordelt et Antal af 52,000 Gevinster, hvorom for 3 Trænkings Vedkommende henvises til omstaaende Bekendtgørelse. Gevinsterne kunne eventuelt ombyttes efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi.

Ugens Havarier.

Dpskb. Tejos Besætning — undtagen Kaptajnen, 1ste Styrmand og to Matroser, der ere forblevne paa Island — ankom hertil i Fredags med Hr. Thor E. Tulinius Damper Viking, Kapt. Hansen, og aflagde Dagen efter Søforklaring i Sø- og Handelsretten. Udover hvad vi tidligere have meddelt, fremgik det af denne, at Strandingen skete Kl. 5.26 Fm. under en Snebyge; man havde pludselig observeret Land, stoppet og bakket, men lige efter grundstødte Skibet. Der bakkedes nogle Minutter, hvorefter man gik i Baadene, da man antog, at Skibet vilde synke. Skibets Kurs var holdt uforandret fra Kl. 8; 2den Styrmand, der havde Vagt fra Kl. 4, antog da, at Skibet med den vilde passere c. 4 Kvm. nord over den nordligste Pynt Vest for Øfjord. Søforklaringen genoptages, naar hele Besætningen er kommen til Stede.

Alte Fähr, Jagt af Rügen, er sprunget læk og sunket under Møens Klint udfor Maglevandsfaldet. Besætningen reddede sig i Land i Jollen. Skibet var paa Rejsen fra Heiligenhafen til Kjøbenhavn med Hvedelast.

Jenny, Skonnert af Svendborg, er strandet ved Saltwicken paa Smaalands Kysten.

Victoria, 3/m. Skonnert af Frederiksstad, er d. 3. ds. paa Rejsen fra Amsterdam til Hjemstedet i Ballast strandet udfor Harboøre. Hele Besætningen, 8 Mand, reddedes ved Raketapparatet. Skibet staar i Havstokken, og man haaber at kunne bjærge det.

Najaden, Skonnert af Faaborg, der har været paa Grund paa Læsøs Sydside, blev d. 3. ds. bragt flot af Bugserbaaden Expres. Bjærgningsdpsk. Hertha bugserer Najaden til Frederikshavn.

Solide, Brigantine af Malmø, er paa Rejsen fra Kotka til Kjøbenhavn med Trælast indbragt til Kalmar fuld af Vand.

Nerma, Dpsk. af Esbjerg, kom d. 30. November ved Indsejlingen til Esbjerg i Kollision med Dpsk. Koldinghus og beskadigede dens Hjulkasse en Del.

Argus, Galease af Stavanger, er paa Rejsen fra Hernøsand til Hjemstedet med Trælast sprunget læk og har maattet søge ind til Nexø for at besigtiges og repareres.

Medina, Dpsk. af Korsør, er paa Rejsen til Wiborg med en Ladning Cement kommet paa Grund ved Trångsund. Skibet er læk i Maskinrummet og losser Ladningen i Lægtere

Polarstjernen, Dpsk. af Kjøbenhavn, der indbragtes til Ponta del Gada af den tyske Damper Helios, er afsejlet derfra d. 1. ds. paa Slæb af en hollandsk Damper Ocean. Rejsen gaar hertil.

Eros, Skonnert af Rudkjøbing, har nord for Trindelens Fyrskib været i Kollision med Fiskedampskibet Eide Sichs af Bremerhaven. Eros sank kort efter Sammenstødet, og dets Besætning gik i Baaden for at redde sig ombord paa Fiskedamperen. Desværre kæntrede Baaden inden den naaede saa langt, og kun 3 af de Ombordværende reddedes ombord i Eide Sichs; Kaptajnen og 1 Mand druknede.

Frigga, Dpsk. af Gøteborg, er paa Rejsen fra Königsberg til Åhus med Hvede indkommet til Nexø under Havari efter Grundstødning.

En Fiskerbaad er kuldsejlet ved Skagen d. 28. Novbr. Baadtøreren, Th. Thomas Sørig, er druknet, Baadens øvrige Besætning, 3 Mand, reddedes af en Fiskerjolle.

Bjærget Skibsmandskab.

Dido, Dpsk. af Stavanger, landsatte d. 29. Novbr. i Helsingør Besætningen, ialt 6 Mand, fra Skonnerten Delfin af Helsingborg, som den havde truffet i en Storm, fuld af Vand, c. 9 Kvartmile Vest for Libau. Det var ingen let Sag for Dido at bjærge Delfins Besætning, og den mistede da ogsaa en af sine Redningsbaade.

Bjærgningsforsøg.

Em. Z. Svitzer, Bjærgningsdamper, er afgaaet til Kanalen for, efter Overenskomst med et udenlandsk Assuranceselskab, at søge at bjærge Damperen Patria, der, som bekendt, kom i Brand og blev forladt af Passagerer og Mandskab.

Frederikshavn, Bjærgningsdamper, er afgaaet til Egernsund for at assistere Dpsk. „Schellito", der paa Rejsen fra Galveston til Aarhus med 3.400 Tons Oliekager og Mel strandede mellem Egernsund og Farsund.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 17. Novbr., bestemt til New Orleans. — Alexandra, Svensson, afgik fra Kbhvn. 17. Novbr., bestemt til Boston. — Algarve, Borries. i Kjøbenhavn. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Kbhvn. 2. Decbr., bestemt til Reval. — Antwerpen, Lorentzen, ankom til Reval 2. Dec. — Arkansas, Jespersen, ankom til Stettin 2. Decbr. — Arno, Strubberg, ankom til Barcelona 28. Novbr. — Beira, Brabrand jun., ankom til Tunis 30. Novbr. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Kbhvn. 3. Decbr. — Dagmar, Gade, ankom til Malaga 2. Decbr. — Douro, Ørum, ankom til Oporto 27. Novbr. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 30. Novbr., best. til Kbhvn. — Garonne, Rasmussen, ankom til Bordeaux 24. Novbr. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Antwerpen 30. Novbr.. best. til Kbhvn. — Hekla, Thomsen, ankom til New York 26. Novbr. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Alicante 28. Novbr., bestemt til Messina. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 1. Decbr., bestemt til New York. — Kentucky, Caroc, afgik fra New York 29. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kronstadt 2. Decbr, bestemt til Rotterdam. — Loire, Rabe, ankom til Kbhvn. 5. Decbr. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 16. Novbr., best. til Nyborg. — L. P. Holmblad, Erichsen, ankom til New York 27. Novbr. — Nicolai II., Michelsen, ankom til Kbhvn. 28. Novbr. — Norge, Kihl, afgik fra New York 25. Novbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Lissabon 2. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Omsk, Petersen, ankom til Rotterdam 3. Decbr. — Seine, Staal, afgik fra Kbhvn. 5. Decbr., best. til Riga. — Texas, Holm, i Kbhvn. — Thingvalla, Laub, ankom til Stettin 4. Decbr. — Tiber, Bech, ankom til Nádendal 2. Decbr. — Tomsk, Andersen, ankom til Kbhvn. 3. Decbr. — Xenia, Thidemann. afgik fra New Orleans 29. Nov., bestemt til Svendborg.

Anglo Dane, Møller, afgik fra Kbhvn. 28. Novbr., bestemt til Manchester. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 28. Novbr., bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 1. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Ceres, Müller, ankom til Kbhvn. 1. Decbr., bestemt til Vestnorge. — Christian IX, Mollerup, afgik fra London 4. Decbr., best. til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Throndhjem 1. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Constantin, Niedersø, ankom til Libau 29. Novbr., bestemt til London. — Ella, Svane, ankom til Danzig 2. Decbr., best. til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ankom til Kbhvn. 1. Decbr., bestemt til Kønigsberg. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Libau 30. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Mortensen, afgik fra Kbhvn. 5. Decbr., best. til Libau. — Kiew, Erichsen, ankom til Kbhvn. 3. Decbr., bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, ankom til Thorshavn 25. Nov., bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand, afgik fra Pillau 3. Decbr., best. til Hull. — Maja, Johnson, ankom til Kbhvn. 3. Decbr., best. til Hamburg. — Morsø. Frisenette, afgik fra Kbhvn. 1. Decbr., best. til Christiania. — Moskov, Petersen, afgik fra Riga 4. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Nishnej Novgorod, Harder, pass. Holtenau 2. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, ankom til Pillau 29. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 30. Novbr., best. til London. — Pregel, Olsen, ankom til Riga 28. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Thyra, Sørensen, ankom til Antwerpen 15. Novbr., best. til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, ankom til Hull 29. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Riga 1. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Vesta, Bay, afgik fra Throndhjem 30. Novbr. bestemt til Kbhvn. — Vesuv, Andresen, ankom til Hull 3, Decbr., bestemt til Kbhvn. — Viking, Rohde, ankom til. Hamburg 4. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Kursk, Lunge, afgik fra Kbhvn. 2. Decbr., best. til London.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 6. Decbr., best. til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 7. Decbr., best. til Newcastle via Frederikshavn. —Esbjerg, Bentzen, afgik fra Odense 6. Decbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 7. Decbr., best. til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 5. Decbr., bestemt til Nyborg. — Lolland. Ankersen, afgik fra Leith 6. Decbr., best. til Odense — Riberhus, Andersen, afgik fra Nakskov 6. Decbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 6. Decbr., bestemt til Nykjøbing F.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Mahncke, afgik fra Blyth 28. Novbr., ankom til Riga 4. Decbr. — Frode, Tofte, afgik fra Sundswall 22. Novbr., ankom til Rouen 2. Decbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Riga 28. Novbr., best. til Lon-

don. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Rouen 28. Novbr., ankom til Swansea 1. Decbr. — Svend, Petersen, afgik fra Libau 18. Novbr., ankom til Antwerpen 28. Novbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 28. Novbr., ankom til Dunkerque 5. Decbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra London 3. Decbr., ankom til Blyth 5. Decbr. — Ragnar, Risøe, afgik fra Swinemünde 25. Novbr., ankom til Sunderland 5. Decbr. — Volmer, Riber, afgik fra Rouen 4. Decbr., bestemt til Cardiff. — Dan, Hansen, afgik fra Kbhvn. 28. Novbr., ankom til Riga 30. Novbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 2. Novbr., best. til London, — Harald, Holst, afg. fra Riga 17. Novbr., ankom til Rouen 24. Novbr. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Cardiff 19. Novbr., best. til Montevideo.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Wlademir Sawin, Jørgensen, ank. 1. Decbr. til Amsterdam — Alex. Shukoff, Stoltenborg, ankom 2. Decbr. til Norrkøping. — Johan Siem, Knudsen, ankom 2. Decbr. fra Blyth til Swinemünde. — Peter Berg, Thorsøe, ankom 4. Decbr. fra Newcastle til Pillau.

Heimdal. Kamma, Pedersen, afgik fra Lübeck 4. Decbr. — Helga, Lagesen, afgik fra Norrsundet 28. Novbr. — Martha, Jørgensen, ankom til Newcastle 4. Decbr. — Elna, Møller, afg fra Riga 4. Decbr. — Therese, Rathje, afgik fra Burntisland 1. Decbr.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afgik fra Ponto Delgada 30. Novbr., best. til Kbhvn. — Ekliptika, Klaaborg, afgik fra Rosario 29. Novbr. — Venus, Nielsen, afgik fra Newcastle 19. Novbr., bestemt til New York. — Sirius, Branth, ankom til Buenos Aires 25. Novbr. — Urania, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 2. Decbr. — Saturn, Lund, ankom til Antwerpen 4. Decbr. — Pallas, Degn, afgik fra Kbhvn. 3. Decbr., best. til Riga. — Mars, Clausen, afgik fra Kastrup 2. Decbr., best. til Warkworth.

Nordsøen. Wineland, Petersen, ankom til Stettin 24. Novbr. — Nordland, Pii, ankom til Kbhvn. 1. Decbr. — Finland, Schmidt, afgik fra Libau 3. Decbr., bestemt til London. — Holland, Jørgensen, afgik fra Tuborg 30. Nov., best. til Burntisland Road. — England, Andresen, ankom til Kbhvn. 1. Decbr. — Rusland, Møller, pass. Kbhvn. til Tyne. — Tyskland, Høgstedt, afgik fra Alloa 2. Decbr., bestemt til Kønigsberg.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Euboea 3. Decbr., bestemt til Patras. — Niobe, Schmidt, afgik fra Rouen 4. Decbr., bestemt til Liverpool. — Nancy, Mathisen, ankom til Bilbao 30. Novbr. — Nautik, Mortensen, afgik fra Valencia, best. til London. — Nora, Degn, ankom til Cartagena 4. Decbr. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Esbjerg 2. Decbr., bestemt til Methil. — Nerma, Jessen, afg. fra Esbjerg 5. Decbr., bestemt til Methil.

Østersøen. Yrsa, Hansen, ankom til Ghent 1. Decbr. — Rita, Jørgensen, ankom til Caen 2. Decbr.

Union. Anglia, Erichsen, ankom til Sunderland 4. Decbr. — Frisia, Skov, afgik fra London 4. Decbr., bestemt til Burntisland. — Caledonia, Fisker, afgik fra Swinemünde 3. Decbr., bestemt til Riga,

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afg. fra Tynen 24. Novbr., ankom til Riga 30. Novbr. — Fyen, Hansen, afgik fra Wearmouth 1. Decbr., ankom til Aarhus 5. Decbr. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Dordrecht 29. Novbr., ankom til Sunderland 1. Decbr. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 2. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Newcastle 30. Nov., ank. til Kbhvn. 3. Decbr.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Baltimore 25. Novbr., best. til Aarhus. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Buenos Ayres 4. Decbr., bestemt til Liverpool. — Søborg, Fischer, ankom til Cardiff 18. Novbr. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Calais 6. Decbr. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Agilasto 3. Decbr., best. til Poti. — Uranienborg, Schmidt, ankom til North Shields 24. Novbr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Lübeck 27. Nov. — Fredensborg, Petersen, afgik fra Kbhvn. 6. Decbr., best. til Burntisland. — Amalienborg, Dømel, ank. til Sundsvall 26. Novbr. — Frederiksborg, Mathiesen, ankom til Rouen 2. Decbr. — Stjerneborg, Andersen, afgik fra Lübeck 27. Novbr., bestemt til West Hartlepool.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, afgik fra Buenos Ayres 3. Decbr. — Skodsborg, Lund, ankom til Ayr 2. Decbr. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Swansea 2. Decbr., best. til Chantenay. — Jægersborg, Andersen, afg. fra Skagen 3. Decbr., best. til Blyth. — Guldborg, Jensen, ankom til Gibraltar 2. Decbr. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Tangier 24. Novbr. best. til Preston.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Rotterdam 29. Novbr. — Agnete, Jensen, ankom til Riga 29. Novbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 29. Novbr., bestemt til Burntisland. — Alice, Hansen, afgik fra Burntisland 1. Decbr. best. til Kiel. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Libau 30. Novbr., best. til Rouen. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 3. Decbr. — Ajax, Brorsen, afgik fra Masnedsund 2. Decbr., best. til Methil. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 2. Decbr. — Rønne, Hintze, — afgik fra Libau 1. Decbr., bestemt til Nyborg. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Libau 2. Decbr.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Nyborg 5. Decbr. — Thorvaldsen, Skjødt, afg. fra Kiel 3. Decbr. bestemt til Grangemouth. — Absalon, Predbjørn, ankom til Kbhvn. 1. Decbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Libau 3. Decbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Grangemouth 4. Decbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Reval 1. Decbr. — Helge, Matthiessen, ankom til Libau 27. Novbr.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, ankom Singapore 2. Decbr. — Malaya, Prahl, afgik fra Port Said 30. Novbr., best. til Marseilles. — Cathay, Schønning, afgik fra Antwerpen 30. Novbr. pass. Vlissingen 30. Novbr., best. til Port Said. — Annam, Cold, afg. fra Colombo 4. Decbr., best. til Singapore. — Korea, Berendsen, afg. fra Flensborg 3. Decbr., best. til Reval. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Gøteborg 2. Decbr., best. til Port Said.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Riga 27. Novbr. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Ghent 4. Decbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Flensborg 4. Decbr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Riga 1. Decbr.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Ghent 3. Decbr., best. til Grangemouth. — Knud, Nielsen, afgik fra Grangemouth 30. Novb. best. til Riga.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Libau 30. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Clara, Petersen, ankom til Libau 2. Decbr.

Borneo. Tankdampskib Borneo, Schack, er 5. Decbr. pass. Skagen, best. til Malmø.

Vulcan. Vulcan, Thorlander, afgik fra Kbhvn. 29. Nov., ankom til Libau 1. Decbr.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Thora, Thomsen, ankom til Macassar 24. Novbr. fra Amsterdam. — Prins Valdemar, Winther, ankom til London 30. Novbr. fra Fremantle. — Laura, Callesen, sejlet fra Montevideo 23. Novbr, til Corinto. — Medor, Nielsen, ankom til Coway 29. Novbr. fra Frederiksstad. — Clara, Nielsen, sejlet fra Barry 26. Novbr. til Delagoa Bay. H. Grohmann, Nielsen, ankom til Christianssand 30. Novbr. fra Fowey. — Casma, Sonnicksen, sejlet 1. Decbr. fra London til Port Natal. — Johanne, Thomsen, sejlet fra Sunderland 2. Decbr. til Cape Town.

Fanø. Sønderho. Agnes, Riber, ankom 21. Novbr. til Para. — George Schwalbe, Petersen, ankom 26. Novbr. til Amsterdam.

Svendborg. Brødrene, Larsen, ankom til Libau 24. Novbr. — Odin, Andersen, ankom til Dundee 27. Novbr. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Christianssand 28. Novbr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Dysart 29. Novbr. — Elise, Andreasen, ankom til Randers 29. Novbr. — Ane, Jørgensen, ankom til Newcastle 29. Novbr. — Ruth, Nielsen, ankom til Middelfart 29. Novbr. — Skjold, Larsen, ankom til Wisbech 29. Novbr. — Solon, Hansen, ankom til Dysart 30. Novbr. — Marie, Nielsen, ankom til Libau 1. Decbr. — Martha, Christiansen, ankom til Faaborg 1. Decbr. — Svafva, Nielsen, ankom til Grenaa 1. Decbr. — Agnes, Dam, ankom til Rønne 2. Decbr. — Valdemar, Andreasen, ankom til Leith 2. Decbr. — Lea, Petersen, ankom til Fowey 2. Decbr.

Ærø. Jørgen Olsen, Christensen, ankom 28. Novbr. til Soon. — Norden, Rasmussen, var 25. Novbr. til Ankers paa Cuxhaven Red paa Grund af Storm. Skibet var paa Rejse fra Hamburg til Newcastle. — Cura, Christensen, ank. 27. Novbr. til Rudkøbing fra Faxe. — Condor, Friis, ank. 28. Novbr. til Christiania fra Haderslev. — Ceres, Bager, var 26. Novbr. til Ankers ved Sletten paa Grund af Storm. Skibet er paa Rejse fra Umeå til Isigny. — Thekla, Fabricius, ankom 1. Decbr. til Faro. — Christian den 9ende, Knudsen, ankom 30. Novbr. til Burgstaacken. — Hebe, Clausen, ankom 30. Novbr. til Frederikssund. — Henry, Bager, ankom 30. Novbr. til Ærøskøbing. — Skirner, Jensen, ank. 30. Novbr. til Faro. — Albert, Fabricius, ankom 29. Novbr. til Kirkaldy. — Elise Marie, Olsen, ankom 2. Decbr. til Pillau. — Caroline, Knudsen, ankom 1. Decbr. til Skien. — Aurora, Raahauge, ankom 4. Decbr. til London. — Noah, Eriksen, ankom 2. Decbr. til Kbhvn. fra Annan. — M. Hay, Petersen, ankom 4. Decbr. til Newcastle. — I. M. Jensen, Starke, ankom 3. Decbr. til Ærøskøbing. — Sif, Raahauge, ankom 1. Decbr. til Kbhvn. — Niels Juel, Nielsen, ankom 4. Decbr. til Newport Mon. — Fred, Friis, ankom 4. Decbr. udenfor Ærøskøbing Havn.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Danske Lods-Dampfartøjer skulle om Dagen, naar de paa deres Station ere i Lodstjeneste, altsaa naar de kunne afgive Lodser til lodssøgende Skibe, paa den forreste eller eneste Mast som Kendingsflag føre et halvt hvidt og rødt Flag, øverste Halvdel hvid, underste Halvdel rød, i Forbindelse med Nationsflaget højst agter. Naar de ikke ere i Lodstjeneste, altsaa ikke kunne afgive Lods, føres Kendingsflaget ikke.

Fyrskibe og andre udstationerede Skibe, der kunne afgive Lodser, skulle paa Toppen føre det samme Kendingsflag, som ifølge ovenstaaende er reglementeret for Lods-Dampfartøjer.

Nordsøen. Horns-Rev. Lys- og Fløjtetønden *„Slugen N."* er bortdreven fra Station og indbragt til *Esbjerg*.

Saasnart Vejret tillader det, vil Tønden atter blive udlagt.

Sundet. Kjøbenhavn. Søminekorpsets Øvelsesplads. Den 9de December 1899 inddrages Afmærkningen ved Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran *Mellemfort* og *Prøvesten*. Samtidig slukkes Varselfyrene paa begge Forter.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Skaane. Simrishamn. *Simrishamn* Fyr er formørket i følgende Retninger: Fra N. 68° Ø. til N. 71° Ø., fra S. 37° Ø. til S. 35° Ø. og fra S. 24° Ø. til S. 18° Ø.

Åhus. Klokketønden uden for Renden til *Åhus* er inddragen for Vinteren.

Kalmarsund. Borgholm. Ledefyrene til *Borgholm* Havn ere nu tændte. 56° 52′ 59″ N. Br. 16° 39′ 5″ Ø. Lgd.

Gefle. Ved Indløbet til *Gefle* er der kun 22 Fod i Renden mellem de tre Bøjer i det N.-lige Farvand over Inderfjorden.

Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Rysskär. Klokketønden *Rysskär*, uden for *Helsingfors* er atter udlagt.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Göteborg. Gefveskär S. Vraget af Skonnert *„Harald"*, S. for *Gefveskär*, er borttaget. Paa Stedet er der 28 Fod Vand.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Amrum Dyb. Baaketønden *„Amrumtief"* er nu rød og ligger i 16 Fod Vand paa 54° 44′ 8″ N. Br. 8° 18′ 51″ Ø. Lgd.

Elben. Kaiser Wilhelm Kanal. De tre elektriske Lystønder ud for *Kaiser Wilhelm Kanal* ere inddragne.

Holland. Eierlandsche Gronden. Den røde Spidstønde med hvid, vandret Stribe, mærket *„E Gr"*, med Trekant ved *Eierlandsche Gronden* ligger i 8 Fv. Vand. 53° 14′ 23″ N. Br. 4° 46′ 15″ Ø. Lgd.

Zeegat van Texel. Malzwin. Sømineøvelserne i *Malzwin* ere endte og Afmærkningen ved Pladsen inddragen.

Texel Red. De to midlertidige, røde Spidstønder ved *Zuidwal, Texel Red*, ere inddragne.

Helder. I December 1899 afholdes Skydeøvelser ved *Helder*. Paa Fortet, hvorfra der skydes, hejses rødt Flag og et andet Flag, der angiver Retningen, hvori der skydes, saaledes: Et rødt og hvidt Flag betyder N., et sort Flag Ø., et hvidt og rødt Flag S., et hvidt Flag V., et hvidt og sort Flag NØ., et rødt og sort Flag SØ., et sort og hvidt Flag SV., og et sort og rødt NV.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Spidstønde Nr. 11 med Ballon er flyttet og ligger nu i 16 Fod Vand. 51° 56′ 2″ N. Br. 4° 12′ 56″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 12 er flyttet og ligger nu i 16 Fod Vand. 51° 55′ 46″ N. Br. 4° 13′ 20″ Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. Haringvliet—Hellegat. Bommel. Paa Barren *Bommel* mellem *Haringvliet* og *Hellegat* er den mindste Dybe nu 15½ Fod.

Haringvliet. I *Haringvliet* til *Hellegat* ere følgende Tønder flyttede saaledes:

Spidstønde Nr. 7 i 16½ Fod Vand. 51° 43′ 4″ N. Br. 4° 18′ 54″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 9 i 18 Fod Vand. 51° 43′ 21″ N. Br. 4° 20′ 17″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. La Cauche. Den 1ste December 1899 slukkes *La Cauche* S.-lige Fyr. Under Arbejderne ved det nye Fyr brænder det N.-lige hvide, faste Fyr, og det nye Lynfyr kan brænde til Forsøg.

Havre. Fartøjet *„Louis Arsène"* er sunket S. for *Haut de Quarante*. Masterne ere over Vandet. En grøn Tønde er udlagt ¼ Kbl. NV. og en grøn Tønde ¼ Kbl. SV. for Vraget. 49° 28′ 6″ N. Br. 0° 5′ 44″ Ø. Lgd.

England. Plymouth Sound. Omtrent den 15de December 1899 udlægges to Sømine-Skiver i det Ø.-lige Løb til *Plymouth Sound*. Den V.-lige ligger c. 1¾ Kbl. N. 26° V. og den Ø.-lige c. 2¼ Kbl. N. 14° Ø. fra Baaken paa Ø.-Enden af Bølgebryderen. Paa hver Ende af Skiverne staar en Baake.

Besejling af Løbet om Natten er strengt forbudt, og om Dagen skal den største Forsigtighed anvendes for at undgaa Skiverne.

England S.-Kyst. Looe Harbour. Et fast Fyr er tændt paa Hovedet af *Looe* Pier. Det viser rødt Lys fra N. 26° Ø. til N. 86° Ø., hvidt Lys fra N. 86° Ø. gennem Ø. til S. 48° Ø., rødt Lys fra S. 48° Ø. til S. 25° Ø., Mørke fra S. 25° Ø. gennem S. til S. 12° V. og hvidt Lys fra S. 12° V. gennem V. og N. til N. 26° Ø. 50° 21′ 10″ N. Br. 4° 27′ 5″ V. Lgd.

Det grønne, faste Fyr ved Redning-Stationen er slukket.

Irland S.- og Ø.-Kyst. Fra den 1ste Februar 1900 gives som Signal for, at et Skib er paa Grund eller i Nød og trænger til Hjælp, Tre-Knald med forskellige Pauser i følgende Fyrskibe, saaledes:

Fyrskibet *Kish Bank*. 53° 19′ N. Br. 5° 55′ V. Lgd. 8 Minutter.

Fyrskibet *Codling Bank*. 53° 3′ N. Br. 5° 44′ V. Lgd. 15 Minutter.

Fyrskibet *Arklow Bank N*. 52° 54′ N. Br. 5° 51′ V. Lgd. 20 Minutter.

Fyrskibet *Arklow Bank S*. 52° 41′ N. Br. 5° 57′ V. Lgd. 10 Minutter.

Fyrskibet *Blackwater Bank*. 52° 31′ N. Br. 6° 4′ V. Lgd. 15 Minutter.

Fyrskibet *Lucifer Shoals*. 52° 21′ N. Br. 6° 10′ V. Lgd. 20 Minutter.

Fyrskibet *Barrels Rock*. 52° 7′ N. Br. 6° 24′ V. Lgd. 15 Minutter.

Fyrskibet *Coningbeg*. 52° 2′ N. Br. 6° 40′ V. Lgd. 10 Minutter.

Fyrskibet *Daunt's Rock*. 51° 43′ N. Br. 8° 15′ V. Lgd. 5 og 10 Minutter afvekslende.

Fyrskibet *Skulmartin*. 54° 32′ N. Br. 5° 26′ V. Lgd. 10 Minutter.

Fyrskibet *South Rock*. 54° 25′ N. Br. 5° 22′ V. Lgd. 15 Minutter.

Naar Taagesignal gives fra Fyrskibene *Kish Bank, Daunt's Rocks, Skulmartin* og *South Rock* gives Tre-Knaldet midt i Pavserne mellem Taagesignalerne.

Irland. Dublin Barre. Den sorte Stumptønde Nr. 4, der ligger 2½ Kbl. NV. t. V. ¼ V. fra *Pigeon House* Fort, ved S.-Siden af *Liffey River* Munding, er ombyttet med en Lystønde, der viser Lys med Formørkelser. 53° 20′ 35″ N. Br. 6° 11′ 55″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Loire. Damperen *„Trevean"* er sunket ved Klippen *Trébèzy* i *Chenal de Bonne-Anse*. Om Natten vises to røde Lanterner lodret for hinanden paa Stortoppen. 47° 14′ 49″ N. Br. 2° 15′ 20″ V. Lgd.

Spanien. Cadiz. Paa *Banc du Diamant* ligger nu en stor, rød Tønde, 36° 33′ 30″ N. Br. 6° 18′ 10″ V. Lgd., og paa *Banc del Fraile* en sort Spidstønde. 36° 32′ 55″ N. Br. 6° 16′ 50″ V. Lgd.

Canada. St. Lawrence River. Pointe aux Trembles. St. Augustin. *St. Augustin Shoal* sorte Spidstønder Nr. 15 Q, 17 Q og 19 Q ere ombyttede med sorte Stumptønder. *St. Augustin Shoal* røde Spirtønde Nr. 20 Q er ombyttet med en rød Stumptønde. Den sorte Spirtønde Nr. 23 paa N.-Siden af Middelgrunden neden for *Pointe aux Trembles* Lystønde, er ombyttet med en sort Stumptønde.

Ste Croix Barre. Bygningerne til *Ste. Croix* Barre hvide, faste Ledefyr ere hvide, firkantede Taarne. Det forreste er 22 Fod højt. Flammens Højde: 176 Fod. Det lyser over en lille Vinkel over Midten af den gravede Rende over Barren. Det bageste Fyrtaarn er 52 Fod højt. Flammens Højde: 227 Fod og Fyret lyser i Ledefyrlinjen. Forfyret lyser ogsaa ned ad Floden.

Bay of Fundy. Bon Portage Fyr SV. Vraget af Damperen *„Gerona"*, der laa sunket i 20 Fv. Vand 5⅓ Kml. SV. ¼ S. fra *Bon Portage* Fyr, er uskadeliggjort. Afmærkningen er inddragen. 43° 23′,2 N. Br. 65° 49′,5 V. Lgd.

Forenede Stater i Nordamerika. Connecticut. Housatonic River. Et rødt, fast Fyr er tændt c. 13/16 Kml. NNØ. for *Stratford Point* Fyr, paa SØ.-Enden af Bølgebryderen, der strækker sig ud fra *Poconic* eller *Milford Point* Fyr, paa Ø.-Siden af *Housatonic River* Munding. Flammens Højde: 19 Fod. Det vises fra en rød Pæl· 41° 9′ 53″ N. Br. 73° 5′ 54″ V. Lgd.

New York. East River. South Ferry Slip. Vraget, der laa sunket ud for Midten af *South Ferry Slip*, er borttaget.

Virginia. „*Cape Charles*“ Fyrskib er atter udlagt paa Station.

Hampton Roads. Vraggodset, der antoges at ligge $^3/_4$ Kml. VSV. for *Thimble Shoal* Fyr, findes ikke.

Maryland. Baltimore. Fort Carroll. Fyret paa Fort *Carroll* V.-Side er midlertidig flyttet 50 Alen S. hen. Den røde Vinkel indsættes først i Fyret, naar det er flyttet tilbage til den gamle Plads.

South Carolina. Charleston Harbor. I *Main Channel* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Den røde Spidstønde Nr. 2, *Outer North Side*, er flyttet 500 Alen SØ. hen og ligger nu fra *Charleston* Fyr i N. 73° Ø. og fra Fort *Sumter* Fyr i S. 58° Ø.

Den røde Spidstønde Nr. $2^1/_2$, *First North Side*, er flyttet 450 Alen SØ. hen og ligger nu fra *Charleston* Fyr i N. 70° Ø. og fra Fort *Sumter* Fyr i S. 58° Ø.

Den hvid og sort lodret stribede Spirtønde, *Mid-Channel*, er inddragen.

En rød og sort vandret stribet Spidstønde, *Pot Shoal*, er udlagt ved 12 Fods Grunden mellem den røde *Upper Middle Ground* Tønde Nr. 10 og *Charleston City*, fra *Castle Pinckney* Pierhoved Fyr i S. 32° V., fra Fort *Ripley Shoal* Fyr i N. 79° og fra SØ.-Pynten af Batteriet, *Charleston*, i S. 74° Ø.

Sullivans Island Cove Pierhoved Fyr og *East Side of Channel* Baakefyr Nr. 4 ere slukkede.

Hog Island hvide, faste Baakefyr Nr. 1 er flyttet og vises nu fra en sort, trebenet Baake, mærket paa Toppen „1“, den staar i 8 Fod Vand paa S.-Siden af Løbet, 1,800 Al. N. 56° Ø. fra den tidligere Plads. Flammens Højde: 13 Fod.

Hog Island Channel røde, faste Baakefyr Nr. 2 tændes. Flammens Højde: 13 Fod. Det vises fra en rød, trebenet Baake, mærket paa Toppen „2“, den staar i 8 Fod Vand paa N.-Siden af Løbet. 32° 46, 52″ N. Br. 79° 54′ 9″ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Sicilien S.-Kyst. Licata. Ved *Licata* Havn tændes om kort Tid følgende Fyr:

Paa Ø.-Molens Hoved et grønt Fyr med En-Formørkelse hver 10 S., Lys 7 S., Mørke 3 S. Det lyser over 241° fra N. 75° V. gennem N. og Ø. til S. 14° Ø., saa at Yderdæmningen ligger i den mørke Vinkel.

Paa V.-Molens Hoved et rødt Fyr med En-Formørkelse hver 10 S., Lys 7 S., Mørke 3 S. Det lyser fra N. 18° V. gennem N. og Ø. til S. 37° Ø. og fra V. til N. 70° V., saa at Yderdæmningen og den V.-lige Kyst ligge i de mørke Vinkler.

For at søge Havnen skal man holde begge Fyr i Sigte.

Samtidig slukkes det røde, faste Fyr paa Ø.-Molens Inderende.

Rusland. Kerson Bugt. Kap Stanislav. Fyrskibet, der ligger $1^1/_2$ Kml. SV. for Kap *Stanislav* er ombyttet med et Fyrskib med to Master. Det viser et rødt, fast Fyr fra hver Gaffel og om Dagen Flag under Storgaflen. Skroget er sort med hvidt Opstaaende. Det ligger $2_{,8}$ Kml. S. 35° V. fra *Stanislav* Kirke. 46, 32′ 10″ N. Br. 32° 20′ 0″ Ø. Lgd.

Azovske Hav. Berdiansk V.-Mole. Paa *Berdiansk* V.-Moles Hoved er tændt et hvidt og rødt, vekslende Fyr, der lyser fra N. 35° V. gennem V. og S. til S. 75° Ø. Flammens Højde: 30 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Det vises fra en 24 Fod høj Baake. 46° 45′ 0″ N. Br. 36° 48′ 35″ Ø. Lgd. Der er ikke Vagt ved Fyret.

V.-Molen antages at være fuldført, og de to midlertidige hvide faste Fyr paa Molen at være slukkede.

Algier. Kap Tedlès SV. En lille 10 Fods Grund, der ligger i 8 à 10 Fv. Vand, er funden 1 Kml. SV. for Kap *Tedlès*. 36° 54′ 10″ N. Br. 4° 9′ 25″ Ø. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Hollandsk Guyana. Surinami. I *Surinam* Flod har den S.-ligste sorte Stumptønde, tværs ud for *Braamspunt*, nu hvidt Flag paa Toppen. 5° 57′ 30″ N. Br. 55° 11′ 20″ V. Lgd.

Brasilien. Kap Frio SØ. Garibaldi Bank. *Garibaldi Bank*, c. 12 Kml. SØ. for *Cape Frio*, der altid har været tvivlsom, er eftersøgt, uden at Lodskuddene have givet nogen Antydning af Grund. Den er derfor udtagen af Kortene. 23° 7′ S. Br. 41° 48′ V. Lgd.

Rio Grande do Sul. Mostardas. Kysten i Nærheden af *Mostardas* synes at ligge 6 Kml. Ø.-ligere end angivet paa de engelske Admiralty Kort. *Mostardas* ligger paa ca. 31° 18′ S. Br. 51° 4′ V. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Grækenland. — Skibe fra *Østerrig-Ungarn* og fra Havne i *Algier* underkastes 14 Dages Karantæne.

Tyrkiet. — Karantæne for Skibe fra *Triest* er ophævet. Karantænen for Skibe fra *Ægypten* er nedsat til 5 Dage.

Spanien. — *Bougie* og *Philippeville* i *Algier* ere erklærede for pestsmittede.

Algier. — Generalguvernøren dementerer officielt, at der findes nogen Pestepidemi i *Algier*.

Københavns Børskurs d. 6. Decbr. 1899.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			96 1/2	96 3/4
Danmark			83	83 3/4
Norden			117 1/4	118
Kjøbenhavn			97	97 3/4
Carl			55	55 1/4
Dannebrog			95 3/4	96 1/2
Skjold	71		71	71 1/4
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen			94	96
Nordsøen			80	81
Torm			94 1/2	97
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			101	110
Urania			89 1/2	91
Union			101	102
Hejmdal			104	115
Dampsk. af 1896			98	99
Østasiatisk			103	104
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			89	91
3 1/2% uopsig. Stats			94	95
3 1/2% Husejer Kreditk.	83 1/2		83	84
3 1/2% Kbhvns Kreditf.			84 1/4	85
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.			86	86 1/2
4% — — 6 —			86 1/4	86 3/4
3 1/2% Landkreditk. 3 —			87	89
Aktier.				
Nationalbank			134 1/2	135 1/4
Privatbank	126 1/2		126 1/2	126 3/4
Landmansbank	121	1/4	121	121 1/2
Handelsbank			118 1/4	118 1/2
Burm. & Wain			85	87
Helsingørs Jernsk.			—	—
Sukkerfabr.	93		93	93 1/4
Bryggeri Aktier			88	88 1/4

Vekselkurser d. 5. Decbr. 1899.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.21	18.16
Paris	72.20	—
Amsterdam	151.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 4. Decbr. 1899.

Russiske Noter	216.60
4% Russiske Consols	99.70
3 8/10% — Boden Kredit cono.	97.60
5% Mexikanske 1899	97.60
5% Rumænske Stats	95.00
4% — — 1890	83.50

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 16,000, „Danmark“ 6,000, „Norden“ 2,000, „Kjøbenhavn“ 14,000, „Carl“ 4,000, „Skjold“ 2,000, „Urania“ 4,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

NÆRINGSVÆRDIEN AF

A. FORMANN's

Analyse

over **A. Formanns Blodbudding**, foretaget i Hr. Professor *V. Steins* Laboratorium den 29de Januar 1897.

	Æggehvide	Fedt	Sukker	Stivelse og andre kvælstoffrie Ekstraktstoffer	Mineralske Bestanddele	Vand
A. Formanns Blodbudding	11,38%	20,18%	5,90%	9,63%	1,25%	51,66%
Oxekjød	20	5	0	0	0	72
Kalvekjød	19	6	0	0	0	74
Hønseæg	13	11	0	0	0	74
Torsk	15	1/10	0	0	0	83
Kartofler	2	0	21	0	0	75

Sammenlignet med andre Fødemidler, viser det sig, at Blodbuddingen er *det mest nærende Fødemiddel*, som man har.

Den exporteres over hele Verden.

Anbefales af alle Læger.

Den egner sig aldeles fortrinlig til Skibsproviant.

Den henkoges hermetisk i 2 og 4 Pd.s Daaser med Nøgle.

A. Formann. Kjøbenhavn K.

Analysis

of **A. Formann's blood pudding** in patent-tins taken at the laboratory of Professor *V. Stein* on the 29th of January 1897.

	Albumen	Fat	sugar	Starch and other extracts free from nitrogen	mineral ingredients	Water
A. Formann's blood pudding	11,38%	20,18%	5,90%	9,63%	1,25%	51,66%
Beef	20	5	0	0	0	72
veal	19	6	0	0	0	74
eggs	13	11	0	0	0	74
codfish	15	1/10	0	0	0	83
potatoes	2	0	21	0	0	75

The above comparative analysis proves this blood pudding to be the most nourishing food existing.

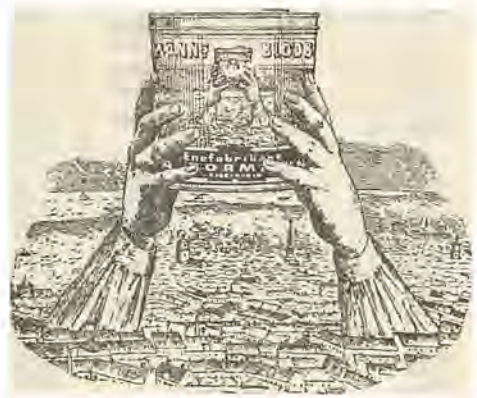
Worlwide export.

Recommended by all physisians.

Emminently suited for ship's provisions.

Delivered in patent-tins of 1 and 2 kilos.

A. Formann. Copenhagen.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANN

12, FREDERIKSBERGGADE 12

KJØBENHAVN K.

Læs Artiklen! Spisereglementet og Dampskibsfarten i Nr. 48.

Analyse

du boudin noir de **A. Formann** en boites en fer blanc, prise au laboratoire de M le professeur *V. Stein*, le 29 Janvier 1897.

	Albumine	graisse	sucre	Amidon et autres substances exemptes de nitrogène	ingredients mineraux	Eau
Boudin noir de A. Formann	11,38%	20,18%	5,90%	9,63%	1,25%	51,66%
Boeuf	20	5	0	0	0	72
Veau	19	6	0	0	0	74
Oeufs	13	11	0	0	0	74
Morue	15	1/10	0	0	0	83
Pommes de terre	2	0	21	0	0	75

L'analyse comparation ci-dessus prouveque le boudin noir en question est la nourriture la plus substantielle qui existe.

Exportation universelle.

Recommandé par tous les médicins.

Convenant remarquablement comme provisions de bateaux

Livré en boites en fer blanc de 1 et 2 kilos avec cléf.

A. Formann. Copenhague.

Analyse

über **A. Formann's Blutpudding** vorgenommen in dem Laboratorium des Hern Professor *V. Stein* am 29 Januar 1897.

	Eiweiss	Fett	Zucker	Stärke und andere stickstoffreie Extractstoffen	Mineralische Bestandtheile	Wasser
A. Formann's Blutpudding	11,38%	20,18%	5,90%	9,63%	1,25%	51,66%
Oschenfleisch	20	5	0	0	0	72
Kalbfleisch	19	6	0	0	0	74
Eier	13	11	0	0	0	74
Dorch	15	1/10	0	0	0	83
Kartoffeln	2	0	21	0	0	75

Mit anderen Nahrungsmitteln verglichen, zeigt sich der Blutpudding als die nahrhafteste Speise zu sein.

Der Blutpudding wird über die ganze Welt exportirt.

Eignet sich vorzüglich als Schiffsproviant.

Wird in 1 und 2 Kilo Dosen mit Schlüssel hermetisch eingemacht geliefert.

A. Formann. Kopenhagen.

BLODBUDDING.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts 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 Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

LISSABON.

ALBERT OLSEN & CTA.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALT- & BEFRAGTNINGSFORRETNING.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg".

Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

BUNKER-KUL.

RUDOLPH WULFF, AARHUS.

(ETABLERET 1865).

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

26. Series

3die Trækning begynder Onsdag den 13de December 1899.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinstrække.					Hovedgevinstrække.					2. Præmiegevinstrække.				
1	Gevinst	paa	750	Kr.	1	Gevinst	paa	1500	Kr.	1	Gevinst	paa	750	Kr.
1	—	»	450	-	1	—	»	900	-	1	—	»	450	-
1	—	»	300	-	1	—	»	600	-	1	—	»	300	-
5	—	à	150	-	5	—	à	300	-	5	—	à	150	-
40	—	»	100	-	40	—	»	200	-	40	—	»	100	-
65	—	»	50	-	65	—	»	100	-	65	—	»	50	-
85	—	»	25	-	85	—	»	50	-	85	—	»	25	-
100	—	»	10	-	100	—	»	20	-	100	—	»	10	-
1702	—	»	8	-	1702	—	»	10	-	1702	—	»	8	-

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.**

FRED. DROST & H. SOHL.

Maskinværksted, Kedel- & Skibssmedie

med Bolværksplads og 2 Beddinger

til Reparation af mindre Fartøjer og Pramme.

Bygning og Reparation af

Dampmaskiner, Dampkedler, Spil og Hejseværker.

KIGKUREN, C. (Syd for Langebro). TELEFON 2346.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

PETER IBSEN. Lager af Værktøj.

Illustreret Prisliste gratis.

Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Hotel „Victoria",

Store Strandstræde 20,

Hjørnet af Sct. Annaplads, Kjøbenhavn, K.

anbefaler sig til et æret Publikum. Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.

Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.

Café — Restaurant.

Billige Frokostretter & à la Carte.

J. C. Dinesen.

Telefon 1976.

Nyt! Praktisk! Besparende!

Lubrikator,

automatisk Smøreapparat for faste Smøremidler.

Dansk Patent. Arbejder indtil 4 Uger med hver Paafyldning. Sparer Arbejdskraft og Smørelse. Forlang Prisliste og Anbefalinger.

Dansk Importforretning,

Stefansgade 37.

Tlf.: Tgv. 156.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

Christensens

Skibsværft, Kolding.

Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

samt **Skibshandel.**

P. Schou, Frederikshavn.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.
P. SVENDSEN, AALBORG.

H. Steensens MARGARINE er altid den bedste!

TIL JULEBAGNING

BØR KUN ANVENDES

H. Steensens Margarine,

faas overalt.

Telegr.-Adr.: Poulsens. **ESBJERG** Telefon Nr. 31.

Jærnstøberi & Maskinfabrik.

(N. J. Poulsens Eftfl.). Etabl. 1876.

Anbefaler sig til D'hrr. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags **Skibsreparationer. Støbegodsstykker** paa indtil **10,000 Punds** Vægt leveres, ligesom alle Slags Metallegeringer.

Ærbødigst
Jensen & Olsen,
Maskiningeniører.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

H. R. HERMANSEN,
Søekviperingsforretning,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.
• Telefon 5826. •
Aarhus. Havnegade 28.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og Barometere.
Regulering og Reparation af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
4, Sølvtorvet 4.

Wilson Sons & Co., Limited, **London E. C.**
7, Draper's Garden's.

Købmænd og Ejere af

Stenkuls-Oplag

i

St. Vincent C. V., Pernambuco, Bahia. || **Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, La Plata.**

Filial-Etablissement i Cardiff og Buenos Ayres.

Stadig Forraad af udelukkende de **allerbedste Syd Wales Dampkul.** Dampslæbere ved alle Depoter og enhver Lettelse for **Dampskibenes hurtige Ekspedition.**
Charterers i Cardiff til de ovennævnte Havne.
Wilson Sons & Co., Limited, ere **Ene-Indehavere** af de ovennævnte Depoter og Filialer. Alle Forespørgsler ang. Priser etc. paa Central-Bureauet:
7, Draper's Gardens. London E. C.

Chr. Laursen,
thv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel
Randers.

W. B. Dick & Co. Ld.
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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, 1. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

Carl Rasmussen,
Tapetserer & Dekoratør.
• Alt Møbelskibsarbejde •
udføres
Holmens Canal 24.
Telefon Nr. 5941.

H. HANSENS Skibshandel,
Havnegade, Kolding.
anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.

Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.
Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.
KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.
SPECIEL AFDELING
FOR
ASSURANCE & HAVARISAGER.

Smede- & Maskinværkstedet, Vedelsgade 10, Vejle,
anbefales til det ærede Publikum
—— med Udførelsen af alt mekanisk Arbejde ——
Specielt Mejeri-, Damp- og Pumpeanlæg.
V. Habenicht & P. Petersen.

Glarmester
Wald. Stallknecht
udfører
alt Skibs- og Bygnings-arbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Bitumastic Præparater
fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* **Telefon 5598.** *

Café van Zandt,
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

S. HANSEN-KLØVE'S
Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

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

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Thorvald Møller,
Skibsproviantering shandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Paul Sørensen,
Skomageri.
Toldbodvejen 18.
4819 • Telefon • 4819.
Flytter fra 1. Novbr. til
Bredgade 77.
Hj. af Toldbodvej.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik.
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

Frederik Petersen,
Cycle- & Maskinværksted,
anbefaler sig med alt ti Faget henhørende.
Nye Cycler haves paa Lageret
Østervoldgade 16, A.

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

„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.**

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

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 50. Kjøbenhavn, Torsdag den 14. December 1899. **6. Aarg.**

INDHOLD: Dampskibet „Kronens" Forlis. — Sammenstød i Nordsøen mellem en dansk Skonnert og en islandsk Trawler. — Nød- og Tilflugtshavne. — Fragtmarkedet. — Søvejsreglernes § 16. — Om Vagthold i Ankerliggere. — Sø- og Handelsretsdomme. — Forslag til en forbedret Lanterneføring. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Hotel Skandia
Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

Til Skibsbrug
kan særlig anbefales
Tuborg-Øl og Central Skibsøl
Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

M. Christiansen
M. Christiansen,
Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.
John Hintzes Enke

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.

Hansa Composition.
Anerkendt bedste Skibsbundfarve.
ANDREAS HENNINGSEN, Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter

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

Madsen & Worm. **Herluf Trollesgade 7.** Kjøbenhavn K.
Assurance-Mæglere.
Telefon 4897. • Telegramadresse: **Wormadsen.**

NÆRINGSVÆRDIEN AF

A. FORMANN's

Analyse

over **A. Formanns Blodbudding**, foretaget i Hr. Professor *V. Steins* Laboratorium den 29de Januar 1897.

	Ægge-hvide	Fedt	Sukker	Stivelse og andre kvælstoffrie Ekstraktstoffer	Mineralske Bestanddele	Vand
A. Formanns Blodbudding	11,38%	20,18%	5,90%	9,63%	1,25%	51,66%
Oxekjød	20	5	0	0	0	72
Kalvekjød	19	6	0	0	0	74
Hønseæg	13	11	0	0	0	74
Torsk	15	1/10	0	0	0	83
Kartofler	2	0	21	0	0	75

Sammenlignet med andre Fødemidler, viser det sig, at Blodbuddingen er *det mest nærende Fødemiddel*, som man har.

Den exporteres over hele Verden.
Anbefales af alle Læger.
Den egner sig aldeles fortrinlig til Skibsproviant.
Den henkoges hermetisk i 2 og 4 Pd.s Daaser med Nøgle.

A. Formann. Kjøbenhavn K.

Analysis

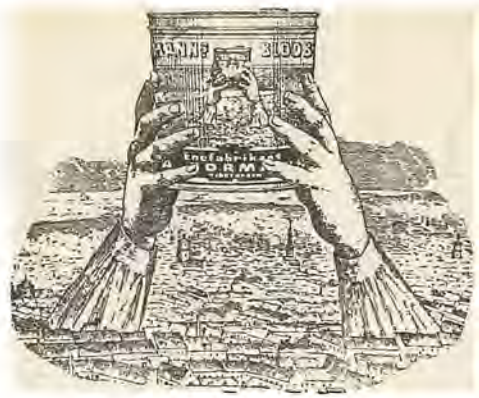
of **A. Formann's blood pudding** in patent-tins taken at the laboratory of Professor *V. Stein* on the 29th of January 1897.

	Albumen	Fat	sugar	Starch and other extracts free from nitrogen	mineral ingredients	Water
A. Formann's blood pudding	11,38%	20,18%	5,90%	9,63%	1,25%	51,66%
Beef	20	5	0	0	0	72
veal	19	6	0	0	0	74
eggs	13	11	0	0	0	74
codfish	15	1/10	0	0	0	83
potatoes	2	0	21	0	0	75

The above comparative analysis proves this blood pudding to be the most nourishing food existing.

Worlwide export.
Recommended by all physisians.
Emminently suited for ship's provisions.
Delivered in patent-tins of 1 and 2 kilos.

A. Formann. Copenhagen.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANN

12, FREDERIKSBERGGADE 12

KJØBENHAVN K.

Læs Artiklen! Spisereglementet og Dampskibsfarten i Nr. 48.

Analyse

du boudin noir de **A. Formann** en boites en fer blanc, prise au laboratoire de M. le professeur *V. Stein*, le 29 Janvier 1897.

	Albumine	graisse	sucre	Amidon et autres substances exemptes de nitrogène	ingredients minéraux	Eau
Boudin noir de A. Formann	11,38%	20,18%	5,90%	9,63%	1,25%	51,66%
Boeuf	20	5	0	0	0	72
Veau	19	6	0	0	0	74
Oeufs	13	11	0	0	0	74
Morue	15	1/10	0	0	0	83
Pommes de terre	2	0	21	0	0	75

L'analyse comparation ci-dessus prouveque le boudin noir en question est la nourriture la plus substantielle qui existe.

Exportation universelle.
Recommandé par tous les médicins.
Convenant remarquablement comme provisions de bateaux
Livré en boites en fer blanc de 1 et 2 kilos avec cléf.

A. Formann. Copenhague.

Analyse

über **A. Formann's Blutpudding** vorgenommen in dem Laboratorium des Hern Professor *V. Stein* am 29 Januar 1897.

	Eiweiss	Fett	Zucker	Stärke und andere stickstoffreie Extractstoffen	Mineralische Bestandtheile	Wasser
A. Formann's Blutpudding	11,38%	20,18%	5,90%	9,63%	1,25%	51,66%
Oschenfleisch	20	5	0	0	0	72
Kalbfleisch	19	6	0	0	0	74
Eier	13	11	0	0	0	74
Dorch	15	1/10	0	0	0	83
Kartoffeln	2	0	21	0	0	75

Mit anderen Nahrungsmitteln verglichen, zeigt sich der Blutpudding als die nahrhafteste Speise zu sein.

Der Blutpudding wird über die ganze Welt exportirt.
Eignet sich vorzüglich als Schiffsproviant.
Wird in 1 und 2 Kilo Dosen mit Schlüssel hermetisch eingemacht geliefert.

A. Formann. Kopenhagen.

BLODBUDDING.

Dampskibet „Kronens" Forlis.

Den 1. Decbr. blev der if. „Sh. Gaz." i den engelske Admiralitets Ret afsagt Dom i Sagen angaaende den danske Damper Kronens Sammenstød med den engelske Damper Blythville. Efter Kronens Fremstilling befandt denne sig paa Rejse fra Tyne til Nakskov og var Kl. 3 Morgen den 4. Oktober i Nærheden af Flodens Munding. Den gik paa den sydlige Side af Midterkanalen med en Fart af 5 Knob.

Man bemærkede da i omtrent $^1/_2$ Kvartmils Afstand og 3 à 4 Streger om Styrbord Toplanternen og den røde Lanterne paa en Damper, der senere viste sig at være Linhope, samt Toplanternen paa en anden Damper, Blythville; begge disse nærmede sig Tynes Indløb sydfra, Blythville noget agten for Linhope. Kronen gav 2 korte Fløjtestød og gav Styrbords Ror, Linhope svarede med 2 korte Stød, gav ligeledes Styrbords Ror, og disse to Skibe passerede klar af hinanden paa Styrbordsside.

Kort efter gav Kronen atter to Fløjtestød til Underretning for Blythville, hvis Sidelanterne ikke brændte; Kronens Ror lagdes da haardt Styrbord og Maskinen gik fuld Kraft frem; man hørte da et kort Fløjtestød fra Blythville, men, skønt Kronen gav haardt Styrbords Ror og gik fuld Kraft frem som den eneste Maade at undgaa Sammenstød paa, kom Blythville med stærk Fart ned imod den og ramte den i Styrbords Side med sin Stævn og Bagbords Boug; den derved foraarsagede Skade var saa stor, at Kronen sank i Løbet af 10 Minutter.

Fra Kronens Side gjordes gældende, at Blythville urigtig havde givet Bagbords Ror, at den ikke i Tide havde stoppet og bakket, og at den ikke havde sin Sidelanterne brændende.

Ifølge Blythvilles Fremstilling var denne Damper paa det omtalte Tidspunkt ved Indgangen til Tyne; dens Toplanterne og Sidelanterner brændte klart. Man opdagede da i omtrent $1^1/_2$ Kvartmils Afstand $1^1/_2$ Streg om Bagbord en Dampers Toplanterne og grønne Sidelanterne. Roret blev lagt Styrbord for at gaa ind i Indløbet, og da Skibet begyndte at lystre Roret, hørtes fra Kronen, der endnu befandt sig til Bagbord, 2 korte Fløjtestød. Blytville stansede straks Maskinen og slog fuld Kraft bak og gav samtidig et kort Fløjtestød. Kronen kom imidlertid med betydelig Fart og med Styrbords Ror og ramte med sin Styrbords Side Blythvilles Stævn og Bagbords Boug og beskadigede dem, men fik samtidig selv saa stor Skade, at den sank kort efter. Fra Blythvilles Side gjordes gældende, at Kronen fejlagtig havde været paa den nordlige Side af Løbet, at den havde givet Styrbords Ror og forsøgt at gaa foran om Blythville, samt at dens Maskine ikke var bleven stoppet og bakket.

I Dommen udtaltes, at de forskellige fra Kronens Side fremførte Paastande vedrørende Blythville og dette Skibs Sejlads ikke kunde anses for beføjede. Der var saaledes intet, der tydede paa, at Blythvilles Bagbords Lanterne ikke havde brændt klart lige til Sammenstødsøjeblikket, da den paa Grund af Stødet gik ud, men maaske havde den et Øjeblik været skjult for dem ombord paa Kronen ved at Linhope kom imellem. Det kunde endvidere ikke antages, at Blythville havde givet Bagbords Ror og derved foranlediget Sammenstød; der forelaa intet, der modbeviste Forklaringen fra dette Skibs Besætning om det modsatte; maaske var Paastanden om dette Bagbords Ror kommet fra, at Blythville, der gik frem med Styrbords Ror, derefter stoppede og bakkede, hvorved dens Forende maaske faldt over til Styrbord. Heller ikke kunde det siges, at Blythville ikke i rette Tid havde stoppet og bakket; det fremgik af alt det foreliggende, at den havde gjort dette, saa snart man fik Indtryk af, at Kronen var i Færd med at styre en, som det syntes, meget mærkelig Kurs.

Af alt det under Sagen fremdragne fik man tydelig det Indtryk, at Kronen, da den opdagede de to modgaaende Dampere, forsøgte at passere Linhope Styrbord mod Styrbord, hvilket lykkedes, selv om der ogsaa der var en Fare for Sammenstød; Blythville, der var noget nordligere, kunde imidlertid ikke passere Kronen paa Styrbords Side, og det var derfor fuldstændig fejlagtigt af Kronen at forsøge at faa den paa Styrbords Side. Blythville gjorde da, hvad den kunde, for at undgaa Sammenstødet og havde ingen Skyld i dette. Hele Skylden for Sammenstødet maatte derimod tilskrives Kronen.

Sammenstød i Nordsøen mellem en dansk Skonnert og en islandsk Trawler.

I High court of justice — admiralty Division — afsagdes der den 30. Novbr. Dom i Sagen mellem Skonnerten J. Grønsund af Thurø og Trawleren Delanes af Reykjavik. Efter Grønsunds Fremstilling var dette Skib paa Rejse fra Bandholm til Newcastle med en Ladning Byg og befandt sig 10. Novbr. Kl. 2 Eftrm. omtrent 40 Kvartmil Øst for Tyne. Det var klart Vejr med frisk sydlig Vind, og Skonnerten laa V. S. V. $^1/_2$ V. for Bagbords Halse, da man i omtrent 2 Kvartmils Afstand og 2 Streger om Bagbord opdagede en Damper, der senere viste sig at være Delanes; Skonnerten holdt sin Kurs, og efterhaanden fik man Damperen, der syntes at styre Vest efter, over paa Styrbords Side; Skonnerten vedblev at holde sin Kurs og halede ind paa Damperen, som man antog at ville passere i 2 Kabellængders Afstand; men da Skibene var paa Siden af hinanden, saas Delanes at forandre sin Kurs, drejende Bagbord over, og, da den vedblev dermed, saa at der opstod Fare for Sammenstød, lagdes Skonnertens Ror haardt Styrbord, men kort efter ramte Delanes Skonnerten agter for Storriggen og foraarsagede betydelig Skade.

Efter Delanes Fremstilling laa dette Skib den omtalte Dag og fiskede omtrent 29 Kvartmil Øst for Tyne og havde sin Trawl ude; Kursen var V. S. V. og man gik med halv Kraft. Man bemærkede da en Sejler agter i omtrent 5 Kvartmils Afstand; Delanes holdt sin Kurs og blev efterhaanden indhentet af Sejleren; da denne var tæt om Bagbord, saa man, at den forsøgte at passere i farlig Nærhed, hvorfor der gaves et langt og to korte Fløjtestød for at henlede Opmærksomheden paa, at Trawlen var ude; kort efter, da Skonnerten gav Bagbords Ror og søgte at gaa for Bougen af Delanes, blev Maskinen stoppet og slaaet fuld Kraft bak, men ikke desto mindre skete Sammenstødet.

Dommeren, Mr. Barnes, udtalte, at det i denne Sag kom an paa, hvilken af Parterne man skulde tro, og efter alt det foreliggende var han kommet til det Resultat, at Trawlerens Forklaring var den rigtige; Grønsund havde aabenbart knebet for tæt omkring Damperen, og fra dennes Side forelaa ingen Fejl. Dommen maatte derfor falde ud til Fordel for Trawleren.

(Sh. Gaz.)

Nød- og Tilflugtshavne.

Vi have modtaget følgende:

Der er næppe et Land, hvor Statistiken fremviser flere Strandinger og Forlis paa Kysterne i Forhold til Landets Størrelse end Danmark. Og hvad foraarsager, at der paa vore Kyster sker saa store Tab af Gods og Menneskeliv? I første Række kunne vi uden Overdrivelse sige, at det er Mangel paa Nød- og Tilflugtshavne, hvor Skibene kunne søge ind og afvente gunstigere Vejrforhold samt udbedre eventuelle Skader.

For en Del Aar tilbage udnævnte Regeringen en Kommission, som skulde undersøge og fremkomme med Forslag om, hvor saadanne Havne skulde bygges, og hvad de vilde koste; det var jo, som bekendt, hovedsagentlig Vestkysten af Jylland, Kommissionen skulde undersøge. Efter flere Aars Arbejde fremkom den med et meget magert Resultat, nemlig at det vilde koste for mange Millioner at bygge en eller flere Havne paa Vestkysten.

Paa Nordkysten indenfor Hanstholms Fyr tilbød senere et engelsk Selskab at bygge os en Havn, men dette blev ikke antaget, af hvilken Grund erindrer jeg ikke. Men det er i al Fald vitterligt, at Sagen forelagdes i Handelsforeningerne i de jydske Byer.

Saa vidt erindres, anbefalede Kommissionen at uddybe Nød- og Tilflugtshavnen Nexø paa Bornholms Østkyst fra 12 til 16 Fod, hvilket Arbejde ansloges at ville koste 300,000 Kr., som Rigsdagen i afvigte Samling bevilgede, men paa den mærkelige Maade, at Kommunen garanterer for Beløbet, der forrentes med $3^1/_2$ pCt. og afdrages med 1 pCt. aarlig.

Paa Dansk Sejlskibsrederi-Foreningens Generalforsamling i Kjøbenhavn d. 4. Juli d. A. fremstod Toldkontrollør Stub som Repræsentant for Nexø og ønskede, at Generalforsamlingen vilde anbefale et Andragende til Regering og Rigsdag, der gik ud paa at uddybe Havnen til 20 Fod, og at Staten skulde betale en saadan Uddybning, som formentlig vilde koste c. 300,000 Kr. mere. De Grunde, hvorfor man ønskede en større Dybde, vare:

1. At naar Arbejdet ved Havnen nu udførtes paa en Gang, blev det betydelig billigere, end naar Søfarten senere fremkom med Ønske eller Krav om en større Dybde;
2. At Damperne, som sejler paa Østersøen, nu allerede er og fremtidig bygges større og mere dybgaaende end til 16 Fod.

Undertegnede gav paa Generalforsamlingen Oplysning om, at Aarhus Havn for c. 2 Aar siden blev uddybet til 25 Fod, at Horsens og Vejle Havne uddybedes i Fjor til henholdsvis 19 og 18 à 19 Fod og Kolding Havn i Aar til 19 Fod. Svendborg, Odense, Nyborg Havne uddybes ligeledes, saa at større Skibe kunne faa Adgang til deres Havne. For Tiden arbejdes paa Indsejlingen til Limfjorden og Aalborg, som uddybes til et Par og Tyve Fod.

Generalforsamlingen henviste Andrageren til Bestyrelsen for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, som formentlig hurtigst vil fremme Sagen med sin Anbefaling til Regering og Rigsdag.

Hvor meget de i Søfarten interesserede Institutioner ønsker, at Nexø faar en dybere og større Havn, vil bedst ses deraf, at der flere Gange, dels ved Adresser og dels ved Anbefalinger, er rettet Henvendelse til Lovgivningsmagten derom fra følgende:

Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874, En Adresse fra 1008 Skibsførere og Skibsredere, Dampskibsrederi-Foreningen ved dens Formand, Grosserer Adolf Carl, Den Svitzerske Bjærgningsentreprise, Faaborg Skipperkasse, Fanø Skibsreder-Forening, Marstal Skipper-Forening, Marstal Søassurance-Forening, Odense og Kjerteminde Skibsfører-Forening, Randers Skipper-Forening, Svendborg Søassurance-Forening, Sønderho Skipper-Forening, Thurø Sømands-Forening, Troense Niels Juels-Forening, Dansk Sejlskibsrederi-Forening, samt 4 større Søassurance-Selskaber i Kjøbenhavn.

Som det ses af ovenstaaende, kan det uden Overdrivelse siges, at hele den danske Søfart og dens Assurandører ønsker, at Nexø Havn maa udvides og uddybes saaledes, at den svarer til Nutidens Fordringer.

At Staten til dette Formaal offrede omtalte Beløb, kan Regeringen og Rigsdagen vist næppe sige Nej til, da Beløbet, der ønskes, jo ikke er ret stort imod de mange Millioner, der var Tale om, at en Nød- og Tilflugtshavn vilde koste paa Vestkysten af Jylland.

Det var ønskeligt, at andre ærede Interesserede i Søfart ogsaa vilde udtale sig om denne højst vigtige Sag i „Dansk Søfartstidende".

Ærbødigst
Kaptajn *M. N. Fischer*,
Vejle.

Fragtmarkedet.

I disse af Krigstelegrammer og Slagberetninger saa overfyldte Tider turde det være passende at citere selve den store Napoleon. Han erklærede nemlig, at den første og vigtigste Betingelse for at være Soldat var Udholdenhed og Haardførhed til at kunne taale Strabadserne; i anden Række kom først, hvad mange tror er det vigtigste, nemlig Tapperhed. Napoleon gik vel ud fra, at han nok selv skulde lære Folkene at være tappre, naar det gik løs for Alvor i de faa Timer, i hvilke Slag vandtes eller tabtes; men Basis var som sagt Udholdenhed til at overvinde de mellemliggende besværlige Manøvrer. Meningen med disse Linier er ikke at fordybe os i Afrika-Krigen, thi vel er Rubrikken „Fragtmarkedet" vidt rækkeude, men saa langt tør vi af visse Grunde dog ikke føre Pennen, uagtet Napoleons Udtalelse forøvrigt synes at bekræfte sig dernede i slaaende Grad; vi tænke derimod paa vore mere civile Forhold indenfor den Krig, der stadig føres mellem Købmand og Reder. Der er bestandig Uro i de to Lejre, og de sidste Dage stiller Krav netop hos Rederne til Udholdenhed. Kampen synes endt for i Aar, men Hærene lever, og begge ruster sig til nyt Sammenstød. Øjeblikket er da kommen, hvor ingen maa tabe Modet, men netop øve sig i stædig Udholdenhed til det ny Slag staar for Døren; og her er det, vi mindes Napoleons Soldat. Vi gaa Tider i Møde, hvor der skal manøvreres fra Morgen til Aften, hvor man maa bane sig Vej med stort Besvær, hvor Anstrengelse følger paa Anstrengelse for at holde Fjenden Stangen, og hvor man ofte leverer mindre heldige smaa Træfninger; nu gælder det om at have tilstrækkelig Rygrad og Kraft til at modstaa alle de fingerede Angreb, der rettes mod os for at svække vor Modstandskraft. Thi vi er i en Periode mellem Slagene. Men holder Rederne igen og viser netop Udholdenhed i de kommende Tider, da vil det ogsaa gaa godt, naar vi paany mødes for Alvor. Vort Raad er da: Hold igen; lad os ikke nu kaste os ud og gribe, hvad der bydes os, lad os trætte Fjenden ved Manøvrer indtil Januar kommer, hellere refusere og vedblive at refusere for Øjeblikket, end ved et magert Forlig og en daarlig Befragtning at ødelægge Chancerne for et helt nyt Aar.

Vi har da allerede i det ovenanførte angivet Øjeblikkets Marked; Ordet „Vaabenstilstand" karakteriserer Situationen.

Amerika er stille baade fra Northern range og Golfen. Vi noterer Filadelfia C. f. o. 3/1½ pr. December. Baltimore Danmark 3/1½ en Havn, 3/3 to Havne. Baltimore Reval 4/1½ December, 4/ Januar. Galveston Marseilles eller Genua 17/6 Nett charter prompt. Galveston Reval 5/ pr. 480 lbs. Korn, Galveston 4/ en dansk, 4/1½ to danske Havne. New Orleans C. f. o. 3/10½ prompt. Af Fosfat noteres Fernandina Hamburg 17/ à 17/6, Fernandina Memel 18/6, Danzig 19/, Savannah eller Brunswick Rotterdam 16/ Februar Marts. Bomuld giver Charleston Genua 38/9, Barcelona 43/9 Januar, Savannah Liverpool eller Bremen 37/, Kontinentet 37/6, to Havne 39/. Galveston eller New Orleans, Liverpool eller Kontinentet 42/ December, 40/ Januar.

Træ fra Pensacola til U. K. giver 115/, Mobile Liverpool eller Manchester 112/6. Sabine Pass Rotterdam 112/6. Miramichi Vestkyst England 50/. Af udgaaende Fragter noteres Sicilien Staterne 22/6, Frugt, Kymassi New York 11/. Pomaron Northern range 10/.

Østen. Udgaaende Fragter ere omtrent som sidst noterede. Cardiff Aden eller Bombay 15/, Colombo 15/ à 15/6, Singapore 16/6 à 17/, Java 17/ à 17/6, Hongkong 22/6, Shanghai eller Japan 24/ à 25/. Fra Saigon noteres 25/ for Marts. Kalkutta Fragterne ere uforandrede. Fra Bombay betales 14/ to Havne P. P. pr. December, fra Karachi søges til 15/6 en Havn, 16/3 to Havne.

Sortehavet etc. noterer Nicolaieff Hull 2,300 Tons prompt 9/6. Novorossisk og/eller Theodosia Amsterdam eller Antwerpen 2,450 Tons 15/31 December 8/6 en Havn, 9/ to Ladehavne. Novorossisk spansk Middelhavshavn 2,600 Tons prompt 10 Frcs. en, 10½ to Lossehavne Novorossisk U. K. Cont. 3,100 Tons pr. 5/25 Januar 8/6 any direct, 9/ Hamburg. Befragtningen har været meget ringe.

Kulmarkedet har en fastere Tone baade fra Cardiff og Østkysten, men Ekspeditionen er alle Vegne saa slet. at Tabet for Rederne langt overstiger den lille Fordel, en højere Rate giver. Cardiff Kjøbenhavn giver 7/9, Aarhus 7/6 à 7/9. Til Middelhavet noteres Genua eller Savona 8/9 à 9/3, Neapel 9/, Messina eller Catania 9/6, Venedig 11/. Piræus eller Konstantinopel 10/3, Smyrna 10/3, Odessa eller Theodosia 9/6, Alexandria 11/6. Endelig noteres til Rio Janeiro 11/6, Santos 14/6.

Firth of Forth noterer Kjøbenhavn 5/9 à 6/, dansk Provinshavn 7/, Stralsund 7/3, Kiel 6/6, Rostock 7/, Memel 6/9, Libau 6/6, Riga 6/. Til Middelhavet Genua 9/, Venedig 11/6, Alexandria 11/, øvrige Pladser i vanligt Forhold

Til Kronstadt næste Saison holdes Raten for Øjeblikket i 6/3, men vi skal langt højere op.

Fra Newcastle noteres Kjøbenhavn 5/3, dansk Provinshavn 5/6 à 6/ efter Størrelsen. Libau 5/9 à 6/, Riga 6/, Fairwater 5/9 à 6/, Stettin 6/3. Til Genua betales 9/, Konstantinopel 9/6, Odessa 9/6 à 9/9. Kulden over Danmark vil muligvis bringe lidt Liv i de nærmeste Dages Fragter, men samtidig er der ringe Lyst hos Købmændene, specielt i Provinserne, til at holde Skib lossende op imod Julehelligdagene.

Østersøen. Petersborg er færdig. Riga noterer 10 Graders Frost. Libau overfyldt med Tonnage. Den store Stilhed er begyndt.

D'Hrr. Hänschell & Co., Barbados, skriver bl. a. i deres maanedlige Beretning, dateret 25. November: Fragtmarkedet har levet usædvanlig roligt af Mangel paa Tonnage. Vi have for Øjeblikket Knaphed paa Skibe til at lade Ceder og Mahogni fra Cuba til Kanalen f. O. samt Cocoanødder fra Trinidad til London.

Den voksende Sukkerplante lover godt for Størstedelen af Øerne inkl. Porto Rico, hvor godt Vejr synes at skulle opveje de Tab, der foraarsagedes ved Orkanen i August. Den bedste Saison falder fra Februar til Juni.

Søvejsreglernes § 16.

En dansk Korrespondent har stillet følgende Spørgsmaal til „Sh. Gaz.": „Hvorledes skal Ordet Position i Artikel 16 i de internationale Søvejsregler" forstaas, idet han fremhæver Betydningen af en korrekt Forstaaelse af dette Ord. Andet Afsnit af Art. 16 lyder i det engelske Sprog saaledes:

„A steam vessel hearing apparently forward of her beam the fog-signal of a vessel, the position of which is not ascertained, shall, so far as the circumstances of the case admit, stop her engines and then navigate with caution until danger of collision is over."

Spørgsmaalet er nu, om hvorvidt Ordet Position simpelt hen betyder Retningen (Pejlingen), i hvilken Signalet høres, eller om det tillige betyder den omtrentlige Kurs, som det fremmede Skib styrer. Der kunde endnu tænkes en tredie Udtydning, nemlig den, at der ved Position foruden Pejling og Kurs tillige forstaas Afstand. „Sh. Gaz." skriver herom:

„Det er ikke let at give et paa juridisk Autoritet grundet Svar paa dette Spørgsmaal. Artikel 16 fremkom først i 1897, og endskønt der i de to forløbne Aar foreligger en Mængde Kollisionstilfælde, hvor Artikel 16 er kommen til Anvendelse, og endskønt dens Mening har været meget omdebatteret i Søretterne, kunne vi dog ikke se, at der til Dato foreligger nogen klar Definition af Ordet „Positions" Mening. Dog synes det, at Dommerne i de fleste Tilfælde have tillagt Ordet en mere udvidet Betydning end netop Pejling, og hvis det en Gang skulde blive nødvendigt at fastslaa den nøjagtige Betydning af Ordet „Position", saa tro vi, at Retten vil dømme, at det betyder mere end Pejling alene. Det er klart, at Artikel 16 er skrevet med det Formaal at formindske Faren for Sammenstød, og de deri givne Forholdsregler skal følges, naar det ikke kan fastslaas, at der ingen Fare er. Pejling alene kan imidlertid ikke give nogen Oplysning om, hvorvidt der er Fare eller ikke, og efter vor Mening maa Ordet Position derfor betyde noget mere; da det er af meget stor Betydning at bestemme det sig nærmende Skibs Kurs, tro vi, at Position tillige maa antages at referere hertil."

„Sh. Gaz." synes herefter at holde paa, at Ordet Position fortrinsvis betyder Pejlingen, hvori det sig nærmende Skib befinder sig, samt dette Skibs Kurs, og eventuelt i anden Linie Skibets Afstand; men hvis dette er rigtigt, da maa det absolut være en Fejl, naar det engelske Position i den danske Artikel 16 gengives ved Ordet Plads; thi det er indlysende, at Skibets Plads i et givet Øjeblik alene bestemmes af Pejling og Afstand, medens Skibets Kurs med Hensyn til Pladsbestemmelse er fuldstændig ligegyldig.

Tag f. Eks. et Skib, som pejler et andet, enten naar det ses eller efter dets Taagesignal høres i Vest, og enten efter Gisning eller paa anden Maade bestemmer dets Afstand til 4 Kml., saa er selvfølgelig Skibets Plads bestemt, og det gør ingen Forskel, om dets Stævn peger mod Syd eller mod Nord i det givne Øjeblik.

Om man derfor skal godkende „Sh. Gaz." Udtydning af det engelske Ord Position i Artikel 16, da burde dette Ord i dansk Oversættelse hedde Stilling i Stedet for Plads, eller maaske udtrykkes Meningen bedst, om man brugte begge Ord, saa at den sidste Del af Art. 16 paa Dansk kom til at lyde saaledes:

„Et Dampskib, der tilsyneladende foran for Tværs hører Taagesignal fra et Skib, hvis **Plads og Stilling** ikke kan bestemmes med Sikkerhed, skal, for saa vidt Omstændighederne i det givne Tilfælde tilstede det, stoppe sin Maskine, og derpaa navigere med Forsigtighed, indtil Faren for Sammenstød er forbi".

Om Vagthold i Ankerliggere.

Vi have modtaget følgende Artikel om en Sag, der var omtalt i dette Blads No. 31 for d. 3. August d. A., til hvilket vi henvise de af vore Læsere, der maatte ønske at kende eller at opfriske dens Detailler.

Naar et Skib ligger til Ankers, har det altid været Skik, at der gaas Vagt, og de fleste Søfolk, for ikke at sige alle, har anset det som en nødvendig Pligt, at Vagtsmanden skal opholde sig paa Dækket.

At det ikke synes nødvendigt. set fra juridisk Side, bekræfter en Overretsdom, som faldt først i November.

Sagen er i Korthed følgende:

En Nat i Februar, da en Kutter i maaneklart, stille Vejr laa til Ankers i Kattegat Syd for Skagen, opstod der Ildløs ombord i den, hvorved der paaførtes Fartøjet en Skade paa ialt henved 3000 Kr. Ilden, der maa antages opkommen i Kabyssen, hvor der havde været tændt op til Tilberedelse af Aftensmaaltidet, blev opdaget af Føreren, der havde Nattevagten, efter at det øvrige Mandskab straks efter Aftensmaden c. Kl. 10 var gaaet til Køjs, og han har med Hensyn til Maaden, hvorpaa han holdt Vagt, og Ildens Opdagelse forklaret, at han under sit Vagthold ikke til Stadighed befandt sig paa Dækket, hvorimod han opholdt sig i Folkelukafet og kun af og til gik op ad Trappen, for at se om der var noget paa Færde. Første Gang. han saaledes kiggede op, bemærkede han, at der vel kom Røg op af Kabysrøret, uden at han dog ændsede dette, da Ilden i det derværende Komfur altid brændte ud af sig selv. Anden Gang, han var oppe, vil han ikke kave set nogen Røg. Da han derimod ved Midnatstid for tredie Gang saa op, var Røgen tiltagen; for nærmere at undersøge Aarsagen, gik han derfor straks hen og trak Skydekappen for Nedgangen til Kabysrummet til Side, og da Ilden nu slog op gennem Aabningen, purrede han uden Ophold Folkene (5 Mand) ud, hvorpaa de alle gik i Gang med Slukningsarbejdet, som fortsattes i c. 3 Timer, inden de blev Herre over Ilden.

Kutteren var forsikret i en gensidig Assurance-Forening, og da denne Forening kort i Forvejen havde tabt en Sag, fordi Vagtsmanden var under Dæk, og altsaa ikke har kunnnt bevidne, at Ankerlanternen havde brændt, havde Bestyrelsen indskærpet, at Ankervagten skulde gaa paa Dækket. Da foran anførte Uheld derfor indtraf, besluttede Bestyrelsen, at den foreløbig ikke kunde anerkende, at Føreren forblev i sin Plads, naar Skibet skulde blive i Foreningen. Denne Beslutning havde kun til Følge, at Bestyrelsen blev afsat og en ny Bestyrelse valgt, som var af den Mening. at der intet var at bebrejde Skipperen. Denne Forandring i Assurance Foreningen gik ikke af uden Debat i de stedlige Blade, og da Føreren ikke havde meldt Søforklaring, kom Sagen nu først til Rettens Kundskab. Føreren blev indkaldt til Søforklaring, og der blev af det offentlige rejst Tiltale mod ham i Henhold til Sølovens § § 40, 288, 293, jfr. 296.

Søretten idømte Føreren en Mulkt for Overtrædelse af § 40 samt ligeledes en Mulkt for Pligtforsømmelse.

Sagen blev derefter af det offentlige indanket for Overretten, og Dommen skal jeg her gengive, som den staar i et Blad:

„Efter hvad der er fremkommen under Sageu, findes der ikke at have været nogen Mangel ved Kabyssen, der kunde fordre større eller særegen Forsigtighed ved Slukningen af Ilden, naar Komfuret havde været i Brug, og da det er oplyst, at Vagthold paa Fiskekuttere i Almindelighed i Magsvejr udføres paa samme Maade, som Tiltalte i det omhandlede Tilfælde udførte den, ses der ikke at være tilstrækkelig Føje til at statuere, at Ildsvaaden er forvoldt ved en fra hans Side udvist Pligtforsømmelse, hvorfor han ikke kan anses at have paadraget sig Strafansvar efter Sølovens § 293, men er med Hensyn hertil ved Viborg Overrets Dom frifunden for Aktors Tiltale.

Derimod blev Tiltalte anset med en Bøde paa 50 Kr. til Statskassen for ikke at have afgivet Søforklaring, samt tilpligtet at udrede Sagens Omkostninger.

Idet Føreren ved Overretten frifindes for Tiltale i Henhold til § 293, maa det altsaa anses for tilstrækkelig Vagt, naar Vagtsmanden opholder sig i Lukafet og kun af og til ser op, og dette „af og til" kan efter det anførte regnes til en Gang hver Time. Naar Ankerlanternen slukkes. kan der maaske hengaa henimod en Times Tid, før Vagtsmanden kommer op og opdager det, og i den Time maa andre Fartøjer sørge for at sejle forsigtigt, eller Assurancen maa bære Tabet, hvis Kutteren løbes i Sænk, uden at kunne gøre Ansvar gældende overfor den Mand, som har Vagten. Det i Dommen omtalte Tilfælde angaar Magsvejr. men Magsvejr er netop et meget elastisk Begreb, som nok kan udstrækkes til at gælde i de fleste Tilfælde, og er fint og godt Vejr ikke netop det Vejr, som fordrer skarpest Kontrol af Vagten? at alt er saa roligt, indbyder netop til mindre Agtpaagivenhed og deraf følgende flere Ulykker. I Storm og Uvejr ere Søfolk altid mere aarvaagne, og det gælder saavel ankerliggende som sejlende. Sagen er nu indanket for Højesteret, og Udfaldet maa i Møde ses med Interesse af alle, der har med Søfarten at gøre, ja af enhver, der kan tænke sig at skulle gøre en Tur med et Dampskib. Sikkerheden ombord afhænger jo ikke alene af den, der har Vagt i eget eller modgaaende Skibe, men ogsaa ofte af den, der i ankerliggende Skibe har Vagt — under Dæk.

Simon.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. 20/1899, afsagt d. 22 Novbr. Konsul H. C. Nyholm som Reder af Dampskibet Dana imod Firmaet Kampmann & Herskind, her.

Den 4. Februar blev der ved Udfyldning af en trykt engelsk Formular oprettet et Certeparti, ifølge hvilket Dampskibet „Dana", der den Gang var paa Rejse fra Falkenberg til Calais og derfra til Montrose og ventedes at være ladeklart d. 22. Februar (expected loading ready the 22 inst), saa hurtigt som muligt skulde gaa til Boness eller en anden af flere nærliggende Havne, hvilket skulde meddeles ved Afsejlingen fra Montrose, for der at indtage en fuld Ladning Kul og afgaa dermed til Kjøbenhavn. Skibet skulde ifølge Certepartiet lastes i 48 løbende Timer, Søndage, almindelige Fridage og Kulgrubefridage (colliery holydays) undtagne, og Fristen for Indladning skulde begynde at løbe, naar Skibet havde faaet Lasteplads anvist, var færdigt til at indlade og havde givet Meddelelse derom, dog ikke mellem Kl. 6 Eftm. og Kl. 6 Morgen og mellem Kl. 2 Lørdag Eftm. og Kl. 5 Mandag Morgen; den Tid, hvori der indtoges Bunkerkul, skulde ikke medregnes. Udlosningen skulde tilendebringes i 4 Arbejdsdage. Blev Skibet opholdt længere med Lastning og Losning, skulde Købmanden betale 12 sh. for hver overskydende Time (per like hour demurrage), dog undtaget Tilfælde af Strejker af Grubemænd eller Arbjdere, Frost, Storm, Ophold ved Spouten, hidrørende fra stormfuldt Vejr, og af ethvert andet Tilfælde eller Omstændighed, der laa udenfor Afskibernes Kontrol, og som bevirkede en Stansning af Arbejdet med eller Indskibningen af Ladningen. Skibsføreren skulde have Sikkerhed i Ladningen for Fragt og Overliggedagspenge, og han skulde telegrafere til Afskiberne fra den sidste Anløbsplads, naar han derfra afgik til Ladeplads.

„Dana" ankom nu tidligere til Montrose end ventet, hvorfor der telegraferedes til Afskiberne, at den vilde være klar til at afsejle d. 17. Februar og vilde ankomme til Firth of Forth d. 19., hvorfor man anmodede om at opgive Afskibningspladsen. Afskiberen opgav Boness, men bemærkede, at da Indladningstiden i Henhold til Certepartiet først regnedes fra d. 22. Februar, behøvede Skibet ikke at paaskynde Afsejlingen. „Dana" ankom til Boness d. 19. Februar, fik samme Dag Lasteplads, og d. 20. meddelte Kaptajnen Afladerne, at Skibet var ladeklart, og at han i Henhold til Certepartiet vilde regne Liggetiden fra Kl. 9 samme Dags Formiddag. Indladningen begyndte dog først Onsdag d. 22. Kl. 8 Form. og vedvarede med forskellige Afbrydelser — derimellem hele Torsdagen d. 23. — indtil Lørdag d. 25. Kl. 4. Eftm. Der var saaledes fra d. 20. Februar Kl. 9 Morgen forløbet 127 Timer, hvoraf dog de 2 Timer vare brugte til Indtagning af Bunkerkul, og da Indladningen kun skulde tage 48 Timer, mente Kaptajnen at have Krav paa 77 Overliggetimer à 12 sh. = £ 46.4.0. Afladerne nægtede at betale dette Beløb, hvorfor Kaptajnen paa de af ham udfærdigede og underskrevne Konnossementer gav Paategning med sit Forbehold af dette Beløb, ligesom han d. 25. Februar lod optage Protest for en Notar imod Befragtere, Afladere og Modtagere.

Ved Skibets Ankomst enedes man om, at Ladningen udleveredes Modtagerne mod at disse underkastede sig privat Søgsmaal, og Rederen anlagde derefter Sag imod vedkommende Firma og paastod sig tilkendt det nævnte Beløb med Tillæg af Renter og Sagsomkostninger. De Indstævnte gjorde nu gældende, at naar der i Certepartiet stod, at Skibet var ladeklart d. 22de og ikke noget om „omtrent" eller „omkring" kunde Indladningstiden først regnes fra den 22de Kl. 6 Morgen, og havde Indladningen i saa Fald kun varet 82 Timer, men herfra maatte dog trækkes 24 Timer for Torsdagen d. 23, der var en „idle" Dag, paa hvilken der ikke kunde fordres indladet; herefter blev der tilbage 58 Timer, og naar dette blev nedsat med 2 Timer for Bunkerkuls Indtagning og 48 Timer, som Indladningen i Henhold til Certepartiet maatte vare, blev der kun 8 Timer tilbage, for hvilke 8 Timer de vare villige til at betale 12 sh. pr. Time eller £ 4.16.0, medens de paastod sig frikendte for Resten.

Retten gav nu Indstævnte Medhold i, at det at Skibet var kommet før end den fastsatte Dag ikke berettigede til at beregne Indladningstiden fra et tidligere Tidspunkt end d. 22. Februar, da Certepartiets Udtryk ubetinget maatte berettige Afsenderen til efter Aftale med Befragterne at træffe deres Dispositioner saaledes, at der ikke kunde blive Tale om at begynde Indladning forinden. Derimod kunde der ikke gives Indstævnte Medhold i, at Torsdagen d. 23de fradroges. Bortset fra, hvorledes Udtrykkene colliery holydays og idle days (hvilket sidste Udtryk forøvrigt ikke fandtes i Certepartiet) maatte forstaas, kunde det ikke siges at være godtgjort af Indstævnte, hvem Bevisbyrden paahvilede, at der den paagældende Dag, fordi der afholdtes et Kulminearbejdermøde, som medførte en begrænset Virksomhed i Gruberne, forelaa en Stansning af de Arbejder, der vedrørte Indladningen, som gik ind under ovennævnte eller nogle af de øvrige i Certepartiet benyttede Udtryk (strikes of pitmen, workmen — any accidents or causes beyond the control of the charterers stopping the working or shipping of the cargo) og derfor kunde medføre at Befragterne som Følge deraf kuude blive fri for Ansvar for Indladningens Afbrydelse — hvortil iøvrigt kom, at efter Erklæringer fra Danas Kaptajn og Styrmand, skulde Indladningen langtfra være fremmet behørig de andre Dage. Herefter maatte Indstævnte have at betale Sagsøgeren for (82÷48÷2) 32 Timer å 12 sh. = £ 19.4.0. med Renter. Sagens Omkostninger hævedes.

Dom i S. S. $^{37}/_{1899}$, afsagt d. 11. Oktober. En Tømmermand, der var forhyret med Dampskibet „Pallas" for Rejse til Østersøen og videre, rømte i Antwerpen, fordi han ønskede at komme i Fart paa Sydamerika og var bange for at Kaptajnen ikke vilde afmønstre ham, naar han anmodede derom. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til 4 Ugers simpelt Fængsel og Sagsomkostninger.

Dom i S. S. $^{36}/_{1899}$, afsagt d. 11. Otober. En Matros, der var forhyret med Dampskibet „Thingvalla" for en Rejse til New York og videre, gik i Land ved Skibets Ankomst her til Kjøbenhavn d. 6. Juli, og, skønt hans Hyreforhold ikke var blevet opsagt, vendte han ikke tilbage til Skibet inden dette d. 9. Oktober afsejlede. Efter sit eget Udsagn havde han i de Dage været svirende og havde ikke taget nogen egentlig Bestemmelse om at vende tilbage til Skibet eller ikke. Dømt i Henhold til Sølovens § 300, jfr. § 298, til simpelt Fængsel i 3 Uger og Sagsomkostninger.

Dom i S. S. $^{40}/_{1899}$, afsagt d. 25. Oktober. En Fyrbøder, der var forhyret med Dampskibet „Pallas" for Rejse til Østersøen og videre, forlod Skibet, medens det laa under Reparation i Kjøbenhavn og vendte ikke tilbage. Dømt i Henhold til Sølovens § 300, jfr. § 298, med simpelt Fængsel i 5 Uger.

Dom i S. S. $^{42}/_{1899}$, afsagt d. 8. Novbr. En Fyrbøder, der var forhyret med Dampskibet „Thingvalla" for Rejse til Stettin og videre, indfandt sig ikke ved Skibets Afgang, begrundet paa, at han havde givet sig til at svire; han skyldte 17 Kr. til Skibet og blev i Henhold til Sølovens § 300 og § 299, sammenholdt med Straffelovens § 251, dømt til Fængsel paa Vand og Brød i 2 × 5 Dage og Sagsomkostninger.

Dom i S. S. $^{43}/_{1899}$, afsagt d. 15. Novbr. En Fyrbøder, der var forhyret med Dampskibet „Alexander Schukoff" for en Rejse til Kronstadt og videre, rømte ved Skibets Ankomst til Kronstadt, efter Sigende, fordi han frygtede Overlast fra 1ste Maskinmesters Side. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til 14 Dages simpelt Fængsel og Sagsomkostninger.

V. M.

Forslag til en forbedret Lanterneføring.

Vi hsve modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende" Nr. 36 har Kaptajn Th. Thomsen, Fører af Dpsk. „Primula", forsvaret sit tidligere fremsatte Forslag til en forbedret Lanterneføring. Jeg ser deraf og beklager meget, at min Anonymitet ikke tiltaler Kaptajnen; jeg skal dertil bemærke, at det var Interesse for Forslaget, der foranledigede mig til at udtale min Mening; jeg gik ud fra, at en Diskussion kommer Hensigten nærmest ved at udelade Personen til Fordel for Sagen. For den, der bringer en ny Tanke frem, mener jeg derimod, at Forslaget kan være saa godt, det være vil, saa er det dog ofte Navnet, der giver det Værdi.

Foreløbig ser jeg mig kun i Stand til at gentage, at jeg i mit sidste Indlæg gjorde mig Umage med at forklare, at jeg er fuldstændig enig med Kapt. T. deri, at det nuværende Lanternesystem er mangelfuldt, fordi det kun med Sikkerhed kan angive Stedet, hvor der er et Fartøj, men ikke hvad der foretages med dette; samt at denne Usikkerhed kan medføre kritiske Situationer, særlig naar der under close shaves dukker en ube-

lejlig Lanterne op. Ligeledes kan jeg indrømme, at det i en vis Forstand vilde være et Gode for Navigeringen, om ethvert Fartøjs Position kunde angives ved Lanterner, og jeg maa tilstaa, at Kaptajn Thomsens Forslag i den Retning byder store Fordele saavel ved en omhyggelig motiveret som vel gennemtænkt Sammenstilling af Lys. Alligevel tvivler jeg om, at disse Fordele vil bringe os nærmere til et helt fuldkomment System, og jeg skal forsøge at begrunde dette.

Den Nytte eller de Fortrin, der antagelig vindes ved Kapt. Thomsens Forslag, indtræffer efter min Mening tidligst i det Øjeblik, de forskellige Lanterner kan bedømmes med Sikkerhed, og jeg kan indrømme, at dette som oftest vil være tidlig nok til at styre af Vejen; men der maa alligevel tages Hensyn til, at Tiden reduceres meget derved, at de farvede Lanterners Lysævne ikke tilnærmelsesvis er saa stor som de blanke eller klare Lanterners. Endvidere kan Skibets Bevægelse medføre den Omstændighed, at den ene Lanterne i et Øjeblik kan lyse kraftigere end den anden, og for Agterlanternernes Vedkommende kan dette foraarsage, at der skiftevis ses rødt eller grønt Lys, og at Roret skiftes i Henhold dertil. Det kan indrømmes, at der uden Risiko kan holdes af Vejen for et enkelt farvet Lys, som var det en Sejler under Fart; men af Hensyn til andre Fartøjer er denne Manøvre ikke altid den fordelagtigste, og den vil tilmed paa en uheldig Maade modarbejde det hidtil anerkendte Princip om aldrig at forandre Kurs før det er absolut afgjort, hvad der holdes af Vejen for, og hvilken Side det er hensigtsmæssigst at afvige til. Jo flere Lanterner, der høre til et Signal, desto mere Tid og Arbejde udfordres for at finde ud af dem; og da de sjeldent eller aldrig lyse lige godt, saa vil Systemet bidrage til Vilkaarlighed og Usikkerhed under Navigering, fordi Officererne vil vænnes til at styre af Vejen for Fartøjer uden at være overbeviste om, hvorvidt de vise mere end en Lanterne.

Som Anbefaling for farvede Lanterner til stationære Skibe anfører Kapt. T., at det kraftigste Lys vil angive det nærmeste Fartøj Jeg tror derimod, at det kraftigste Lys ogsaa kan komme fra en Lampe med større Lysævne, der er længere borte end det nærmeste Fartøj. Der er for Tiden god Lejlighed til at bedømme Synskredsen for farvede Lanterner, hvori der er et forsølvet Spejl bag Lampen. Et saadant Spejl kan ikke anbringes i en almindelig Kuglelanterne, og derfor kan jeg ikke tænke mig, at en Lampe uden Spejl og indesluttet af et tykt, farvet Glas kan indrettes med en saadan Lysævne, at den kan betragtes som en forsvarlig Sikkerhedsforanstaltning for stationære Skibe under alle Vejrforhold, særlig i Snevejr. Hvad Fiskerne i Nordsøen angaar, da betragter jeg det som spildt Ulejlighed at foreslaa dem noget bedre eller noget, der kan bidrage mere til deres Sikkerhed, end de udmærkede klare Lanterner, de føre.

Efter min Mening er der for Tiden i Søvejsreglerne rigeligt meget at huske paa, særlig for Begyndere, og det er en Selvfølge, at jo flere Lanternesammensætninger eller Kombinationer, der komme til, desto oftere vil Systemet give Anledning til Konfusion, og dette vil vist i Praksis medføre et forøget Antal Søulykker.

Med Undtagelse af det ene Tilfælde, at der kommer en rød Lanterne i Sigte paa samme Fartøj, hvor oprindelig vistes Hvidt, saa har det nuværende Lanternesystem den store Fordel for Dampskibsfarten, at der kan tages Bestemmelse om, paa hvilken Side en Lanterne (eller flere) kan passeres, saa hurtig dens Farve kan bestemmes; og da dette opnaas ved faa og hensigtsmæssige Midler, saa har Systemet efter min Mening deri Betingelser, der veje op mod den af Kapt. Thomsen foreslaaede, mere komplicerede Lanterneføring.

For at modarbejde Antallet af klare Lys sympatiserer Kapt. Thomsen ikke med at anvende to Toplanterner. Efter min Erfaring er det i meget befærdede Farvande, som Strædet ved Dover, en Lettelse at være overfor en Damper med 2 Toplanterner, naar der skal manøvreres mellem mange Fiskere og Sejlere, fordi man til enhver Tid kan bedømme dens Stilling og derfor ikke behøver at være ængstelig for, at den kan vise Rødt, hvad Øjeblik det skal være. I et langt, langsomt og ikke særlig manøvredygtigt Dampskib kan der læres, hvor Skoene trykke under disse Forhold, og jeg har hørt flere Skibsførere beklage sig over, at Rederierne ikke forsynede Skibene med den nødvendige Rejsning, saa de kunne føre den tilladte Toplanterne.

Kaptajn Thomsen slutter med den Bemærkning, at jeg har indrømmet, at en blank Lanterne, som den nu føres, kan medføre kritiske Situationer, og at det derfor vil glæde ham at se et Forslag fra mig til noget bedre. Jeg skal gerne opfylde Kaptajnens Ønske, saa godt det er mig muligt; og derfor vil jeg foreslaa, at Søvejsreglerne (Lanternesystemet) ikke forandres af Hensyn til Lysene i Helsingør, men derimod, at Lysene paa eller ved denne Bys Havneplads forandres eller blændes ud mod Søen af Hensyn til Søvejsreglerne. Denne Ordning blev for en Del Aar tilbage ønsket gennem Fagpressen, og saa vidt jeg husker, lovede rette Vedkommende den Gang at tage sig af Sagen; om der blev gjort noget derfor, ved jeg ikke, men i ethvert Tilfælde er Lysene for Tiden saa talrige og kraftige, at de gør Sejladsen meget vanskelig der forbi; og da det er en Ulempe, der formentlig let kan afhjælpes med et farvet Glas til hvert Lys, saa kan jeg ikke tænke mig, at Autoriteterne skulde være uvillige til at søge Forholdene forbedret.

Af Hensyn til dette delvis nye Forslag og for at imødekomme Kapt. Thomsen, vil jeg ikke længere skjule mit gode danske Navn; det er

Peder Jensen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra M. Petersens Værft i Marstal er en nybygget Skonnert Hercules løbet af Stablen. Den maaler 58,77 Tons og skal føres af Kapt. Chr. Bager.

Fra Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft løb i Lørdags den anden af de af De danske Sukkerfabriker bestilte Tankdampere af Stablen. Den fik Navnet Adolph.

Personalia.

Dødsfald. Mægler, russisk Vicekonsul G. Chr. Friis i Nyborg er afgaaet ved Døden.

Under Kapt. A. Christensens Sygdom har Føreren af Bugserbaaden Læsø overtaget Dpsk. Randers, medens Læsø føres af Styrmand P. Gommesen fra Hebe.

Under Kapt. J. Petersens Sygdom er Dpsk. Moskov overtaget af Styrmand K. Fischer.

Under Kapt. Frisenettes Sygdom er Morsø overtaget af Kapt. C. Wiberg.

Maskininspektør for Firmaet Hecksher & Søn, E. Erhard Hansen, har fra 1. Januar 1900 antaget Familienavnet Ehrhardt, saaledes at hans Navn fremtidig vil være E. H. Ehrhardt.

Fra Sø og Land.

Det østasiatiske Kompagni har til den engelske Admiralitetsret indgivet Fordring paa at begrænse det Rederiet paahvilende Ansvar for den af Dampskibet Cathay paa Dampskibet Clan Macgregor foraarsagede Skade; som bekendt erklærede Dommen begge Skibe for skyldige, hvorefter Skaden skulde deles lige; men da det Beløb, som Cathay herefter vilde komme til at udrede, efter Rederiets Mening vilde overstige 8 Lstr. pr. Ton, søgte det Ansvaret begrænset. Clan Macgregors Sagfører henviste til the Merchant Shipping Act 1894, hvorefter man ved Beregningen af Tonnagen, for Ansvarets Begrænsnings Skyld, kun havde Lov til at fradrage Mandskabets Opholdsrum, naar disse af en dertil bestemt Synsmand vare eftersete ved Registreringen og fundne i Orden, og naar der ved Indgangen til disse Rum fandtes indskaaret eller malet Antallet af de Mænd, som det ifølge Registreringscertifikatet var tilladt at have der. — Spørgsmaalet udsattes til nærmere Undersøgelse og Oplysning. Sh. Gaz.

Til Sh. Gaz. skrives fra Norfolk: Besætningen fra Dpsk. Kurdistan rapporterer, at Skibet maatte ankre ud for den patagoniske Kyst paa Grund af Storm og Taage. Folkene fra en Baad, der blev sendt i Land, bleve opmærksomme paa nogle Lyde fra en Hule, de gik derhen og traf en Del Vilde, der holdt Maaltid, som det syntes paa Resterne af et menneskeligt Legeme. De Vilde angreb Søfolkene, men disse fyrede paa dem og dræbte en af dem; Resten slap bort med Liget. I Hulen fandt Søfolkene et dansk Flag og en Del Vraggods; ved Kysten fandt de Vraget af en Brig.

Ugens Havarier.

Barkskib Henny af Sønderho, Kapt. Ibsen, afgik d. 1. April d. A. fra Australien til de kanariske Øer; det havde en Besætning af c. 14 Mand. Man er uden Efterretning fra det siden dets Afgang, hvorfor man nærer Bekymring for dets Skæbne.

Ringtrold, Skonnert, fra Windau til Roskilde med Trælast, blev d. 5. ds. af „Bien" indbragt til Helsingør med Tab af Ankre og Kæder.

Catharina, Skonnert af Risør, fra Odense til Hjemstedet i Ballast, har d. 5. ds. paa Helsingør Red været i Kollision med Barkskibet Candeur af Lillesand. Skonnerten mistede Storrigningen, Barkskibet mistede Forrigning og Spryd samt fik sin Bov beskadiget. Begge Skibe indbragtes til Helsingør.

Selma, Skonnert af Malmø, fra Kalmar til Randers med Tømmer, indkom d. 6. ds. til Nexø med Vand i Lasten.

Alpha, Skonnert af Westrhauderfehn, trælastet, strandede d. 5. ds. ved Lodbjerg Fyr. Besætningen reddet.

Fyen, Dpsk. af Kjøbenhavn, indkom d. 5. ds. til Aarhus med en Ladning Kul fra Sunderland efter at have været ude i Stormen. Skibet havde svær Slagside og en Del ovenbords Skade.

Else, Dpsk. af Aalborg, er paa Rejsen fra Riga til Amsterdam med Trælast indkommet til Helsingør med ovenbords Skade og Tab af Dækslast.

Nøkken, Skonnert af Ærøskjøbing, er d. 5. ds. paa Rejsen fra Boston til Fredericia med Kul strandet paa Hatterevet ved Samsø. Besætningen reddet.

Agnes, 3/m. Skonnert af Fanø, er strandet ved Braganza og er Vrag.

Shelitto, Dpsk. af Glasgow, der som bekendt strandede paa Jæderen og hvortil Svitzers „Frederikshavn" var afgaaet for at assistere, er nu Vrag, og „Frederikshavn" er returneret. 4,000 Sække Bomuldsfrøkager er bjærget.

Johan Frederik, svensk Bark, fra Wismar til Aalborg med Salt, er d. 5. ds. af Svitzers indbragt hertil med Tab af Ankre og Kæder.

Axelhuus, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom hertil d. 9. ds. efter ved Stettin at have været i Kollision med Dpsk. Teutonia. Axelhuus har en Del Skade paa Forstavn og Boug, Teutonia blev betydelig beskadiget.

Triton, Fregatskib af Wasa, ankom hertil læk d. 8. ds. paa Rejsen fra Sundswall til Port Adelaide med Træ og Rujærnslast. Skibet losser og reparerer.

Askford, Dpsk. af Sunderland, ankom hertil d. 6. ds. paa Rejsen fra Sunderland til Riga med Kul. Skibet havde ovenbords Skade og maatte losse og reparere.

Fair Head, Dpsk. af Belfast, fra Riga til Hjemstedet med Hamp, kom den 6. ds. paa Grund paa Søndre Røse. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil med Hul i Bunden.

Holmestrand, Barkskib af Holmestrand, er paa Rejsen fra Sundswall til Tunis med Trælast d. 8. ds. af Svitzers indslæbt til Rønne læk og med Tab af Ankere og Kæder.

Hans, Skonnert af Rønne, er d. 7. ds. som Vrag drevet op paa Kysten af Hela.

Lufra, svensk Skonnert, er paa Rejsen til Kjøbenhavn med en Ladning Koks d. 9. ds. strandet i Nærheden af Gravesend.

Laura, Dpsk. af Aabenraa, fra Aalborg til Hjemstedet med Cement, er grundstødt Syd for Hals.

Marie, Skonnert af Aalborg, fra Karlstad til Skive med Trælast, er ankommet til Skive paa Slæb af „Expres", Marie er læk og har mistet Straakølen ved Grundstødning paa Dvalegrunden.

Adele, Barkskib, fra Helsingør til Wilmington, har været i Kollision med Barkskibet „La Gitana" og maatte returnere til Helsingør med Tab af Klyverbom og anden Skade.

Penelope, Dpsk. af Amsterdam, har været i Kollision med Drogdens Fyrskib og fik Skade paa Agterskibet og en af Baadene. Skibet fortsatte sin Rejse.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 17. Novbr., bestemt til New Orleans. — Alexandra, Svensson, afgik fra Boston 9. Decbr., bestemt til New York. — Algarve, Borries, afgik fra Kbhvn. 12. Dec., bestemt til Newcastle. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Reval 5. Decbr. — Antwerpen, Lorentzen, ankom til Reval 2. Decbr. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 10. Decbr. — Arno, Strubberg, ankom til Denia 8. Decbr. — Beira, Brabrand jun., ankom til Genua 10. Decbr. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Kbhvn. 12. Decbr., bestemt til Reval. — Dagmar, Gade, pass. Gibraltar 8. Decbr., bestemt til Bordeaux. — Douro, Ørum, afgik fra Lissabon 10. Dec., bestemt til Kbhvn. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 30. Novbr., best. til Kbhvn. — Garonne, Rasmussen, afgik fra Bordeaux 9. Decbr., best. til Kbhvn. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 5. Decbr. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 6. Decbr., best. til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Messina 7. Decbr, best. til Valencia. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 2. Decbr., best. til New York. — Kentucky, Caroc, afgik fra New York 29. Novbr., best. til Kbhvn. — Leopold II., Kruse, ankom til Rotterdam 10. Decbr. — Louisiana, Jensen, pass. Castletown 9. Decbr., bestemt til Nyborg. — L. P. Holmblad, Erichsen, afgik fra New York 3. Decbr., best. til Christiania og Kbhvn. — Nicolai II., Michelsen, ankom til Swinemünde 10. Decbr. — Norge, Kihl, ankom til Christiania 10. Decbr. — O. B. Suhr, Lissner, afgk fra Lissabon 2. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Omsk, Petersen, ankom til Rotterdam 3. Decbr. — Seine, Staal, ankom til Riga 10. Decbr. — Texas, Holm, ankom til Neufairwater 11. Decbr. — Thingvalla, Laub, afgik fra Kbhvn. 13. Decbr., best. til New York. — Tiber, Bech, afgik fra Kbhvn. 10. Decbr., best. til Barcelona. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 9. Dec, best. til Antwerpen. — Xenia, Thidemann, afgik fra New Orleans 29. Nov., best. til Svendborg.

Anglo Dane, Møller, ankom til Manchester 9. Decbr., bestemt til Liverpool. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 8. Decbr., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Antwerpen 5. Decbr., best.

til Kbhvn. — Ceres, Müller, afgik fra Kbhvn. 6. Decbr., bestemt til Vestnorge. — Christian IX, Mollerup, ankom til Pillau 11. Decbr., best. til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Kbhvn. 9. Decbr., bestemt til Stettin. — Constantin, Niedersø, ankom til London 9. Decbr. — Ella, Svane, ankom til Kbhvn. 9. Decbr.. best. til Hamburg. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 7. Decbr., best. til Hull. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Kbhvn. 11. Decbr.. bestemt til Antwerpen. — Kasan, Mortensen, afgik fra Libau 11. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Kiew, Erichsen, ankom til Libau 7. Decbr., bestemt til Hull. — Laura, Christiansen, ankom til Thorshavn 25. Nov., best. til Kbhvn. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 9. Decbr., best. til Kbhvn. — Maja, Johnson, ankom til Kbhvn. 11. Decbr., best. til Danzig. — Morsø. Frisenette, afgik fra Kbhvn. 12. Decbr., best. til Vestnorge. — Moskov, Petersen, afgik fra Riga 4. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Nishnej Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 5. Dec., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Kbhvn. 10. Decbr., bestemt til London. — Perm, Christensen, afgik fra London 9. Decbr., bestemt til Hamburg. — Pregel, Olsen, pass. Holtenau 12. Decbr. — Thyra, Sørensen, afgik fra Antwerpen 10. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofod, ankom til Kbhvn. 8. Decbr., bestemt til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Riga 1. Dec., bestemt til Kbhvn. — Vesta, Bay, ankom til Kbhvn. 7. Decbr., bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ankom til Hull 3. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Viking, Rohde, ankom til Kbhvn. 9. Decbr., bestemt til Libau. — Kursk, Lunge, ankom til Havre 11. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Seine, Staal, ankom til Riga 9. Decbr., best. til Dunkirk.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 14. Decbr., best. til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 13. Decbr., best. til Aarhus. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Leith 13. Decbr., bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 13. Decbr., best. til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Odense 14. Decbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 13. Decbr., best. til Leith via Aarhus, Aalborg. — Riberhus, Andersen, afgik fra Newcastle 13. Decbr., best. til Nakskov. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nykjøbing F. 13. Decbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Mahncke, afgik fra Blyth 28. Novbr., ankom til Riga 4. Decbr. — Frode, Tofte, afgik fra Sundswall 22. Novbr., ankom til Rouen 2. Decbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Riga 28. Novbr., ankom til London 6. Decbr. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Swansea 5. Decbr., best. til Stettin. — Svend, Petersen, afgik fra Antwerpen 9. Decbr., ankom til Blyth 11. Decbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Dunkerque 10. Decbr., ankom til Blyth 11. Decbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Kjøbenhavn 12. Decbr., bestemt til Riga. — Ragnar, Risøe, afgik fra Sunderland 10. Decbr., bestemt til Stettin. — Volmer, Riber, afgik fra Cardiff 9. Decbr., bestemt til Kjøbenhavn. — Dan, Hansen, afgik fra Riga 7. Decbr., bestemt til Ghent. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 2. Decbr., ankom til London 9. Decbr. — Harald, Holst, afg. fra Rouen 7. Decbr., ankom til Sunderland 10. Decbr. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Cardiff 19. Novbr., best. til Montevideo.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Jensen, ank. 5. Novbr. til Galveston. — Johan Siem, Knudsen, ankom 9. Decbr. til Riga fra Swinemünde. — H. Klitgaard, Rasmussen, afgik 10. Decbr. fra Pillau. — Peter Berg, Thorsøe, ankom 10. Decbr. til Libau. — Alex. Shukoff, Stoltenborg, ankom 11. Decbr. til Gefle fra Norrkøping.

Heimdal. Anine, Løfler, ankom til Rouen 6. Decbr.. — Kamma, Pedersen, ankom til Riga 9. Decbr. — Helga, Lagesen, ankom til Rouen 10. Decbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Newcastle 8. Decbr. — Elna, Møller, ankom til Dunkerque 10. Decbr. — Therese, Rathje, ankom til Riga 11. Decbr.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afgik fra Ponto Delgada 30. Novbr., best. til Kbhvn. — Ekliptika, Klaaborg, afgik fra Rosario 29. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Venus, Nielsen, ankom til New York 5. Decbr. — Sirius, Branth, ankom til Rosario 5. Decbr. — Urania, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 2. Decbr. — Saturn, Lund, afgik fra Antwerpen 10. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Pallas, Hemmingsen. ankom til Riga 8. Decbr. — Mars, Clausen, ankom til Warkworth 11. Decbr.

Nordsøen. Wineland, Petersen, ankom til Newcastle 9. Decbr. — Nordland, Pii, ankom til Kbhvn. 1. Decbr. — Finland, Schmidt, ankom til London London 10. Decbr. — Holland, Jørgensen, afgik fra Methil 8. Decbr., best. til Odense. — England, Andresen, ankom til Kbhvn. 1. Decbr. — Rusland, Møller, ankom til Warkworth 9. Decbr. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Kønigsberg 8. Decbr.

Vesterhavet. Niobe, Schmidt, afgik fra Liverpool 12. Decbr., bestemt til Swanseå. — Nancy, Mathisen, afgik fra Bilbao 5. Decbr., bestemt til Genoa. — Nautik, Mortensen, ankom til London 10. Decbr. — Nora, Degn, afgik fra Cartagena 6. Decbr., best. til London. — Neptun, Jørgensen, ankom til Methil 11. Decbr. — Nerma, Jessen, afg. fra Methil 7. Decbr., ankom til Esbjerg 9. Decbr.

Østersøen. Rita, Jørgensen, afgik fra Caen 6. Decbr., ankom til Rotterdam 8. Decbr.

Union. Frisia, Skov, afgik fra Burntisland 7. Decbr., ankom til Kbhvn. 12. Decbr. — Caledonia, Fisker, ank. til Riga 7. Decbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afg. fra Riga 12. Decbr., bestemt til Dunkerqun. — Fyen, Hansen, afgik fra Aarhus 10. Decbr., bestemt til Hull. — Russia, Rasmussen, ankom til Antwerpen 8. Decbr.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Baltimore 25. Novbr., best. til Aarhus. — Brattingsborg, Clausen. afgik fra Buenos Ayres 4. Decbr., bestemt til Liverpool. — Søborg, Fischer, afgik fra Cardiff 5. Decbr., bestemt til Rio. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Calais 6. Decbr. — Jomsborg, Kühl, ankom til Poti 6. Decbr. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Sunderland 6. Decbr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Reval 11. Decbr. — Amalienborg, Dømel, afgik fra Sundsvall 10. Decbr., bestemt til Rouen. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Rouen 10. Decbr., best. til Newcastle. — Stjerneborg, Mathiesen, ankom til Kbhvn. 12. Decbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, afgik fra Buenos Ayres 3. Decbr., bestemt til Dunkerque. — Skodsborg, Lund, ankom til Glasgow 8. Decbr. — Klampenborg, Jensen, ank. til Chanteney 7. Decbr. — Jægersborg, Andersen, ank. til Kbhvn. 13. Decbr. — Guldborg, Jensen, ankom til Sevilla 11. Decbr. — Tuborg, Hveissel, ankom til Southport 8. Decbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Rotterdam 8. Decbr., ankom til Methil 9. Decbr. — Agnete, Jensen, ankom til Riga 29. Novbr. — Hermia Sørensen, afgik fra Methil 9. Decbr., best. til Lübeck. — Alice, Hansen, afgik fra Kiel 9. Decbr., best. til Methil. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Rouen 9. Decbr. — Bornholm, Petersen, ankom til Methil 11. Decbr. — Ajax, Brorsen, ankom til Methil 8. Decbr. — Nauta, Madsen, ank. til Grangemouth 10 Decbr. — Rønne, Hintze. afgik fra Nyborg 11. Decbr.. best. til Kbhvn. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Göteborg 9. Decbr.

Danmark. Rolf, Hahn. ankom til Libau 12. Decbr. — Thorvaldsen, Skjødt, afg. fra Grangemouth 13. Decbr., bestemt til Kiel. — Absalon, Predbjørn, ankom til Pillau 8. Decbr. — Ansgar, Larsen, afgik fra Libau 8. Decbr., best. til Dunkirk. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kbhvn. 10. Decbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Rotterdam 12. Decbr. — Helge, Matthiessen, afg. fra Libau 13. Decbr., best. til London.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afgik fra Singapore 8. Decbr.. bestemt til Hongkong. — Malaya, Prahl, afgik fra Port Said 30. Novbr., ankom til Marseilles 8. Decbr., afgik fra Marseilles 10. Decbr., best. til Havre. — Cathay, Schønning, pass. Gibraltar 7. Decbr.. best. til Port Said. — Annam, Cold, afg. fra Colombo 4. Decbr., ankom til Singapore 12. Decbr. — Korea, Berendsen, ankom til Reval 8. Decbr. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Plymouth 8. Decbr., best. til Port Said.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afg. fra Riga 8. Decbr., best. til Ghent. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Ghent 4. Decbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Flensborg 4. Decbr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Riga 1. Decbr.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Grangemouth 9. Decbr., best. til Kbhvn. — Knud, Nielsen, ankom til Riga 8. Decbr.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 6. Decbr. til Boness. — Enigheden, Nielsen, ankom 7. Decbr. til Ostende.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Rotterdam 11. Decbr. bestemt til Burntisland. — Clara, Petersen, afgik fra Libau 8. Decbr., best. til Dunkirk.

Borneo. Tankdampskib Borneo, Schack, er 10. Decbr. afsejlet fra Malmø til Philadelphia via Blyth.

Vulcan. Vulcan, Thorlander, afgik fra Libau 10. Decbr., best. til London.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Dania. Nørby, sejlet fra Cuxhaven 3. Decbr. til Para. — Anna & Emmy, Svarrer, ankom til Rio Grande 5. Decbr fra Liverpool. — Mærdor, Brinck, ankom til Liverpool 6. Decbr. fra Rio Grande. — Erna, Thomsen,

prajet 2. Decbr. paa 49° N. Br. 5° W. Lgd. fra Aruba til Hamburg. — Casma, Sonnicksen, til Aankers ved Deal 3. Decbr. — Emilie, Brinck, ankom til Batavia 31. Oktbr. fra Macassar. — Kronpinsesse Louise, Jepsen, ankom udfor Rio Grande Bar 9. Decbr., blev beordret til Isle Grande i Karantæne. — Thor, Meinertz, sejlet fra Kalkutta 8. Decbr. til Taltal.

Fanø. Sønderho. Merida, Pedersen, ankom 5. Decbr. til Limmerich fra Glouchester. — Killena, Hansen, pass. Prawle Point 30. Novbr. paa Rejse fra Shields til Buenos Aires. — Else. Thomsen, afg. 7. Decbr. fra Hamburg til Brisbane.

Svendborg. Hertha, Hansen, ankom til Skien 5. Decbr. — Hansine, Hansen, ankom til Bervig 4. Decbr. — Hans Emil, Hansen, ankom til Kiel 5. Decbr. — Fortuna, Christiansen, ankom til Rouen 7. Decbr. — Diane, Fallentin, ankom til Kiel 7. Decbr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Faaborg 8. Decbr. — Martin, Mortensen, ankom til Leith 8. Decbr. — Triton, Nielsen, ankom til Lynn 8. Decbr. — Helge, Hansen, ankom til Lynn 8. Decbr. — Eerona, Dam ankom til Christiania 9. Decbr. — Galathea, Bom, ankom til Lynn 9. Decbr. — Odin, Andersen, ankom til Dysart 9. Decbr. — Ariel, Nielsen, ankom til Paimpool 9. Decbr. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Odense 10. Decbr. — Erik, Hoffmann, ankom til Sunderland 10. Decbr. — Thurø, Husfeldt, ankom til Christiansand 11. Decbr. — Fylla, Rasmussen og Athene, Hansen, ankom til Lynn 9. Decbr. — Heimdal, Rasmussen, ankom til Newcastle 9. Decbr. — Estrup, Madsen, ankom til Leith 9. Decbr. — Phønix, Nielsen, ankom til Kallundborg 10. Decbr. — Cofidence, Mouritzen, ankom til Lynn 10. Decbr. — Peter, Jørgensen, ankom til Kalmar 10. Decbr. — Elise, Nielsen, ankom til Göteborg 10. Decbr. — Sofie, Hansen, ankom til Kbhvn. 11. Decbr. — Ceres, Jensen, er ankommen til Leith. — Lars Jørgensen, Jørgensen, er ankommen til Boness. — Samson, Hansen, ankom til Koldby Kaas 10. Decbr. — Dannebrog, Clausen, ankom til Lynn 11. Decbr. — Concordia, Henriksen, ankom til Ystad 11. Decbr.

Ærø. Hildur, Schmidt, ankom 5. Decbr. til Aiguillon, — Dannebrog, Bøye, ankom 6. Decbr. til Rudkøbing. — Fri, Rasmussen, ankom 6. Decbr. til Haderslev. — Karen, Hansen, ankom 7. Decbr. til Ærøskøbing. — Alf, Albertsen, ankom 7. Decbr. til Klintebjerg. — Ærø, Christensen, er ankommen til Leith fra London. — Lorents, Levinsen, ank. 9. Decbr. til Randers. — Hosanna, Hay, ankom 7. Decbr. til Greatyarmouth. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. 11. Decbr. til Newport Mon. — Johanne, Albertsen, er ankommen til Leith. — Avance, Hansen, er ankommen til Rudkøbing. — Fredensborg, Kisby, ankom 11. Decbr. til Frederiksstad. — Lucinde, Christensen, afgik 5. Decbr. fra Malaga til La Rache. — Cathrine, Christensen, ankom 9. Decbr. til Kbhvn. — Hanne, Bøye, ankom 7. Decbr. til Aarhus. — Immanuel, Hansen, ankom 10. Decbr. til Warberg. — Argus, Svane, ankom 8. Decbr. til Nakskov. — Ellen, Lauritsen, ankom 10. Decbr. til St. Molo.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Nordsøen. Horns-Rev. Lys- og Fløjtetønden *„Slugen N."* er atter udlagt paa Station.

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

Paa *Havrevlen* 12 Fod.

I Kanalen 8½ Fod.

Paa *Fjordgrunden* 10½ Fod.

Østersøen. Gjedser. Rødsand. Over *Rødsand* er gravet en 100 Alen bred Rende med 14 Fod Vand. Rendens Ø.-Side er afmærket med 7 smaa, røde Spidstønder, der ligge i 13½ à 15 Fod Vand.

Som Mærke gennem Renden kan benyttes den midterste, højeste Skorsten paa Stationsbygningen overet med Fyrpælen til *Gjedser* Havn Ø.-Ledefyr paa Havnens Ø.-Mole, 35 Alen fra Hovedet.

De to Stænger med røde, firkantede Topbetegnelser, tæt N. for *Gjedser* Havn, som lede over *Rødsand*, ville blive borttagne.

Bornholm. Hammeren. Signal- og Telegraf-Stationen ved *Hammeren* Fyr er flyttet. Signal-Apparatet er nu anbragt 140 Alen NV. for Fyrtaarnet.

Isefjord. Hundsted. *Hundsted* Havnefyr viser paa Grund af Haveri midlertidig hvidt, fast Fyr hele Horizonten rundt.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Fyrskibet *„Kopparstenarne"* er inddraget den 6te December.

Forsaavidt følgende Fyrskibe ikke tidligere ere inddragne paa Grund af Is, inddrages de saaledes: Fyrskibet *„Grepen"* den 8de, *„Svenska Björn"* den 12te, *„Finngrundet"* den 16de, *„Almagrundet"* den 18de og *„Grundkallen"* den 31te December.

Gotland. Burgsvik. *Burgsvik* bageste Ledefyr er nu flyttet, saa at Fyrene ere overet i N. 73° Ø. Det vises fra et 19 Fod højt, hvidt Taarn.

Bråviken. Norrköping. Fyrene paa *Lösingsskär* og *Hvitskär*, Lanternerne mellem *Grymö* og *Loddby* samt de fire Lystønder i Løbet fra *Pampusfjärden* til *Norrkgöping*, brænde fremtidig fra 1ste April—31te Maj og fra 1ste Juli til 31te December.

Ifølge Telegram af 9de December 1899 fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* er Fyrskibet *„Vestra-Banken"* inddraget.

Finland. Bottniske Bugt. Fyrskibene *„Storkallegrund"* og *„Relandersgrund"* ere inddragne.

Finske Bugt. Fyrskibet *„Verkomatala"* er inddraget den 4de December.

Rusland. Dagø. Tachkona. Rednings-Stationen ved *Tachkona* Fyr paa *Dagø* N.-Pynt er nedlagt.

Tyskland. Memel. Udenrigsministeriet meddeler:

I Indløbet til *Memel* er der for Tiden kun 13 Fod Vand.

Stettiner Haff. Grosses Haff. I *Grosses Haff* er til Forsøg udlagt to Lystønder, der vise hvidt Fyr med Formørkelser. De ligge midt imellem *Kaiserfahrt* Molehoved og Fyrskibet *„Swantewitz"*, ved Ø.-Kanten og V.-Kanten af Renden. Den Ø.-lige Tønde viser Lys i 6 S., Mørke i 2 S.; den V.-lige viser Lys i 4 S., Mørke i 4 S.

Friedrichsort. I Januar 1900 forandres Taagesignalet ved *Friedrichsort* Fyr saaledes: Hver 40 Sekunder gives Fem-Slag paa Klokke, mellem Slagene i Gruppen er der c. 3 S. og mellem to Grupper c. 24 S. — Under Forandringen gives intet Taagesignal.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Hvalerøerne. Spjærodden V. En 4 Fods Grund er funden 1½ Kbl. V. for *Spjærodden*. 59° 3′ 25″ N. Br. 10° 54′ 23″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Kalvaag Havn. Ved *Kalvaag* Havn er tændt et fast Fyr, der viser rødt Lys i Indløbet, grønt Lys S. derfor og hvidt Lys N. derfor. Fyret brænder til 1ste Marts 1900. 61° 46′ 5″ N. Br. 4° 53′ 24″ Ø. Lgd.

Bekkerviksund. I *Bekkerviksund*, mellem *Selbjørnsø* og *Hufterø* er funden en 20 Fods Grund. 60° 0′ 17″ N. Br. 5° 13′ 25″ Ø. Lgd.

Tyskland. Eider. I *Eider*, *Norder-* og *Süder-Piep* og i *Falsches Tief* er Vinterafmærkningen foretagen.

Elben. Grünendeich. Den sorte Spidstønde Nr. 9 lige over for *Grünendeich* er flyttet og ligger nu i 15 Fod Vand. 53° 35′.0 N. Br. 9° 37′.5 Ø. Lgd.

Finkenwerder. Park og Pagensand. Ud for *Park* og *Pagensand* er ved Farvandets S.-Grænse den tidligere Afmærkning nu forandret og er saaledes:

Paa *„Athabasca"* Vrag, 70 Alen inden for Yderenderne af Høfderne, en Baake med hvidt Blinkfyr.

En rød Bøje 30 Alen uden for Høfden nærmest neden for *„Athabasca"* Vrag.

En Duc d'Albe, med to hvide Lanterner, vandret for hinanden, 30 Alen inden for Yderenden af Høfderne.

En Baake med hvidt Blinkfyr tæt Ø. og inden for Yderenden af Høfden Ø. for *Köhlfleth* Munding.

To røde Bøjer med Kost i 19 Fod Vand, 30 Alen uden for Linien mellem Høfdernes Yderender, paa 53° 32′ 29″ N. Br. 9° 53′ 48″ Ø. Lgd. og 53° 32′ 31″ N. Br. 9° 53′ 8″ Ø. Lgd.

Man maa ikke komme S. for Linien mellem de tre Bøjer.

Weser. Brake. Fünfhausen. Vandstand-Signalerne ved *Fünfhausen*, ved *Brake*, vises nu Dag og Nat uden Afbrydelse.

Jade. Den 1ste Januar 1900 oprettes paa *Wangeroog* Fyrtaarn en Signal- og Telegraf-Station, der udveksler Signaler med Skibe og viderebefordrer dem pr. Telegraf. Prisen er 80 Pfenninge for hvert Signal plus Telegramtaksten.

Holland. Zuiderzee. Wieringen. *Wieringen* hvide, faste Fyr lyser nu fra N. 11° Ø., over Stumptønde Nr. 2 i *Amsteldiep* gennem N., V. og S. til S. 13° Ø i *Amsteldiep* og over *Balgzand*. 52° 53′ 36″ N. Br. 4° 54′ 36″ Ø. Lgd.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. I *Nieuwe Rotterdamsehe Waterweg* udlægges Stumptønde Nr. 14 ikke mere.

Zuiden kan nu besejles med et Dybgaaende af 22 Fod, *Hoorn* med 23 Fod og Farvandet S. for *Maassluis* med 21 Fod.

Zeegat van Goeree. Nieuwegat. I *Nieuwe-* eller *Noordergat* ligger Fiskerfartøjet *„Nestorine Nr. 2"* sunket. 51° 53′ 56″ N. Br. 3° 59′ 50″ Ø. Lgd.

Zeegat van Brouwershaven. Strijensas. I *Strijensas* faste Fyr er den røde Vinkel, der lyste over *Ouden Overval*, borttagen.

Hollandsch Diep. I *Ouden Overval* er Dybden aftagen. Den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 7 med Kegle er ombyttet med en Spidstønde Nr. 7. 51° 42′ 5″ N. Br. 4° 34′ 30″ Ø. Lgd.

Zuid-Hollandsch Diep. I *Zuid-Hollandsch Diep* er den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 8 med Diamant inddragen. 51° 41′ 46″ N. Br. 4° 34′ 18″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 2 med afkortet Kegle er flyttet til 51° 41′ 42″ N. Br. 4° 34′ 6″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Fécamp. Det grønne, faste Fyr paa *Fécamp* Havns S.-Mole brænder fra tre Timer før til to og en halv Time efter Højvande.

Port-Bail SV. En 6 Fods Grund ligger paa Ankerpladsen ved *Port-Bail* paa 49° 18′ 25″ N. Br. 1° 44′ 30″ V. Lgd.

Saint Brieuc. I *Saint Brieuc* Bugt ligger en Vragtønde paa 48° 35′ 15″ N. Br. 2° 39′ 50″ V. Lgd.

Morlaix. I Løbet i Floden *Morlaix* ligger en Vragtønde i 6 Fv. Vand c. 5 Kbl. S. 6° V. fra *Ile Noire* Fyr.

England. Dover. Fyrskibet ved *Dover* er atter flyttet og ligger nu $5^3/_4$ Kbl. S. 85° Ø. fra Fyret paa *Admiralty Pier* og S. 21° Ø. fra *St. Mary* Kirke. Det viser hvidt Et-Blink hver $^1/_2$ Minut. Skroget er grønt, mærket *„Pier Works"* med hvidt. Paa Toppen har det en sort Ballon. Taagesignal gives med Taagehorn, Et-Stød hver 10 Sekunder. 51° 6′,7 N. Br. 1° 20′,0 Ø. Lgd.

Fyrskibets Ankre ligge c. 2 Kbl. NØ. t. Ø., c. $1^1/_2$ Kbl. SV. t. V. og c. $1^1/_2$ Kbl. SØ. t. Ø. fra Fyrskibet. Det er forbudt at ankre mellem eller i Nærheden af Fyrskibets Ankre.

Taagesignal gives saa tæt ved Yderenden af *Admiralty Pier* som muligt, med Et-Knald hver 2 Minutter. Desuden gives Taagesignal med Klokke ved Fyret paa *Admiralty Pier*.

Paa Yderenden af Ø.-Pieren skal ogsaa gives Taagesignal, sandsynligvis med Klokke.

Skotland V.-Kyst. Ardrossan. *Ardrossan* hvide og røde, faste Fyr paa S.-Enden af den N.-lige Bølgebryder er slukket, da Fyrtaarnet er ødelagt. 55° 38′,5 N. Br. 4° 49′,5 V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 15de November. 49° 29′ N. Br. 12° 34′ V. Lgd. Vraget af et lille kæntret Skib.

Frankrig. Penmarc'h. Men-Hir. Den 1ste December 1899 er paa Baaketaarnet paa *Men-Hir* tændt til Forsøg et Fyr med Formørkelser hver 4 à 6 Sekunder. Lyset er rødt fra N. 45° V. gennem N. og Ø. til S. 45° Ø., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 53 Fod. Synsvidden: $7^1/_2$ Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde Lys. Der er ikke Vagt ved Fyret. 47° 47′ 45″ N. Br. 4° 23′ 57″ V. Lgd.

Garonne. En Uddybningsmaskine er sunken i *Garonne*, c. $6^1/_2$ Kml. neden for *Bordeaux* Bro, c. 1 Kbl. Ø. for Høfden Ø. for *Grattequina* Fyr. En sort Lystønde, der viser rødt Fyr, er udlagt lidt udenfor og ovenfor Vraget.

Cape Breton Island. Great Bras d' Or. Et Skib er sunket i 5 Fv. Vand paa N.-Siden af Løbet ved Indløbet til *Great Bras d' Or*, 6 Kbl. N. 46° Ø. fra *Carey* Fyr. En grøn Tønde er udlagt uden for Vraget. 46° 18′ 10″ N. Br. 60° 24′ 10″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Great Duck Island. Omtrent den 20de December 1899 forandres Taagesignalet paa *Great Duck Island* til at give afvekslende hver 25 og 35 Sekunder Et-Stød af 5 S. Varighed; Stød 5., Pause 20 S., Stød 5 S., Pause 30 S.

Mount Desert Rock. Omtrent den 20de December 1899 forandres Taagesignalet paa *Mount Desert Rock*, 20 Kml. S. for *Mount Desert Island*, til at give afvekslende hver 30, 15 og 15 Sekunder Et-Stød af 5 S. Varighed, Stød 5 S., Pause 25 S., Stød 5.. Pause 10 S., Stød 5 S., Pause 10 S.

Massachusetts. Omtrent den 10de Januar 1900 flyttes Fyrskibet *„Boston«* Nr. 54 c. 1 Kml. N. hen. Det skal ligge i 16 Fv. Vand Ø. for Hovedindløbet til *Boston harbor* c. 6 Kml. fra *Boston* Fyr. 42° 20′ 22″ N. Br. 70° 45′ 26″ V. Lgd.

Boston Harbor. Thieves Ledge. Omtrent den 10de Januar 1900 udlægges en sort Fløjtetønde, mærket *„Thieves Ledge"*, i 26 Fod Vand, Middellavvande, paa S.-Siden og Ø. for Hovedindløbet til *Boston Harbor*, c. $2^5/_8$ Kml. S. $85^1/_2$° Ø. fra *Boston* Fyr og S. 75° V. fra Fyrskibet *„Boston"* ny Plads.

New York. East River. I Løbet mellem *Battery* og *Governors Island* er der et lige 220 Alen bredt Løb med 25 Fod Vand, Middellavvande. Mærket for Løbet er „NV.-Kant af den gule *Central Elevator*, paa Pier Nr. 9 i *Brooklyn* overet med Midten af NV.-Taarnet paa *St. Maryaret's Hotel* i *Brooklyn*" fra det Sted hvor *Red Hook* Skorsten gaar i Skjul bag *Castle William* og til Forlængelsen af Pier Nr. 8 i *New York*. Mærket skal holdes nøjagtig.

New York Lower Bay. Swash Channel. Den tremastede Skonnert, der var sunken i *Swash Channel*, er borttagen. Afmærkningen er inddragen.

New York Upper Bay. Vraget af Lægteren *„Daisy"*, der var sunket S. 32° V. fra *Governors Island*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Maryland. Patuxent River. Drum Point. Den 10de December 1899 indsættes i *Drum Point* Fyr en mørk Vinkel fra S. 74° V. til S. 82° V., der dækker over Grunden, som skyder ud fra *Sandy Point*, S. Enden af *Salomons Island*.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Kremic Pynt. Paa *Kremic* Pynt, S. for *Capocesto* Havn er tændt et hvidt fast Fyr, der er formørket fra S. 15° V. til S. 27° V. over 14 Fod Grunden c. $3^1/_4$ Kbl. SØ. for Øen *Maslinovac*. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Fyrapparat af 5te Orden. 43° 34′ 30″ N. Br. 15° 55′ 0″ Ø. Lgd.

Mulo Islet. I *Mulo Islet* hvide, faste Fyr er indsat en rød Vinkel, der lyser over 4° fra N. 2° V. til N. 6° V. over Løbet mellem *Kremic* Pynt og 14 Fods Grunden $3^1/_4$ Kbl. SØ. for Øen *Maslinovac*. 43° 31′ N. Br. 15° 55′ Ø. Lgd.

Rogosnizza. *Rogosnizza* røde, faste Fyr er forandret til et grønt, fast Fyr. Synsvidden: 2 Kml. 43° 31′ N. Br. 15° 58′ Ø. Lgd.

Rusland. Azovske Hav. Bielosarai Spit. En Grund med $17^1/_2$ Fod, blød Bund, ligger S. for *Bielosarai Spit* $1^1/_4$ Kml. S. fra *Bielosarai* Fyr og fra Baaken paa Enden af Hagen i SØ. 46° 51′,5 N. Br. 37° 21′ Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Yucatan. Mugeres Island. Paa *Mugeres Island* SØ.-Pynt er tændt et rødt Blinkfyr, der hver 5 Sekunder viser To-Blink. Flammens Højde: 76 Fod. Synsvidde: 14 Kml. Det vises fra et rødt, 36 Fod højt, aabent Taarn tæt ved Ruinerne af *Lookout* Taarn. 21° 12′ 0″ N. Br. 86° 43′ 40″ V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Sul. I Oktober 1899 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* hver Dag passeres med et Dybgaaende af 12,11 Fod.

Karantænebestemmelser.

Grækenland. — Karantænen overfor *Østerrig-Ungarn* er ophævet.

Gibraltar. — *Lissabon* og *Alexandria* ere erklærede fri for Pest.

Tyrkiet. — Karantænen overfor *Bougie* og *Philippeville* er ophævet. Skibe fra *Ægypten* erholde fri Praktika, naar de have været 30 Dage undervejs og havt frit Praktika i fremmed Havn; men Ladning m. m. desinficeres.

Indreg. Varemærke.

Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.

16, St. Annæplads

International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.

Kobberfarver for Træskibsbunde.

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

Manometre, Vacummetre og Tællere.

P. Otzen & Thorstenson.

Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

BUNKER-KUL.

RUDOLPH WULFF, AARHUS.

(ETABLERET 1865).

Københavns Børskurs d. 13. Decbr. 1899.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			95¾	96
Danmark			83	83½
Norden			117	117½
Kjøbenhavn	97¼	97	97	97¼
Carl	54½	54	54	54½
Dannebrog			95½	96
Skjold	70½		70¼	70½
Helsingørs Dampsk.	55	56	54	60
Østersøen			94	95
Nordsøen	79		79	80
Torm			91	97
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	110
Urania	89		88¾	89½
Union			101	102
Hejmdal			105	109
Dampsk. af 1896	97¾	¼	97¼	97½
Østasiatisk	103	102¾	102¾	103¼
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			101	106
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			89	91
3½% uopsig. Stats			94	95
3½% Husejer Kreditk.	83½	¾	83¼	83¾
3½% Kbhvns Kreditf.			84¼	86
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.	86½	¾	86½	87
4% — — 6 —	86¾	½	86½	86¾
3½% Landkreditk. 3 —			87	89
Aktier.				
Nationalbank			134½	135
Privatbank			126½	127
Landmansbank			120¼	122
Handelsbank			118¼	118½
Burm. & Wain			85½	87
Helsingørs Jernsk.			89	91
Sukkerfabr.	92¾	93	92¾	93
Bryggeri Aktier	88	87¾	87¾	88¼

Vekselkurser d. 12. Decbr. 1899.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.85
London	18.26	18.21
Paris	72.20	—
Amsterdam	151.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 13. Decbr. 1899.

Russiske Noter	216.25
4% Russiske Consols	99.10
3⅜% — Boden Kredit cono.	97.50
5% Mexikanske 1899	97.25
5% Rumænske Stats	94.50
4% — — 1890	83.10

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

„Det Foren. Dampskibs." 6,000, Norden" 2,000, „Kjøbenhavn" 8,000, „Carl" 12,000, „Dannebrog" 16,000, „Skjold" 4,000, „Urania" 24,000, „Dampsk. af 1896" 12,000, „Østasiatiske" 8,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Brøndberg & Tandrup,
Metalvarefabrik.
Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.
St. Kongensgade 27. Kbhvn.

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.

Smede- & Maskinværkstedet, Vedelsgade 10, Vejle,
anbefales til det ærede Publikum
—— med Udførelsen af alt mekanisk Arbejde ——
Specielt Mejeri-, Damp- og Pumpeanlæg.
V. Habenicht & P. Petersen.

Th. Poss's Eftf.
J. P. V. Sørensen.
Brogade 10, Kjøbenhavn C.
Sadelmager, Tapetserer og Dekoratør.
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt Skibsarbejde.
Tetefon 1618.

Marius Hoffgaard
(forhen kld. Brodersen).
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6, 2.
Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn
forbereder Elever saavel til Fiskeskipper- som til Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger meddeler Skolens Forstander, Navigationslærer **Hansen**, eller Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos**.

A. L. Nielsen,
Kolonial- & Skibsproviantering sforretning.
Havnen 18, Randers.
Stort Lager af Maskin- & Cylinderoliер.

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.

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: **Amagerbrogade 22.**
Telefon 1639.
Amager 51.

Børs-Caféen
ved Havnen, Aarhus, anbefales af CHR. BUCH'S Enke.

Gæstgiveriet Skipperhuset.
Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

TH. SIMONSEN,
NYHAVN 57.
SØLVMEDAILLE I MALMØ
OG **STOCKHOLM**
FOR **LANTERNER.**
GRUNDLAGT 1825.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE".

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS, W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa 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.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmæglere.

Aarhus.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

PETER IBSEN.

Lager af Værktøj.

Illustreret Prisliste gratis.

Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

W. B. Dick & Co. Ld.

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.

Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD — **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.: FELDBLUME. Børsplads: COMPTOIR 38. Telephon: AMT I. 1966.

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.

Telefon Nr. 5941.

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. I" og **„Nore"** i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

H. Steensens MARGARINE er altid den bedste!

TIL JULEBAGNING

BØR KUN ANVENDES

H. Steensens Margarine,

faas overalt.

P. Simonsen & Co.

Skibshandlerforretning,

Odense,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende til D'hrr. Skibsføreres velvillige Erindring.

Sagfører Ludvig Metz,

Nyborg.

Søretssager. Inkasso.

N. Reippürt,

Havnegade 9, Odense,

paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Beparationer af Dampskibsmaskiner.

Restaurationen,

Nørrebro 75, Odense,

anbefales. God Service.

M. Poulsen.

N. F. Hansens Skibsværft,

Odense,

anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.

Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

Axel Jantzen,

Ur- & Kronometermager.

Vestergade Nr. 100, Odense.

Marinekikkerter & Barometre.

Reparationer af Søure udføres med Garanti for Akkuratesse.

Nyt! Praktisk! Besparende!

Lubrikator,

automatisk Smøreapparat for faste Smøremidler.

Dansk Patent. Arbejder indtil 4 Uger med hver Paafyldning. Sparer Arbejdskraft og Smørelse. Forlang Prisliste og Anbefalinger.

Dansk Importforretning,

Stefansgade 37.

Tlf.: Tgv. 156.

H. NIELSEN.

CIGAR- OG TOBAKSFABRIK. ODENSE.

LAGER & UDSALG VESTERGADE 1,

KJØBENHAVN.

CEMENT

Aalborg Portland-Cement Fabrik

— den største i Danmark —

med en aarlig Produktion af 360,000 Tdr.,

anbefaler sin 1ma Cement,

saavel hurtig- som langsombindende.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

P. Chr. Rasmussen,

Toldbodvej 46. Kjøbenhavn K.

Anbefaler sig til d'Hrr. Kaptajner og Styrmænd med alle Sorter Vine og Spirituosa. Hovedoplag for Danmark fra

Hr. M. G. Groenendaal i Rotterdam

af alle hans Cigarer og Tobakker, fra Frilager Nr. 28, Toldboden, til Rotterdams Priser + Fragten.

Telefon-Nr.: **4635.** Telegram-Adr.: **„Lesseps", Kjøbenhavn.**

Filial: Skolegade 34, Aarhus, ved **C. Braasch.**

FRED. DROST & H. SOHL.

Maskinværksted, Kedel- & Skibssmedie

med Bolværksplads og 2 Beddinger

til Reparation af mindre Fartøjer og Pramme.

Bygning og Reparation af

Dampmaskiner, Dampkedler, Spil og Hejseværker.

KIGKUREN, C. (Syd for Langebro). TELEFON 2346.

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og Barometere.

Regulering og Reparation af Søuhre

udføres samvittighedsfuldt.

Palle Sørensen,

4, Sølvtorvet 4.

Frederik Petersen,

Cycle- & Maskinværksted,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Nye Cycler haves paa Lageret

Østervoldgade 16, A.

Paul Sørensen,

Skomageri.

Toldbodvejen 18.

4819 • Telefon • 4819.

Flytter fra 1. Novbr. til

Bredgade 77.

Hj. af Toldbodvej.

Carlsdal Fabriker,

Bryggeri & Mineralvandsfabrik.

anbefaler sine fortrinlige Produkter.

Prisbelønnet Neapel 1885.

Kolding 1897.

C. B. P. Strandby,

Kolding.

Niels Jensen,

Randers.

Smede- og Maskinværksted.

Vestergrave 50,

paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

H. R. HERMANSEN,

Søekviperingsforretning,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.

• Telefon 5826. •

Aarhus. Havnegade 28.

J. Melander,

Blikkenslager,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.

Lille Strandetræde 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.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

Bitumastic Præparater
fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

Glarmester
Wald. Stallknecht
udfører
alt Skibs- og Bygningsarbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

Thorvald Møller,
Skibsproviantering shandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører.
anbefaler sin
Skibsproviantering shandel
Randers.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S
Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

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.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* **Telefon 5598.** *

L. KLAUSEN,
Skibsinventariehandel.
Telefon 5833.
Strandboulevarden 29.
Kjøbenhavn.

Hotel „Victoria",
Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads,
Kjøbenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

Café van Zandt,
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

„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
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ 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)

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 51. Kjøbenhavn, Torsdag den 21. December 1899. 6. Aarg.

INDHOLD: Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874. — Jul ombord. — Kaptajn Ivar Frederik Christian Petersen. — Nexø Havn. — Fraser River. — Rederens Ansvar for skjulte Mangler. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Hotel Skandia
Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

Til Skibsbrug
kan særlig anbefales
Tuborg-Øl og Central Skibsøl
Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

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.

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.

Madsen & Worm. **Herluf Trollesgade 7.**
Kjøbenhavn K.
Assurance-Mæglere.
Telefon 4897. • Telegramadresse: **Wormadsen.**

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.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.
P. SVENDSEN, AALBORG.

Søfolks Opmærksomhed

samt **alle**, som er udsatte for **Kulde og Fugtighed om Fødderne**, henledes paa det for dem særlig fremstillede ny **Læderfodtøj med Træsaaler**, i Skafte-, Hægte- og Fjederstøvler samt Fjeder- og Snøresko, forede saavel som uforede. **Ligner alm. Læderfodtøj! Vandtæt! Prisbilligt! Enestaaende i Kjøbenhavn!** Faas **alene** i Fabriksudsalget, **Adelgade 1 Kld.**

H. Steensens MARGARINE er altid den bedste!

TIL JULEBAGNING

BØR KUN ANVENDES

H. Steensens Margarine,

faas overalt.

Telegr.-Adr.: Poulsens. **ESBJERG** Telefon Nr. 31.

Jærnstøberi & Maskinfabrik.

(N. J. Poulsens Eftfl.). **Etabl. 1876.**

Anbefaler sig til D'hrr. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags **Skibsreparationer. Støbegodsstykker** paa indtil **10,000 Punds** Vægt leveres, ligesom alle Slags Metallegeringer.

Ærbødigst
Jensen & Olsen,
Maskiningeniører.

Hotel Kronprinds Frederik,

Nyhavn 19.
* Værelser fra 1 Kr. *
Th. Hermansen.

Handelsgartneriet,

Amaliegade 29, Kjøbenhavn K.
Kranse & Buketter
i smagfuld Udstyrelse.
Største Udvalg af Dekorationsplanter.
Dekorationer paa Skibe med ugentlig Ombytning.
Hurtig Betjening. Telefon 7014.
Alexander Dalskov,
Havebrugscand.

N. M. Hansen,

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

H. B. HANSEN,

SEJLMAGER,
HAVNEVEJEN, KOLDING.

Joh. Husmann,

18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* **Telefon 5598.** *

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.

W. B. Dick & Co. Ltd.

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.
Conferencetid 12—1½. Admiralitätstr. 39, I. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
samt **Skibshandel.**
P. Schou, Frederikshavn.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.
KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.
SPECIEL AFDELING
FOR
ASSURANCE & HAVARISAGER.

Gafé van Zandt,

Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved **Claus Christensen,**
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

J. Melander,

Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsproviantering shandel.
Randers.

GEMENT

Aalborg Portland-Cement Fabrik

— den største i Danmark —
med en aarlig Produktion af 360,000 Tdr.,
anbefaler sin 1ma Cement,
saavel hurtig- som langsombindende.

FRED. DROST & H. SOHL.

Maskinværksted, Kedel- & Skibssmedie

med Bolværksplads og 2 Beddinger
til Reparation af mindre Fartøjer og Pramme.
Bygning og Reparation af
Dampmaskiner, Dampkedler, Spil og Hejseværker.
KIGKUREN, C. (Syd for Langebro). TELEFON 2346.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts 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 Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

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.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Proviantering shandel.

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 Udbetalinger besørges.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Brøndberg & Tandrup,

Metalvarefabrik.

Lanterner og Skibsarbejde m. m. udføres efter Bestilling.

St. Kongensgade 27. Kbhvn.

H. HANSENS Skibshandel,

Havnegade, Kolding.

anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.

Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.

Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

Smede- & Maskinværkstedet, Vedelsgade 10, Vejle,

anbefales til det ærede Publikum

med Udførelsen af alt mekanisk Arbejde

Specielt Mejeri-, Damp- og Pumpeanlæg.

V. Habenicht & P. Petersen.

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.

Telefon Nr. 5941.

NORDISK SKIBSREDERFORENING,

stiftet 1889.

Bureau: **Kongensgade Nr. 2, Christiania,**

optager skandinaviske Damp- og Sejlskibsredere som Medlemmer, besørger gennem sine ansete Forbindelser Ordningen af Tvistigheder i Skibenes Anliggender uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton om Aaret. (H. O.)

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.

N. F. Hansens Skibsværft,
Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

Sagfører Ludvig Metz,
Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

Axel Jantzen,
Ur- & Kronometermager.
Vestergade Nr. 100, Odense.
Marinekikkerter & Barometre.
Reparationer af Søure udføres med Garanti for Akkuratesse.

N. Reippürt,
Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Beparationer af Dampskibsmaskiner.

Restaurationen,
Nørrebro 75, Odense,
anbefales. God Service.
M. Poulsen.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
Marinekikkerter og Barometere.
Regulering og Reparation af Søuhre
udføres samvittighedsfuldt.
Palle Sørensen,
4, Sølvtorvet 4.

Hotel „Victoria“,
Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads,
Kjobenhavn, K.
anbefaler sig til et æret Publikum.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Kongens Nytorv.
Billige Priser. Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la Carte.
J. C. Dinesen.
Telefon 1976.

Nyt! Praktisk! Besparende!
Lubrikator,
automatisk Smøreapparat for faste Smøremidler.
Dansk Patent. Arbejder indtil 4 Uger med hver Paafyldning. Sparer Arbejdskraft og Smørelse. Forlang Prisliste og Anbefalinger.
Dansk Importforretning,
Stefansgade 37.
Tlf.: Tgv. 156.

H. NIELSEN.

CIGAR- OG TOBAKSFABRIK. ODENSE.

LAGER & UDSALG VESTERGADE 1,

KJØBENHAVN.

Indreg. Varemærke.

Aktie- selskabet

Dansk Farvefabrik System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Ny Carlsberg Øl.

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

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. I“ og **„Nore“** i Farten
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

PETER IBSEN. **Lager af Værktøj.**
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Frederik Petersen,
Cycle- & Maskinværksted,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Nye Cycler haves paa Lageret
Østervoldgade 16, A.

Th. Poss's Eftf.
J. P. V. Sørensen.
Brogade 10, Kjøbenhavn C.
Sadelmager, Tapetserer og Dekoratør.
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt Skibsarbejde.
Telefon 1618.

S. Lindtner,
Skibsværft, Vejle,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Damp-Rambuk
haves til Udleje.

Paul Sørensen,
Skomageri.
Toldbodvejen 18.
4819 • Telefon • 4819.
Flytter fra 1. Novbr. til
Bredgade 77.
Hj. af Toldbodvej.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn
forbereder Elever saavel til Fiskeskipper- som til Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger meddeler Skolens Forstander, Navigationslærer **Hansen,** eller Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos.**

H. R. HERMANSEN,
Sækviperingsforretning,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.
• Telefon 5826. •
Aarhus. Havnegade 28.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

Frederik Preisler.

Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874.

22. December 1874—22. December 1899.

H. F. Arboe.

H. E. Hansen.

C. Eberth.

H. N. Jeppesen.

C. C. Jans.

P. P. Schmidt.

Den almindelige danske Skibsfører-Forenings Bestyrelse i 1874.

Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874 har i Morgen, d. 22. December, bestaaet i 25 Aar. I Overensstemmelse med det Program, paa hvilket den stiftedes for 25 Aar siden, har den virket for forskelligartede Formaal, men det, der væsentlig kendetegner dens Virksomhed i den forløbne Aarrække, er, at den har staaet og staar som den mest fremtrædende Repræsentant for den danske Skibsførerstands offentlige Interesser. Særlig derfor bør dette Jubilæum mindes, først og fremmest af danske Skibsførere, men ogsaa af de mange, der staa i Forhold til Skibsførerstanden, og som omfatter den med Sympati.

Den almindelige danske Skibsfører-Forening stiftedes paa et Møde, der afholdtes i daværende Restauratør Thuns Lokaler paa St. Annæ Plads, den Gang kaldet Garnisons Plads, i den samme Bygning, i hvilken den i alle de 25 Aar har havt sit Hjem. Hvad der foranledigede Foreningens Oprettelse, var for det første den Omstændighed, at Skibsførere, der havde Borgerskab fra Søkøbstæder i Provinserne, ikke kunde optages som Medlemmer af den fra gammel Tid her i Byen værende Skibsfører-Forening, „Skipper-Foreningen i Kjøbenhavn", med mindre de løste Borgerbrev i Kjøbenhavn, og dette var jo forbundet med en forholdsvis stor Udgift. Der-

næst følte man Trang til her i Byen at have et Samlingssted for Skibsførerne, et Lokale, hvor de dels kunde mødes i selskabeligt Samvær, dels kunde have bekvem Adgang til Dagblade og nautiske Tidsskrifter. Og endelig vilde man ved at danne en Forening, til hvilken der var Adgang for Skibsførere fra hele Landet, skabe en Organisation, der i højere Grad og paa en fyldigere Maade kunde repræsentere Skibsførerstanden, end de da bestaaende Foreninger, der alle vare lokale, kunde gøre det. Disse Foreningens Opgaver fandt Udtryk i dens Loves første Paragraf, der fik følgende Ordlyd, som den har bevaret uforandret:

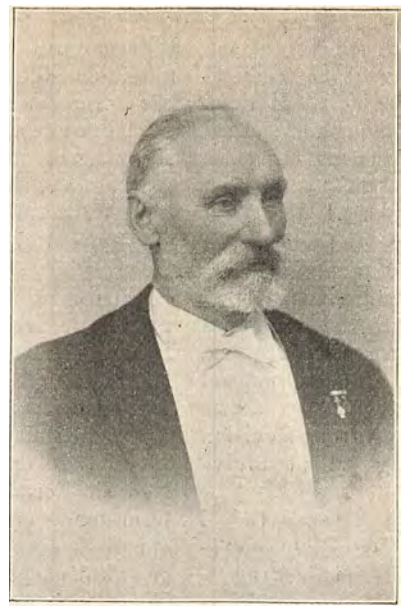
„Foreningens Formaal er at afgive et Samlingssted for danske Skibsførere, hvor de kunne træffe hinanden og finde de Oplysninger, der ere af Interesse for deres Stilling. Derhos vil Foreningen byde Skibsførerne Lejlighed til at slutte sig sammen, saavel i selskabelig Henseende som til Beskyttelse af fælles Interesser."

Den nye Forenings Bestræbelser maatte selvfølgelig i første Række gaa ud paa at vinde den Tilslutning blandt Skibsførerne og den Position i det offentlige Liv, der vare nødvendige Betingelser for at den med Kraft kunde varetage Skibsførerstandens Interesser. Den daværende Bestyrelse indsaa snart, at det bedste Middel til at skaffe Foreningen Tilslutning var at knytte økonomiske Fordele til den. Sandsen for Sammenslutning var den Gang langt fra saa udviklet som i vore Dage, hvor de enkelte Samfundsklasser af Nødvendighed ere tvungne til at danne stærke Organisationer for fyldestgørende at kunne værne om deres Stilling og varetage deres Interesser, og en ny Forening, der i hin Tid skulde have arbejdet sig frem alene paa Grundlag af Sammenslutningstanken, vilde næppe havt nogen Fremtid. I rigtig Forstaaelse heraf og med aabent Blik for de Goder, der kunde skabes for Skibsførerstanden ved gennem Samarbejde at skabe visse økonomiske Fordele for dens Medlemmer, paabegyndte Foreningens Bestyrelse allerede i Marts Maaned 1875 Arbejdet for at oprette en Enke- og Hjælpekasse for Foreningens Medlemmer. Denne oprettedes under Navn af Den danske Skibsfører-Forenings Enke- og Hjælpekasse, og den havde til Formaal dels at støtte Enker efter Medlemmer af Enkekassen, dels trængende Medlemmer samt forældreløse Børn efter Medlemmer af Enkekassen indtil deres fyldte 15de Aar. Disse Opgavers Løsning krævede imidlertid større Midler, end der kunde indkomme gennem det fastsatte Kontingent til Kassen, 10 Kr. aarlig, og man søgte da at tilvejebringe saadanne ved at appellere til den Interesse for Skibsførerstanden, der den Gang som nu næredes i større Kredse udenfor denne, idet man optog saakaldte Æresmedlemmer, der ved frivillige Bidrag støttede Enkekassen, og disse Medlemmers Bidrag have i Aarenes Løb væsentlig bidraget til Kassens gode Status. Fremdeles afholdtes i 1877 en Basar med det Formaal at skabe et Fond for Enkekassen, og den omfattende Støtte, der ved denne Lejlighed ydedes Foreningen, fremkaldte det smukke Resultat, at Kassen modtog et Beløb af ca. 18,000 Kr.

Det viste sig da ogsaa hurtigt, at Bestyrelsens Arbejde for at skaffe Foreningen Tilslutning bar gode Frugter. Da Foreningen stiftedes i 1874 talte den 69 Medlemmer, men allerede 10 Aar efter, i 1884, var Tallet næsten gaaet op til 500. I de efterfølgende Aar har Medlemsantallet bevæget sig omkring dette Tal, og naar man ser hen til, at Antallet af Skibe her i Landet paa 100 Tons og derover maa sættes til c. 800, staar Foreningen jo, hvad Medlemsantallet angaar, som en gyldig Repræsentant for Skibsførerstanden.

Medens Bestyrelsen, som ovenfor omtalt, var betænkt paa først og fremmest at skabe det Grundlag, der var saa nødvendigt for den nye Organisation, Medlemmer og Penge, varetog den samtidig Skibsførerstandens Interesser i de Sager, der i Aarenes Løb kom til at foreligge. Dette Arbejde har navnlig fundet Udtryk i en Række Andragender, der efterhaanden ere indgivne til Regeringen og Rigsdagen. Vi skulle saaledes nævne Andragender til Regeringen om Forandring af Taagesignaler, om Anlæg af en Nødhavn i det nordlige Kattegat, om Oprettelsen af Taagesignaler paa Hammeren og Christiansø, om Anlæg af Fyr ved Trællenæs og Æbelø og Flytning af Samsø Fyr, om Anlæg af en Nødhavn paa Bornholms Østkyst, om Anlæg af en Telegrafstation paa Anholt, om Forbedring af Besejlingsforholdene i Limfjorden, om Anbringelsen af et Raketapparat ved Stevns Klint, om at Posten som Havnekaptajn i Kjøbenhavn maa blive besat med en nautisk uddannet Mand. Til Rigsdagen indgav Foreningen i 1880 en Skrivelse, i hvilken den udtaler sin Glæde over, at Marineministeren har forelagt et Lovforslag om en Omordning af Navigationsvæsenet, men udtalte dertil sin Beklagelse over, at der ikke er givet Skibsførere og Skibsredere, der ere de nærmest interesserede i denne Sag, Lejlighed til at gøre deres Anskuelser om dette vigtige Anliggende gældende. Da dette Lovforslag ikke gennemførtes, nedsatte Ministeriet i 1886 en Kommission, i hvilken saavel Skibsførere som Skibsredere vare repræsenterede; Foreningens Formand var saaledes Medlem af den. Denne Kommissions Arbejde resulterede i en i 1889 afgiven Betænkning, der dannede Grundlaget for de faa Aar efter udkomne Love om Sønæringsvæsenet, Styrmandseksaminerne m. m. Det vil erindres, at Kommissionens Indstilling med Hensyn til Navigationsundervisningen gik ud paa at samle denne i en Statsskole, en Plan, som Foreningen ydede sin Støtte under de fortsatte Forhandlinger, saaledes ved Afholdelsen af et Møde af Søfarts-Interesserede paa Kjøbenhavns Børs, der gav Planen sin enstemmige Tilslutning, og senere ved gennem et Andragende til Rigsdagen at bekæmpe Regeringens Lovforslag, særlig fordi det havde opgivet Tanken om Statsskolen. Foreningens Bestræbelser i denne Henseende lykkedes imidlertid ikke, idet Lovforslaget gennemførtes i den forelagte Skikkelse. Efter at den nye Sølov var vedtaget i 1892 og traadt i Kraft d. 1. Januar 1893 indgik Foreningen med et Andragende til Rigsdagen om en Ændring af Lovens § 59, der som bekendt omhandler Skibsførerens Erstatningsansvar, i den Retning, at Erstatningskrav kun kan gøres gældende, naar der foreligger en forsætlig Skadetilføjelse eller Skade, foraarsaget ved grov Uagtsomhed, og i hvert Fald ikke kan gøres gældende for Fejlskøn. Med Undtagelse af „Skipper-Foreningen i Kjøbenhavn" underskrev samtlige Landets Skibsfører-Foreninger dette Andragende. Da det ikke lykkedes at faa Paragraffen ændret, rettede Foreningen sine Bestræbelser paa Skibsførernes retslige Beskyttelse, idet den oprettede et Fond til Retshjælp for Skibsførere, hvis Formaal det er at yde Skibsførere Bistand ved Appellering af Retssager angaaende Erstatningskrav mod dem i Anledning af Fejl eller Forsømmelser i Tjenesten, og af hvilket enhver Skibsfører kan blive Medlem, uanset om han er Medlem af Foreningen. I Forbindelse hermed maa det nævnes, at Foreningen paa det sidste, i 1897 afholdte nordiske Søfartsmøde sammen med „Dampskibsrederi-Foreningen" og „Dansk Sejlskibsrederi-Forening" bragte Spørgsmaalet om Ændringer i Søloven paa Bane, og herunder navnlig fremhævede de Ændringer, der maatte ønskes fra Skibsførernes Side. Det af de tre Foreninger stillede Forslag vedtoges dog ikke, men har sikkert gjort sin Nytte ved at give Stødet til et mere planmæssigt Arbejde paa at faa Søloven revideret paa de Punkter, hvor den i Praksis har vist sig at trænge dertil. — Endelig skal her nævnes Foreningens Bestræbelser for at varetage Skibsførernes Interesser ved Besættelsen af Førerposterne i „Det østasiatiske Kompagni", hvilke ville være i frisk Minde. Foreningen fremkaldte en Forhandling om denne Sag gennem „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart", og senere indgav den et Andragende til Rigsdagen om Ændringer i Sønæringsloven vedrørende Retten til at føre Handelsskib, saaledes

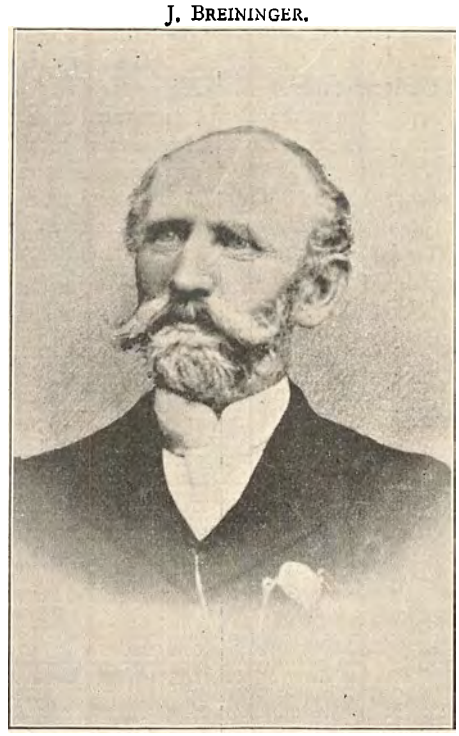
C. Borg.



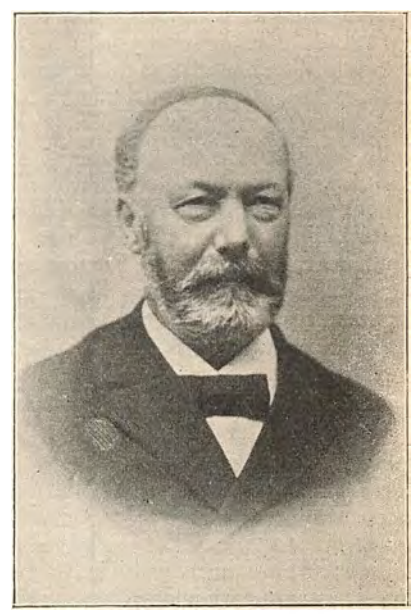
J. Breininger.

J. W. Fenger.

J. Larsen.



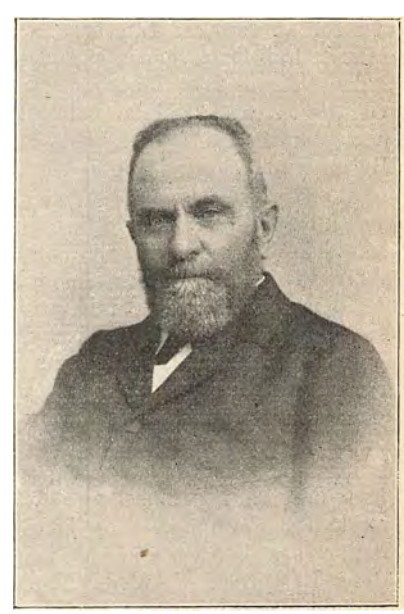
Jacob Holm.



A. J. Mathiesen.

C. W. Møller.

H. W. Petersen



D. Torm.

Den almindelige danske Skibsfører-Forenings Bestyrelse i 1899.

at de Fordringer, der stilles til Søofficerer for at faa saadan Ret, skærpes. Andragendet blev ikke taget til Følge, men blev dog af Folkethinget henvist til Marineministeren med den Motivering, at man ønskede Ministeren skulde drage Omsorg for, at Marinens Officerer ikke i større Udstrækning føre Handelsskibe.

I 1897 deltog Foreningen i Oprettelsen af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, af hvilken den fremdeles er Medlem. Den har gennem denne medvirket ved Nedsættelsen af en Regerings-Kommission til Behandling af en Række Spørgsmaal, Søfarten vedrørende, af hvilken Kommission dens Formand er Medlem som valgt af Fællesrepræsentationen. Af Spørgsmaal af særlig Interesse for Skibsførerne behandler denne Kommission de om Sølovens og Sønæringslovens Revision samt om fraværende Sømænds Adgang til at afgive Stemme ved politiske Valg.

Naar vi sluttelig nævne, at der i Aarenes Løb i Foreningen er afholdt en Del Foredrag og Diskussionsmøder, have vi dermed givet en om end sammentrængt, saa dog nogenlunde fuldstændig Fremstilling af dens Virksomhed i de forløbne 25 Aar, og vi gaa derefter over til nogle faa Meddelelser om dens økonomiske Forhold i dette Tidsrum.

Foreningen har i de 25 Aar som Understøttelser til trængende Medlemmer samt til Enker og Børn udbetalt 119,973 Kr. og til Sygehjælp 3,162 Kr. DensFo rmue beløb sig i Slutningen af 1898 til 208,725 Kr., af hvilke selve Foreningen ejer 5,344 Kr., Enkekassen 153,228 Kr., Sygekassen 16,509 Kr., og under Legater henligger 33,644 Kr. I indeværende Aar er i Understøttelser til Enker udbetalt det anselige Beløb af 10,100 Kr., og denne Foreningens Støtte bidrager sikkert i vid Udstrækning til at afhjælpe den Nød, der jævnligt fremkommer i Hjem, hvor Forsørgeren pludselig kaldes bort.

Det er klart, at det er mange Mænds omfattende personlige Arbejde, der i første Række har Æren for de 25 Aars Resultater, og disse Mænd have Krav paa at mindes paa Foreningens Jubilæumsdag. Vi skulle søge at gøre dette saa fuldstændigt som muligt, men selvfølgelig er det vanskeligt, eller rettere umuligt, at nævne alle, der i de mange Aar paa den ene eller anden Maade have bidraget til Foreningens Trivsel. En Begrænsning er nødvendig, og vi indskrænke os derfor til her at nævne Navnene paa de Mænd, der have havt Sæde i Foreningens skiftende Bestyrelser.

Paa det konstituerende Møde i 1874 valgtes til Foreningens Bestyrelse Kaptajnerne H. F. Arboe, J. Breininger, C. Eberth, H. E. Hansen, C. C. Jans, H. N. Jeppesen og P. P. Schmidt. Vi have anset det for at være af Interesse at bringe Billeder af disse Mænd, hvis Opgave det saaledes blev at lede Foreningen i dens første Barndomsaar. I omstaaende Billedgruppe vil dog savnes Billedet af Kaptajn J. Breininger, men det findes i et Billede af Foreningens nuværende Bestyrelse, som vi ligeledes bringe i Dag. I den første Bestyrelse valgtes paa et Møde d. 12. Januar 1875 Kaptajn H. E. Hansen til Formand, en Stilling, som han beklædte til 1892, og han indlagde sig i denne Aarrække overordentlig megen Fortjeneste af Foreningen og dens Fremgang. Vi have ved Kaptajn Hansens Død sidste Efteraar i Bladets Nr. 40 udførligere omtalt hans Virksomhed som Foreningens Formand. Af de Mænd, der iøvrigt have været særlig nøje knyttede til Foreningen, skulle vi her nævne Kaptajn J. Breininger, der af dens første Bestyrelse valgtes til Kasserer og Sekretær, i hvilken Stilling han fungerede i 17 Aar, til 1891; han udførte i denne lange Aarrække et betydeligt Arbejde for Foreningen, og hans usvækkede Interesse for denne ses bedst deraf, at han fremdeles er Medlem af dens Bestyrelse. Afdøde Kaptajn R. Rasmussen og afdøde Kaptajn Jens H. Petersen, hvis Virksomhed i Foreningen vi ved deres Død for kort Tid siden omtalte, bør ligeledes mindes. — I Foreningens Bestyrelse have fremdeles følgende Mænd havt Sæde: Kaptajnerne O. Petersen, T. Nielsen, A. F. Andréa, H. G. Niemann, M. M. Olsen, A. E. Amondsen, C. M. Andresen, H. J. Jansen, H. D. Præst, H. L. Udbye, J. W. Bærentzen, J. T. Lohmann, C. Vald. Petersen, C. T. Amondsen, T. C. Sørensen, W. Langberg, Chr. O. Ipsen, C. Jensen, H. Th. Brandt og O. Tidemand. — Foreningens nuværende Bestyrelse bestaar af Kaptajnerne Jacob Holm, C. Borg, J. Breininger, J. V. Fenger, J. Larsen, A. J. Mathiesen, C. W. Møller, H. W. Petersen og D. Torm. Kaptajn Jacob Holm har været Foreningens Formand siden 1892.

I 1878 oprettede Foreningen i god Overensstemmelse med sit Formaal, at repræsentere hele Landets Skibsførerstand, en Filial i Marstal, hvis første Bestyrer var Sejlmager E. E. Petersen og nuværende Bestyrer er Skibsmægler Hermann C. Bøye, og i 1881 en Filial i Sønderho, hvis første Bestyrer var Kaptajn Schmidt og nuværende Bestyrer er Kaptajn H. H. Olsen.

Generalforsamlingen har udnævnt følgende Æresmedlemmer af Foreningen: Etatsraad H. A. Clausen, Kommerceraad J. V. Heymann, Oberst, senere General C. F. Holten, Marinemaler Carl Baagøe, Kaptajn Hamilton Murrel, Fører af Dampskibet Missouri, der reddede Passagerer og Mandskab fra Dampskibet „Danmark", Kaptajn George Cook, Fører af Fiskesmakken „Primsose", der bjærgede Mandskabet fra Dampskibet „Kjøbenhavn", samt Kaptajn H. E. Hansen. Af disse leve Marinemaler Baagøe og Kaptajn Murrel.

Endelig skal nævnes, at Foreningen som Anerkendelsesgaver har sendt et Ur til Fisker Chr. Rasmussen af Højen, der bjærgede Besætningen fra Skonnerten „Haabet" af Rønne; et Ur med Kæde til Kaptajn G. Cook, hvis Enke man har ydet Understøttelse. Ved Foreningens Initiativ rejstes i 1894 et Mindesmærke i Skagen for Fisker Lars Kruse, til hvilket den indsamlede 1,653 Kr.

Naar man nu ser tilbage paa de 25 Aar, i hvilke Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874 har bestaaet, saa synes det iøjnefaldende, at dens Arbejde indadtil har baaret nok saa god Frugt som det udadtil. Dens Omsorg for dem indenfor Skibsførerstanden, der lide Nød, dens Arbejde for, at Skibsførerne gensidig lærte at hjælpe og støtte hinanden under vanskelige økonomiske Kaar, vil være det, der giver disse 25 Aar deres Særpræg, og som bør mindes som deres bedste og smukkeste Resultat. Dens Arbejde for udadtil at hævde Skibsførerstandens Indflydelse og Stilling kan jo ikke siges at have været i samme Omfang resultatrigt. Men sikkert har dette sin væsentligste Aarsag i, at den Tidsperiode, i hvilken Foreningen har virket, ikke i særlig Grad krævede et saadant Arbejde. Først den nyere Tid stiller større Fordringer til Organisation og Sammenslutning for at hævde Standens Stilling socialt og økonomisk. I saa Henseende er den Tid, i hvilken Foreningen fejrer sit 25-Aars Jubilæum, vidt forskellig fra den, i hvilken den stiftedes. Naar vi da ved dette Jubilæum bringe Den almindelige danske Skibsfører-Forening en oprigtig Lykønskning, er det med det Ønske, at den i de kommende Aar maa have Autoritet og Kraft til at løse de Opgaver, den nye Tid vil stille til den, og til fremdeles at hævde sin Stilling som den danske Skibsførerstands ledende Organisation.

Jul ombord.

Det er nu 30 Aar siden, jeg første Gang holdt Jul ombord; det var i den Tid, der nu af mange kaldes de gode, gamle Dage, da Dampskibenes Kulrøg endnu ikke gjorde Luften usigtbar, da der var Orden og Disciplin i Skibene, da Matroserne kunde lægge en Stikbout, der ikke gled under Raaen, og selv Jungmænd var i Stand til at skære boven Læsejls Fald efter alle Kunstens Regler. Den Gang blev Sømænd ikke opdraget som Kæledægger, men de lærte at tage mod Livets Tilskikkelser uden at knurre.

Min første Jul paa Søen blev tilbragt som Kahytsdreng i en dansk Skonnertbrig paa en Rejse i Ballast fra Bremerhafen til Laguayra, der begyndte sidst i November i Nordsøen, og 3 Ugers Modvind havde den heldige Indflydelse, at jeg glemte at være søsyg. Med god Lejlighed kom vi gennem Kanalen og ud i Biscayabugten, hvor Vinden igen kom fra den Side, som vi skulde til. Lille Juleaften var Skonnerten underdrejet for Undermærssejl og klodsrebet Storsejl, Bedstemanden Hans havde Vagt og under Kommando en Matros samt min Ringhed; jeg kendte ikke Kompasset, men husker, at Skuden laa over Styrbords Boug, da det med et blev stille, og kort efter kom Vinden ind fra modsat Side, slog Sejlene bak og knækkede derved Storbommen. Det varede ikke længe, før alle (7) Mand var paa Dækket, i Gang med at bjærge den havarerede Bom, samt anbringe og tilrigge en anden, der var med i Reserve. Det var mørkt, regnede, blæste, og Arbejdet er formodentlig gaaet derefter; jeg hjalp til med hvad jeg kunde, men det har næppe været meget; thi jeg erindrer, at jeg gentagne Gange vaagnede paa andre Steder, og der var vist ingen, der havde savnet min Assistance. Hen ad Morgenstunden blev jeg sat til at holde paa Rattet; der var ingen Læ, jeg var vaad og søvnig, saa det kneb med at holde fast, og det varede da heller ikke længe, før det slog fra mig. Efter ca. 12 Timers Arbejde var Bommen paa Plads, og Fartøjet under passende Sejl igen; Frivagten, hvortil jeg hørte, fik Lov til at gaa til Køjs en Time før Middag.

Den ferske Proviant for Rejsen bestod af 4 Ænder, og der fortaltes, at Juleaften skulde den ene spises i Kahytten, den anden i Folkelukafet; der var 3 tilbage, men alligevel fandt Styrmanden kun en, da han var nede i Lasten for at lede efter dem; om Eftermiddagen hjalp jeg Hans med at tilberede den. Tilligemed Anden serveredes Ost i Kahytten den Aften; der var kun én ombord, og den var bestandig aflaaset af Kaptajnen som en privat Delikatesse.

Kl. 5 Eftm. blev Kokken, min Jævnaldrende, purret ud for at tilberede Julemaden til Mandskabet; den kom til at bestaa af stegt, salt Flæsk samt 2 Pandekager til hver, tilligemed en Snaps, der serveredes ved Kahytskappen. Selv Mesterkokke maa undertiden indrømme, at det er vanskeligt at tilfredsstille enhvers Smag, og Søren var heller ikke altid heldig i den Retning; men Pandekagerne til Juleaften var alligevel efter min Mening noget af det lækkreste, jeg har smagt. Vi var gode Venner den Dag, og før jeg hentede Maden til Kahytten, forærede han mig en dejlig varm Pandekage lige fra Panden. Med en sammenrullet Pandekage i den ene Haand og et Stykke stegt Flæsk i den anden stod jeg i den læ Kabysdør og delikaterede mig — jeg havde Udkigstørn, det vil sige passede paa, om Hans eller den Gamle skulde komme langs Dækket. Min Glæde blev ikke forstyrret, og jeg fik endda Tid til at forsikkre min Ven om, at ingen Kokkepige kunde lave bedre Pandekager, selv om hun fik Lov til at bruge baade Æg og Smør til at putte i dem.

Det, der ikke blev spist af Anden den Aften, blev tilligemed Osten aflaaset i Skabet; men jeg fik alligevel Lov til at smage et lille Ben, som Kaptajnen meget højtidelig forærede mig paa den Tallerken, han havde spist af. Benet delte jeg med Søren tilligemed to Kahytskiks, som jeg om Eftermiddagen havde faaet Lejlighed til at putte indenfor Skjorten.

Siden den Tid har jeg tilbragt Julen under forskellige, men gennemgaaende bedre Forhold, og som et nyt Eksempel paa Juleliv ombord kan nævnes Juleaften i en Fragtdamper ved Land. Hele Besætningen (24) var samlet til et højtideligt og gemytligt Middagsselskab, hvor Retterne bestod af Risgrød, Gaasesteg, Lavkage og Desert, med Rødvin og Sherry. Der blev holdt Taler og sunget Salmer under Maaltidet, der varede over 2 Timer. Ved Bordet vare Fyrbødere, Matroser og Officerer fordelte mellem hinanden, og Kahytten var smukt pyntet med Flag og Grønt. Efter Bordet blev der drukket Toddy og uddelt Julegaver, der var indkøbt for Rederiets Regning (en meget smuk Skik i dette Rederis Skibe) og udstillet paa et Bord; under stor Munterhed trak hver et Nummer ud af en lille Pose og modtog den dertil svarende Gave. Messedrengen fik et smukt Album og i Tilgift Kaptajnens Fotografi. *d.*

Kaptajn Ivar Frederik Christian Petersen.

Fredag den 15. ds. døde efter et kort Sygeleje den tidligere Fører af Dampskibet „Moskov", Kaptajn I. Petersen. Den Afdøde, der var født i Ebeltoft den 17. Februar 1839, var Søn af Skovfoged Petersen dersteds; han kom efter Konfirmationsalderen til Søs og fo'r saa godt som udelukkende med Skonnert „Johanne" af Aarhus, som førtes af den nu afdøde Kapt. Brock, senere Fører af Dampskibet „Kjøbenhavn". Efter at han i 1869 havde underkastet sig Styrmandseksamen i Svendborg, blev han Styrmand i „Johanne", og da Kapt. Brock overtog Dampskibet „Aarhus" i 1870, fulgte han med i dette Skib som 1ste Styrmand.

I 1872 overgik Skibet til „Det forenede Dampskibsselskab", hvorefter Petersen i 1875 forfremmedes til Fører af „Lion", i 1878 forflyttedes han til Dampskibet „Uffo", og i 1880 overtog han Tilsynet ved Bygningen og siden Førelsen af Dampskibet „Moskov", hvilket Skib han uafbrudt siden da har ført i Fart paa Østersøen—Antwerpen.

Da han i 1889 havde udført 100 Rejser i denne Rute, hædredes han paa forskellig Maade, saavel af Hr. Konsul Bornholdt i Riga som af forskellige i Antwerpen, og modtog som Erindring fra begge Sider store og smukke Gaver Han har i den lange Aarrække med stor Dygtighed ført de ham betroede Skibe og har da ogsaa saa godt som sejlet uden noget større Uheld.

Kapt. Petersen efterlader sig Hustru og 8 Børn, hvoraf en Søn er Styrmand i „Det forenede Dampskibsselskabs" Tjeneste. Han var en nidkær og pligttro Mand, der elskede sin Gerning og var agtet og afholdt saavel af sine Undergivne som Kolleger og Overordnede.

Vi beklage paa Grund af Pladsmangel først i næste Nummer at kunne bringe et Billede af den Afdøde.

Nexø Havn.

I Anledning af Hr. Kaptajn M. N. Fischers Artikel i dette Blads sidste Nummer finder jeg mig foranlediget til at oplyse, at den af Dansk Sejlskibs-

rederi-Forenings Generalforsamling d. 4. Juli d. A. vedtagne Resolution ikke gik ud paa at henvise Hr. Toldkontrollør Stub af Nexø, af hvem Sagen var forelagt Generalforsamlingen, til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, men udtalte, at man vilde henvise Sagen til bemeldte Repræsentation, „naar Nexø Byraad eller Havneudvalg fremsætter Anmodning om at virke for Tilskud til den angivne Uddybning til 20 Fod."

P. Rechnitzer,
Formand for „Dansk Sejlskibsrederi-Forening".

Fraser River.

51° N. Br. 122° V. Lgd.

Vi have modtaget følgende:

Indsejlingen sker gennem Juan de Fuca Strædet. Der er som oftest Taage udenfor Strædet; men med en god Middagshøjde bør man lade staa til, da det alletider klarer op, naar man nærmer sig Landet, som man bør tage paa den nordlige Side af Indsejlingen, især med nordlige og vestlige Vinde, da Strømmen saa langs Kysten sætter Syd over. Slæbedamper ligger der som oftest i Indsejlingen til Strædet, og kan man faa en for en rimelig Penge, gør man bedst i at tage den, ellers kan man ogsaa godt sejle op til Royl Bay ved Viktoria, eller hvis Vinden er ugunstig for der at gaa ind, til New Dungeness paa den amerikanske Side, og der er begge Steder god Ankerplads og Holdegrund. Derfra kan man saa faa Damper og Lodsen gør man bedst i at telegrafere til, at han skal være klar ved Indsejlingen til Floden, da man ellers godt kan faa Lov til at vente der. Hvis Skibet skal højere op paa Floden end Stevestone, tror jeg man gør bedst i at faa Tilladelse af Havnekaptajnen til at kaste Ballasten i 13 Favne Vand. Saadan Tilladelse kan faas og koster ikke noget. Hvis man har Stenballast, kan man blive klar af det i Stevestone uden Udgifter. — Nedenstaaende opgives mine Udgifter i Stevestone:

Survey $, 25.00. Stevedor 880 Tons Laks $278.80. Bugsering fra Royl Bay til Stevestone og ud til Søs, Cap Flattery $ 360.00. Lods ud $ 33.00. Hospital Afgifter $ 12.50. Dunnage $ 20.00. Havneafgifter $ 4.00. Toldbodafgifter $ 5.00. Mægler, attending to ships business $ 25.00. Ialt $ 763.30.

J. Ankersen.
Fører af „Mary Jose" af Fanø.

Rederens Ansvar for skjulte Mangler.

Ved Glasgow Sheriffs Court er der nylig afsagt Kendelse i en Sag, der drejede sig om Beskadigelse af en Møbelvogn under Losning fra Damperen Bute. Sagsøgeren havde med Rederen af Bute, der gaar i Fart mellem Glasgow og forskellige Pladser paa Firth of Clyde, indgaaet en Kontrakt om med nævnte Skib at befordre nogle Møbler, hvoraf en Del vare i en Møbelvogn, Resten i særlige Pakker. Paa Kontrakten stod der, at Transporten skulde foregaa „at owners risk".

Ved Ankomsten til Bestemmelsesstedet skulde Møbelvognen losses med Skibets Kran fra Skibet over paa en Vogn paa Kajen, men under dette Arbejde brækkede Lossekæden, saa at Møbelvognen stødte mod Skibssiden, hvorved Indholdet blev meget beskadiget. Damperen var bygget i 1898 og den omtalte Kæde leveret samtidig og prøvet paa sædvanlig Maade, uden at der var fundet noget galt ved den. Det viste sig imidlertid nu, at den havde havt en skjult Fejl, idet Støbningen var daarlig, og for denne Fejl var Rederen ansvarlig, da han forpligtede sig til at stille et i enhver Henseende sødygtigt Skib til Disposition; med en Kæde som den omtalte var Skibet ikke i Stand til at indlade og losse Ladning. Kontraktens Udtryk „at owners risk" kunde heller ikke befri Rederen for Ansvar i dette Tilfælde.

Disse Udtryk befriede for Ansvar for Hændelser under Transporten og for Forsømmelser af Skibsfører eller Mandskab, men de befriede ikke Rederen for den Pligt at stille et i alle Henseender sødygtigt Skib til Transporten. (Sh. Gaz.)

Med Hensyn til den danske Rets Opfattelse af ovenstaaende Spørgsmaal skal kun bemærkes, at Søloven ikke er saa streng i sin Fordring til Sødygtigheden som Dommeren i ovennævnte Sag. Efter Sølovens § 142, sidste Stykke, er Rederen fri for Ansvar for Skibets Mangler, naar disse ikke kunde opdages trods al anvendt Omhu.

Nybygninger, Køb og Salg.

Tirsdag d. 12. Decbr. afholdtes Prøvetur med Dampskibet Edward Bary, tilhørende Dansk-Russisk Dampskibsselskab, bygget i Stockton on Tees. Prøveturen, der foretoges i Snetykning, faldt ud til Rederiets fuldstændige Tilfredshed, dog selvfølgelig uden at give eksakte Resultater med Hensyn til Fart og Kulforbrug.

Skibet føres af Kaptajn Wilhelm Jensen og afgaar fra Tynen paa sin 1ste Rejse til Asien via græsk Havn og Sortehavet.

Fra Gebr. G. & H. Bodenes Værft i Holland løb d. 4. ds. en for dansk Regning bygget 3-mastet Skonnert af Stablen. Dens Hoveddimensioner ere: 106′ × 24′ 6″ × 11′, og den fik Navnet Alva.

Personalia.

Dampskibet Vesta, som den 17. ds. afgik til Færøerne og Island, føres paa denne Rejse af Kapt. Øst Jacobsen fra Dampskibet Holar, medens sidst nævnte Skib indtil videre føres af Vestas midlertidige Fører, Styrmand N. B. Sørensen.

Kapt. S. H. Hansen har foreløbig overtaget Dampskibet Kasan, hvorefter den midlertidige Fører O. Mortensen er traadt tilbage i Stillingen som 1ste Styrmand.

Efter at Kapt. Knudsen er bleven rask, har han atter overtaget Dampskibet Norge, hvorefter Kapt. Kihl, der midlertidig førte Skibet, er fratraadt.

Under Kapt. Th. Jensens Sygdom er Dampskibet Thy indtil videre overtaget af 1ste Styrmand C. B. Petersen.

Da Kapt. Th. Petersen, der midlertidig førte Dampskibet Kiew, er sygemeldt, har Kapt. F. Jacobsen fra Dampskibet Sønderjylland foreløbig overtaget Kiew, medens Sønderjylland foreløbig føres af Styrmand A. Hansen.

Bugserbaaden Læsø føres for Tiden af Styrmand L. Frandsen fra Dampskibet Christiania.

Fra Sø og Land.

Andragende til Rigsdagen. Ved Folkethingsmand Bluhme er i Rigsdagen indbragt Andragende fra Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening om, at den paa Finanslovforslaget foreslaaede Bevilling til Udvidelse og Forbedring af Vagtholdet paa Jyllands Vestkyst fra Skagen til Ribe Amts Nordgrænse maa blive forhøjet saaledes, at der ogsaa bliver bevilget Midler til et udvidet Vagthold paa Kysten fra Ribe Amts Nordgrænse til Sydenden af Fanø.

Andragendet er henvist til Finansudvalget.

Fanø Navigationsskole. Til den nu afsluttede offentlige Eksamen for 3die Termin havde Skolen indstillet til Styrmandseksamens 1ste Afdeling 15 Elever, til 2den Afdeling 13. Alle de indstillede bestode med følgende Resultat.

1ste Afdeling: F. Mecklenborg, Esbjerg (117 Points), M. C Knudsen, Ringe (116), A. L. Axelsen, Odense (109), H. P. Clausen, Nordby (108), G. M. Mathiasen, Nordby (100), S. Jensen, Billum (99), J. A. Jensen, Sønderho (99), Otto Nielsen, Vesløs (98), O. L. V. Dahl, Esbjerg (96), C. Jacobsen, Horne (96). H. Fischer, Sønderho (95), J. C. Jensen, Engum (93), S. P. Madsen, Nordby (85), J. Olsen, Dragør (85), J. N. Jensen, Norby (69).

2den Afdeling: Chr. Nielsen, Munkebjerg (108 Points), Otto Arent, Struer (89), P. P. Jørgensen, Sønderho (87), M. Mikkelsen, Odder (86), A. Posselt, Varde (85), J. C. Jensen, Romø (83), Krenchel, Holstebro (80) H. Lund, Kolding (78), S. Pedersen, Nordby (73), L. P. Larsen, Esbjerg (71), J. Borch-Clausen, Nordby (71), J. Damgaard, Jandrup (67), M. Berg, Sønderho (62).

Skolen har i det forløbne Aar dimitteret ialt til 1ste Afdeling 39 Elever, til 2den Afdeling i Navigation 36, i Geografi og Vejrlære 36, i Engelsk 32, i Søret og Handelsvidenskab 36, i Maskinlære (Tillægseksamen) 1, til Fiskeskipperprøven 2 og til Sætteskipperprøven 1.

Fragtmarkedet. Den sidste Uge har intet af Interesse. Der er Stilhed i de forskellige Brancher — Julestilhed.

I Stettin opkræves Isbrydergebyr fra og med den 13. d. M.

Paa Grund af Julehelligdagene udkommer Dansk Søfartstidende i næste Uge Fredag i Stedet for Torsdag.

Ugens Havarier.

Wiria, Barkskib af Åbo, fra Hjemstedet til Kjøbenhavn med Trælast, ankom hertil d. 11. ds. paa Slæb af Dpsk. „Centaur". Wiria var sprunget læk og maatte søge ind til Danzig.

Medina, Dpsk. af Korsør, ankom hertil d. 13. ds., paa Slæb af Bjærgningsdpsk. Ahti, efter Grundstødning ved Trångsund. Medina har d. 24. Novbr. paa Højden af Gothland passeret 3/m. Skonnert Belize, hvis Fok og Stormast vare kappede, og som viste Nødflag. Der sendtes en Baad til Skibet, men det var forladt af Mandskabet, og et Forsøg, der gjordes paa at bugsere Belize, mislykkedes paa Grund af høj Sø. Senere saa man fra Medina, at Belize sank.

Nøkken, Skonnert af Ærøskjøbing, der, som meddelt, d. 5. ds. strandede paa Hatterevet, er Vrag. Takkelage, Sejl og løst Inventar er bjærget.

Laura, Dpsk. af Aabenraa, der, som meddelt, kom paa Grund ved Hals, er bragt flot af Dpsk Frem og ind til Aalborg.

Kentucky, Dpsk. af Kbhvn., har d. 16. ds. ved Korntørringsmagasinet været i Kollision med Dpsk. Wolf, der erholdt en Del Skade.

Nautik, Dpsk. af Esbjerg, har ved Afgangen fra London paa Rejsen til Blyth i Ballast været i Kollision med Dpsk. Rainbow.

Jupiter, Fregatskib af Kbhvn., har i Brake Havn d. 15. ds. været i Kollision med en Udlader paa en Elevator og beskadiget denne betydeligt.

Dampskibet Limfjorden, som afgik herfra i Fredags Eftermiddags i sin sædvanlige Tur til Limfjordsstationerne, returnerede hertil om Natten formedelst Lækage. Skaden var dog kun ringe, saa at den udbedredes i Løbet af Lørdag og Søndag og d. 17. Aften tiltraadtes atter Rejsen.

Til **Bureau Veritas** er i Oktbr. Maaned anmeldt som forliste følgende Sejlskibe: 18 amerikanske, 22 britiske, 3 danske, 4 hollandske, 10 franske, 3 tyske, 2 græske, 13 italienske, 1 japanesisk, 19 norske, 1 portugisisk, 14 russiske, 12 svenske, ialt 122; Dampskibe: 4 amerikanske, 15 britiske, 1 dansk, 2 franske, 1 tysk, 1 italiensk, 5 norske, 2 russiske, 2 svenske, ialt 33.

Aarsagerne til Forlisene vare for Sejlskibene: Stranding 64, Kollision 4, Ild 2, Sunkne 6, Forladte 11, Kondemnation 23, Borteblevne 12; for Dampskibene: Stranding 15, Kollision 6, Ild 1, Sunkne 5, Kondemnation 4, Borteblevne 2.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til New Orleans 15. Decbr. — Alexandra, Svensson, afgik fra New York 18. Decbr., bestemt til Christiania & Kbhvn. — Algarve, Borries, ankom til Newcastle 15. Dec. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Kbhvn. 18. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Antwerpen, Lorentzen, ankom til Dunkirk 18. Decbr. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 15. Decbr., bestemt til Boston & New York. — Arno, Strubberg, ankom til Gibraltar 18. Decbr. — Beira, Brabrand jun., ankom til Messina 15. Decbr. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Reval 15. Dec. — Dagmar, Gade, ankom til Bordeaux 15. Decbr. — Douro, Ørum, afgik fra Darthmouth 15. Dec., bestemt til Kbhvn. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 30. Novbr., best. til Aarhus & Kbhvn. — Garonne, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 19. Decbr. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Reval 18. Decbr. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 6. Decbr., bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Valencia 14. Decbr, best. til Kbhvn. — Island, Skjødt, ankom til New York 16. Decbr. — Kentucky, Caroc, ankom til Kbhvn. 16. Decbr. — Leopold II., Kruse, ankom til Rotterdam 10. Decbr. — Louisiana, Jensen, ankom til Nyborg 15. Decbr. — L. P. Holmblad, Erichsen, afgik fra New York 3. Decbr., best. til Christiania. — Nicolai II., Michelsen, ankom til Kbhvn. 17. Decbr. — Norge, Knudsen, ankom til Stettin 17. Decbr. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Kbhvn. 16. Decbr. — Omsk, Petersen, ankom til Kbhvn. 18. Decbr. — Seine, Staal, afgik fra Reval 17. Decbr., bestemt til Dunkirk. — Texas, Holm, ankom til Neufahrwasser 11. Decbr. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christianssand 15. Decbr., best. til New York. — Tiber, Bech, afgik fra Kbhvn. 10. Decbr., bestemt til Barcelona. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 12. Decbr — Xenia, Thidemann, ankom til Halifax 14. Decbr. (Maskinskade).

Anglo Dane, Møller, afgik fra Manchester 15. Decbr., bestemt til Liverpool. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Arendal 18. Decbr., bestemt til Throndhjem. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Hamburg 15. Decbr., best. til Kbhvn. — Ceres, Müller, afgik fra Bergen 18. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Mollerup, afgik fra Pillau 18. Decbr., best. til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Kbhvn. 17. Decbr., bestemt til Vestnorge. — Constantin, Niedersø, ankom til Hull 15. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Ella, Svane, ankom til Kbhvn. 18. Decbr., best. til Danzig. — Frederik, Thomsen, pass. Skagen 17. Decbr., best. til Hull. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Antwerpen 18. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Mortensen, ankom til London 17. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Kiew, Jacobsen, afgik fra Kbhvn. 17. Decbr., bestemt til Hull. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 17. Decbr., best. til Kbhvn. — Louise, Brabrand, pass. Skagen 18. Decbr., best. til Kbhvn. — Maja, Johnson, ankom til Danzig 15. Decbr., best. til Kbhvn. — Morsø,

Frisenette, ankom til Bergen 16. Decbr., best. til Kbhvn. — Moskov, Fischer, ankom til Antwerpen 10. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Nishnej Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 16. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ankom til London 14. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 18. Decbr., bestemt til Libau. — Pregel, Olsen, ankom til Antwerpen 15. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Sørensen, ankom til Kbhvn. 14. Decbr., bestemt til Riga. — Valdemar, Kofod, ankom til Libau 14. Decbr. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Kbhvn. 18. Decbr., bestemt til Stettin. — Vesta, Øst-Jacobsen afgik fra Kbhvn. 17. Decbr., bestemt til Leith — Vesuv, Andresen, ankom til Kbhvn. 16, Decbr., bestemt til Libau. — Viking, Rohde, ankom til Libau 14. Decbr. — Kursk, Lunge, ankom til Kbhvn. 17. Decbr., bestemt til Libau. — Skalholt, Aasberg, ankom til Klaksvig 5. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Holar, Bjørn Sørensen, ank. til Kbhvn. 17. Decbr., best. til Hamburg.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 20. Decbr., best. til Kbhvn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 21. Dec., best. til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 19. Decbr., bestemt til Nakskov. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 20. Decbr., bestemt til Odense. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 20. Decbr., bestemt til Nykjøbing F. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 20. Decbr.. best. til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Mahncke, afgik fra Riga 17. Decbr., best. til Ghent. — Frode, Tofte, afgik fra Rouen 14. Decbr., ankom til Cardiff 16. Decbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra London 14. Decbr., ankom til Blyth 15. Decbr. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Stettin. 19. Decbr., best. til Riga. — Svend, Petersen, afgik fra Blyth 15. Decbr., ankom til Kbhvn. 20. Decbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 13. Decbr. best. til Lübeck. — Danmark, Kraemer, afg. fra Kbhvn. 12. Decbr., ank. til Riga 15. Decbr. — Ragnar, Risøe, afgik fra Stettin 19. Decbr., bestemt til Svansea. — Volmer, Riber, afgik fra Cardiff 9. Decbr., ankom til Kjøbenhavn 16. Decbr. — Dan, Hansen, afgik fra Ghent 16. Decbr., bestemt til Blyth. — Magnus, Jørgensen, afgik fra London 16. Decbr., bestemt til Howden Dock. — Harald, Holst, afg. fra Sunderland 15. Decbr., ankom til Kbhvn. 19. Decbr. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Cardiff 19. Novbr., best. til Montevideo.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsøe, afg. 15. Decbr. fra Libau. — Pawel Andrejeff, Johnsen, ankom 15. Decbr. til North Shields. — Russ, Jensen, afg. 16. Decbr. fra Galveston. — Vlademir Savin, Jørgensen, ankom 16. Decbr. til Fovey. — Johan Siem, Knudsen, afg. 16. Decbr. fra Riga. — H. Klitgaard, Rasmussen, ankom 18. Decbr. til Rouen.

Heimdal. Anine, Løfler, ankom til Blyth 16. Decbr. — Kamma, Pedersen, afgik fra Riga 18. Decbr. — Elna, Møller, ankom til Newcastle 18. Decbr.

Urania. Ekliptika, Klaaborg, afgik fra Rosario 29. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Venus, Nielsen, afg. fra New York 13. Decbr. best. til Kbhvn. — Sirius, Branth, ankom til Rosario 5. Decbr. — Urania, Jørgensen, ankom til Grangemouth 16. Decbr. — Saturn, Lund, afgik fra Kbhvn. 15. Decbr., bestemt til Riga. — Pallas, Hemmingsen, ankom til Riga 8. Decbr. — Mars, Clausen, afg. fra Warkworth 16. Decbr., best til Hobro.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afg. fra Newcastle 11. Decbr., best. til New York. — Nordland, Pii, ankom til Libau 15. Decbr. — Finland, Schmidt, afg. fra London 16. Decbr., best. til Grangemouth. — Holland, Jørgensen, ank. til Odense 14. Decbr. — — England, Andresen, ankom til Libau 15. Decbr. — Rusland, Møller, ankom til Køge 18. Decbr. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Kønigsberg 8. Decbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Patras 18. Decbr., best. til London. — Niobe, Schmidt, afgik fra Liverpool 12. Decbr., ankom til Swanseå 14. Decbr. — Nancy, Mathisen, ankom til Genua 16. Decbr. — Nautik, Mortensen, afgik fra Blyth 18. Decbr., bestemt til Thronhjem. — Nora, Degn, ankom til London 17. Decbr. — Nerma, Jessen, afgik fra Sunderland 16. Decbr., ankom til Esbjerg 19. Decbr. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Methil 18. Decbr., best. til Esbjerg.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afg. fra Boness 15. Decbr., best. til Odense. — Rita, Jørgensen, afgik fra Rotterdam 12. Decbr., ankom til Burntisland 14. Decbr.

Union. Anglia, Eriksen, afgik fra Sunderland 13. Decbr., ankom til Kbhvn. 17. Decbr. — Frisia, Skov, afgik fra Kbhvn. 15. Decbr., ankom til Blyth 18. Decbr., — Caledonia, Fisker, afgik fra Riga 17. Decbr., best. til Antwerpen.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, ankom til Dunkerque 18. Decbr. — Fyen, Hansen, ankom til Hull 13. Decbr. — Hafnia, Troensegaard, afg. fra Sunderland 12. Decbr. ankom til Kbhvn. 16. Decbr. — Russia, Rasmussen, afgik fra Antwerpen 17. Decbr., ankom til Dunkerque 18. Decbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Kbhvn. 13. Decbr., ankom til Libau 15. Decbr.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til Aarhus 19. Decbr. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Buenos Ayres 4. Decbr., bestemt til Liverpool. — Søborg, Fischer, afgik fra Las Palmas 15. Decbr., bestemt til Rio. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Sunderland 18. Decbr. — Jomsborg, Kühl, ankom til Poti 6. Decbr. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 17. Decbr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Reval 11. Decbr. — Fredensborg, Petersen, ankom til Burntisland 16. Decbr. — Amalienborg, Dømel, ankom til Rouen 20. Decbr. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Newcastle 13. Decbr. — Stjerneborg, Mathiesen, ankom til Kbhvn. 12. Decbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, afgik fra Buenos Ayres 3. Decbr., bestemt til Dunkerque. — Skodsborg, Lund, afg. fra Glasgow 13. Decbr. best. til Savona. — Klampenborg, Jensen, ank. til Sevilla 18. Decbr. — Jægersborg, Andersen. ank. til Blyth 20. Decbr. — Guldborg, Jensen, afg. fra San Lucar 17. Decbr., best. til Glasgov. — Tuborg, Hveissel, ankom til Svansea 18. Decbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Aarhus 17. Decbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Riga 14. Decbr., best. til Rotterdam. — Hermia, Sørensen, ank. til Lübeck 15. Decbr. — Alice, Hansen, afgik fra Burntisland 17. Decbr., best. til Kiel. — Sjælland, Sonnichsen. afgik fra Rouen 15. Decbr.. bestemt til Methil. — Bornholm, Petersen, ankom til Methil 11. Decbr. — Ajax, Brorsen, ankom til Nakskov 18. Decbr. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 18. Decbr. — Rønne, Hintze. ankom til Libau 16. Decbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Lübeck 19. Decbr., bestemt til Libau.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afgik fra Singapore 8. Decbr.. ankom til Hongkong 17. Decbr. — Malaya, Prahl, afgik fra Marseilles 10. Decbr., bestemt til Havre. — Cathay, Jensen, afgik fra Port Said 17. Decbr., bestemt til Singapore. — Annam, Cold, afgik fra Singapore 15. Decbr., bestemt til Wladivostock. — Korea, Berendsen, afgik til Reval 14. Decbr., ankom til Kbhvn. 16. Decbr. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Plymouth 8. Decbr.. best. til Port Said.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Ghent 15. Decbr. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Svansea 18. Decbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, afg. fra Flensborg 19. Decbr. best. til Grangemouth.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Ghent 18. Decbr.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Kbhvn. 14. Decbr. — Knud, Nielsen, ankom til Riga 8. Decbr.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 17. Decbr. til Vejle. — Enigheden, Nielsen, ankom 16. Decbr. til Middlesbrough.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Burntisland 19. Decbr.. bestemt til Kbhvn. — Clara, Petersen, ankom til Dunkirk 15. Decbr.

Vulcan. Vulcan, Thorlander, ankom til London 16. Decbr. — London, Bom, afgik fra Flensborg 15. Decbr., best. til Grimsby.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Anna, Clausen, ankom til New York 1. Decbr. fra Rio Grande. — Copley, Struckmann, ankom til Valparaiso 12. Decbr. fra Newcastle N. S. W. — Lenita, Clausen, ankom til Tacotai 31. Novbr. fra Guayaquil. — Alexandra, Nielsen, ankom til Falmouth 14. Decbr. fra Buenos Aires. — Anna & Mathias, Eriksen, pass. Dungeness 11. Decbr. fra Wyburg til Cornwall. — Nanna, Warrer, sejlet fra Goole 6. Decbr. til Knysna (Afrika.) — Erna, Thomsen, ankom til Hamburg 16. Decbr. fra Aruba.

Fanø. Sønderho. Ane Jensine, Øhle, afg. 15. Decbr. fra Liverpool til Bahia. — Erna, Thomsen, ankom til Cuxhaven 14. Decbr. — Ørnen, Jensen, ankom 9. Decbr. til Pernambuco fra Esbjerg (53 Dages Rejse.) — Else, Thomsen, prajet 10. Decbr. af en fransk Damper 30 Sømil nordlig fra Casquets, styrende Syd med alt vel om Bord.

Svendborg. Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Yarmouth 12. Decbr. — Elise Bay, ankom til Portsmouth 12. Decbr. — Marie, Petersen, ankom til London 12. Decbr. — Embla, Rasmussen, ankom til Montrose 8. Decbr. — Thetis, Hansen, ankom til Leith Rhed 10. Decbr. — Magnet, Jensen, ankom til Kbhvn. 12. Decbr. — Emanuel, Bentsen, ankom til Charlestown 13. Decbr. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Granton 14. Decbr. — Vega, Rasmussen, ankom til Southampton 14. Decbr. — Rasmus, Jensen, ankom til Wismar 13. Decbr. — Haabet, Andreasen. ankom til Kol-

ding 13. Decbr. — Saga, Clausen, ankom til Leith 13. Decbr. — Fædres Minde, Lundqvist, ankom til Landskrona 14. Decbr. — Roska, Møller, ankom til Lynn 14. Decbr. — Lilly, Rasmussen, ankom til Plymouth 14. Decbr. — Frits Emil, Bentsen, ankom til Kirkaldy 16. Decbr. — Ludvig, Larsen, ankom til Dover 17. Decbr. — Insulaneren, Hansen, ankom til London 18. Decbr.

Rønne. John Hintze, Andersen, ankom til Kbhvn. 11. Decbr. fra Danzig. — Ansgar, Clausen, ankom til Porsgrund 12. Decbr. fra Rønne. — Kastor, Clausen, ankom til Flensborg 12. Decbr. fra Rønne. — Ane Kathrine, Hermansen. ankom til Kbhvn. 14. Decbr. fra Stettin. — Erik ankom til Lowestoft 15. Decbr. fra Sundswall. — Herman, Ødbergsen, ankom til Grangemouth 15. Decbr. fra Sundswall. — Thor, Jensen, ankom til Hull 16. Decbr. fra Rønne.

Kjøbenhavn. Alexandra, Nielsen, er 14. Decbr. ankommen til Falmouth f. O., bordret til Sunderland for at losse.

Ærø. Tobias, Bøye, ankom 9. Decbr. til Faaborg. — Zephyr, Hansen, ankom 11 Decbr. til Sanht Heliers (paa Jersey.) — Norden, Rasmussen, ankom 11. Decbr. til Newcastle. — Skjold, Mygind, ankom 11. Decbr. til Newport Mon. — Marie, Christensen, ankom 11. Decbr. til Nakskov. — Familien, Frederiksen, ankom 12. Decbr. til Christiania. — Frem, Folmer, ankom 12. Decbr. til Skjarhaldel. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 11. Decbr. til Gøteborg. — Kirstine, Rasmussen, ankom 11. Decbr. til København. — Mathæus Rickert, Lauritzen, ankom 12. Decbr. til Yarmouth. — Caroline, Madsen, ankom 11. Decbr. til København. — Abba, Petersen, ankom 10. Decbr. til Kallundborg. — Freden, Eriksen, ankom 12. Decbr. til Cadiz. — Elise Dyreborg, Andersen, snkom 12. Decbr. til Kallundborg. — Ingeborg, Svane, ankom 12. Decbr, til Auguillon sur Mon. — Prøven, Schmidt, ankom 12. Decbr. til Peterhead — Haabet, Fabricius, ankom 12. Decbr. til Nakskov. — Elise Marie, Olsen, ankom 12. Decbr. til Aalborg. — Mathilde, Hansen, ankom 12. Decbr. til Odense. — Sylphe, Wilhelmsen, ankom 14. Decbr. til Cuxhaven. — Ingeborg, Rasmussen, ankom 14, Decbr. til Odense. — Anne, Johansen, ankom 13. Decbr. til Bogense. Forældres Minde, Lauritzen, ankom 12. Decbr. til København. — Genius, Bastrup, ankom 15. Decbr. til London. — Ane Mathias, Eriksen, ankom 14. Decbr. til Charlestown. — Phønix, Eriksen, ankom 15. Decbr. til Treport. — Frederik & Ane, Torsteinson, ankom 15. Decbr. til Villanova. — Levingstone, Christensen, ankom 16. Decbr. til Litlø. — Fuglen, Eschen, ankom 16. Decbr. til Gravesend. — Arken. Christensen, ankom 18. Decbr. til Swanseå. — Alf, Rasmussen, ankom 18. Decbr. til Fowey.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Nordsøen. Graadyb. Lystønderne i *Graadyb* kunne ikke ventes at være paa Plads. Inddragningen er begyndt.

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

Paa *Havrevlen* 11 Fod.

I Kanalen 9½ Fod.

Paa *Fjordgrunden* 10½ Fod.

Sundet. Hollænder-Dyb. Saltholm Flak NV. Den 15de December 1899 er Klokketønden *Saltholm-Flak* NV. ombyttet med Vintersømærket.

Store-Bælt. Kallundborg. I *Kallundborg* Havn og den gravede Rende, som fører til Havnen, er Dybden nu 18 Fod.

Ved Ø.-Siden af Rendens S.-Ende ligger i c. 3½ Fv. Vand en rød Tønde, fra *Gisseløre* Fyrtaarn i S. 74° Ø., 1,000 Alen. 55° 40′,2 N. Br. 11° 5′,7 Ø. Lgd.

Uden for Indløbet til Havnen ligger ved Rendens Ø.-Side 2 Varpetønder, c. 1 og 2 Kbl. fra Havnen og ved Rendens V.-Side 1 Varpetønde, c. ½ Kbl. fra Havnen.

Ledefyrlinien leder ikke gennem Renden.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Ifølge Telegram fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* er Fyrskibet „*Almagrundet*“ inddraget.

Rusland. Vindau. Ved *Vindau* er den gamle N.-Mole beskadiget og det grønne og hvide Fyr paa Molehovedet midlertidig slukket.

Tyskland. Memel. Paa Grund af den ringe Dybde i Indløbet til *Memel* ere Ledefyrene midlertidig slukkede.

Ifølge Telegram af 15de December 1899 fra „Marineamt“ i *Berlin* er Fyrskibet „*Adler-Grund*“ inddraget.

Stettiner Haff. Udenrigsministeriet meddeler:

Fyrskibet „*Swantewitz*“ er inddraget. Paa det N.-lige Molehoved paa den ny ved *Ziegenort* anlagte Ø *Leitholm* er tændt et hvidt og rødt Blinkfyr med korte Blink. Paa V.-Siden skal Fyret passeres i en Afstand af c. 150 Alen. Fyrskibene „*Woitzig*“ og „*Kaiserfahrt*“ ere inddragne.

Kiel. I *Kieler* Havn er mellem Fortøjtønderne Nr. 11 og Nr. 13 udlagt en Fortøjtønde Nr. 11 a. 54° 20′ 43″ N. Br. 10° 9′ 54″ Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Bohus. Bottnefjorden. I Løbet fra Søen til *Bottnefjorden* er funden en 16 Fods Grund. 58° 27′ 45″ N. Br. 11° 15′ 11″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Finkenwerder. Bönhasensand. Uddybningen ved *Bönhasensand* er foreløbig ophørt.

Det S.-lige Hovedfarvands N.-Grænse er nu afmærket saaledes:

Ved *Bönhasensand* V.-Ende i 17 Fod Vand en rød og sort lodret stribet Lystønde. 53° 32′,8 N. Br. 9° 52′,1 Ø. Lgd.

En sort Lystønde Nr. 12 i 17 Fod Vand. 53° 32′,7 N. Br. 9° 52′,5 Ø. Lgd.

En sort Bøje med Flag i 16 Fod Fod Vand i Stedet for den sorte Spidstønde Nr. 13. 53° 32′,6 N. Br. 9° 53′,2 Ø. Lgd.

En sort Bøje med Flag i 16 Fod Vand i Stedet for den sorte Spidstønde Nr. 14. 53° 32′,8 N. Br. 9° 53′,5 Ø. Lgd.

Ved *Bönhasensand* Ø.-Ende i 16 Fod Vand en rød og sort lodret stribet Lystønde. 53° 32′,6 N. Br. 9° 54′,2 Ø. Lgd.

Dybden ved Middellavvande.

Weser. Rother Sand S. I December 1899 skal S. for *Rother Sand* Eyrtaarn, mellem Spirtønderne D og E, udlægges en Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser.

Jade. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i *Berlin* er Fyrskibet „*Genius Bank*“ inddraget.

Holland. Ems. Watum Bugt. En Tjalk er sunken i *Watnm Bugt* i 16 Fod Vand. Masten er over Vandet. 53° 20′ 26″ N. Br. 6° 55′ 44″ Ø. Lgd. Ø. for Vraget ligger en grøn Stumptønde med to Kegler med Spidserne fra hinanden. Om Natten vises en hvid Lanterne ved Vraget.

Zeegat van Terschelling. Schuitengat. I *Schuitengat* er Klokkebaakeskibet for Vinteren ombyttet med en Spidstønde med Ballon.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Scheur. *Scheur* hvide Fyr viser nu igjen Eyr med Formærkelser, Lys 7 S., Mørke 3 S. 51° 56′ 12″ N. Br. 4° 12′ 54″ Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. Slijkgat. I *Slijkgat* viser Lystønden „*S. G. Nr. 4*“ midlertidig hvidt, fast Fyr. 51° 51′ 0″ N. Br. 3° 57′ 54″ Ø. Lgd.

Zeegat van Brouwershaven. Zuid Hollandsch Diep. Stumptønde Nr. 2 med afkortet Kegle i *Zuid Hollandsch Diep* ligger i 28 Fod Vand. 51° 41′ 41″ N. Br. 4° 34′ 18″ Lgd.

England. Themsen. Goldmer Gat. Damperen „*Lambeth*“ er sunken i *Goldmer Gat* i c. 6 Fv. Vand. To Master ere over Vandet. En grøn Tønde ligger tæt SV. t. S. for Vraget. 51° 50′ 0″ N. Br. 1° 25′ 10″ Ø. Lgd. En grøn Lystønde. mærket „*Wreck*“, der viser hvidt, fast Eyr, ligger tæt Ø. t. S. for Vraget.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chenal du Four. Grande Vinotière V. En rødmalet Lystønde, der viser grønt, fast Lys, er udlagt til Forsøg 1½ Kbl. N. 30° Ø. fra en 20 Fods Grund i Løbet V. om *Grande Vinotière*. Flammens Højde: 13 Fod. Synsvidden: 3,5 Kml. 48° 21′ 58″ N. Br. 4° 48′ 54″ V. Lgd.

Gironde. Passe de Medoc. Trompeloup S. Den sorte Lystønde *Trompeloup S.* Nr. 41, der viser rødt Fyr, er flyttet og ligger nu paa 45° 13′ 6″ N. Br. 0° 44′ 37″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Shrewsbury River. Island Beach. Det hvide, faste Baakefyr Nr. 5 ved Ø.-Siden af Indløbet til *Navesink* og *Shrewsbury River* er slukket og tændes ikke mere.

Delaware Bay. Brandywine Shoal. Vraget af Skonnert „*Addie Ludington*“, c. 1⅜ Kml. NV. for *Brandywine Shoal* Fyr er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Virginia. Chesapeake Bay. Ved Vraget af „*Caravan*“, 2½ Kml. NØ. for *Cape Henry* Fyr, er Lystønden ombyttet med en rød og sort vandret stribet Spirtønde.

James River. I *James River* ere følgende Fyr tændte:

Burwells Bay hvide, faste Ledefyr paa Flodens SV.-Side. Forfyret S. 35½° V. fra *Point of Shoals* Fyr. Flammens Højde: 21 Fod. Bagfyret 630 Alen N. 85½° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 56 Fod. Holdte overet lede Fyrene fra Tønde Nr. 7 til Nr. 2. Fyrene vises fra hvide Pæle.

Homeward hvide, faste Fyr paa Yderenden af *Hog Island* Værft paa Flodens SV.-Side, $3^3/_8$ Kml. NV. for *Deep Water Shoals* Fyr. Flammens Højde: 31 Fod. Vises fra en hvid Pæl.

Goose Hill Channel hvide, faste Ledefyr. Forfyret vises fra Taget af et lille Hus paa *Dollers Point*. Flammens Højde: 34 Fod. Bagfyret vises fra en hvid Baake 500 Alen S. 58° V. fra Forfyret. Med lidt V.-Skjel lede Fyrene gennem *Goose Hill Channel* forbi Tønden Nr. 6.

Sunken Marsh hvide, faste Ledefyr. Forfyret staar 400 Alen S. for Mundingen af *Sunken Marsh Creek*. Bagfyret vises fra et Træ 630 Alen S. 89° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 21 og 56 Fod. Holdte overet lede Fyrene fra Tønde Nr. 8, ud for *Swan Point*, til forbi *Dancing Point Flats*, til Tønde Nr. 10.

Harrison Barre hvide, faste Ledefyr. Forfyret neden for *Eppes Creek*, $^3/_4$ Kml. N. for *Jordan Point* Fyr. Bagfyret 90 Alen N. 64° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 24 og 43 Fod. Holdte overet lede Fyrene over *Harrison* Barre.

Fra *Wood Wharf* og til *Goodes Rock* er tændt ni hvide, faste Fyr, nemlig *Wood Wharf*, *Pickett Wharf*, *Jones Neck Lower*, *Jones Neck Upper*, *Meadowville*, *Falling Creek*, *Warwick Bar*, *Goodes Rock Lower* og *Goodes Rock Upper* Fyr.

Florida. Cedar Keys. Sea Horse Key. Fra den 20. Dec. 1899 til omtrent den 20. Marts 1900 viser Fyret paa Ø.-Enden af *Sea Horse Key* hvidt, fast Fyr.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Kustendje. En elektrisk Lystønde, der hver Minut viser 3 grønne Blink, hver af 5 S. Varighed, er udlagt uden for Indløbet til *Kustendje* Havn. Tønden er sort og ligger fra *Kustendje* Fyr i S. 27° V., 1_3 Kml. og fra det forreste Ledefyr tæt ved *Trajans Mur* i S. 33° Ø. 44° 9′ 10″ N. Br. 28° 40′ 45″ Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Apalachicola Bay. St. Vincent Barre. En firkantet, sort, pyramideformet Baake er opført i 4 Fod Vand paa Ø.-Kanten af *St. Vincent* Barre. ved NV.-Siden af Løbet i *Apolachicola Bay*, 2 Kml. N. 10° Ø. fra *Cape St. George* Fyr og $3^5/_8$ Kml. S. 32° Ø. fra *St. Vincent Point*. Fra Baaken skal vises Fyr.

Karantænebestemmelser.

Italien. — Karantænen overfor *Ægypten* er ophævet.

Grækenland. — Skibe fra *Spanien* underkastes streng Lægeundersøgelse.

Tyrkiet. — Skibe fra *Ægyplen* underkastes 2 Dages Karantæne. Besætning, Passagerer og mistænkelige Varer desinficeres.

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 Paralellineale.
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**
(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.

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

BUNKER-KUL.
RUDOLPH WULFF, AARHUS.
(ETABLERET 1865).

Københavns Børskurs d. 20. Decbr. 1899.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	$95^1/_4$		95	$95^1/_2$
Danmark	83		$82^3/_4$	83
Norden			$117^1/_4$	$117^1/_2$
Kjøbenhavn	$96^3/_4$	$^1/_2$	$96^1/_2$	$96^3/_4$
Carl			$54^1/_4$	$54^1/_2$
Dannebrog	$95^1/_2$		$95^1/_2$	$95^3/_4$
Skjold	$70^1/_2$		$70^1/_2$	$70^3/_4$
Helsingørs Dampsk.	60, 57	$56^1/_2$	57	$57^1/_2$
Østersøen			94	$95^1/_2$
Nordsøen			$79^1/_2$	81
Torm			91	97
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			100	107
Urania			$88^1/_2$	$89^1/_4$
Union			101	102
Hejmdal			106	110
Dampsk. af 1896			$96^1/_2$	$97^1/_4$
Østasiatisk			$102^1/_4$	103
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			89	91
$3^1/_2$% uopsig. Stats	93		$92^3/_4$	$93^1/_2$
$3^1/_2$% Husejer Kreditk.			83	85
$3^1/_2$% Kbhvns Kreditf.			$84^1/_4$	$85^1/_2$
$3^1/_2$% Østift. Kreditf. 6 Ser.	86		$85^3/_4$	86
4% — — 6 —			86	$86^1/_2$
$3^1/_2$% Landkreditk. 3 —			87	$88^1/_2$
Aktier.				
Nationalbank	135		$134^3/_4$	$135^1/_4$
Privatbank			$125^1/_2$	$126^1/_2$
Landmansbank			$120^1/_2$	$122^1/_2$
Handelsbank			$118^1/_4$	119
Burm. & Wain			$85^1/_2$	$87^1/_2$
Helsingørs Jernsk.			—	—
Sukkerfabr.			$92^1/_4$	$92^3/_4$
Bryggeri Aktier	$86^3/_4$		$86^3/_4$	87

Vekselkurser d. 19. Decbr. 1899.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.31	18.26
Paris	72.20	—
Amsterdam	151.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 20. Decbr. 1899.

Russiske Noter	216.10
4% Russiske Consols	98.30
$3^8/_{10}$% — Boden Kredit cono.	97.40
5% Mexikanske 1899	96.30
5% Rumænske Stats	93.80
4% — — 1890	82.25

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

„Det Foren. Dampskibs." 24,000, „Danmark" 2,000, „Kjøbenhavn" 22,000, „Carl" 4,000, „Dannebrog" 12,000, „Skjold" 6,000, „Urania" 4,000, „Dampsk. af 1896" 10,000, „Østasiatiske" 12,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

NÆRINGSVÆRDIEN AF

A. FORMANN's

Analyse

over **A. Formanns Blodbudding**, foretaget i Hr. Professor *V. Steins* Laboratorium den 29de Januar 1897.

	Ægge-hvide	Fedt	Sukker	Stivelse og andre kvælstoffrie Ekstraktstoffer	Mineralske Bestanddele	Vand
A. Formanns Blodbudding	**11,38%**	**20,18%**	**5,90%**	**9,63%**	**1,25%**	**51,66%**
Oxekjød	20	5	0	0	0	72
Kalvekjød	19	6	0	0	0	74
Hønseæg	13	11	0	0	0	74
Torsk	15	1/10	0	0	0	83
Kartofler	2	0	21	0	0	75

Sammenlignet med andre Fødemidler, viser det sig, at Blodbuddingen er *det mest nærende Fødemiddel*, som man har.

Den exporteres over hele Verden.

Anbefales af alle Læger.

Den egner sig aldeles fortrinlig til Skibsproviant.

Den henkoges hermetisk i 2 og 4 Pd.s Daaser med Nøgle.

A. Formann. Kjøbenhavn K.

Analysis

of **A. Formann's blood pudding** in patent-tins taken at the laboratory of Professor *V. Stein* on the 29th of January 1897.

	Albumen	Fat	sugar	Starch and other extracts free from nitrogen	mineral ingredients	Water
A. Formann's blood pudding	**11,38%**	**20,18%**	**5,90%**	**9,63%**	**1,25%**	**51,66%**
Beef	20	5	0	0	0	72
veal	19	6	0	0	0	74
eggs	13	11	0	0	0	74
codfish	15	1/10	0	0	0	83
potatoes	2	0	21	0	0	75

The above comparative analysis proves this blood pudding to be the most nourishing food existing.

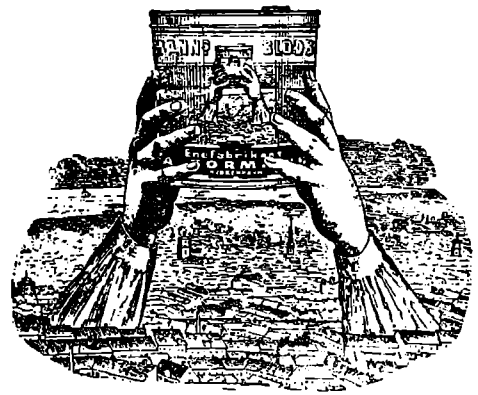
Worlwide export.

Recommended by all physisians.

Emminently suited for ship's provisions.

Delivered in patent-tins of 1 and 2 kilos.

A. Formann. Copenhagen.



VARE-MÆRKE.

A. FORMANN

12, FREDERIKSBERGGADE 12

KJØBENHAVN K.

Læs Artiklen! Spisereglementet og Dampskibsfarten i Nr. 48.

Analyse

du boudin noir de **A. Formann** en boites en fer blanc, prise au laboratoire de M le professeur *V. Stein*, le 29 Janvier 1897.

	Albumine	graisse	sucre	Amidon et autres substances exemptes de nitrogène	ingredients mineraux	Eau
Boudin noir de A. Formann	**11,38%**	**0,18%**	**5,90%**	**9,63%**	**1,25%**	**51,66%**
Boeuf	20	5	0	0	0	72
Veau	19	6	0	0	0	74
Oeufs	13	11	0	0	0	74
Morue	15	1/10	0	0	0	83
Pommes de terre	2	0	21	0	0	75

L'analyse comparation ci-dessus prouveque le boudin noir en question est la nourriture la plus substantielle qui existe.

Exportation universelle.

Recommandé par tous les médicins.

Convenant remarquablement comme provisions de bateaux

Livré en boites en fer blanc de 1 et 2 kilos avec cléf.

A. Formann. Copenhague.

Analyse

über **A. Formann's Blutpudding** vorgenommen in dem Laboratorium des Hern Professor *V. Stein* am 29 Januar 1897.

	Eiweiss	Fett	Zucker	Stärke und andere stickstoffreie Extractstoffen	Mineralische Bestandtheile	Wasser
A. Formann's Blutpudding	**11,38%**	**20,18%**	**5,90%**	**9,63%**	**1,25%**	**51,66%**
Oschenfleisch	20	5	0	0	0	72
Kalbfleisch	19	6	0	0	0	74
Eier	13	11	0	0	0	74
Dorch	15	1/10	0	0	0	83
Kartoffeln	2	0	21	0	0	75

Mit anderen Nahrungsmitteln verglichen, zeigt sich der Blutpudding als die nahrhafteste Speise zu sein.

Der Blutpudding wird über die ganze Welt exportirt.

Eignet sich vorzüglich als Schiffsproviant.

Wird in 1 und 2 Kilo Dosen mit Schlüssel hermetisch eingemacht geliefert.

A. Formann. Kopenhagen.

BLODBUDDING.

Wilson Sons & Co., Limited,

London E. C.
7, Draper's Garden's.

Købmænd og Ejere af

Stenkuls-Oplag

i

St. Vincent C. V., Pernambuco, Bahia.

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, La Plata.

Filial-Etablissement i Cardiff og Buenos Ayres.

Stadig Forraad af udelukkende de allerbedste Syd Wales Dampkul. Dampslæbere ved alle Depoter og enhver Lettelse for Dampskibenes hurtige Ekspedition.
Charterers i Cardiff til de ovennævnte Havne.
Wilson Sons & Co., Limited, ere Ene-Indehavere af de ovennævnte Depoter og Filialer. Alle Forespørgsler ang. Priser etc. paa Central-Bureauet:
7, Draper's Gardens. London E. C.

Glarmester
Wald. Stallknecht
udfører
alt Skibs- og Bygningsarbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

Aalborg Havn.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **19 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

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

Aalborg, den 20. Decbr. 1898.

Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S
Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

Bitumastic Præparater
fra
Wailes Dove & Co.,
Newcastle.
Bedste **Beskyttelsesmiddel mod Rust** og **Syrer** for alle **Jærndele** 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.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

CARL FEERUP,
Esbjerg.
Stort Lager af Toug, Olie, Maling,
Kolonial — Konserves.
Udførselsvarer særdeles billig.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik.
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

„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.**

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

Norsk Søretsdom.

Godtgørelse for Overliggedage.

Den 28. December 1897 afsluttedes, ifl. „Norg. Sjøfartst.", et Certeparti mellem Norway Lake Ice Co. og N. Chr. Ingstrup som Fører af dansk Barkskib „Ingeborg". Efter dette Certeparti paatog Kapt. Ingstrup sig med sit Skib for Befragteren at udføre 4 eller efter dennes Valg 5 Rejser med Blokis til Southampton. Skibet skulde efter Certepartiet „proceed to a good and safe place in Christiania or Drøbak Distrikt, as ordered on arrival at Drøbak". Den 7. Decbr. f. A. underrettede Ingstrup Norway Lake Ice Co. om, at hans Skib laa færdig i Drøbak til Befragterens Disposition. Men først den 31. Decbr. Kl. 3 Eftm., efterat Skibet havde været beordret til Piperviken og derefter til Spro, var Indlastningen færdig. „Ingeborg" maatte saaledes vente lige fra 7.—31. Decbr. eller 24 Dage for at faa sin Ladning. Da Skibet maaler 315 Register-Tons, er Liggedagenes Antal kun 11; naar Søndagene 11. og 18. Decbr. undtages, udløb derfor disse 20. Decbr. For Resten eller 11 Dage tilkom derimod formentlig Skibet Over- og Ekstraliggedagspenge à Kr. 94.50 pr. Dag eller tilsammen Kr. 1039.50, hvoraf Kr. 950 var deponeret hos Advokat Blom.

I Henhold hertil paastod Kaptajn Ingstrup sig udbetalt det deponerede Beløb Kr. 950 og Indstævnte desuden tilpligtet at betale ham Kr. 89.50 med lovlige Renter af Kr. 1039.50 fra Stævningens Forkyndelse.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og kendt berettiget til at faa udleveret de deponerede Kr. 950 med Renter, samt Modparten tilpligtet at betale Sagens Omkostninger.

Der er fra Indstævntes Side gjort gældende: „Ingeborg" meldte sig den 7. December fra Drøbak klar til at afgaa til Lastepladsen den følgende Dag, den 8. Løbedagene begyndte da altsaa først at løbe den 9. December. „Ingeborg" blev liggende i Drøbak til 13. December, og der medgik saaledes ved Opholdet i Drøbak 4 Liggedage (9., 10., 12. og 13. Decbr.; den 11. var Søndag). Den 13. gav Indstævnte „Ingeborg" Ordre til at afgaa til Piperviksbryggen for at laste. Paa Grund af Mangel paa Plads ved Kajen blev imidlertid Skibet liggende ude i Bøjerne fra den 14. til og med den 20., og først den 21. kom det ind til Lastepladsen. Da Ladningen i disse 8 Dage blev hindret ved Omstændigheder, der var Indstævnte utilregnelige, nemlig Mangel paa Kajplads, har — mener Indstævnte — Liggedagene ikke løbet i denne Tid. De begyndte først igen at løbe den 22. Da „Ingeborg" havde 11 Liggedage, udløb disse derfor først den 30. December, idet 11., 25. og 26. December var Søn- eller Helligdage. Indladningen var færdig den 31. Kl. 3 Eftermiddag. Indstævnte kommer saaledes til det Resultat, at der kun er medgaaet 1 Overliggedag. Men ogsaa denne ene Overliggedag maa efter Indstævntes Mening sættes ud af Betragtning, fordi Citanten gentagne Gange havde nægtet at modtage Ladning efter Kl. 6 Eftermiddag.

Retten fandt at maatte give Indstævnte Medhold i, at Liggedagene er at regne fra og med den 9. Decbr., ikke som af Citanten hævdet den 8. I Skrivelse til Indstævnte af 7. s. M. anføres nemlig, at „Ingeborg" er færdig til at gaa paa Lastepladsen „imorgen", d. v. s. den 8. December. Fra og med den paafølgende Dag — altsaa den 9. — maa da Liggedagene begynde at løbe, jfr. Sølovens § 118, 2det Stykke. Derimod formente Retten, at Liggedagene fra den 9. December have løbet uden Afbrydelse. I saa Henseende fandt Retten det tilstrækkeligt at bemærke, at selv om det kunde antages, at den af Indstævnte hævdede Opfattelse — at Liggedagene ophørte at løbe, fordi der ikke var Kajplads i Christiania — var forenelig med den for nærværende Befragtningsforhold gældende Bestemmelse om, at Skibet skulde „proceed to a good and safe place in Christiania or Drøbaks Distrikt as ordered on arrival at Drøbak," hvad dog næppe kan antages, saa maa det her være afgørende, at der for Indstævnte havde været Adgang til allerede den 8. December at beordre Skibet til Lastepladsen, og det er ikke bevist, at Skibet i saa Fald havde maattet henligge i 8 Dage af Mangel paa Kajplads.

Med Hensyn til Indstævntes Anke over, at Skibet skulde have nægtet at modtage Last efter Kl. 6 om Eftermiddagen, bemærkede Retten, at det ikke er bevist, at der i Anledning heraf er noget at bebrejde Skibet, idet Skibet ikke var forpligtet til at modtage Last ud over almindelig Arbejdstid.

Indstævnte har ogsaa anket over, at Skibet først sejlede Tirsdag den 3. Januar, men der er heller ikke ført nogetsomhelst Bevis for, at der i saa Henseende er noget at lægge Citanten til Last.

Retten antog i Henhold til det saaledes anførte, at Kapt. Ingstrup maa have Krav paa Erstatning for 10 Dages forsinket Lastning. Da der ikke er Uenighed mellem Parterne om Erstatningens Beregning i sin Helhed som for almindelige Overliggedage bestemt, vil Erstatningsbeløbet komme til at udgøre Kr. 945 (pr. Dag Kr. 94.50). Ved Sørettens enstemmige Dom blev Kaptajn N. Chr. Ingstrup som Fører af Barkskibet „Ingeborg" derfor kendt berettiget til af det hos Advokat Blom af Indstævnte, Norway Lake Ice Co., deponerede Beløb, Kr. 950, at udbetales Kr. 945, af hvilket Beløb Indstævnte vil have at udrede 4% aarlig Rente fra 4. Marts 1899 til Betaling sker, samt i Sagsomkostninger til Citanten 150 Kr.

Engelsk Dom om Demurrage.

Queens Bench Division.

I denne Sag udtalte Dommeren ved Dommens Afsigelse først, at Aarsagen til Striden her som i alle lignende Tilfælde var de uheldige Udtryk i Certepartiet, og at hvis Købmænd og Redere vilde gøre sig lidt mere Umage med Affattelsen af Certepartiets forskellige Regler, vilde de spare baade Tid og Penge. Det drejede sig her om en Rejse fra Cartagena til Maryport med en Ladning Erts.

Certepartiet bestemte, at Befragteren skulde give et Forskud til Skibets Udgifter paa Indladningsstedet, hviket skulde paategnes Konnossementet og behandles som et Fragtforskud; Befragteren skulde saa krediteres for 3 % af Forskudet til Dækning af Kommission, Rente og Assurance. Ladningen skulde indlades med 200 Tons pr. Arbejdsdag paa 24 Timer og losses efter samme Forhold; dernæst hed det: „charterers have the option of averaging days for loading and discharging in order to avoid demurrage", og senere „despatch money at the

rate of 10 sh. pr. hour shall be paid for any time saved in loading or discharging to be settled in loading and discharging ports respectively"; Demurrage var bestemt til 24 £ pr. Dag.

Skibet blev nu indladet langt hurtigere end med 200 Tons om Dagen, og Befragterne gjorde derfor Fordring paa despatch money, og disse blev da opført i Regning sammen med Skibsudgifterne, hvortil lagdes 3 % af den samlede Sum. Kaptajnen gav denne Regning en Paategning om, at Indladningsomkostninger og despatch money skulde endelig reguleres paa Bestemmelsesstedet, men dette havde alene Hensyn til en Strid, der var opstaaet om det ombordbragte Kvantum. Paa Konnossementet blev der skrevet: Modtaget i Fragtforskud £ 257.7.3, Rente og Assurance indbefattet; dette Beløb, £ 257.7.3, bestod af Skibsudgifterne, depatch money og de omtalte 3 %, svarende til den Kaptajnen forelagte Regning.

Paa Bestemmelsesstedet foregik Losningen nu meget langsomt, og Rederen forlangte derfor Demurrage for Tiden ud over de bestemte Liggedage. Dette vilde Befragterne ikke gaa ind paa, idet de hævdede, at de ikke vare bundne ved Modtagelsen af despatch money i Cartagena, dem kunde de give Afkald paa og derefter sammenlægge Indladningstiden og Lossetiden som bestemt i Certepartiet. Dette vilde selvfølgelig være fordelagtigt, idet despatch money kun var 12 £ pr. Dag, medens Demurrage var 24 £ pr. Dag, men Retten kunde imidlertid ikke give Befragterne Medhold i deres Opfattelse, idet man nemlig maatte antage, at i det Øjeblik, Befragterne fordrede deres despatch money i Cartagena og fik dem, idet de optoges som Del af Fragtforskudet, af hvis hele Beløb Befragterne fik 3 %, maatte de endelig have givet Afkald paa deres Ret til at lægge Indladningsdage og Lossedage sammen og beregne Demurrage derefter. Naar der stod i Certepartiet, at despatch money skulde fastsættes paa Indladningsstedet, havde dette alene Hensyn til Fastsættelsen af Beløbets Størrelse, medens det stod Befragterne frit for at nægte at modtage disse Penge uden paa Betingelse af, at de beholdt deres Ret til at sammenlægge Indladnings- og Lossedagene.

(Sh. Gaz.)

Sømænds Uddannelse.

Det har vakt adskillig Opsigt baade i og udenfor Tyskland, at et af dette Lands største Dampskibsselskaber, Nordtyske Lloyd, har besluttet at oprette et Skoleskib for vordende Befalingsmænd og Søfolk, og dette Skridt har virkelig ogsaa megen Interesse, navnlig af to Grunde. For det første fordi det jo er vistnok enestaaende, at et privat Dampskibsselskab her søger for sit Vedkommende at løse en Opgave, der ellers plejer at være overladt til Statens eller til særlige Institutioners Omsorg, for det andet, fordi Nordtyske Lloyd, et af den nyere Tids største og i sit hele Anlæg mest moderne Dampskibsselskaber, i sin Plan for dette Skoleskibs Virksomhed med megen Styrke fastholder Betydningen af, at ogsaa vor Tids Befalingsmænd i Handelsflaaden faa en væsentlig Del af deres første Uddannelse i Sejlskib. Vi gengive Hovedpunkterne af Selskabets Plan.

Nordtyske Lloyd har til Hensigt at anskaffe et stort Sejlskib, som skal gaa i Fragtfart i alle Farvande, ikke saa meget for at give Udbytte, som for at give unge Mennesker, der ville til Søs, Lejlighed til god praktisk Uddannelse. Lærlingene skulle det første Aar gøre Tjeneste som Skibsdrenge, det andet Aar som almindelige Søfolk og det tredie som A. B.'s. Der antages aarlig 20—30 Elever, saa at Undervisningen altid vil omfatte 60—90 Elever. Kaptajnen paa Skoleskibet, der skal være en praktisk erfaren Mand, faar under sig 4 Officerer og flere uddannede Folk foruden en Læge og to Lærere. Eleverne forudsættes, naar de komme ombord, at have faaet en god Skoleundervisning. Undervisningen ombord vil dels blive given af praktiske Sømænd, dels af videnskabeligt uddannede Mænd. I omtrent 3 Timer daglig vil der blive undervist i fremmede Sprog, Matematik, Navigation, og saadanne alment dannende Fag, der have Interesse for dem, der ville gøre sig særlig kvalificerede for Sølivet. Undervisningen vil blive stillet under Overledelse og Tilsyn af Navigationsskolen i Bremen, der tillader Eleverne at underkaste sig dens Eksaminer efter et Kursus i Land paa 3—4 Maaneder i Stedet for de sædvanlige 8. Alle disse Goder ydes dog ikke Eleverne gratis. Der skal for en Elev betales 600 Mark aarlig til Dampskibsselskabet, og herfor faar han Øvelser, Undervisning, Kost og Klæder. Ved Udløbet af de tre Aar vil Eleverne komme ombord i Nordtyske Lloyds Dampskibe som Juniors eller som Regnskabsførere, og deres Fremtid vil derefter bero paa dem selv.

„Sh. Gaz." betegner denne Selskabets Plan som meget fuldkommen, i Særdeleshed fordi den gaar ud paa at uddanne Drengene i et bestemt Øjemed, og fordi den vælger den bedste af al Uddannelse til Søs, nemlig den, der erhverves i Sejlskibe. Bladet hævder iøvrigt, at det tyske Selskabs Ide er hentet fra England, hvor Mesrss. Devitt & Moores Sejlskibe, der gaa i Fragtfart paa Australien, i flere Aar have været benyttede til Uddannelse af Lærlinge, og dette Forsøg har været absolut heldigt, hvilket fremgaar deraf, at Merss. Devitt & Moore stadig fortsætte det, og at de have havt den Tilfredsstillelse at se nogle af deres Elever som Kaptajner paa transatlantiske Paketter. Det ejendommelige ved den tyske Plan er imidlertid, at den er fremsat af et Dampskibsselskab, ikke i den Hensigt at komme alle til Gode, men udelukkende for at det kan forsyne sig selv med uddannede Befalingsmænd og muligvis Søfolk. I England har næppe noget Dampskibsselskab gjort et lignende Eksperiment, rimeligvis fordi de her ad andre Veje kunne faa de Befalingsmænd, de behøve. Der er sikkert heller ikke Grund til at antage, at de tyske Selskaber staa overfor en Mangel paa første Klasses Officerer og Søfolk til deres Skibe, og at den her omtalte Foranstaltning er fremkommen for at raade Bod paa en saadan Mangel. Men den opfordrer os, slutter Sh. Gaz., til at forny vore Bestræbelser for at uddanne Søfolk til vor Handelsflaade i Sejlskibe, og til at sørge for, at der er Uddannelsesskoler paa Søen saavel som paa Landjorden.

Literatur.

Fra Skibsmaalings- og Registrerings-Bureauet er udgaaet Samling af Registrerings-Bestemmelser for danske Fiskerfartøjer, indeholdende Lov af 27. April 1883 samt kgl. Anordning af 29. Marts 1884 angaaende Forholdsregler, sigtende til Ordningen af Fiskeripolitiet i Nordsøen, Lov af 7. April 1899 om Frednings- og Ordensbestemmelser for Fiskeriet i de til Danmark og Sverige grænsende Farvande og den i Henhold til denne Lov udstedte kgl. Anordning af 13. November 1899, samt Generaldirektoratet for Skatteväesenets Instruktion af 13. November 1899 angaaende Registrering m. m. af Fiskerfartøjer. Ved Bureauet er i Tilslutning hertil udfærdiget Skemaer til Registrerings-Anmeldelse for Fiskerfartøjer og til Maalings-Forretning for helt eller delvis aaben Fisker-

baad, samt Certifikater for danske Fiskerfartøjer; i Certifikatet findes Uddrag af de Fiskerfartøjer omhandlende kongelige Anordninger.

Kaptajn J. F. C. Petersen.

(Se Artiklen i Nr. 51.)

Udvejning af Ertsladninger paa Kontinentet.

Antwerpen—Rotterdam.

„Fairplay" skriver: „En stor Del af vore Læsere have sikkert erfaret, at der ved Losning af Ertsladninger paa kontinentale Pladser, særlig Antwerpen og Rotterdam, ofte forekommer store Afvigelser mellem Vægten af den efter Konnossementet indtagne Ladning og det paa Lossepladsen udlossede Kvantum. Afleveringen af Ladningen er nemlig arrangeret paa saadan Maade, at det er meget vanskeligt, for ikke at sige ganske umuligt, at erholde tilfredsstillende Bevis for Kunstgreb, hvilke, for at bruge et mildt Udtryk, næppe kunne betragtes som ærlige.

Et Rederi har for nylig fra en af dets Dampere losset en Ladning Erts fra Middelhavet paa en af de ovennævnte Pladser. Ladningen blev vejet paa Afskibningsstedet til 3,220 Tons, og Skibets Dybgaaende svarede nøjagtig til denne Vægt. Paa Lossepladsen ansattes en „tally-clerk" for at varetage Skibets Interesser med Hensyn til Vægten; desuagtet udlossede Skibet kun 3,150 Tons eller 70 Tons mindre end indtaget, og Fragten blev betalt efter det udlossede Kvantum.

Rederne henvendte sig straks til Modtagerne med Fordring paa Godtgørelse, uden dog at erholde nogen saadan, og da de søgte at drive Sagen igennem, modtoge de fra Modtagerne det Svar, at deres Beskyldninger vare fornærmende og at de (Modtagerne) afsloge at korrespondere yderligere med dem om denne Sag.

For at bevise deres Ret henvendte Rederne sig nu til Afladeren og forklarede ham Sagen, og fra ham modtoge de da det Svar, at det Kvantum, som var udvejet fra Skibet, var ukorrekt opgivet, og at der ifølge Jærnbanevæsenets Vægt paa Lossepladsen var udlosset 70 Tons mere, eller nøjagtigt det samme Kvantum som opgivet i Konnossementet. Kommentar er unødvendig.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dansk Maskinfabrik og Skibsbyggeri har kontraheret med Konsul J. Lauritzen i Esbjerg om Bygning af et Dampskib paa 14—1500 Tons.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har solgt Dampskibet Skandia til d'Hrr. Forsblad & Strømberg i Gøteborg for 30,000 Kr.

Fra Skibsbygmester I. Ph. Jørgensens Værft paa Thurø er nybygget 3—mastet Skonnert Martin Nisson løbet af Stablen; den skal føres af Kapt. L. Petersen, forhen Fører af „G. R. Berg."

Fra Sø og Land.

I Anledning af den alm. danske Skibsfører-Forenings 25-aarige Bestaaen afholdes Mandag d. 8. Januar 1900 Kl. 6 en Festmiddag i Larsens Lokaler med efterfølgende Dans. Lister til Tegning til Middagen saa vel som til Ballet ere fremlagte i Foreningens Lokaler, St. Annæ Plads 13, mellem 11 og 3. Tegningen sluttes d. 31. Decbr.

Til Styrmandseksamen i Aarets 3die Termin bestod ialt følgende Antal Elever:

1ste Afdeling 59 (afvist 4). 2den Afdeling i Navigation 30 (afvist 1), Geografi og Vejrlære 33, Engelsk 26 (afvist 2), Søret og Handelsvidenskab 36 (afvist 3). I Aarets Løb bestode endvidere til Sætteskipperprøven 31, Fiskeskipperprøven 51; heraf 5 paa Færøerne.

Ved Svendborg Navigationsskole bestod i den 3die Eksamenstermin til den almindelige Styrmandseksamen 4 Elever. Af Fagene til den udvidede Styrmandseksamen (2den Afdeling) bestod i Navigation 6, Geografi og Vejrlære 6, Søret og Handelsvidenskab 5 samt Engelsk 4.

I Aarets Løb have 19 Elever bestaaet den almindelige Styrmandseksamen samt af Fagene til den udvidede Styrmandseksamen: 18 Navigation, 17 Geografi og Vejrlære, 16 Søret og Handelsvidenskab og 11 Engelsk.

Skolens Lærere ere: Forstanderen A. O. Tuxen, Navigationslærer A. Eisenreich, Navigationslærer Aage Tuxen, Translatør M. Petersen, cand. jur. C. Schandorff og Distriktslæge A. Petersen.

Eleverne kunne erholde god Understøttelse som sædvanlig. Indmeldelse sker hos Forstanderen, A. O. Tuxen.

I den nu afsluttede 3die Eksamenstermin har Kjøbenhavns Navigationsskole indstillet 10 Elever til Styrmandseksamens 1ste Afdeling og 6 til 2den Afdelings forskellige Fag. Alle de indstillede bestode med følgende Resultat.

1ste Afdeling: J. F. Hansen, Nykøbing S. (138 Points), J. Christensen, Ørby ved Randers, (129), G. C. C. Meyer,

Besser paa Samsø, (126), O. J. Svensson, Sverige, (124), T. O. Lundkvist, Kbhvn. (123), V. G. R. Madsen, Kbhvn. (116), J. L. Rasmussen, Viborg, (116), J. F. Nielsen, Kbhvn. (108), A. Wedel, Kbhvn. (101), C. A. Larsen, Nykjøbing S. (95). 2den Afdeling: A. S. Andersen, Horsens, (45 Points i Navigation, 19 i Geografi og Vejrlære, 17 i Engelsk og 20 i Søret og Handelsvidenskab), L. C. Nielsen, Kbhvn. (41, 20, 15, 18), F. S. D. Lerche, Kbhvn. (42, 19, 12, 17), O. J. Svensson, Sverige, (42, 15, 12, 12), A. M. Jensen, Slagelse, (12. i G. & V. og 15 i S. & H.), O. V. Berg, Kbhvn. (12 i S. & H.).

Oplysninger om Skolen og Program faas ved Henvendelse til Skolen, Holmens Kanal Nr. 18, Kjøbenhavn.

Fragtmarkedet er fuldstændig dødt, alle Noteringer er nominelle, ingen Befragtning har fundet Sted af Betydning i den sidste Uge. Under disse Forhold foretrække vi ikke at udtale os, indtil vi paany staar overfor et arbejdende Marked.

Ugens Havarier.

3—mastet Skonnert Agnes af Fanø er totalt Vrag. Kaptajnen og hele Besætningen er reddet. Det var under Udsejlingen fra Para til Maracaibo, at „Agnes" strandede ved Brogango, ca. 12 Mil fra Para.

Opmærksomheden henledes paa Bladets ***Annonce-Afdeling***

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til New Orleans 15. Decbr. — Alexandra, Svensson, afgik fra New York 17. Decbr., bestemt til Christiania & Kbhvn. — Algarve, Borries, afgik fra Newcastle 19. Dec., best. til Savona. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Antwerpen 22. Decbr. — Antwerpen, Lorentzen, ankom til Antwerpen 24. Decbr. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 13. Decbr., bestemt til Boston & New York. — Arno, Strubberg, pass. Quessent 26. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Beira, Brabrand jun., afgik fra Messina 23. Dec., bestemt til Valencia. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Reval 16. Dec. — Dagmar, Gade, afgik fra Bordeaux 23. Decbr., best. til Havre. — Douro, Ørum, ankom til Kbhvn. 24. Dec. — Florida, Koch, ankom til Aarhus 26. Decbr. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Reval 18. Decbr. — Hekla, Thomsen, ankom til Kbhvn. 22. Decbr. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Valencia 14. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra New York 23. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, ankom til Neufahrwasser 25. Decbr. — Leopold II., Kruse, ligger i Kbhvn. — Loire, Rabe, afgik fra Riga 26. Decbr., best. til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, ankom til Nyborg 15. Decbr. — L. P. Holmblad, Erichsen, ankom til Kbhvn. 25. Decbr. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Kbhvn. 22. Decbr., best. til Boston. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 28. Decbr., best. til New York. — Omsk, Petersen, afgik fra Kbhvn. 27. Decbr., bestemt til Reval. — Seine, Staal, ankom til Dunkirk 23. Decbr. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 26. Decbr., bestemt til New Orleans. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christianssand 15. Decbr., bestemt til New York. — Tiber, Bech, ankom til Barcelona 25. Decbr. — Tomsk, Andersen, afgik fra Antwerpen 22. Decbr, bestemt til Reval. — Xenia, Thidemann, afgik fra Halifax 22. Decbr., best. til Svendborg.

Anglo Dane, Møller, afgik fra Liverpool 22. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Throndhjem 23. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Kbhvn. 24. Decbr. — Ceres, Müller, ankom til Kbhvn. 22. Decbr., best. til Stettin — Christian IX, Mollerup, ankom til London 25. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Bergen 25. Decbr., best. til Kbhvn. — Constantin, Niedersø, afgik fra Kbhvn. 27. Decbr., bestemt til Libau. — Ella, Svane, ankom til Danzig 22. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 19. Decbr., best. til Kbhvn. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Antwerpen 18. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Mortensen, ankom til Lowestoft 25. Decbr., best. til Libau. — Kiew, Jacobsen, ankom til Hull 20. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 20. Decbr., best. til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 24. Decbr., best. til Hull. — Maja, Johnson, ankom til Kbhvn. 22. Decbr., best. til Hamburg. — Morsø, Frisenette, ankrede Ekerø 24. Decbr., best. til Kbhvn. — Moskov, Fischer, ankom til Kbhvn. 27. Decbr., bestemt til Riga. — Nishnej Novgorod, Harder, ankom til Riga 27. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kbhvn. 24. Decbr., bestemt til Kønigsberg. — Perm, Christensen, ank. til Kbhvn. 25. Decbr., bestemt til London. — Pregel, Olsen, afgik fra Antwerpen 24. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Sørensen, ankom til Riga 22. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofod, afgik fra Kbhvn. 24. Decbr., bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Stettin 24. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Vesta, Øst-Jacobsen afgik fra Leith 22. Decbr., bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ankom til Libau 24. Decbr., bestemt til London. — Viking, Rohde, ankom til Gravesend 25. Decbr., — Kursk, Lunge, ankom til Libau 23. Decbr., best. til Hull. — Holar, Bjørn Sørensen, ankom til Hamburg 22. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Skalholt, Aasberg, ankom til Klaksvig 5. Decbr., bestemt til Kbhvn.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 28. Decbr., best. til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 28. Dec., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Newcastle 27. Decbr., bestemt til Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 27. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 27. Decbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nykjøbing F. 26. Decbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 26. Decbr., best. til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Mahncke, afgik fra Riga 17. Decbr., ankom til Ghent 23. Decbr. — Frode, Tofte, afg. fra Cardiff 20. Decbr., best. til Genoa. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Blyth 22. Decbr., best. til Genoa. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Stettin 19. Decbr., ankom til Riga 22. Decbr. — Svend, Petersen, afgik fra Blyth 15. Decbr., ankom til Kbhvn. 20. Decbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Lübeck 23. Decbr. best. til Riga. — Danmark, Kraemer, afg. fra Riga 23. Decbr., best. til Dunkerque. — Ragnar, Meyer, afgik fra Stettin 19. Decbr., ankom til Svansea 24. Decbr. — Volmer, Riber, afgik fra Kjøbenhavn 25. Decbr., bestem til Riga. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 22. Decbr., bestemt til Libau. — Magnus, Jørgensen, afgik fra London 16. Decbr., ankom til Newcastle 18. Decbr. — Harald, Holst, afg. fra Sunderland 15. Decbr., ankom til Kbhvn. 20. Decbr. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Cardiff 19. Novbr., ankom til til Rosario 25. Decbr.

Heimdal. Anine, Løfler, ankom til Lübeck 26. Decbr. — Kamma, Pedersen, ankom til Ghent 26. Decbr. — Helga, Lagesen, ankom til Svansea 23. Decbr. — Martha, Jørgensen, ankom til Sevilla 26. Decbr. — Elna, Møller, afgik fra Newcastle 22. Decbr.

Vesterhavet. Niobe. Schmidt, afgik fra Swanseå 20. Decbr., best. til Bari — Nancy, Mathisen, afgik fra Genua 23. Decbr., ankom til Tunis 26. Decbr., — Nautik, Mortensen, ankom til Thronhjem 23. Decbr. — Nora, Degn, ankom til Methil 21. Decbr. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Esbjerg 24. Decbr., ankom til Boness 25. Decbr. — Nerma, Jessen, afgik fra Esbjerg 20 Decbr., ankom til Methil 23. Decbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Aarhus 24. Decbr., bestemt til Newcastle. — Agnete, Jensen, afgik fra Rotterdam 24. Decbr., ankom til Blyth 25. Decbr. — Hermia, Sørensen, ankom til Libau 23. Decbr. — Alice, Hansen, ankom til Kiel 23. Decbr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Methil 19. Decbr. — Bornholm, Petersen, ankom til Aalborg 24. Decbr. — Ajax, Brorsen, ankom til Helsingør 23. Decbr. — Nauta, Madsen, ankom til Middlesbro 24. Decbr. — Rønne, Hintze, ankom til Nakskov 22. Decbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Libau 24. Decbr., bestemt til Nakskov.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Riga 26. Decbr. — Knud, Nielsen, afgik fra Riga 20. Decbr.. best. til Ghent.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Kbhvn. 24. Decbr. — Clara, Petersen, ankom til Wearmouth 24. Decbr.

Vulcan. Vulcan, Thorlander, afgik fra London 23. Decbr., ankom til Blyth 25. Decbr.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Dorane, Mathiasen, sejlet fra Rio Grande 12. Novbr. til Falmouth f. O. — Embla, Jepsen, sejlet fra Progreso 19. Decbr. til Kanalen. — Anne Agnete, Mathiasen, ankom til Westport 20. Decbr. fra Port Natal. — Copley, Struckmann, sejlet fra Valparaiso 19. December til Antafogasta. — Valparaiso, Jørgensen, sejlet fra Cardiff 21. Decbr. til Zanzibar. — Ines Røhl, Jessen, ankom til Ceara 23. Decbr. fra Havre. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, ankom til Isle-Grande 23. Decbr., fik Ordre at losse i Rio Janeiro.

Fanø. Sønderho. Killene, Haase, prajet 10. Decbr. paa 32° N. Br. 18° V. Lgd.

Ærø. Danmark, Christensen, ankom 19. Decbr. til Frederiksstad. — Dronning Louise, Petersen, ankom 19. Decbr. til St. Vaast. — Anne, Jensen, ankom 19. Decbr. til Whitby. — Henriette. Holm, ankom 19. Decbr. til Triguier. — Freja, Østermann, ankom 19. Decbr. til Pontrieux. — Familien, Weber, ankom 19. Decbr. til Aarhus. — Expres, Bøye, ankom 19. Decbr. til Aarhus. — Hansigne, Clausen, ankom 20. Decbr. til Nakskov. — Marie, Jørgensen, ankom 19. Decbr. til Pentevan. — Christian den 9ende, Knudsen, ankom 20. Decbr. til Kragerø. — Caroline, ankom 19. Decbr. til Kincarder. H. C. Christensen, ankom 20. Decbr. til Gøteborg. — Juliane, Christensen, ankom 21 Decbr til Bogense. — Haabet, Christensen, ankom 20. Decbr. til Ile Tudi. — Johanne, Grube, er til Ankers i Hornbækbugten. — Ceres, Bager, er paa Grund af Storm indkommen til Cherburg.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

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

Kattegat. Hatter-Barn. Lystønden *„Hatter-Barn"* er slukket. Den vil snarest mulig blive tændt igen.

Smaalands-Farvandet. Helleholm og Agersø. Forandringen af *Helleholm* Fyr og Tændingen af *Agersø* Ledefyr er udsat til Begyndelsen af 1900.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Trelleborg. Ved *Trelleborg* ere Klokketønderne paa Grund af Is ombyttede med Stager.

Åhus. Ved *Ahus* ere Lystønderne paa Grund af Is ombyttede med Stager.

Södermanlands Skjærgaard. Oxelösund. Havnefyrene ved *Oxelösund* brænde fremtidig fra 1ste Juli—31te Maj.

Ifølge Telegram fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* er Fyrskibet *„Finngrundet"* inddraget den 20de December 1899.

Bottniske Bugt. Følgende Fyr brænde fremtidig saaledes: *Germundsö*, *Leskär*, *Rönnskär* og *Gåsören* til 1ste December, *Bredskär* til 15de December, *Pitsundet* til *Yttre Pitsfjärden* og *Bergskäret* til *Kågefjärden* er spærret af Is.

Finland. Bottniske Bugt. Rönnskär—Wasklot Hamn. Et nyt Farvand med 22 Fod er afmærket fra Søen ved *Rönnskär* Baake, forbi *Äggrund*, N. om *Rönnskär* Øgruppe, S. om *Ensten* til *Wasklot Hamn*, saaledes:

Kämpargrund med en rød Stage. 63° 4′ 20″ N. Br. 20° 48′ 12″ Ø. Lgd.

Äggrund med en hvid Stage. 63° 5′ 34″ N. Br. 20° 48′ 49″ Ø. Lgd.

Portprickens Södra med en hvid Stage. 63° 5′ 47″ N. Br. 20° 49′ 35″ Ø. Lgd.

Portprickens Norra med en rød Stage. 63° 5′ 53″ N. Br. 20° 49′ 34″ Ø. Lgd.

Weckargrunds Södra med en hvid Stage. 53° 5′ 50″ N. Br. 20° 50′ 0″ Ø. Lgd.

Weckargrunds Norra med en rød Stage. 63° 5′ 49″ N. Br. 20° 50′ 31″ Ø. Lgd.

Lill Abben med en rød Stage. 63° 5′ 50″ N. Br. 20° 50′ 50″ Ø. Lgd.

Stora Abben med en rød Stage. 63° 5′ 53″ N. Br. 20° 51′ 28″ Ø. Lgd.

Stor Gloppsten med en rød Stage. 63° 5′ 57″ N. Br. 20° 52′ 0″ Ø. Lgd.

Medelgrund med en rød Stage. 63° 6′ 0″ N. Br. 20° 52′ 14″ Ø. Lgd.

Toffelstens Vestra med en hvid Stage. 63° 5′ 45″ N. Br. 20° 51′ 56″ Ø. Lgd.

Toffelsten med en hvid Stage. 63° 5′ 52″ N. Br. 20° 52′ 18″ Ø. Lgd.

Toffelstens Östra med en hvid Stage. 63° 5′ 53″ N. Br. 20° 52′ 37″ Ø. Lgd.

Lill Gloppsten med en rød Stage. 63° 6′ 3″ N. Br. 20° 52′ 48″ Ø. Lgd.

Isaksgrund med en rød Stage. 63° 6′ 7″ N. Br. 20° 53′ 20″ Ø. Lgd.

Nya Farleds Krysssprick med en rød og hvid vandret stribet Stage med Kryds, hvorunder en sort Ballon. 63° 5′ 57″ N. Br. 20° 54′ 32″ Ø. Lgd.

Svartsten med en hvid Stage. 63° 5′ 50″ N. Br. 20° 54′ 18″ Ø. Lgd.

De hvide Stager have 1 sort, nedadvendt Kost og staa N. for Grunden, de røde Stager have 1 rød, opadvendt Kost og staa S. for Grunden, alle i 4 à 6 Fv. Vand.

Finske Bugt. Helsingfors. Ifølge Telegram fra Lodsoverstyrelsen i *Helsingfors* er Fyrskibet *„Äransgrund"* inddraget den 22de December 1899.

Aspö N. Keski Hallinkari. Midt paa *Keski Hallinkari* er rejst en Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost. 60° 19′ 47″ N. Br. 27° 12′ 23″ Ø. Lgd.

Rusland. Riga Bugt. Vinkova Banke. *Vinkova Banke*, hvorpaa der er 25 Fod Vand, er nu ved NV.-Kanten afmærket med en hvid Stage med 1 sort, nedadvendt Kost og ved SØ.-Kanten med en rød Stage med rød opadvendt Kost; begge staa i 6½ Fv. Vand. 57° 39′,4 N. Br. 21° 25′,0 Ø. Lgd.

Tyskland. Kieler Fjord. Friedrichsort. Fra den 3die Januar 1900 gives midlertidig intet Taagesignal ved *Friedrichsort* Fyr.

I *Kieler Fjord* er Vraget af den sunkne Tjalk *„Johanne"* borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Kiel. Ud for Torpedobaads Havnemolen ved Orlogsværftet i *Kiel* ligger indtil 200 Alens Afstand fra Molen nogle Fortøjtønder.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Neufeld. Otterndorf. Vraget af Damperen *„Corso"* er nu bortsprængt, saa at der er 29 Fod Vand over Vraget ved Lavvande.

I *Neufeld* Fyr er den N.-lige Grænse for Vinklen med To-Blink, der lyser op ad *Elben*, flyttet, saa at den atter gaar c. ¼ Kbl. S. om Tønde Nr. 18.

Juls Sand. *Juls Sand* hvide Fyr med Formærkelser lyser nu over hele Farvandet i *Elben* ned ad Floden til Grundene, som begrænse Farvandet mod Ø.

Fyrskibene *„Schulau"* og *„Krautsand"* ere inddragne for Is.

Weser. Rother Sand S. En rød Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, er udlagt c. 9½ Kbl. S. 11° Ø. fra *Rother Sand* Fyr. En rød Spidstønde er udlagt tæt V. t. S. ½ S. for Lystønden.

I *Weser* er Vinterafmærkningen foretagen. Mellem *Nordenham* og *Brake* ligger Baaketønden *Grossensiel*, 6 røde Stumptønder og 8 sorte Spidstønder. Fra *Brake* til *Vegesack* ligger Baaketønden ved *Hunte* Munding, 7 røde Stumptønder og 8 sorte Spidstønder. Ved *Geeste* Munding er Lystønden ombyttet med en Spirtønde. Fra *Vegesack* til *Bremen* ligger kun en rød Stumptønde ved den nedre Indgang til *Bürener Weser*, en sort Baaketønde ved *Lesum* Munding og en rød Stumptønde i Stedet for den røde Baaketønde ved Indløbet til *Bremen* Frihavn.

Jade. Varelersiel. I *Varelersiel* Fyr er Lysstyrken atter normal.

Holland. Vlie Red. Fyrskibet paa *Vlie* Red er midlertidig inddraget for Is.

IJmuiden. Ved *IJmuiden* er Udgangspunktet for Vandstands-Signalerne nu 26 Fod.

Amsterdam. Ved *Amsterdam* er aabnet et nyt Farvand til de Ø.-lige Havne N. om Dæmningen og Farvandet langs *Handelskade* lukket.

Farvandet gaar fra V.-Siden af Øen *IJ* i N. 74° Ø. til N.-Kysten, langs denne i Ø. og drejer ved *Oranje* Slusen om til S. 14° Ø. Dybden ved Middelvandstand er 28½ Fod, Bredden 80 Alen og i Drejningen ved *Oranje* Slusen 190 Alen. Løbet er afmærket med Spidstønder og Stumptønder og desuden med fem Lystønder, der vise hvidt, fast Fyr, men senere skulle vise elektrisk Blinkfyr, og ligge saaledes:

En Lystønde ved V.-Pynten af Øen *IJ* ved Farvandets S.-Side; en Lystønde hvor Farvandet drejer fra N. 74° Ø. til Ø. ved Farvandets N.-Side; en Lystønde hvor Farvandet drejer fra Ø. til S. 14° Ø. ved Farvandets S.-Side; en Lystønde ved NØ.-Siden i Drejningen, og en Lystønde ved Enden af Drejningen ved Farvandets V.-Side.

Følgende Ledefyr ere tændte:

Paa N.-Kysten to røde, faste Fyr:

Bagfyret staar tæt Ø. for *Amsterdamsche Droogdokmaatschappij* Plads og Forfyret 270 Alen Ø. fra Bagfyret. Flammens Højde: 30 og 17 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Spejlappa-

rat. Fyret vises fra gule, 32 og 19 Fod høje Pæle. Bagfyret 52° 23′ 0″ N. Br. 4° 55′ 4″ Ø. Lgd. Holdte overet i V. lede de i den V.-lige Del af Farvandet.

V. for Mundingen af *Merwedekanaal* S. 14° Ø., 290 Alen fra hinanden, to røde, faste Fyr ganske som ovennævnte. Bagfyret: 52° 22′ 15″ N. Br. 4° 57′ 19″ Ø. Lgd.

Holdte overet i S. 14° Ø. lede de i den Ø.-lige Del af Farvandet.

Fra Fortøjtønden, der ligger i Indløbet til det afmærkede Farvand V. for V.-Pynten af Øen *IJ*, vises et rødt, fast Fyr.

Zeegat van Goeree. I *Zeegat van Goeree* ombyttes Lystønderne paa Grund af Is med Vintersømærkerne, dog bliver den rød og sort vandret stribede Lystønde „*B — S G*" liggende.

Nieuwegat. I *Nieuwegat* er Vraget af „*Nestorine Nr. 2*" optaget.

Zeegat von Brouwershaven. Noordergat. I *Noordergat* er Stumptønde Nr. 2 flyttet og ligger nu i 19 Fv. Vand. 51° 39′ 26″ N. Br. 4° 12′ 18″ Ø. Lgd.

Belgien. I *Belgien* gives nu Stormsignaler følgende Steder.

La Panne Fyr, 51° 6′ 12″ N. Br. 2° 35′ 15″ Ø. Lgd.

Nieuport, paa Ø.-Enden af Diget, ved Redningsstationen. 51° 9′ N. Br. 2° 43′ Ø. Lgd.

Ostende, paa Ø.-Molens Yderende.

Blankenberghe ved Fyret ved Havnens Øst-Ende. 51° 18′ 47″ N. Br. 3° 6′ 54″ Ø. Lgd.

Heijst paa V.-Enden af Diget, ved Redningsstationen. 51° 20′ 30″ N. Br. 3° 14′ 30″ Ø. Lgd.

Knocke Fyr. 51° 21′ 19″ N. Br. 3° 17′ 30″ Ø. Lgd.

Signalerne gives kun om Dagen og hejses under en Raa, anbragt paa en Mast. En Kegle med Spidsen opad betyder: Storm fra N. sandsynlig. En Kegle med Spidsen nedad betyder: Storm fra S. sandsynlig.

England. Dover Ø.-Pier. Paa *Dover* Ø.-Pier (*Commercial Pier*) Yderende gives nu Taagesignal med Klokke, Tre-Slag hver $^1/_2$ Minut.

Om kort Tid begyndes Arbejderne ved Anlæg af en Ø.-lig Mole ved den ny *Admiralty Harbour*. Molen begynder c. 1 Kml. Ø. for *Promenade Pier* og strækker sig ud mod S. Under Arbejdet brænder ved hvert Hjørne af det Yderste af Molen et grønt, fast Fyr og et hvidt Fyr med Formørkelser midt paa Molen og saa nær Yderenden som mulig. 51° 7′,7 N. Br. 1° 20′,0 Ø. Lgd.

Frankrig. Honfleur. Fra Slutningen af Decbr. 1899 gives Vandstand-Signalerne atter fra Tidevands-Fyret paa *Honfleur* Ø.-Mole saaledes, at hvert rødt Blink betyder 1 Meter og hvert grønt Blink $^1/_4$ Meter. Blinkene gives med 5. S. Mellemrum, og mellem hver Gruppe er der 80 S. Udgangspunktet er nu Kortets Nulpunkt, og Signalerne gives kun naar der er 3 Meter Vand eller mere over Kortets Nulpunkt. Om Dagen gives tilsvarende Signaler.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Jericho Bay. Deer Island Thorofare. Long. Ledge. En hvid, trekantet, 60 Fod høj Baake er opført paa den S.-lige Del af *Long Ledge*, som falder tør ved halv Tid ved det Ø.-lige Indløb til *Deer Island Thorofare* fra *Jericho Bay*. Baaken staar fra *Egg Rock* Baake i 78° V. $1^{11}/_{16}$ Kml., fra *Swan Island* V.-Pynt i N. 48° V., $2^9/_{16}$ Kml. og fra Stangen paa *Haycock Rock* i N. 69° Ø.

Kennebec River. Pettis Rock. En sort, 32 Fod høj Stang med sort Tønde paa Toppen er rejst paa den S.-ligste *Pettis Rock*, ud for Ø.-Siden af *Lees Island*.

Sheepscot Bay. Sisters Ledge. En hvid, trekantet, 63 Fod Baake er opført c. 10 Fod over Højvandsmærke paa Ø.-Enden af *Sisters Ledge* i *Sheepscot Bay* SV.-lige Del, fra *Cuckolds* Taagesignal-Station i S. 52° V., $3^{13}/_{16}$ Kml., fra *Seguin* Fyr i N. 39° Ø., $2^{11}/_{16}$ Kml. og fra *Pond Island* Fyr i N. 87° Ø.

New York. East River. North Brother Island. I Fyret paa S.-Enden af *North Brother Island* er Lysstyrken forøget ved at forandre det fra 6. til 4. Orden. Iøvrigt er Fyret uforandret.

Delaware River. Tinicum Island Ledelinje. Skonnerten „*Clara*" er sunken c. 70 Alen N. for *Tinicum Island* Ledelinje. En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 23 Fod Vand udlagt V. for Vraget, fra *Billingsport* forreste Ledefyr i N. 87° V. og fra *Schooner Ledge* bageste Ledefyr i S. 38° Ø.

Virginia. Fyrskibet „*Winter Quarter Shoal*" Nr. 45 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 16 inddraget.

South Carolina. Fyrskibet „*Charleston*" Nr. 34 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 29. Fyr og Taagesignal ere uforandrede.

Daufuskie Island. Bloody Point. *Bloody Point* røde, faste forreste Ledefyr N. for Mundingen af *Savannah River*, er flyttet ind i Ledefyrlinjen 30 Alen nærmere til Bagfyret og anbragt paa en hvid, firkantet, pyramideformet Baake. Flammens Højde: 26 Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Toulon. I Begyndelsen af 1900 tændes ved *Toulon* Havn paa det S.-lige Hoved af den N.-lige Arm af Molen *Grosse Tour* et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 24 Eod. Synsvidden: 4 Kml. Det vises fra et lille, hvidt, rundt Fyrtaarn. Det lyser fra N. 72° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 38° V. Fyret kan brænde til Forsøg. 43° 6′ 5″ N. Br. 5° 55′ 38″ Ø. Lgd.

Italien. Salerno. Ved *Salerno* er Hovedet paa Ydermolen ødelagt og det røde, faste Fyr slukket. Fyrskibet ved Grunden *Manfredi* er sunket, men udlægges snarest mulig igen.

Rusland. Tuabs Bugt. (Tuapsye.) Paa den nye Mole i *Tuabs Bugt* er tæt ved Yderenden tændt to grønne, faste Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde: 21 og 18 Fod. De lyse fra N. 75° V. gennem V. og S. til S. 75° Ø. Med S.-lig Storm kunne Fyrene ikke tændes. I 10 Alens Afstand fra Molehovedet er der kun 12 Fod Vand. 44° 5′ 45″ N. Br. 39° 3′ 45″ Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Crab Island. Port Ferro. Omtrent den 15. Decbr. 1899 tændes ved *Port Ferro*, paa S.-Siden af *Crab Island* eller *Vieques Island*, et hvidt Lynfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn af $^1/_{10}$ S. Varighed. Flammens Højde: 63 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Fyrapparat af 5. Orden. Fyret vises fra et hvidt, ottekantet Taarn med sort Tag, som er anbragt midt paa en hvid, firkantet Bygning med fladt Tag. 18° 6′ 20″ N. Br. 65° 25′ 40″ V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilen. Ilha Grande Bugt og Sapetiba Bugt. I Indløbet til *Sapetiba Bugt* strækker nu en Barre med c. 5 Fv. Vand sig NNV. hen fra *Branca Island*. 22° 59′ S. Br. 43° 58′ V. Lgd.

I *Ilha Grande Bugt* ligger en Grund med meget lidt Vand 1_{16} Kml. Ø. t. S. fra *Jub ahyba Pynt* og i N. t. V. $^1/_2$ V. fra Midten af Øen *Imbrassica*. 23° 4′ 20″ S. Br. 44° 19 35″ V. Lgd.

Grundene, som i Kortene ere aflagte paa 23° 4′ 20″ S. Br. 44° 20′ 10″ V. Lgd. og 23° 4′ 35″ S. Br. 44° 19′ 40″ V. Lgd., ere forgæves eftersøgte og ere udtagne af Kortene.

Karantænebestemmelser.

Østerrig. — Skibe fra *Ægypten* gives fri Praktika, naar Sundhedstilstanden ombord er tilfredsstillende.

Grækenland. — Skibe fra *Algier* underkastes strengt Sundhedseftersyn, men Karantænen er hævet.

Aktieselskabet Dansk Farvefabrik
Trade Mark.
System Holzapfel.
15, St. Annæplads
International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Manometre, Vacummetre og Tællere.
P. Otzen & Thorstenson.
Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

Skib til Salg.
En Jagt, 26 R. T. drægtig, ladende 1100 Centner Dw., 3000 Kubikfod Træ, velsejlende og godt udhalet, er billig til Salg ved
Thorvald Møller,
Aalborg.

Søfolks Opmærksomhed

samt **alle**, som er udsatte for **Kulde og Fugtighed om Fødderne**, henledes paa det for dem særlig fremstillede ny **Læderfodtøj med Træsaaler**, i Skafte-, Hægte- og Fjederstøvler samt Fjeder- og Snøresko, forede saavel som uforede. **Ligner alm. Læderfodtøj! Vandtæt! Prisbilligt! Enestaaende i Kjøbenhavn!** Faas **alene** i Fabriksudsalget, **Adelgade 1 Kld.**

Kjøbenhavns Børskurs d. 27. Decbr. 1899.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			95¼	95¾
Danmark			83¼	83⅝
Norden			117¾	118
Kjøbenhavn	97		96⅝	97¼
Carl			54¼	54⅝
Dannebrog	95½	¾	95⅝	96
Skjold			70¼	70¾
Helsingørs Dampsk.			57½	62
Østersøen			94	95½
Nordsøen	80		79½	80
Torm			94	100
Foren. Bugser-Selsk.			85	90
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Urania	88¾		88½	89
Union	101½		101½	101⅝
Hejmdal			105	110
Dampsk. af 1896			96⅝	97¾
Østasiatiske			102½	103¼
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			101	105½
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			93	94
3½% Husejer Kreditk.			83	85
3½% Kbhvns Kreditf.	84½		84½	84¾
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.	86	¼	86	86¼
4% — — 6 —			86	87
3½% Landkreditk. 3 —			87	89
Aktier.				
Nationalbank			134¾	135¼
Privatbank	126		126	126¼
Landmandsbank			121	122½
Handelsbank	118¼		118	118¼
Burm. & Wain			85½	87½
Helsingørs Jærnsk.			88	90
Sukkerfabr.			92½	92¾
Bryggeri Aktier	87¾	88	87¾	88

Vekselkurser d. 22. Decbr. 1899.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.15	88.95
London	18.32	18.27
Paris	72.25	—
Amsterdam	151.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 23. Decbr. 1899.

Russiske Noter	216.00
4% Russiske Consols	—
3⅜% — Boden Kredit	97.30
5% Mexikanske 1899	96.40
5% Rumænske Stats	93.80
4% — — 1890	83.00

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

„Det Foren. Dampskibs." 2,000, „Kjøbenhavn" 4,000, „Carl" 6,000, „Dannebrog" 14000, „Skjold" 2,000, „Urania" 2,000, „Union" 4,000, „Østasiatiske" 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af **C. Clausen**, Kaptajn i Marinen.
Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. *3 Kr.*
Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**
I Kommission hos Tillges Boghandel.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.
Laboratorium: Enghavevej. V. — **Bopæl:** Valdemarsg. 24. V.
Telefon 5560.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik.
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

Thorvald Møller,
Skibsproviantering shandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

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

A. L. Nielsen,
Kolonial- & Skibsproviant-eringsforretning.
Havnen 18, Randers.
Stort Lager af Maskin- & Cylinderolier.

Handelsgartneriet,
Amaliegade 29, Kjøbenhavn K.
Kranse & Buketter
i smagfuld Udstyrelse.
Største Udvalg af Dekorationsplanter.
Dekorationer paa Skibe med ugentlig Ombytning.
Hurtig Betjening. Telefon 7014.
Alexander Dalskov,
Havebrugscand.

Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsproviant-eringshandel.
Randers.

Hotel Skandia
Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn
forbereder Elever saavel til Fiskeskipper- som til Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger meddeler Skolens Forstander, Navigationslærer **Hansen**, eller Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos.**

Frederik Petersen,
Cycle- & Maskinværksted,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Nye Cycler haves paa Lageret
Østervoldgade 16, A.

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. I" og „Nore" i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS.

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts 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 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 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.

LISSABON.

ALBERT OLSEN & CTA.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALT- & BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Holm & Wonsild,

Skibs-Mæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn og Lübeck.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Onsdagen den 3. Januar 1900 Kl. 11 Form. bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt:

16,000 Pd. Tovværk. 600 Pd. Klude, 400 Pd. Staal, 20,000 Pd. Staalaffald, 5,700 Pd. Metalspaaner, 52,900 Pd. Jærn, 360 Pd. Kobberspaaner, 444 Pd. gl. Kobber, 877 Pd. Metal, 3 Signalhorn, 12 Talje Blokke, 10,200 Pd. Zinkaske, 1 Naglemaskine, 1 Boremaskine, 1 Krøbelspil, 1 Fartøj m. m.

Sagerne paavises Fredag den 29. ds. og følgende Søgnedage fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Göds, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 22. December 1899.

Carl Rasmussen,

Tapetserer & Dekoratør.

• Alt Møbelskibsarbejde •

udføres

Holmens Canal 24.

Telefon Nr. 5941.

FRED. DROST & H. SOHL.

Maskinværksted, Kedel- & Skibssmedie

med Bolværksplads og 2 Beddinger

til Reparation af mindre Fartøjer og Pramme.

Bygning og Reparation af

Dampmaskiner, Dampkedler, Spil og Hejseværker.

KIGKUREN, C. (Syd for Langebro). TELEFON 2346.

P. Chr. Rasmussen,

Toldbodvej 46. Kjøbenhavn K.

Anbefaler sig til d'Hrr. Kaptajner og Styrmænd med alle Sorter Vine og Spirituosa. Hovedoplag for Danmark fra

Hr. M. G. Groenendaal i Rotterdam

af alle hans Cigarer og Tobakker, fra Frilager Nr. 28, Toldboden, til Rotterdams Priser + Fragten.

Telefon-Nr.: **4635.** Telegram-Adr.: **„Lesseps", Kjøbenhavn.**

Filial: Skolegade 34, Aarhus, ved **C. Braasch.**

BUNKER-KUL.

RUDOLPH WULFF, AARHUS.

(ETABLERET 1865).