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.**

7DE AARGANG

1900.

KJØBENHAVN.

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

1900.

„DANSK SØFARTSTIDENDE".

AARGANG 1900.

INDHOLD.

Side

A.

Aarhus, Ballastforhold i 232
— , Sømandshjemmet i 270
Aarsregnskaber 66
Advarsel til enlige Skibe 276
Afmærkning, Vore Farvandes 4, 20
Afmærkningen af Mariager Fjord. 93
Afmønstring af Søfolk i amerikanske Havne 97
Aktieselskabers Beskatning 476
Alderdomsforsikring, Søfolks 242
Amerikanske Kuleksport, Den 245
Ankerlanterner 64, 379
Anmeldelsespligt til danske Konsulater, Skibsførernes . . 92
v. Anreps Redningsbaad, Ingeniør 327
Ansvar, Begrænsning af Reders. 285
— for Ladningen efter Losningen, Skibes 293
— for Lastens Kvantitet 17
— for Skade, tilføjet Skibe, Dokejeres 153
Antwerpen 471
Archangel, Fra 68
Assurance-Spørgsmaal, Et 302

B.

Ballastspørgsmaalet 402
Baltzersen, S. Chr. M. J., Kaptajn 115
Becher, Emil, Styrmand 389
Befragtningsklausuler og Havarier 234
Befragterne og Stuvningen i Sortehavsfarten 346
Begrænsning af Reders Ansvar 285
Beri-Beri 218
Bjærgeløn til Bugserbaad, Om 435
Bjærgning af 33 Menneskeliv, Dampskibet „Fredensborg"s 74
Bjærgningsbetaling i La Plata, Høj. 325
Bjærgningsbetingelser, Ejendommelige 324
Bjærgningssag, En 157, 323
Bjærgningsvæsenet i England 472
Blyth, Lodstvang ved 476
Bolværkspenge i New Orleans 46
Brabrand, E. S., Kaptajn 139
Brabrand, Eduard Sidenius, Kaptajn 434
Britiske Kaptajner for britiske Skibe 167
Bugserafgifterne i Nord-Østersø Kanalen 421
Bugserbaads-Lanterner, Om 453
„Bureau Veritas" i Tyskland 216
Bøger, Vore Handelsskibes Forsyning med 46, 57
Børskurs, Kjøbenhavns . . . . . i hvert Nr.

C.

Cathay—Clan Macgregor 174, 181, 205
Cement-Konnossementerne 474
Certeparti, Engelsk Dom om Forstaaelsen af et. 46
Certepartierne for Kul- og Begfragter mellem England og Frankrig 12
Christensen, Anthon, Kaptajn. 304
Christiansø Havn 414

D.

Damp- og Vindkraft i Forening, Om Brugen af. . . 111, 157
Dampskibe, Priserne paa 146
Dampskibes Ekspedition 174
Dampskibsstyrmændenes Lønninger. 102
Dampskibstype, En moderne 464
Dansk Navigatør-Forenings Adresse 83, 85
Dansk Sejlskibsrederi-Forening:
Aarsberetning 228
Generalforsamling 231, 241, 251
Danske Skibes Maaling i New-York 154
Denton, John, Lods paa Themsen 263
„Det forenede Dampskibsselskab", Konflikt i 226, 256
„Deutschland", Dampskibet 21
Despatchpenge 194
Dokarbejder-Strejken i London 215
Dokejeres Ansvar for Skade, tilføjet Skibe 153
Dækket — Maskinen 146
Domme:
Aarhus Søret: Skibsførerens Ansvar for for lidt indtaget Ladning 343
Engelsk Domstol: Afdrag for Mandskabets Opholdsrum ved Tonnageberegning (Cathay—Clan Macgregor) 174, 181, 205
Appelretsdomme 65
Bjærgeløn 306
— til Bugserbaad 435
Bjærgningssag (Dampskibet Waikato). 157
Bugserbaads-Lanterner 453
„Colliery working day". 326
Et Assurance-Spørgsmaal. 302
Forstaaelsen af et Certeparti 46
Losning af Trælast i London (Brenda-Sagen) . . . 87
„Moderat Fart" i Taage 443
Sammenstød i den engelske Kanal 325
— i Suezkanalen 454
— mellem en engelsk og en dansk Trawler 412
— mellem en Koffardisejler og et engelsk Krigsskib (East Lothian, Sanspareil) 103, 179, 217, 276, 301, 324, 344, 368, 376
— mellem to Dampere (Clan Mackay, The Orizaba) 1
— mellem to Dampere (Refulgent, Royal Dane) 53
— mellem to Dampere (Swift, Maggie Bar) 3

Side

Sammenstød ved Gravesend 483
Skade paa Ladning paa Grund af frosne Vandrør 285
Skibes Ansvar for Ladningen efter Losningen . . 293
Søretsdomme i 1899 27
„The Harter Act", Forstaaelsen af 65
Tvangslods og Ansvar for Sammenstød 115
Vejning af Kornlast 285
Faaborg Søret: Overliggedage 343
Fransk Domstol: Erstatning for Ledsagelse af havareret Damper (Ville de Maranhao, Columbia) 29
Havarigrosse 454
Kutyme i Rouen ved Losning af Trælastladninger 215
Højesteret: Beregning af Forsikringen for beskadigede Jærnplader 226
Forpligtelse til at aflægge Vidneforklaring 412
Konnossements-Klausuler 451
Tiltale for at have havt for mange Passagerer ombord 412
Italiensk Domstol: Befragtning af Kul til Genua 148
Kolding Søret: Om Liggedagspenge 59
Landsover- samt Hof- og Stadsretten: Betaling for Reparation 36
Norsk Domstol: Reders Ansvar for for sen Ankomst til Losningshavnen 284
Politiretten i Kjøbenhavn: Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn" for Overtrædelse af Loven om Tilsyn med Dampfartøjer 6
Svensk Domstol: Forandring af Dispache 96
Fragt paa beskadiget Last 17
Sø- og Handelsretten: Bjærgeløn 323, 387
Betaling for Opbevaring etc. af Lystkuttere . . . 356
Bøde for Forsømmelighed (Sølovens § 293) 387
— — (— §§ 293 og 306) 399
En Matros paastaar sig tilkendt Hyre og Kostpenge for formentlig ulovlig Opsigelse 189
Erstatning for Skade, foraarsaget ved Paadrivning af en Damper mod en Pram under Passage gennem Knippelsbro 205
Erstatning for Skade, foraarsaget ved Paadrivning af et Skib mod et andet Skib 183
Forpligtelse til at aflægge Vidneforklaring 323
Fyrbødere nægtet at lade sig forhyre, fordi en tredie Fyrbøder ikke var Medlem af Fyrbødernes Forbund 366
Godtgørelse for Overliggedage 189
— for Liggedage, „Working days" . . . 356
Kjøbenhavns Frihavnsaktieselskabs Ansvar for forsinket Losning paa Grund af Strejke 313
Konnossements-Klausuler 314
Matrosers Overtrædelse af Sølovens § 102 366
Nægtet at betale Fragt 475
Reders Ansvar for beskadiget Ladning 323, 356
— for mangelfuld Stuvning 165
Regler om Forhyring, vedtagne af Dampskibsrederi-Foreningen, Sømændenes Fagforening af 1897 og Søfyrbødernes Forbund 165
Resttilgodehavende for Reparation m. v. af en Lystkutter 165
Rømning 164, 165, 205, 284, 365, 399, 475
Sammenstød mellem to Dampere ud for Højen, Gammel Skagen 205
Uberettiget Opsigelse af Matros 365
Tysk Domstol: Isning af et Skib er ikke Havarigrosse 284
Konnossementsansvar. Flodsejlads 156
Sammenstød i Kanalen 367
— paa Elben 137
Slæbebaads Ejers Ansvar for Skade, foraarsaget af Lægter, der slæbes 219
Viborg Overret: Modstand mod Øvrigheden, Uagtsomhed (Engelsk Damptravler „Royalist") . . . 117

E.

Efterretninger for Søfarende . . . . . i hvert Nr.
Eisenpyrit. En farlig Ladning 158
Ekensund, Murstensfragterne fra 46, 123, 209
Elben-Trave Kanalen 226
En ansvarsfuld Stilling 33
Engelsk Lovforslag om Reders Ansvar for Skade, foraarsaget af hans Skib 121
Engelsk-tysk Konkurrence paa Havet 413
Engelske Appelretsdomme 65
— Søretsdomme i 1899 27
England, Skibsbygningen i, i 1899 1
Enkelt Skib overfor Eskadre, 103, 179, 217, 276, 301, 324, 344, 368, 376
Erichsen, Anton Jørg. Chr., Kaptajn 347
Esbjerg Fiskerihavn 347
Et flydende Helvede 286

F.

Fanø Sømandsskole 4
Farveblindhed hos Søfolk 167
Finansloven 91
— og Skibsfarten 378
Flodsejlads. Tysk Højesteretsdom 156
Flodskibe, Søgaaende 143, 154
Flydende Brændsel 22, 97
— , Kul og 122
Folkethingsvalgene, Sømandsstanden og 253
Forenede Staters Skibsfart, De 463
Foreningen til Søfartens Fremme 201
Foreningsmeddelelser 6, 107, 425, 436, 478
Fragt paa beskadiget Last 17
Fragtmarkedet, 3, 12, 19, 28, 181, 191, 207, 217, 227, 235, 254, 261, 269, 276, 287, 293, 302, 315, 324, 336, 344, 356, 367, 378, 390, 401
Fragtmarkedet i 1900 473
Frankrig, Den danske Skibsfart paa 153
Franske Mæglerkurtage, Den 189
„Fredensborg"s Bjærgning af 33 Menneskeliv, Dampskibet 74
Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, 101, 402, 419, 446
Færøisk Søretssag 36

G.

Goeletter, De store amerikanske 5 à 6-mastede 422
Generalforsamlinger:
Aktieselskabet Fanø Skibsrederi 138
Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri . . . 124
Dampskibsselskabet af 1896 126
— Ajax 86
— Carl 86, 95
— Cimbria 105
— Danmark 95
— Dannebrog 125
— Gorm 86, 95
— Heimdal 95
— Inga 76
— Jylland 96
— Kjøbenhavn 76
— Myren 116
— Norden 95
— Nordsøen 126
— Skjold 85, 95
— Torm 125
— Union 76, 392
— Urania 116
— Vulcan 95
— Ægir 105
— Ærø 38
— Østersøen 76
Dansk Forening for international Søret 138
Dansk Navigatør-Forening 55, 125
Dansk Sejlskibsrederi-Forening 231, 241, 251
Dansk Sejlskidsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe 34
Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Fyen 86
De forenede Oplagspladser og Værfter 116
Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874. 75, 105
Den frivillige Understøttelses-Forening for Enker i Nordby Sogn paa Fanø (Enkekassen) 94

Side

Det dansk-russiske Dampskibsselskab 96
Det forenede Dampskibssesskab 133
Det Helsingørske Dampskibsselskab 95
Det jydske Dampskibsselskab 30
Det kgl. oktr. Søassurance-Kompagni. 95
Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise 104
Fanø Bombebøsse 94
Fanø Skibsreder-Forening 67
Fanø Skibsrederes private Syge- og Ulykkesforsikring 183
Flensborg Skibsbygnings-Selskab 221, 358
Foreningen til Søfartens Fremme. 155
Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri 358
— Sømands-Forening. 105
Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft. 125
— Skipper-Forening 74, 208
Landmandsbanken 126
Marstal nye Sømandskasse 20
— Skibsrederes Sygeassurance. 56
— Skipperforening 38
— Søassurance 29
Nordby Skibsforsikrings-Forening. 20
Nordisk Skibsrederforening 245
Nørrejyllands gensidige Søforsikrings-Forening . . . 38
Svendborg Søassurance 67
— — , 2den Afdeling 67
Svendborg Toldsteds Forsikrings-Forening for Søfolks Ejendele 56
Søassuranceforeningen Ærø. 67
Søfolks Tøjassurance-Forening Neptun 30
Sømandsforeningen 86
Sønderho Enkekasse 167
Understøttelseskassen i Sønderho. 167
Vejle Sømands-Forening 57
Genua, Losseforholdene i 19, 283
„Georg Stage“ 388
Grosserersocietetets Responsum 287, 457
Grønland i 1899, Isforholdene i Farvandene Øst og Vest for 63

H.

Hahn, Carl Johan Magnus, Kaptajn 45
Hals, Toldeftersynet ved 84
Hamburgs Sejlskibsflaade. 18
Handelsmarinerne, Pariser-Kongressen for 355
Hansen, S. H., Fører af Dampskibet „Kasan“. 116
Harboe, Kaptajn Hans Frederik Munck, Formand for Skipper-Foreningen i Kjøbenhavn 163
Harter Act, The 65
Havarier, Ugens . . . . . omtrent i hvert Nr.
Havarigrosse, Fransk Dom om 454
Havnekommissionens Betænkning. 431
Hjælpemiddel ved Navigeringen, Et nyt 137
Holland, Skibsbyggeri i 5
Horsens, Losningsforholdene i 199, 475
Hou Fyr 453
Hvide kontra kulørte Skibsbesætninger. 368

J.

Japans Skibsfart 275
Jensen, Julius, Kaptajn. 377
Jespersen, N. J., Kommandør. 255
Ild i Skibsladninger, Middel mod 380
Indenrigsfarten 123
Ingerslev, Johannes, Kaptajn, Skibsreder 304
International Kongres for Handelsmarinerne 256
Internationale Kongresser vedrørende Søfart 303
Isbrydere i de arktiske Farvande. 131
Isforholdene i Farvandene Øst og Vest for Grønland i 1899 63
Island, Fra 166, 257
Island og Færøerne, Opmaaling og Fiskeriundersøgelser under 400
Jubilæum, Et. 147
Jyllands Vestkyst, Fra 45
— , Strandvagten paa 27

K.

Kjøbenhavn, Losningsforhold i 174
Kjøbenhavns Havn 85
Knudsen, J. J. Th., Kaptajn 464
Koffardiofficerernes Uddannelse. 244
Kollisionssag 483
Kommissionen, Skibsfarts- 231
Konnossementsansvar. Tysk Højesteretsdom 156
Konnossements-Klausuler 261, 314, 451
Konservering af Majsladninger, Om. 47
Konsulatafgifterne 179
Konsulatlov, Den norske 190
Konsulatskatterne, Told- og 419
Kontrol-Dybdemaaler, En ny 423
Kornlast, Vejning af 285
Krigsfare. 269
Krigsforhold, Opbringelse af privat Ejendom paa Søen under 346
Krigskontrebande. 156
Kromanns Redningsapparater, S. M. 124
Kronmann, C., Det forenede Dampskibsselskabs nye Direktør 483
Kul og flydende Brændsel 122
Kuls Selvantændelse 410
Kutyme i Rouen 215
Kvæg, Et Rederi gjort ansvarlig for overbordskyllet . . 261
Kønigsberg, Vægtgaranti i 206

L.

Ladning, En farlig. 158, 444
Laeisz, C. Ferd., Skibsreder i Hamburg 304
Literatur:
Aarbog for den danske Fiskerflaade 4
Jantzen, Johs.: Befragtningsklausuler og Havarier, udgivet af Nordisk Skibsrederforening. . 234
Beretning om Frederikshavns Fiskeskipperskole 1900 295
Fortegnelse over Fyr- og Taagesignal-Stationer . . . 20
— — Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m. Ved Kaptajn R. Hammer 193
Lund, M. M.: Fra Nordsøen 193
Jensen, J. A. D., Navigationsdirektør: Nautisk Almanak for 1901 329
Andersen, H. N.: Rapport til Grosserer-Societetets Komite angaaende Forholdene i Østasien . . . 294
Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender 64, 115, 295, 317, 343
Tuxen, A. O. og Aage V.: Tabel for Rettelse af Maanens observerede Højde til Maanens Centrums centrale Højde samt kort Anvisning til en let Udregning af nogle forskellige Observationer ved Maanen 454
Tidsskrift for Søvæsen 4, 57, 193
Vindkort over den nordligste Del af Atlanterhavet og Davis-Strædet, af V. Garde 123
Jensen, P., Dampskibsfører: Vore Sømænds Uddannelse 328
„Livingstone“s Forlis, Den danske Brig. 55
„Lloyds Register of British and Foreign Shipping“ . . . 348
Lodsafgifter, Engelske 13
Lodsafgiftsspørgsmaalet under Overvejelse 294
Lodsforhold i Kejser Wilhelm Kanalen 455
Lodsforholdene i Nordland 289
Lodskendingsflaget, Brugen af 211
Lodspengene i Æbeltoft 456
Lodssignaler 329, 437
Lodstjeneste, Mangelfuld 473
Logregistratoren „Good-fellow“. 137
London, Dokarbejder-Strejken i. 215
— , Sømandshjem i. 94
Losning i danske Havne 232
— i Runcorn 208
Losningsforhold i Kjøbenhavn 174
Losningsforholdene i Horsens. 199, 475
Losningsstrid i Genua 283
Lossetorholdene i Genua 19

Side

Lægtertrafik, Den søgaaende 154
Lønninger, Skibsførernes og Styrmændenes 55
— , Styrmændenes. 63, 83, 85, 102, 104, 200

M.

Maaling i New-York, Danske Skibes 154
Majsladninger, Om Konservering af 47
Mariager Fjord, Afmærkningen af 93
Maskinen — Dækket 146
„Moderat Fart" i Taage 443, 452
Montreal, New-York og. 69
Murstensfragterne fra Ekensund 46, 123, 209
Mæglerkurtage, Den franske 189

N.

Nautisk Almanak. 155, 165
Navigeringen, Et nyt Hjælpemiddel ved 137
Negligence-Klausul findes i ethvert Certeparti og Konnossement, Pas nøje paa, at 388
Newcastle, N. S. W. 286
New-Orleans, Bolværkspenge i 46
— , Trafiken paa 256
New-York, Danske Skibes Maaling i 154
— og Montreal. 69
New-Zeeland 465
Nexø Havn. 181, 241, 335
Nikkelstaal. 380
Nordamerikanske Subventionslov strandet, Den 180
Nordisk Skibsrederforening 225, 445
Nordland, Lodsforholdene i 288
Nord-Østersø Kanalen, Bugserafgifterne i. 421
— — , Lodsforhold i 455
Norske Konsulatlov, Den. 190
Nybygninger, Køb og Salg . . . . . omtrent i hvert Nr.

O.

Ommønstring af Skibsmandskab, Den aarlige 33, 49
Opbringelse af privat Ejendom paa Søen under Krigsforhold 346
Oppen, M., Konsul, Formand i Nordisk Skibsrederforening 263
Opraab til alle Skippere, Et 360
Overenskomst mellem „Dansk Dampskibsrederi-Forening" og „Sømændenes Forbund i Danmark" 369

P.

Paategning af Mærkrulle for visse Skibe i Fart paa Sverrig. 423
Para, Losning og Liggedagspenge i. 169
Pariser-Kongressen for Handelsmarinerne. 355
Parlamentsvalg og Skibsfarten, De britiske 365
„Paul"s Forlis, Barken 389
Pedersen, Hans, Hovmester. 147
Pendulpropeller, Ingeniør H. C. Vogts 391, 477
Pensionssagen 19
Personalia . . . . . omtrent i hvert Nr.
„Petrine"s Forlis i 1898, Briggen 131
Plymouth, Laira-wharf, Advarsel mod Fragt til. 380
Pollock Præmien, Anthony 348
Poti som Ladeplads 43, 69
Pramme, Om Slæbekaner og 57
— , Søgaaende. 173
Priserne paa Dampskibe 146
Propslaster og Propsens Maaling i England, Om 456
Præmieringssystem i Frankrig og Nordamerika 18

R.

Rasmussen, A., Kaptajn 139
Rederi gjort ansvarlig for overbordskyllet Kvæg, Et . . 261
Reders Ansvar for Skade, foraarsaget af hans Skib, Engelsk Lovforslag om 121
Redningsapparater, S. M. Kromanns 94, 124
Redningsbaad, Ingeniør A. v. Anreps 327
Redningsvæsen, Det danske 29, 42
Rejse, En mærkelig 4
Rouen, Kutyme i. 215
Runcorn, Losning i. 208
Rungs Universalbatometer 121, 145

Side

S.

Sammenstød i Suezbugten 1
— i Suezkanalen 454
— i den engelske Kanal 325
— paa Elben 137
Sammenstødet mellem Panserskibet „Odin" og den engelske Damper „Alice Otto". 474
Sammenstødssag, Engelsk Dom i en 3
Savnede Skibe 66
Sejlskibe, De moderne franske 423
Sejlskibsbyggeriet florerer 144
Sideballasttank 2
Signalbog, Den internationale 411
Signalering fra Land til Skibe i Søen, Automatisk . . . 474
Signallod 326
Skattebyrde, Skibsfartens 397, 409
Skattelovene og Skibsfarten 419, 435
Skattelovforslagene i Folkethinget 420
Skibmands- og Takkeladsarbejde, Skole for 437
Skibsbyggeri i Holland 5
Skibsbygningen i England i 1899 1
Skibsbygningsværftet „Vulkan" i Stettin 47
Skibsdrage, En 122
Skibsefterretninger . . . . . i hvert Nr.
Skibsfart paa Frankrig, Den danske 153
Skibsfarten og Skibspriserne 436
Skibsfarts-Kommissionen 231, 344
Skibsfører-Certifikater, Tab af 216
Skibsfører-Foreningens Jubilæumsfest. 11
Skibsførernes Anmeldelsespligt til danske Konsulater . . 92
— og Styrmændenes Lønninger 55
Skibsinspektørposten ved Statsbanerne 44, 114
„Skik og Brug" 191, 348, 400
Skippernes Organisation 92
Slingring og Slingrekøl. 218
Slæbekaner og Pramme, Om 57
Smaaskippere, Et Ord til alle danske 398
Smaaskipperne, Til 465
Sortehavsfarten, Befragterne og Stuvningen i 346
Spanien, Bemærkninger ved Farten paa 294
Spansk Transportskat 149
Spanske Toldmyndigheder 164
Spisereglementet og Dampskibsfarten. 3
Spørgsmaal og Svar, 21, 28, 48, 105, 146, 182, 192, 219, 246, 295, 337, 348, 358, 445
Stenfiskerne, Til 46
Strandvagten paa Jyllands Vestkyst 27
Strejke-Klausuler i australske Kulcertepartier 29
Styrmændene og Sejlskibsflaaden 37, 53
Styrmændenes Lønninger 63, 83, 85, 102, 104, 200
Subventionslov strandet, Den nordamerikanske 180
Sundsvall, Reglement for Lastning og Losning af Træ-last i. 472
Svenske Havne, Mønstringsforhold i 6
Sø og Land, Fra . . . . . omtrent i hvert Nr.

Søforhør:

Sammenstød mellem Panserskibet „Odin" og engelsk Damper „Alice Otto" 474

Søforklaringer:

Dampskibet „Fredensborg"s Bjærgning af Dampskibet „Talus"s Besætning 106
Dampskibet „Jægersborg"s Oversejling af Skonnert „Egmont" 210
Dampskibet „Tejo"s Stranding 20

Søforsikringskongres i Paris, Den internationale 389
Søgaaende Flodskibe 143, 154
— Pramme 173
Søkort, Nyt 201, 327
Sømandsbiblioteket for Danmark 192, 369
Sømandshjem i London. 94
— i Svendborg, Et 252
Sømandsstanden og Folkethingsvalgene. 253
Søprotest. 315
Sørensen, L. Nic., Bestyrer af Fanø Navigationsskole . . 304
Søretsdomme, Samling af nordiske, 17, 145, 192, 366, 413, 421, 456
Sørets-Institutionen. 91

Side

Søretsmøde i Paris, Det internationale 375
Søulykke-Statistiken 81
Søvejsreglers Art. 16 og Art. 21, De internationale . . . 73
Søvejsreglernes Art. 16 269
Søvejsreglerne 275

T.

Tab af Skibsfører-Certifikater 216
„Talus"s Forlis 74, 159
Tegner, P. M., Inspektør ved Statsbanernes Søfarts-afdeling 44, 114
Telegrafering uden Traad 421
Temperaturforskel og Højdevinkler 413, 443
Thing, Math. N., Skibsreder 227
Thomsen, A. G., Kaptajn 132
Thunø Fyr 156
Tidscerteparti, Afslutninger paa 435
Tilbageholdelse af fremmede Skibe i Rusland. 388
To Hundrede Gange over Atlanterhavet 132
Told- og Konsulatskatterne. 419
Toldbodbommen, Lanternen paa 335
Toldmyndigheder, Spanske 164
Toldvæsenet og Skibsfarten 84
Transportskat, Spansk 149
Tuborg Havn. 226

Side

Turbinebaaden „Viper" 375
Tvangslods og Ansvar for Sammenstød 115
Tønnesen, T., Navigationslærer 103

U.

Udnævnelse, En 44
Undervisning for Søfolk 471
Universalbatometer, Rungs 121, 145

V.

Veritas i Tyskland, Bureau. 216
Vindkort over den nordligste Del af Atlanterhavet og Davis-Strædet 123
Vogts Pendulpropeller, Ingeniør H. C. 391, 477
Vægtgaranti i tyske Havne. 123, 206

W.

Wemyss, Forholdene i 255
Wismar, Laste- og Losseforhold i. 453
Working day of 24 hours. 166

Æ.

Æbeltoft, Lodspengene i 456

Ø.

Østasiatiske Kompagni, Det 209
Østersøfarere, Til 413

Illustrationer.

Side

Baltzersen, S. Chr. M. J., Kaptajn 115
Brabrand, E. S., Kaptajn 139
Brabrand, Eduard Sidenius, Kaptajn 434
Christensen, Anthon, Kaptajn. 304
Erichsen, Anton Jørg. Chr., Kaptajn 347
Harboe, Hans Frederik Munck, Kaptajn, Formand for Skipperforeningen i Kjøbenhavn 163
Holm, Carl Johan Magnus, Kaptajn 45
Jensen, Julius, Kaptajn 377

Side

Jespersen, N. J., Kommandør. 255
Knudsen, J. J. Th., Kaptajn 464
Kronmann, C., Det forenede Dampskibsselskabs nye Direktør 483
Logregistratoren „Good fellow". 137
Oppen, M., Konsul, Formand i Nordisk Skibsrederforening 263
Pedersen, Hans, Hovmester 147
Rasmussen, A., Kaptajn 139
Thomsen, A. G., Kaptajn 132

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 1. Kjøbenhavn, Torsdag den 4. Januar 1900. **7. Aarg.**

INDHOLD: Skibsbygningen i England i 1899. — Sammenstød i Suezbugten. — Sideballasttank. — „Ledende Artikel". — Fragtmarkedet. — Spisereglementet og Dampskibsfarten. — Engelsk Dom i en Sammenstødssag. — Literatur. — En mærkelig Rejse. — Fanø Sømandsskole. — Skibsbyggeri i Holland. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Foreningsmeddelelser. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

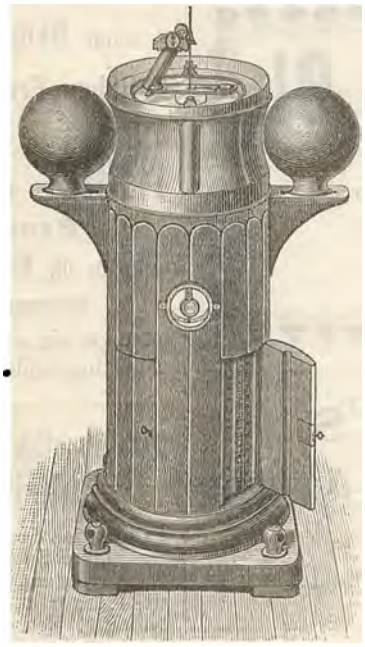
Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter

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

Hotel Skandia
Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

Telefon 1027.
Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,
grundlagt 1799. udvidet 1877.

Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.
Kompasser af eget Fabrikat, komplet. (efter Lord Kelvins Princip).
Alm. Kompasser.
Baadskompas m. m.
E. S. Ritchie & Sons originale **Spritkompasser** med kurvet eller flad Rose med Grader.



Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.
Azimuth & Peilinstrumenter efter forskellige Modeller.
Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine** Cherup & A. I.
Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.
Barometre, enk. og dobb.
Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres

Madsen & Worm. **Herluf Trollesgade 7.** **Kjøbenhavn K.**
Assurance-Mæglere.
Telefon 4897. • Telegramadresse: **Wormadsen.**

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

Aktieselskabet Dansk Farvefabrik
Trade Mark.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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

Til Skibsbrug
kan særlig anbefales
Tuborg-Øl og Central Skibsøl
Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

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.**

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.

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 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.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

S. Lindtner,
Skibsværft, Vejle,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Damp-Rambuk
haves til Udleje.

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.

H. NIELSEN.
CIGAR- OG TOBAKSFABRIK. ODENSE.
LAGER & UDSALG VESTERGADE 1,
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.

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.

Universal Baadslipperen.
Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.
Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til
Jul. Christensen — Nyhavn Nr. 65. — Kjøbenhavn. K.

PETER IBSEN.
Lager af Værktøj.
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

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.

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

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Café van Zandt,
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
samt **Skibshandel.**
P. Schou, Frederikshavn.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

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.

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

Skibsbygningen i England i 1899.

I en Oversigt over Skibsbygningen i 1899 skriver „Fairplay“ bl. a.:

Aaret 1899 har været en Skuffelse for Skibsværfterne. Der har ikke været Mangel paa Ordrer, og Priserne, særlig for Skibe, om hvilke der var kontraheret i den sidste Del af 1898, vare ganske gode; men den Tid, der tabtes ved uheldige Arbejderforhold og ved Vanskeligheder med at faa Materialer, forsinkede Leverancen af Baade, om hvilke der var kontraheret til lavere Priser, i mange Maaneder, og Følgen er, at de nyere Kontrakter vil vise meget ringe Fordel for de Skibsværfter, der opgøre deres Bøger ved Aarets Slutning. Heldigvis er man bleven af med den største Del af de gamle Kontrakter, og man synes med Sikkerhed at kunne forudsige, at Aaret 1900 vil blive gunstigere for Værfterne, idet der er en stor Del nyt Arbejde at fuldføre. Paa den anden Side er der imidlertid, paa Grund af de høje Priser for Materialer, en Stilstand i Efterspørgslen, og Skibsredere, der have set Tiden an i Haab om en Nedgang i Priserne, vil uden Tvivl vedblive at vente endnu en Tid i Erkendelse af, at det enorme Begær for Staal ud over Skibsbygningens Behov, og den Omstændighed, at Priserne for Metal, Kul etc. ere mindst 50 % højere end sidste Aars, vil forhindre en Prisnedgang for Skibe i mindst 12 Maaneder. Det Spørgsmaal, Rederne maa stille sig selv, er om Fremtidsudsigterne opmuntre til at bygge nu eller vente.

I Slutningen af 1898 kunde Staalplader købes for 6 £ 10 sh. pr. Ton, medens Prisen nu er 8 £ pr. Ton, og alle andre Materialer ere gaaede op i Pris i Forhold hertil, saaledes at en Damper paa 7,000 Tons, der sidst i 1898 kunde bygges for 7 £ 15 sh. pr. Ton d. w., ikke nu kan bygges for mindre end 9 £ pr. Ton.

Følgende Tal vise Priserne for de tre sidste Aar:

Oktober 1897	Plader	£ 5.5	pr. Ton
Oktober 1898	—	- 6.5	—
Oktober 1899	—	- 7.10	—

Pris for 7.000 Tons d. w., 10 Knobs Skib:

Oktober 1897.....	£ 7.0	pr. Ton d. w.
Oktober 1898.....	- 7.15	—
Oktober 1899.....	- 9.0	—

Bygningspriserne vil blive større paa Grund af de stigende Priser for Brændselsmateriale. Naar man tager alle disse Forhold i Betragtning er det ganske urimeligt at vente at kunne faa billigere Skibe i Aar, med mindre Værfterne for at holde Arbejdet gaaende skulde kontrahere under Netto-Omkostningerne.

Naar man opgør Situationen, maa man sige, at Chancer opstaa i vore Dage saa hurtigt, at det er meget vanskeligt at spaa om Fremtiden, men alt peger paa en til Vished grænsende Sandsynlighed for, at man i mindst et Aar ikke kan vente nogen Nedgang i Priserne for Skibe, da Staalværkerne have solgt forud for dette Tidsrum, og med den herskende Mangel paa Arbejdskraft kan Lønningerne ikke gaa ned.

Af en Oversigt i „Sh. Gaz.“ over Skibsbygningen i England i 1899 fremgaar det, at der fra Værfterne i de forenede Kongeriger løb 825 Dampskibe og 303 Sejlskibe af Stablen, repræsenterende 1,731,543 Tons imod 1,661,252 Tons i 1898, 1,222,824 Tons i 1897, 1,391,249 Tons i 1896, 1,154,018 Tons i 1895 og 1,124,000 Tons i 1894. Af nedenstaaende Tal fremgaar Produktionen paa Hovedpladserne for Skibsbygningen, sammenlignet med 1898:

	Sejlskibe.		Dampskibe.		Ialt.	1898.
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Tons.	Tons.
Clyde	41	14,618	243	476,456	491,074	466,832
Forth	2	880	28	14,762	15,642	26,624
Tay	—	—	19	17,998	17,908	14,292
Dee	—	—	28	11,973	11,973	7,441
Dockyards...	—	—	7	69,100	69,100	73,090
Tyne	1	794	120	307,157	307,951	307,324
Wear	—	—	75	268,508	268,508	262,869
Tees	1	50	51	144,051	144,101	146,624
Hartlepools..	—	—	40	139,600	139,600	119,040
Humber	44	6,280	113	26,007	32,287	33,880
Mersey	26	2,758	16	10,826	13,584	4,026
Thames	117	16,110	21	5,095	21,205	38,294
Andre Havne	67	4,995	47	61,892	66,887	39,478
Irland.....	4	600	17	131,123	131,723	121,330
Ialt...	303	47,085	825	1,684,458	1,731,543	1,661,252

Sammenstød i Suezbugten.

Der er nylig i Admiralitetsretten i London afsagt Dom i en Sag, hvor det drejede sig om et Sammenstød mellem to store Oceandampere, nemlig Clan Mackay og the Orizaba.

Efter Clan Mackays Fremstilling kom dette Skib d. 18. August om Morgenen styrende efter Suez Bugten med en Kurs af N. 7° Ø. Den befandt sig i Løbet Vest for Newport Rock og holdt sig paa den Styrbords Side af Løbet. Orizaba, der havde været observeret i lang Afstand, viste sig nu paa Bagbords Side, styrende imod Newport Rocks Fyrtaarn. Clan Mackay holdt sin Kurs og Fart, indtil Orizaba var saa tæt, at der opstod Fare for Sammenstød, hvorefter Clan Mackay gav et kort Fløjtestød, lagde Roret haardt Bagbord og slog Maskinen fuld Kraft bak. Straks efter hørtes 3 korte Fløjtestød fra Orizaba, der lod sit Bagbords Anker gaa. Clan Mackays Maskine blev derefter sat fuld Kraft frem og Roret lagt Styrbord for at faa dens Bagbords Side bort fra Orizaba, men kort efter ramte Orizabas Stævn Clan Mackay om Bagbord agter, hvorved denne Damper fik betydelig Skade.

Efter Orizabas Fremstilling befandt dette Skib sig paa Rejse fra London til Australien og laa om Morgenen d. 18. August opankret. Efter at have hevet Ankeret op, svingede Damperen rundt, og da Forenden var i Retning af Newport Rock Fyr, som var i seks à syv Kabellængders Afstand i S. 23° Ø., blev Roret lagt midtskibs og Maskinen stoppet.

Man bemærkede da Clan Mackay i en Kvartmils Afstand, omtrent 3 Streger paa Styrbords Boug i den vestlige Side af Løbet. Orizaba laa da stoppet og afventede, hvilken Kurs Clan Mackay vilde tage, idet man antog, at den vilde give Styrbords Ror, saa at Skibene vilde passere hinanden Styrbord imod Styrbord, og idet man ikke paa Orizaba mente at turde give Bagbords Ror, da Orizaba derved vilde komme paa de i den vestlige Side af Farvandet liggende Koralrev. Clan Mackay nærmede sig imidlertid, og i omtrent en halv Kvartmils

Afstand gav den et kort Fløjtestød til Tegn paa, at den lagde Roret Bagbord. Orizaba gav da tre korte Stød i Fløjten, satte Maskinen fuld Kraft bak og lod Bagbords Anker falde, men straks efter stødte Skibene sammen.

Dommeren undersøgte nu først det Spørgsmaal, om der her var Tale om to Dampskibe, der styre Kurser, der skære hinanden (se Art. 19 i de internationale Søvejsregler), idet der nemlig fra Orizabas Side var blevet hævdet, at Art. 19 ikke kunde anvendes, naar de lokale Forhold, hvori Skibene befandt sig, vare saadanne, at det maatte antages, at Skibene ikke kunde fortsætte den Kurs, de havde, da de bemærkede hinanden; og her havde Forholdet været det, at man paa Orizaba gik ud fra, at hvis Clan Mackay fortsatte sin Kurs uden at lægge Roret Styrbord, vilde den gaa paa Land, men hvis den gav Styrbords Ror paa det Tidspunkt, den skulde gøre det, vilde Skibene passere Styrbord mod Styrbord. Efter en nærmere Undersøgelse af Spørgsmaalet udtalte Dommeren, at der selvfølgelig kunde gives snævre Løb, hvor man ikke ligefrem kunde anvende Art. 19, men i al Almindelighed kunde den ikke siges at være udelukket paa snævre Farvande; det kom altid an paa de specielle Forhold; og efter at have fastslaaet Sammenstødsstedet til omtrent 2 Kabellængder N. V. for Newport Rock, erklærede Dommeren, at Reglen i Art. 19 maatte finde Anvendelse her. Hvis Clan Mackay havde været saa nær ved Newport Rock Fyrtaarn, som Kaptajnen sagde, vilde det være fuldkommen rigtigt at fortsætte Kursen indtil Orizaba var passeret; hvis den derimod havde været saa vestlig i Løbet, som Orizabas Vidner udsagde, vilde den samme Kurs have bragt dem lige op til dens Ankerplads. Nu var der imidlertid ingen Tvivl om, at Clan Mackay ikke havde været saa vestlig i Farvandet, men midt i Løbet, og Art. 19 om Dampskibe, hvis Kurser skære hinanden, maatte finde Anvendelse. Orizaba, der havde det andet Skib paa Styrbords Side, skulde gaa af Vejen, og der var ikke oplyst noget, der kunde befri dette Skib for denne Pligt. Orizaba kunde have givet Bagbords Ror, idet det ikke derved vilde have udsat sig for at komme paa Koralrevene, da der var Plads nok, men Orizabas Kaptajn ventede, at Clan Mackay vilde give Styrbords Ror, idet han skønnede forkert med Hensyn til Art. 19. Naar Clan Mackay først i sidste Øjeblik gjorde, hvad den kunde, for at undgaa Sammenstødet, da var dette i Overensstemmelse med Søvejsreglerne Art. 21, idet det Skib, der ikke skal gaa af Vejen, skal holde Kurs og Fart, indtil det ses, at Sammenstød ikke kan undgaas ved Forholdsregler alene fra det Skibs Side, der skal gaa af Vejen.

Orizaba fandtes saaledes alene at have Skylden for Sammenstødet. (Sh. Gaz.)

Sideballasttank.

Ved at følge Fortegnelser over nybyggede Skibe i England, ser man, at det bliver mere almindeligt at forsyne dem med mere Vandballast, end der kan være i den dobbelte Bund. I de fleste Tilfælde foregaar Forøgelsen ved en deep Tank i No. 3 Lasten agtenfor Maskinen og Vægten deraf afbalanceres med en Fortank; derved opnaas, at Skibet bringes bedre i Vandet; men det medfører de Ulemper, at Skibene blive stive og ubehagelige at være paa, naar Søen er tværs, samt at Lasterne ikke ere tørre nok til at modtage tørre Varer straks, naar Skibet kommer i Havn med Ballast. Disse Ulemper søges modarbejdet ved Mc. Gloshou's Patent Sidetanks; det tredie Skib, Wearside, med denne Indretning er sat i Vandet hos W. Gray & Co. To af disse Dampere er bygget for engelske Rederier, medens den tredie er tysk Ejendom. Det sidst nævnte Skibs Dimentioner er 350' × 51' × 27' med en deadweigth Bæreævne af 6,200 Tons. Det har dobbelt Bund og agter Peaktank, der rummer 1,140 Tons Vandballast, samt Sidetanks midtskibs over 191' af Længden gennem Storlast, Maskinrum og en Agterlast; deri er Plads for 720 Tons Vand. Skibet har altsaa Plads til 1,860 Tons Vand eller 30 % af Bæreævnen, et Resultat, der er meget gunstigt, fordi det giver bedre Søskib, end der kan ventes, naar først Ballast skal købes; thi der bliver da som oftest temmelig lidt af det.

Ideen med Sidetanks er uden Tvivl god, fordi de ikke optage nogen Plads, der kan bruges til Ladning; men det vil vist blive vanskeligt at holde dem tætte, thi der vil blive en Vandsøjle paa mindst 24', der skal bæres. Det første Skib, Mancunia, er kun et Aar gammelt og gennem den engelske Fagpresse foreligger kun Oplysning om et godt Resultat fra første Rejse; derfor er det vist for tidligt endnu at bedømme Systemets Brugbarhed. De tre Skibe ejes af tre forskellige Rederier.

e

Kjøbenhavn, d. 4. Januar 1900.

Det vil rimeligvis, saa længe Jorden staar, blive et uløst Spørgsmaal, naar et Aarhundrede afsluttes, og naar det ny begynder. Ulykken er, at i Virkeligheden kunne saavel de, der holde paa, at det tyvende Aarhundrede begyndte i Mandags, d. 1. Januar 1900, og de, der mene, at denne Verdensbegivenhed først indtræffer 1. Januar næste Aar, paaberaabe sig Grunde for deres Opfattelse, der baade ere vægtige, og som ikke afkræfte hinanden. Det mest praktiske vilde være, om man ved en Folkeafstemning blev enig om, naar man skulde betragte det gamle Aarhundrede som forbigangent og det nye som opstaaet. Men dette er jo et Tankeeksperiment, der ingen synderlig Interesse har nu, thi naar Spørgsmaalet paany kommer til at foreligge praktisk, eksisterer muligvis „Dansk Søfartstidende", men ingen af dem, der i Dag læser disse Betragtninger.

Imidlertid have vi det Indtryk, at de fleste Mennesker her i Landet have bestemt sig til først at byde det 20de Aarhundrede velkomment om et Aar, d. 1. Januar 1901. Vi bestemme os da til at bøje os for Opinionen og ikke før næste Aar kaste det Blik tilbage over det 19de Aarhundrede, som ellers vilde være vel begrundet. Thi den danske Skibsfarts Historie i dette Aarhundrede vil fortjene at mindes ved dets Afslutning; dens Blomstring ved Aarhundredets Begyndelse, dens senere Stagnation og dens kraftige Udvikling i vor Tid, derom burde der skrives en Beretning, der vilde være baade interessant og lærerig. Og forhaabentlig kommer den altsaa, naar dens Tid er inde. Der bliver, saa vidt man i Øjeblikket kan se, det glædelige ved den, at den vil konstatere den smukke Stilling, som Skibsfarten indtager blandt vort Lands Næringsveje ved Aarhundredets Udgang. Dette viser det nu afsluttede Aar, 1899, som dets nærmeste Forgængere har vist det. Den danske Dampskibsflaade har i det vokset sig stedse større, og den har modigt rykket frem paa nye Markeder. Og den danske Sejlskibsflaade staar i det, trods Tidernes Ugunst, med en Livskraft, der viser, at den endnu har Ævnen

til at hævde sig sin Stilling, og at den ikke er til Sinds at opgive den. Men Maalestokken for Skibsfartens Stilling blandt Landets Næringsveje er ikke alene de tørre Tal, der angive Fremgangen eller Tilbagegangen, den maa ogsaa søges i den Grad af Interesse, hvormed Landets Befolkning omfatter Skibsfarten. Og i denne Henseende synes der os at være en Fremgang at spore. For kun faa Aar tilbage var der ikke mange andre end de, der direkte vare knyttede til Skibsfarten, som nærede Interesse for den og dens Udvikling. Men nu er Forholdet i Færd med at blive et andet. Interessen for Skibsfarten og Erkendelsen af dens Betydning for vort Lands Næringsliv er trængt ud i større og større Kredse af Befolkningen, og den Dag vil maaske komme, da Skibsfartens Udvikling her hjemme ikke overvejende hviler paa enkelte Mænds Foretagsomhed, men paa en i store Lag af Befolkningen udbredt Sands for at skabe Landet en Fremtid paa Søen. Og dette sidste Grundlag er maaske nok saa solidt som det første.

Der er, det er sikkert nok, langt igen, inden vi kommer saa vidt. Men Aaret 1900 vil forhaabentlig fremme den almene Interesse for vor Skibsfart og dens Udøvere, der er en saa vigtig Betingelse for den førstes Udvikling og de sidstes hele Stilling i Samfundet.

Stander.

Fragtmarkedet.

Det ny Aar er begyndt ret beskedent, endnu kendes ingen Forretning, saa endnu er det vanskeligt at udtale sig om Situationen, men vi venter alligevel en Nedgang i Kulfragterne i de nærmeste Dage, thi saadan er det gaaet hvert Aar efter Helligdagene, der altid har en uheldig Indflydelse.

For Øjeblikket er Kulfragterne kun nominelle, idet der ikke kan skaffes Kul til prompt Tonnage, og de Baade, der allerede ere fragtede, ere kørte fast rundt paa de forskellige Kulpladser, hvor Ekspeditionen er elendig.

Der noteres Cardiff Kjøbenhavn 7/9 for mindre Baade, Masnedsund 8/6, Aarhus 6/9, Christiania 8/, Cardiff Alexandria giver 11/3, Civita Vecchia 9/3, Neapel 8/6, Genua 8/6. Af andre Kulfragter kan noteres Las Palmas 7/3, Cape Verds 8/3, Buenos Aires 9/6, Rio 11/9, Santos 13/, Barbados 8/, Havana 7/9 à 8/ samt Colombo 15/.

Sortehavet er mat; ingen Forretning har fundet Sted af Betydning.

Amerika er ret fast, men Befragtningen gaar sparsomt; 15/6 à 16/ Nett charter fra New Orleans turde være Basis for Bedømmelsen.

Østersøen rolig, og nu gaar vi ind i den russiske Jul.

Spisereglementet og Dampskibsfarten.

Vi have modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende" Nr. 48 er under Mærket 1. optaget en Artikel under denne Overskrift, som jeg fuldt ud kan slutte mig til for saa vidt angaar Fordelene ved at give Mandskabet Mælk og Blodbudding i Stedet for den hermetisk henkogte Kødsuppe. Jeg indrømmer, at Dampere ikke ere saa længe i Søen som Sejlere, men desuagtet tror jeg ikke, at det er heldigt at give Mandskabet salt Mad mere end 5 Gange om Ugen, naar Temperaturen holder sig over 20° R., dels fordi Flæsk ikke gerne spises i Varmen, og dels fordi der tørstes saa meget efter salt Kød.

Hvem der i tropisk Varme har set Fyrbøderne komme op fra Fyrpladsen og Matroserne fra Kullæmpning i Lasten, vil vist indrømme, at det er nødvendigt, at disse Folk faa en saa sund og kraftig Føde, som der ifølge Forholdene kan tilberedes for dem. Jeg er overbevist om, at alle Dampskibsrederne gerne vil imødekomme Mandskabet i den Retning, og vil derfor foreslaa, at Rationerne paa salt Kød og Flæsk forøges med 20 à 30 %, eller saaledes, at ikke det hele kan spises til Middag paa en Gang, og endvidere, at der gives enten Ost eller andet godt Paalæg til Frokost og Aften paa de Dage, der leveres Fisk eller ferske Varer til Middag i Søen.

Efter Reglementet skal der leveres Kakao til Mandskabet, men der er faa eller slet ingen, der sætter Pris paa det, og det kan vist uden Skade udelades og erstattes med en anden Vare. Jeg vil foreslaa en Snaps dansk Brændevin til Frokost og Aften som et passende og vistnok kærkomment Ækvivalent.

Enhver, der kender Blodbudding, og det gør vel de fleste Førere, vil vist indrømme, at denne Vare har alle de Fordele, som henkogte Sager kunne have, og derfor var det ønskeligt, at mange vil bidrage til at oparbejde en Stemning for, at ogsaa Mandskabet, ligesom nu Officererne, kan komme til at nyde godt deraf; men det kan efter min Mening ikke ske, før Reglementet tillader, at det sættes i Stedet for henkogt Kød med Suppe.

En Dampskibsfører.

Engelsk Dom i en Sammenstødssag.

Admiralty Division.

Dampskibet Swift var paa Rejse fra Harrington til Liverpool med Jærnvarer og befandt sig d. 20. August i St. George Kanalen i Nærheden af Selker Fyrskib med en Kurs af S. $^1/_2$ V. Efter Besætningens Forklaring var Vejret klart, og man bemærkede omtrent Kl. 1 om Natten en Dampers hvide og kort efter den grønne Lanterne omtrent lige agter, noget om Bagbord, i omtrent 2 à 3 Kvartmils Afstand. Swift beholdt sin Kurs, og den fremmede Damper, der senere viste sig at være Maggie Bar, halede ind paa den og kom op om Bagbord; da den var kommet op paa Siden af Swift, bemærkedes det, at den forandrede sin Kurs og holdt ned mod den, hvorfor de prajede, men da Maggie Bar vedblev at styre ind imod dem, saa at der opstod Fare for Sammenstød, lagde de Roret haardt Bagbord. Kort efter ramte Maggie Bar med sin Stævn og Styrbords Boug Swift agten for Broen og tilføjede den saa stor Skade, at den sank, hvorved 1ste Maskinmester og en Mand druknede.

Ifølge Forklaringerne fra Besætningen paa Maggie Bar var dette Skib ligeledes paa Rejse fra Harrington til Liverpool og befandt sig Kl. 12,50 den omhandlede Nat i Nærheden af St. Bees Head med Kurs af S. $^3/_4$ V. De bemærkede en Damper forude omtrent en Streg paa Styrbords Boug i omtrent 4 Kvartmils Afstand. Maggie Bar holdt sin Kurs, men da den kom op paa Siden af Swift, saas denne at forandre sin Kurs ved at give Styrbords Ror; Maggie Bar lagde straks Roret haardt

Styrbord og prajede Swift, men dette Skib vedblev at dreje for Styrbords Ror, hvorefter Sammenstødet skete.

I Dommen udtaltes, at efter alt det foreliggende maatte det antages, at Swift havde holdt sin Kurs. Det var dernæst ikke usandsynligt, at Rorgængeren paa Maggie Bar ved at se et rødt Lys havde gjort en fejl Manøvre med Roret, og derved foranlediget Sammenstødet. Hvad Swift angik, kunde der spørges, om denne Damper ikke burde have slaaet bak eller gjort noget at undgaa Sammenstødet, men hertil maatte bemærkes, at Maggie Bar var det indhentende Skib og derfor ifølge Søvejsreglernes Art. 24 forpligtet til at gaa af Vejen, og ifølge samme Reglers Art. 21 skulde Swift holde sin Knrs og kun afvige fra denne, naar Sammenstødet var saa trueude og nær forestaaende, at det ikke kunde undgaas ved nogen Handling af det andet Skib.

Af Sagens Omstændigheder fremgik imidlertid tydeligt, at Maggie Bar lige til det sidste Øjeblik havde kunnet undgaa Sammenstødet ved at mindske Fart eller give Ror, og Swifts Fremgangsmaade havde i det hele været fuldstændig rigtig. Maggie Bar havde saaledes alene Skylden for Sammenstødet. (Sh. Gaz.)

Literatur.

Tidsskrift for Søvæsen. For et Aar siden fremkom der i dette Tidsskrift en Artikel om „Fyrvæsen", der vakte berettiget Opsigt og ogsaa blev omtalt i dette Blad. Som Tilslutning hertil findes der i Tidskriftets Januar Hæfte en interessant Artikel om „Vore Farvandes Afmærkning" af Kaptajn O. Kofoed-Hansen.

Forfatteren begynder med en historisk Oversigt, hvori han giver Oplysning om Afmærkningen i de ældste Tider, den Gang man hverken turde udgive paalidelige Kort over Farvandene eller afmærke disse paa betryggende Maade af Frygt for at udsætte Landets Sikkerhed for Fare.

Omtrent ved Aar 1520 mener Forfatteren, i Henhold til et gammelt Aktstykke, at de første Sømærker ere blevne udlagte, muligvis er det Tønderne ved Dragør Rev og Kastrup Knæ, et Par Aar efter tillige 3 Sømærker ved Middelgrunden, og i 1560 blev der endvidere givet Befaling til at udlægge Mærker for Skagens Rev, Trindelen, Falsterbo Rev og en Tønde i Sundet, og disse 9 Mærker ere da ogsaa de eneste, som findes paa Kortene fra 1709, ja selv saa sent som 1798 er der kun bleven udlagt et Par Mærker til.

I Begyndelsen af det 19de Aarhundrede skete der imidlertid en Forandring i disse Forhold. Et af Orlogsskibene hjembragte Prøver af russiske Sømærker, Vagervæsenet oprettedes, og langt flere Mærker udlagdes; nogen Forbedring var dette nok, men det hørte dog endnu den Gang til Dagens Orden, at Vagerne drev bort.

Forfatteren fortæller nu, om hvorledes Udviklingen efterhaanden blev stærkere og stærkere, taler om Washington-Konferencens Rapport over et ensartet System for Bøjer og Mærker, men skønt det nu er 10 Aar, siden Konferencen afholdtes, have dog kun meget faa Lande (Holland og Danmark) gennemført deres Afmærknings-System i Overensstemmelse med Konferencens Udtalelser.

Med Artiklen følger en Plan for forskellige Landes Afmærknings-Systemer, hvilket forekommer os at maatte være til stor Nytte for de Søfarende, især paa Østersøfarten, i hvilket forholdsvis lille Farvand man endnu kan glæde sig ved fire i alle Henseender forskellige Systemer, hvoraf dog det danske fuldt ud kan siges at være tidssvarende.

Aarbog for den danske Fiskerflaade, 7de Aargang. Kjøbenhavn. (Frants Christtreus Forlag). Denne Kalender er udkommet for Aaret 1900, indeholdende de sædvanlige udførlige og nyttige Oplysninger for Fiskere og alle, der have med vore Fiskerier at gøre.

En mærkelig Rejse.

Damperen Perthshire af Shire-Linien forlod Sidney den 26. April med 7 Passagerer for at gaa til Bluff paa Ny Zeeland; Ladningen bestod blandt andet af 1200 Tons frosset Kød. Paa Rejsens anden Dag knækkede Skrueakslen omtrent 4 Fod fra Enden, saaledes at Skruen hvilede haardt mod Rorstævnen. Man bestemte sig da til at vende tilbage til Sidney og satte derfor Sejl, men paa Grund af det ringe Sejlareal viste det sig snart umuligt at faa Styr paa Skibet., Det eneste Haab, der var tilbage, var at faa fat i et Skib der kunde slæbe Damperen tilbage. Men til Trods for at Perthshire drev ned mod Damperruten Wellington-Auckland og holdt skarpt Udkig, varede det dog 50 Dage, før Hjælpen kom; og i al denne Tid maatte Skibet ofte døje meget af høj Søgang. Samtidig fik flere Dampere, som gik mellem Sidney og Amerika, Opfordring til at vige ud af Kursen, for mulig at finde Perthshire og tage den paa Slæb, uden at det dog lykkedes for nogen af dem. Fra Sidney og Newcastle udsendtes Slæbebaade, og der udsattes en Præmie for Damperens Opdagelse. Først den 13. Maj blev Perthshire prajet af Sejlskibet Vhangaroa paa 35° 29′ S. Br. og 160° 30′ Ø. Lgd., hvorfor man atter udsendte Slæbedampere, men uden noget Resultat. Den 25. Maj blev den prajet for anden Gang paa 34° 9′ S. Br. og 164° 57′ Ø. Lgd. af Northern Chief, og for tredie Gang den 7. Juni paa 29° 40′ S. Br. og 165° 6′ Ø. Lgd. af Varajean.

Ombord gjorde man imidlertid store Anstrengelser for saa vidt muligt at udbedre Skaden ved at støtte og løfte Skrueakslen for at faa Roret til at virke, og fra den 10. Juni af kunde Damperen ogsaa holde omtrent $4^1/_2$ Mils Fart, og tilbagelagde 180 Kvml. paa denne Maade. Den 13. Juni traf den Damperen Talune, som var gaaet ud af sin Kurs, og nu mødte Perthshire paa 29° 8′ S. Br. og 163° 8′ Ø. Lgd. Talune fik Slæber over i Perthshire og ankom den 19. Juni til Sidney. (Engineer.)

Fanø Sømandsskole.

Fra Bestyreren af Fanø Sømandsskole have vi modtaget følgende:

Fanø Sømandsskole har nu været i Virksomhed i 5 Aar og havt 150 Elever, der næsten alle ere komne med Skibe fra Fanø i Langfart. At Skolen ikke har kunnet udrette mere, skyldes flere Omstændigheder, først at den startedes ved Laan, saa de forskellige Gaver og Tilskud, der er ydet, til Dels ere medgaaede til Renter og Afdrag af samme; der er kun blevet lidt tilovers til Lønninger; af den Grund gik den bedste af Lærerne fra og søgte andet Erhverv. Da Skolen kun har havt smaa Midler, har den ikke kunnet optage alle de Elever, der har meldt sig, thi selv om vi giver Friplads, gaar dog et Par Hundrede Kroner til Tøj, Kost og Rejsepenge, og det kan mange unge Mennesker, der

ellers kunde blive dygtige Søfolk, ikke skaffe, hvorfor de maa opgive Tanken om at komme paa Skolen; det indsaa jeg straks, da jeg begyndte Skolen, og for at lette Udgifterne for fattige Elever saa meget som muligt, ansøgte jeg Direktionen for Det forenede Dampskibsselskab om at give Drengene fra Skolen fri Rejse med dets Dampskibe fra Esbjerg til England; dette blev dog ikke bevilget. Ligeledes har jeg anmodet formaaende Folk om Hjælp til at faa en Bygning opført, saa en Kogeskole kunde begyndes og Eleverne derved lære saa meget, at de kunde tage Hyre som Kok i mindre Skibe, eller koge i de store, medens de ligge under Ladning med kun et Par Mand om Bord; det vilde saa være lettere at faa Hyre til dem; men ingen har hidtil villet hjælpe. Af disse og flere Grunde har Skolen staaet i Stampe og vil næppe komme rigtigt i Gang, om ikke større Midler kan faas, og jeg beder derfor Venner af Sømandsstanden om at støtte Skolen og derved faa alt saa godt indrettet som muligt og derved faa et bedre Resultat. Der spores allerede nu en betydelig mindre Tilgang af unge Sømænd til Navigationsskolerne, saa dersom der ikke gøres mere for at faa flere unge Mennesker til at gaa til Søs, vil Manglen paa Styrmænd snart blive følelig ikke alene i Sejl-, men ogsaa i Dampskibene.

I det Haab, at vor Skibsfart maa gaa fremad og Sømandsstanden fremdeles maa bevare sin ansete Stilling, bringer jeg herved min Tak til alle, der hidtil har støttet Skolen.

P. H. Clausen.

Af Skolens Regnskab for 1899 fremgaar det, at dens Indtægter have bestaaet i Tilskud fra Statskassen, Foreningen til Søfartens Fremme og den Raben-Levetzauske Fond paa hver 200 Kr., fra Fanø Assurance-Forening paa 150 Kr., fra Kjøbenhavns Skipper-Forening, Fanø Skibsreder-Forening og Fanø Spare- og Laanekasse paa hver 100 Kr.; af 8 Elever er betalt 170 Kr., saa Indtægterne have ialt været 1,220 Kr. 12 Elever have havt Friplads. I Renter og Afdrag er betalt 642 Kr. 20 Øre; til Bøger, Rejser, Læge etc. 120 Kr., til Reparationer m. v. 125 Kr., til Lønninger 332 Kr. 80 Øre.

At Skolen modtager Understøttelse fra Staten og fra de ansete Institutioner, der ere nævnte ovenfor, synes at vise, at man anser dens Formaal for gode og af Betydning for vore unge Søfolks Uddannelse. Men naar dette er Tilfældet, synes det os, at man bør yde saa meget, at Skolens Eksistens betrygges, og sikkre den saa gode Kræfter, at den kan blive, hvad den bør være: et betydningsfuldt Led i unge Søfolks Uddannelse. Vi give derfor det ovenfor fremsatte Ønske om, at der maa blive ydet Skolen den Støtte, der er nødvendig for den, vor bedste Anbefaling. Red.

Skibsbyggeri i Holland.

Fra Martenshoek, Holland, skrives under 10. December til „Dansk Søfartstidende“:

Et dansk Rederi havde indgaaet Kontrakt med Skibsbygger Neistern te Velde i Martenshoek om Bygningen af en 3-mastet Staalskonnert. Efter at en Del af Skibet var leveret, kunde Bygmesteren hæve en Del af Byggesummen, og han fik Pengene udbetalt mod en Kvittering, hvori der blandt andet stod:

„... Neistern te Velde who has subscribed hereto and given over to the Aktieselskab whatever has been finished and made ready for the building of the vessel. The builders also keeping same insured against accidents fire etc...“

En Tid efter gik Bygmesteren Fallit med en stor Debet. Ifølge de hollandske Love staar det Fallitboets Kuratorer frit for at vælge det, der er mest fordelagtigt for Boet: enten at opfylde indgaaede Kontrakter eller løse sig fra dem ved at give Skadeserstatning, hvorved altsaa Rederiet kan optræde som konkurrerende Kreditor. Kuratorerne valgte det sidste, dels paa Grund af den betydelige Prisstigning i Staal, der havde fundet Sted, dels fordi Skadeserstatningen, udbetalt procentvis, kun udgør et ringe Beløb imod hvad der kræves for at bygge Skibet færdigt. Det lykkedes dog paa Grundlag af ovennævnte Klausul i Kvitteringen at faa udleveret det, der var færdigt af Skibet den Dag, Kvitteringen blev udstedt, hvorimod det, der var lavet senere, tilfaldt Boet; Rederiet kunde dog optræde som konkurrerende Kreditor for Resten af det udbetalte Beløb.

Et tysk Skib var under Bygning paa samme Værft, men opnaaede at blive fri af Boet, da Kontrakten indeholdt følgende Klausul:

„... The vessel as she is constructed and all materials from time to time intented for her, whether in the building Yard, workshops, river or elsewhere, shall immediately as the same proceeds become the property of the purchasers and shall not be within the ownership, control or disposition of the builders, but the builders shall at all times have a lien therein for their purchase money...“

Da det jo er meget vanskeligt at danne sig en begrundet Mening om, hvor solid en Bygmester er, vil jeg af sørgelig Erfaring raade mine Landsmænd til at faa en Klausul som denne sidste indført i Kontrakter om Bygning af Skibe.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dpsk. Salamanca, der strandede ved Klitmøller, er af Assurandørerne solgt til d'Hrr. Levin, Søn & Co. i Kjøbenhavn for 1,900 Kr. (Thisted Amts Avis.)

Fra Flensborg Skibsværft er Dampskibet Sambia løbet af Stablen. Dets Hoveddimensioner ere: 415′ × 50′ 2″ × 31′ 4″, engl. Maal. Skibet er bygget til et Rederi i Hamburg til Fart mellem denne Havn og Østasien. Værftet har for Tiden Bestilling paa 3 Dampere til Hamburg—Amerika Linien, 1 til det Hamburg—Sydamerikanske Selskab, 4 til det Tysk—Australske Dampskibsselskab, 1 til Selskabet Hansa i Bremen, samt en lille Passagerdamper til Ærø. Ialt har Værftet Bestilling paa c. 50,000 Reg.-Tons Brutto til Levering inden 1. Juli 1901.

Dampskibet Katie, bygget for Regning Russisch-Baltische Dampfschiffahrts Gesellschaft i Riga, løb i Søndags 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. HK.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Passagerdamper til Åbo.

Personalia.

Kapt. V. E. Kihl har overtaget Førelsen af Dpskb. „Antwerpen", hvorefter Kapt. E. Lorentzen er til Disposition.

Under Kapt. A. Jespersens Sygdom er Dampskibet „Aurora" foreløbig overtaget af Kapt. L. Iversen fra Lion.

Kapt. J. Frisenette, der nu er rask, har atter overtaget Dampskibet Morsø, hvorefter den midlertidige Fører af Skibet, C. Wiberg, er til Disposition.

Fra Sø og Land.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede 3die og sidste Eksamenstermin i 1899 har 10 af Skolens Elever indstillet sig til den almindelige Styrmandseksamen. I 2den Afdeling indstilledes 8 til Eksamen i Navigation, 9 i Geografi og Vejrlære, 5 i Engelsk og 9 i Søret og Handelsvidenskab. Af disse bestod 1 ikke den almindelige Styrmandseksamen og 1 ikke Eksamen i Søret og Handelsvidenskab. I alt har i 1899 29 taget den almindelige Styrandseksammen, og i 2den Afdeling har 23 taget Eksamen i Navigation, 23 i Geografi og Vejrlære, 19 i Engelsk og 21 i Søret og Handelsvidenskab; desuden har 4 underkastet sig Fiskeskipperprøven og 7 Sætteskipperprøven. Elever optages fremdeles til enhver Tid 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 Oplysninger.

Mønstringsforhold i svenske Havne. Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler os, at den fra Udenrigsministeriet har modtaget Oplysninger om Mønstringsforholdene i svenske Havne, der supplere de tidligere af Repræsentationen offentliggjorte Meddelelser herom (se nærværende Blads No. 27. for 6. Juli f. A.). Det fremgaar af de nye Oplysninger, at da Gøteborg Sømandshus fastholdt sin tidligere Praksis (hvorefter Paamønstring i Gøteborg af svenske Søfolk paa dansk Skib skal foregaa i „Sømandshuset" og de Paamønstrede ikke føres paa den danske Skibsbemandingsliste, men paa en særlig svensk Liste), er der nu givet bemeldte Sømandshus Ordre til ved slige Paamønstringer ikke at udfærdige særlig svensk Sømandsrulle, men at tegne Paamønstringen enten paa Skibets egen almindelige Bemandingsliste eller paa et denne tilhæftet „Mønstringsbevis", dog saaledes, at der opkræves samme Afgift som for Udfærdigelsen af Sømandsrulle.

Dampskibsselskabet „Jylland" i Esbjerg blev startet i Sommer med en Kapital af 200,000 Kr.; men da Selskabet i disse Dage har købt den engelske Damper Bengar, som efter tilfredsstillende Besigtelse kort efter Nytaar vil blive overtaget, vil Selskabets Aktiekapital blive yderligere udvidet med 200,000 Kr. Selskabets første Damper Ingrid har givet godt Udbytte.

Vi henlede Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemmers Opmærksomhed paa omstaaende Bekendtgørelse fra Foreningens Bestyrelse.

Tilsyn med Dampfartøjer. Dampskibsselskabet Kjøbenhavn har i den offentlige Politiret været tiltalt for Overtrædelse af Loven om Tilsyn med Dampfartøjer, idet Selskabets Dampskib Normannia, der sidst har været underkastet det befalede Skibs- og Kedeleftersyn i September 1897, havde ligget i Frihavnen i November Maaned fra en Lørdag til Mandag, uden at Rederiet havde begæret saadant Eftersyn, uagtet det af den beskikkede Synsmand var gjort bekendt med, at Fristen for det aarlige Eftersyn forlængst var overskreden og opfordret til, saa snart Skibet kom hertil, at lade dette iværksætte.

Rederiet indrømmede Rigtigheden af de anførte faktiske Omstændigheder, men gjorde gældende herimod, dels at Skibet i Maj Maaned d. A. efter et større Havari havde været underkastet et grundigt Eftersyn i England saavel af Skib som Maskiner og Kedler under Bureau Veritas' Opsyn, dels at Opholdet i Frihavnen har været af en saa flygtig Karakter, at Sø- og Handelsretten kun betragtede det som en almindelig Forbisejling, idet Logbøgerne ikke som sædvanligt fik nogen Paategning om, at Skibet havde været i Havn her, og dels endelig, at Skibet ikke kunde siges vedvarende at fare fra en dansk Havn, saaledes som Loven fordrer, naar det ikke havde været her siden Februar 1898.

I de to sidst anførte Punkter kunde Retten ikke give Rederiet Medhold, og med Hensyn til det første Punkt blev det af Synsmanden oplyst, at det af Bureau Veritas i England foretagne Eftersyn intet har tilfælles med det efter de danske Love befalede Eftersyn af Dampfartøjer, idet det kun tager Sigte paa Skibenes Klassifikation for Assurancens Skyld. Rederiet vedtog derfor en Bøde.

Sh. Gaz. skriver: Stigningen i Kulprisen samtidig med at Fragterne gaar ned er alt andet end fordelagtig for Skibsrederne. Intet kan bedre illustrere, hvad Kulpriserne har at betyde for en stor Dampskibsflaade end Peninsular & Oriental-Liniens Aarsrapport, der udviser, at Kulregningen for Aaret gik op til 752,000 Lstr. eller 116,000 Lstr. (c. 2,100,000 Kr.) mere end foregaaende Aar. Det maa ogsaa her bemærkes, at Rapporten gælder et Tidsrum, da Kullene vistnok vare dyre, men dog billigere end nu, eller som de rimeligvis ville blive næste Aar. Med en Pris af 14/ à 15/ for almindelige Wales-Bunkers og 13/6 à 14/ for Durham Sorter blev Kul en meget betydelig Udgift for Rederne. Onsdag i denne Uge blev der saaledes betalt 15/ for en Slump Durham Bunkers leveret i Tyne i Juleugen, og for Januar forlanges 14/, medens Kontrakter for hele Aaret sluttes til lidt lavere Pris. Bunkerkul er nu saa dyre, at det snart maa blive et Spørgsmaal for Rederne, om de skal holde deres Skibe i Fart eller lægge dem op.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 4. Trækning begynder Onsdag d. 10 Januar. Paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder bliver fordelt et Antal af 52,000 Gevinster, saaledes at ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faa Gevinst, medens et større Antal Lodder faa Gevinst i hver Trækning, hvorom, for 4. Trækning Vedkommende henvises til omstaaende Bekendtgørelse. Gevinsterne kunne eventuelt tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske med andre Genstande. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Knud, Dpskb. af Kjøbenhavn, er strandet ved Robin Hood Bay paa Englands Østkyst og er vistnok Vrag. Mandskabet er reddet. Skibet var bestemt til Middlesborough fra Antwerpen.

Kristiane & Marie, Skonnertbrig af Rønne, fra Hull til Hjemstedet med Kul, er d. 31. Decbr. under en Storm strandet ved Indløbet til Listerfjorden. Desværre omkom 6 Mand af Besætningen. 1 Mand reddedes; han drev om i Søen paa en Vragstump fra 9 Aften til 4 Morgen.

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 24. Decbr., best. til Kbhvn — Alexandra, Svensson, afgik fra New York 17. Decbr., bestemt til Christiania. — Algarve, Borries, ankom til Savona 30. Decbr. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Antwerpen 22. Dec. — Antwerpen, Kihl, ankom til Antwerpen 24. Dec. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New York 13. Decbr., bestemt til Boston. — Arno, Strubberg, ankom til Reden 31. Decbr. (Karantæne). — Beira, Brabrand jun., afgik fra Valencia 28. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Reval 29. Dec., bestemt til Antwerpen. — Dagmar, Gade, afgik fra La Rochelle 28. Decbr., best. til Kbhvn. — Douro, Ørum, ankom til Kbhvn. 24. Decbr. — Florida, Koch, ankom til Aarhus 26. Dec. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Reval 29. Decbr., best. til Dunkirk. — Hekla, Thomsen, ankom til Stettin 1. Jan. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Kbhvn. 29. Decbr. — Island, Skjødt, afgik fra New York 23. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, ankom til Neufahrwasser 25. Decbr. — Loire, Rabe, afgik fra Kbhvn. 29. Decbr., best. til Rochefort. — Louisiana, Jensen, ankom til Nyborg 15. Decbr. — L. P. Holmblad, Erichsen, ankom til Kbhvn. 25. Decbr. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Kbhvn. 22. Decbr., bestemt til Boston. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 29. Decbr., best. til New York. — O. B. Suhr, Lissner, her. — Omsk, Petersen, ankom til Reval 31. Decbr. — Seine, Staal, ankom til Dunkirk 23. Decbr. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 27. Decbr., bestemt til New Orleans. — Thingvalla, Laub, ank. til New York 1. Jan. — Tiber, Bech, ank. til Barcelona 25. Decbr. — Tomsk, Andersen, afgik fra Antwerpen 22. Dec, bestemt til Reval. — Xenia, Thidemann, afgik fra Halifax 22. Decbr., best. til Svendborg.

Anglo Dane, Møller, ankom til Kbhvn. 30. Decbr., bestemt til Stettin. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Stavanger 31. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Kbhvn. 24. Decbr. — Ceres, Müller, afgik fra Kbhvn. 27. Decbr., bestemt til Stettin — Christian IX, Mollerup, ankom til London 25. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Kbhvn. 29. Decbr., best. til Stettin. — Constantin, Niedersø, ankom til Libau. 30. Decbr., bestemt til London. — Ella, Svane, ankom til Kbhvn. 31. Decbr., bestemt til Hamburg. — Frederik, Thomsen, ankom til Kbhvn. 1. Jan., best. til Kønigsberg. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Antwerpen 18. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Mortensen, afgik fra Lowestoft 31. 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, pass. Holtenau 29. Decbr., best. til Hamburg. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 28. Decbr., best. til Stettin. — Moskov, Fischer, afgik fra Kbhvn. 31. Decbr., bestemt til Riga. — Nishnej Novgorod, Harder, ankom til Riga 27. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ankom til Pillau 29. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 28. Decbr., bestemt til London. — Pregel, Olsen, afgik fra Kbhvn. 31. Decbr., bestemt til Libau. — Thyra, Sørensen, ankom til Kbhvn. 30. Decbr. — Valdemar, Kofod, ankom til Hull 27. Decbr., bestemt til Kbhvn.. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Kbhvn. 2. Jan., bestemt til Manchester. — Vesta, Øst-Jacobsen, afgik fra Leith 22. Decbr., bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, afgik fra Libau 31. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Viking, Rohde, ankom til London 25. Decbr., bestemt til Libau. — Holar, Bjørn Sørensen, ankom til Kbhvn. 1. Jan., bestemt til Danzig. — Skalholt, Aasberg, ankom til Liverpool 26. Decbr., best. til Kbhvn.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 3. Jan., best. til Kbhvn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 4. Jan., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 3. Jan., best. til Odense. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Odense 4. Jan., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nakskov 3. Jan., best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 3. Jan., bestemt til Odense. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 3. Jan., bestemt til Nykjøbing F. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 3. Jan., best. til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Mahncke, ankom til Blyth 31. Decbr. — Frode, Tofte, afg. fra Cardiff 20. Decbr., ankom til Genoa 30. Decbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Blyth 22. Decbr., best. til Genoa. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Riga 29. Decbr., best. til Dunkerque. — Svend, Petersen, afgik fra Kbhvn. 31. Decbr., bestemt til Riga. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 29. Decbr., best. til Dunkerque. — Danmark, Kraemer, afg. fra Riga 23. Decbr., ankom til Dunkerque 29. Decbr. — Ragnar, Risø, afgik fra Stettin 19. Decbr., ankom til Svansea 24. Decbr. — Volmer, Riber, afgik fra Riga 30. Decbr., bestemt til Ghent. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 22. Decbr., ankom til Libau 28. Decbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Newcastle 29. Decbr., bestemt til Libau. — Harald, Holst, afg. fra Sunderland 15. Decbr., ankom til Kbhvn. 20. Decbr. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Cardiff 19. Novbr., ankom til Rosario 25. Decbr.

Heimdal. Anine, Løfler, ankom til Libau 2. Jan. — Kamma, Bedersen, afgik fra Ghent 31. Decbr. — Helga, Lagesen, afgik fra Svansea 30. Decbr. — Martha, Jørgensen, ankom til Sevilla 26. Decbr. — Therese, Rathje, ank. til Antwerpen 28. Decbr.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ankom til Kbhvn. 27. Decbr. — Ekliptika, Klaaborg, pass. Las Palmas 29. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Venus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 31. Decbr. — Sirius, Branth, afgik fra Montevideo 23. Decbr., best. til Antwerpen. — Urania, Jørgensen, ankom til Windau 1. Jan. — Saturn, Lund, afgik fra Riga 1. Jan. — Pallas, Degn, ankom til Kbhvn. 23. Decbr. — Mars, Clausen, ankom til Hobro 31. Decbr.

Nordsøen. Wineland, Petersen, ankom til New York 31.Decbr. — Nordland, Pii, ankom til London 30. Decbr. — Finland, Schmidt, ankom til Kbhvn. 28. Decbr. — Holland, Jørgensen, afg. fra Libau 28. Decbr., best. til Bremen. — England, Andresen, afg. fra Rotterdam 30. Decbr., bestemt til Warkworth. — Rusland, Møller, ankom til Kbhvn. 23. Decbr. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Hull 27. Dec.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til Aalborg 22. Decbr. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Las Palmas 31. Decbr., bestemt til Liverpool. — Søborg, Fischer, afgik fra Las Palmas 15. Decbr., bestemt til Rio. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Sunderland 26. Decbr., best. til La Plata. — Jomsborg, Kühl, ankom til Poti 6. Decbr. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 2. Jan. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Swinemünde 27. Decbr. — Amalienborg, Dømel, ankom til Dieppedelle 23. Decbr. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. til Kbhvn. 25. Decbr. — Stjerneborg, Mathiesen, afgik fra Kbhvn. 31. Decbr., bestemt til Riga. — Rosenborg, Schultz, ank. til Blyth 1. Jan.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, afgik fra Las Palmas 28. Decbr., bestemt til Deptford. — Skodsborg, Lund, ankom til Savona 28. Decbr. — Klampenborg, Jensen, ank. til Ayr 1. Januar. — Jægersborg, Andersen, ank. til Kbhvn. 31. Decbr. — Guldborg, Jensen, ankom til Ardrossan 25. Decbr. — Tuborg, Hveissel, ank. til Svansea 18. Decbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Newcastle 27. Decbr. — Agnete, Jensen, ankom til Blyth 25. Decbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Libau 29. Decbr., bestemt til Leith. — Alice, Hansen, afg. fra Kiel 30. Decbr., ank. til Libau 1. Jan. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Kbhvn. 31. Decbr. — Bornholm, Petersen, afgik fra Aalborg 2. Jan., best. til Methil. — Ajax, Brorsen, ankom til Helsingør 23. Decbr. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 30. Decbr. — Rønne, Hintze, ank. til Libau 1. Jan. — Kjøbenhavn, Schultz, ankom til Libau 2. Jan.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afgik fra Chefoo 31. Decbr., best. til Shanghai. — Malaya, Prahl, afgik fra Havre 27. Decbr., ankom til Kbhvn. 1. Januar. — Cathay, Jensen, pass. Perim 22. Decbr., bestemt til Singapore. — Annam, Cold, ankom til Wladivostock 30. Decbr. — Korea, Berendsen, ankom til Antwerpen 26. Decbr. — Normannia, Rasmussen, ankom til Port Said 23. Decbr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Burntisland 25. Decbr. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Kbhvn. 29. Decbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kbhvn. 1. Jan.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Burntisland 1. Jan.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Riga 29. Decbr., best. til Montrose.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 27. Decbr. til Boness. — Enighederen, Nielsen, ankom 23. Decbr. til Aarhus.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Kbhvn. 24. Decbr. — Clara, Petersen, ankom til Aalborg 31. Decbr.

Vulcan. Vulcan, Thorlander, afgik fra Blyth 29. Decbr., best. til Pillau.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Sixtus, Lassen, ankom til Valparaiso 26. Decbr. fra Cardiff via Montevideo. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Pernambuco 27. Decbr. fra Hamburg. — Copley, Struckman, ankom til Antafogasta 27. Decbr. fra Valparaiso. — Tercera, Petersen, sejlet fra Port Elisabeth 1. Decbr. til Houtmann's Abrolhos. — Emilie, Brinck, passeret New Anjer 19. Novbr. fra Batavia til Amsterdam. — Havila, Thøgersen, ankom til Falmouth 30. Decbr. fra Taltal. — Mathilde, Strømberg, passeret St. Helene 23. Decbr. fra Sydhavsøerne til Europa.

Fanø. Sønderho. Helene, Carstensen, afgik 26. Decbr. fra Antwerpen til Capstaden. — Hans, Brinck, afgik 27. Novbr. fra Maracaibo til Hamburg.

Svendborg. Olga, Rasmussen, ankom til Genua 28. Decbr. — Valdemar, Andreasen, ankom til Rudkjøbing 28. Decer. — Elise, Nielsen, ankom til London 29. Decbr. — Fortuna, Christiansen, ankom til Lissabon 29. Decbr. — Ludvig, Larsen, ankom til Leith 29. Decbr. — Fulvia, Nielsen, ankom til Porsgrund 29. Decbr.

Ærø. Prøven, Schmidt, ankom 27. Decbr. til Burntisland Red. — Immanuel, Hansen, ankom 25. Decbr. paa Boness Red. — Kvik, Olsen, ankom 26. Decbr. til Ostende. — Ceres, Bager, ankom 26. Decbr. til Isigny (Calvados. — Nansen, Pofler, ankom 25. Decbr. til Maranham (Brasilien.) — Sylfid, Kromann, ankom 24. Decbr. til L'Orient. — Fri, Rasmussen, ankom 24. Decbr. til Christiania. — Hildur, Schmidt, ankom 25. Decbr. til Ostende. — Salvador, Fabricius, ankom 23. Decbr. til Cuxhaven. — Frem, Folmer, ankom 29. Decbr. til Firth of Forth. — Karen, Hansen, ankom 29. Decbr. til Colberg. — Kiana, Christensen, var 29. Decbr. til Ankers ved Hornbæk. — Albert, Fabricius, ankom 28. Decbr. til Rudkøbing. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 27. Decbr. til Antwerpen.

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.

Østersøen. Klokketønden *„Rødsand SØ."* er den 28de December 1899 ombyttet med Vintersømærkst.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Kalmar* er Fyrskibet *„Utgrunden"* inddraget den 22de December 1899.

Bottniske Bugt. Bergudden. *Bergudden* Fyr er midlertidig slukket paa Grund af Havari.

Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg Lodsdistrikt. Ved *Ulkogrunni* Lodsplads er et Farvand fra Søen ved Øen *Purjetkari* S.-Spids til *Reuksenlati* Bugt afmærket saaledes:

Ved Revet N. for Øen *Wälikari* i 22 Fod Vand en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost. 65° 14′ 11″ N. Br. 25° 14′ 38″ Ø. Lgd.

Ved Revet ved *Fellmans* Klippe i 22 Fod Vand en rød Stage med rød, opadvendt Kost. 65° 14′ 14″ N. Br. 25° 15′ 15″ Ø. Lgd.

Ved Revet ved *Jakoletonkallio* Klippen i 22 Fod Vand en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost. 65° 14′ 18″ N. Br. 25° 15′ 50″ Ø. Lgd.

Ved Revet N. for Øen *Jakoletto* i 21 Fod Vand en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost, ved Ø.-Grænsen for Ankerpladsen for dybtgaaende Skibe. 65° 14′ 23″ N. Br. 25° 17′ 10″ Ø. Lgd.

Den indre Havn kan søges med 12 Fods Dybgaaende.

Tyskland. Stettiner Haff. Patschkamp. De tre Fyrbaaker paa *Patschkamp* ere borttagne og opføres sandsynligvis ikke igen.

Den 18de December 1899 er Fyrskibet *„Stollergrund"* atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

Stollergrund. Ved *Stollergrund* er Telefontønden atter udlagt c. 4 Kbl. V. for Baaketønden *„Stollergrund O."*. Det er en grøn Spirtønde, mærket T, med 1 opadvendt Kost. 54° 30′ 10″ N. Br. 10° 14′ 50″ Ø. Lgd. Man maa ikke komme Tønden nærmere end ½ Kbl. og ikke ankre i Linien mellem Tønden og *Bülk*, hvortil et Kabel ligger fra Tønden.

Kattegat og Skagerrak.

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

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Fyrskibet *„Eider Galliot"* er inddraget. Damperen *„Triton"* besørger saavidt mulig Lodstjenesten.

Elben. Mittelgrund. Ved *Mittelgrund*, neden for *Kugelbake*, er Vragfyrskibet ved Vraget af Damperen *„Bede"* inddraget. Over Vraget er der 17 Fod Vand, Lavvande.

Weser. Fyrskibet *„Bremen"* er inddraget for Is.

Hunte. Elsfleth. Ved *Elsfleth* ere Ledefyrene for Indløbet til *Hunte* nu tændte.

Jade. Schillighörn. Ved *Schillighörn* Fyr er oprettet en Signal-Station med stadig Vagt.

Holland. Noordschans. *Noordschans* hvide og røde Blinkfyr er midlertidig slukket. 51° 41′ 12″ N. Br. 4° 31′ 36″ Ø. Lgd.

I de indre Farvande er Afmærkningen paa Grund af Isgang upaalidelig.

England. Sunderland. Ved *Sunderland Harbour* er en Del af N.-Pieren bortskyllet ca. 100 Alen fra dens V.-Ende. Man skal holde sig noget S. for Midten af Løbet. 54° 55′ N. Br. 1° 21′ V. Lgd.

Deal. Vraget af den N. for *Deal* sunkne Skonnert *„Mary Ann"* er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Carentan. Chenal d'Isigny. Den røde Spidstønde med Kegle Nr. 10 mellem *Chenal d'Isigny* og *Passe des Dames* ved *Carentan* er nu sort og hvid vandret stribet med to Kegler med Spidserne fra hinanden

Iles Chausey. Etat, Huguenans og Enseigne. Paa følgende 28 Fod høje, hvide Sømærker er de øverste 6 Fod malet sort: *Etat.* 48° 54′ 44″ N. Br. 1° 46′ 12″ V. Lgd. *Huguenans.* 48° 52′ 30″ N. Br. 1° 45′ 59″ V. Lgd. *Enseigne.* 48° 53′ 44″ 1° 50′ 20″ V. Lgd.

Roches-Douvres. Under Forsøgene ved Fyret *Roches-Douvres* viser Fyret midlertidig i to Vinkler hver paa c. 40°, hvis Midtlinier ligge i S. 2° Ø. og N. 2° V. fra Fyret, en meget kort, delvis Formørkelse midt i Blinket, og Lysstyrken aftager i disse Vinkler lidt henimod deres Midtlinie.

Paimpol. Glividi. Baaken paa *Glividi*, i *Chenal de Portz-Even*, er nu sort og hvid vandret stribet med to Kegler med Spidserne mod hinanden. 48° 47′ 56″ N. Br. 3° 0′ 5″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Lorient. I Bassinet ved *Lorient* Havn kan Dybden midlertidig blive formindsket til 4 Fod over Slusetærskelen.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Jericho Bay. Halibut Rocks. En hvid, trekantet, 63 Fod høj og 29 Fod

bred Baake er opført paa den N.-ligste af de tre *Halibut Rocks*, i den SV.-lige Del af *Jericho Bay*, c. $1^3/_8$ Kml. SV. for *West Point* paa *Swan Island*, fra *Egg Rock* Baake i S. 13° V., $3^1/_8$ Kml. og fra Stagen paa *Haycock Rock* i S. 53° Ø.

Connecticut. Long Island Sound. New Haven. Omtrent den 1ste Januar 1900 tændes et rødt Blinkfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Blink, ved Indløbet til *New Haven Harbor*. Flammens Højde: 59 Fod. Synsvidden: $13^1/_3$ Kml. Fyret vises fra et hvidt og brunt kegleformet Taarn paa sort Fundament, som staar i 27 Fod Vand, Middel-Lavvande, tæt inden for Ø.-Enden af den V.-lige eller ydre Bølgebryder. 41° 13′ 19″ N. Br. 72° 56′ 35″ V. Lgd.

Ved Fyret skal oprettes Taagesignal.

New York. Port Jefferson. En sort Spirtønde N. 1, *Haskells* Tønde, er i 12 Fod Vand, Middel-Lavvande, udlagt ved en 9 Fods Grund, som har dannet sig paa Ø.-Siden af Løbet i *Port Jefferson Harbor, Long Island* N.-Kyst, fra *Old Field Point* Fyr i S. 60° Ø. og fra Baaken paa *Port Jefferson* Ø.-lige Bølgebryder i S. 21° Ø.

East River. Governors Island. En hvid Stage, 10 Fod høj, med en hvid Tavle med sort Center, er rejst paa Taget af *Central Elevator* paa Pier 9 i Ledemærket i Løbet mellem *Governors Island* og *Battery*.

Virginia. Hampton Roads. Willoughby Bay. Omtrent den 1ste Januar 1900 tændes for at lede fra *Hampton Roads* ind i *Willoughby Bay:*

Sewall Point Spit røde, faste Fyr. Flammens Højde: 12 Fod. Det vises fra en rød Baake, der staar i 8 Fod Vand paa N.-Enden af Hagen, der strækker sig c. 2 Kml. NNØ. ud fra *Sewall Point*, fra *Old Point Comfort* Fyr i S. 10° V., $1^3/_{16}$ Kml., og fra Flagstangen paa Fort *Wool* i S. 61° V. 36° 58′ 56″ N. Br. 76° 18′ 41″ V. Lgd.

Willoughby Spit hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 12 Fod. Det vises fra en sort Baake, der staar i 10 Fod Vand ud for NV.-Enden af Grunden, der strækker sig NV. ud fra *Willoughby* Sandhage og c. $^3/_4$ Kml. fra Hagens V.-Pynt, fra Flagstangen paa Fort *Wool* i S. 10° V., c. $^3/_4$ Kml. og fra *Thimble Shoal* Fyr i S. 52° V. 36° 58′ 29″ N. Br. 76° 18′ 15″ V. Lgd.

Dybden ved Middel-Lavvande.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Salerno. Manfredi. Fyrskibet ved *Manfredi* atter udlagt.

Sicilien N.-Kyst. Castellamara del Golfo. V. for *Castellamare del Golfo* lille Havn skal tændes et hvidt, fast Fyr, der vises fra et lille Fyrhus. 38° 1′ 45″ N. Br. 12° 52′ 45″ Ø. Lgd.

Anzio. Et Vrag ligger sunket i Indløbet til *Anzio*, fra Eyret paa Molehovedet i S. 39° V., c. 1 Kbl. Der er 6 Fod Vand over Vraget, der skal afmærkes.

Sicilien Ø.-Kyst. Catania. Det røde, faste Fyr paa *Catania* nye Mole er paa Grund af Havari midlertidig slukket.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Mexiko. Seiba Playa. *Seiba Playa* røde, faste Fyr er slukket, efter at det hvide Blinkfyr N. for Byen er tændt.

Vera Cruz. Ved Indløbet til *Vera Cruz* skulle følgende Fyr tændes:

Blanquilla di Vera Cruz røde Blinkfyr, der skal vise To-Blink. Flammens Højde: 22 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Fyret vises fra en rød, trekantet Baake paa V.-Enden af Revet. 19° 13′ 10″ N. Br. 96° 6′ 5″ V. Lgd.

Blanquilla de Anton Lizardo hvide Fyr med Formørkelser, der skal vise Tre-Formørkelser. Flammens Højde: 22 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Fyret vises fra en rød, trekantet Baake paa V.-Enden af Revet. 19° 4′ 45″ N. Br. 96° 0′ 20″ V. Lgd.

Rizo de Anton Lizardo hvide Blinkfyr, der skal vise Tre-Blink. Synsvidden: 10 Kml. Fyret vises fra et hvidt Jerntaarn paa S.-Enden af Revet. 19° 2′ 55″ N. Br. 95° 55′ 25″ V. Lgd.

Porto Rico. Mayaguez. De to Tønder ved Indløbet til *Mayaguez* ere ikke hvide, men røde. 18° 13′ 10″ N. Br. 67° 11′ 5″ V. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Tyskland. — Indførsel fra *Sydamerika* af Linned, brugte Klæder, Sengetøj og Klude er forbudt, men gælder ikke Rejse- og Flyttegods.

Spanien. — *Bougie* og *Philipville* ere erklærede fri for Pest og *New Orleans* fri for gul Feber.

Skibe fra Havne paa *Portugals* S.- og V.-Kyst, *Lissabon* medregnet, tilstaas fri Praktika, naar Sundhedstilstanden ombord er tilfredsstillende.

Grækenland. — Karantænen for Skibe fra *Algier* er hævet.

Kjøbenhavns Børskurs d. 3. Jan. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			$96^1/_2$	97
Danmark			$83^1/_2$	$84^1/_2$
Norden			118	$119^1/_4$
Kjøbenhavn	98		98	$98^1/_4$
Carl	55		$54^1/_2$	$55^1/_4$
Dannebrog	$96^3/_4$		$96^1/_2$	97
Skjold			$70^1/_2$	71
Helsingørs Dampsk.			$58^1/_2$	60
Østersøen			—	—
Nordsøen			$77^1/_2$	80
Torm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			86	90
Dansk-russisk Dampsk.			—	110
Urania			$88^1/_2$	90
Union			101	103
Hejmdal			—	—
Dampsk. af 1896			97	99
Østasiatiske			103	105
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
$3^1/_2$% uopsig. Stats			94	95
$3^1/_2$% Husejer Kreditk.	$83^1/_2$		$83^1/_4$	84
$3^1/_2$% Kbhvns Kreditf.			$84^3/_4$	86
$3^1/_2$% Østift. Kreditf. 6 Ser.			86	$86^1/_2$
4% — — 6 —			86	$86^1/_4$
$3^1/_2$% Landkreditk. 3 —			$87^1/_4$	$88^1/_2$
Aktier.				
Nationalbank			135	136
Privatbank			$128^1/_4$	130
Landmandsbank			122	$123^1/_2$
Handelsbank			$119^3/_4$	121
Burm. & Wain			86	87
Helsingørs Jærnsk.			—	—
Sukkerfabr.	$93^3/_4$	94	$93^3/_4$	94
Bryggeri Aktier			$86^3/_4$	$87^1/_4$

Vekselkurser d. 2. Januar 1900.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.20	89.00
London	18.32	18.27
Paris	72.50	—
Amsterdam	151.30	—

Notering paa Berlins Børs d. 2. Januar 1900.

Russiske Noter	216.00
4% Russiske Consols	—
$3^8/_{10}$% Conv. Boden Kredit	97.30
5% Mexikanske 1899	100.30
5% Rumænske Stats	95.30
4% — — 1890	83.60

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

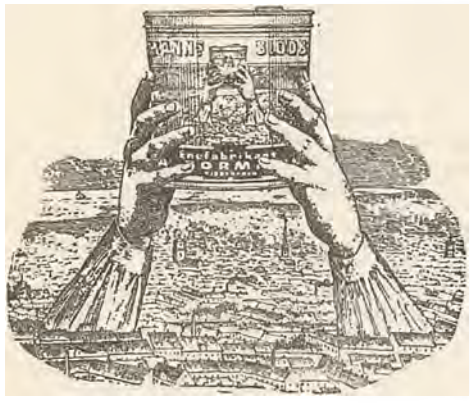
„Det Foren. Dampskibs." 14,000, „Danmark" 6,000, „Kjøbenhavn" 12,000, „Carl" 2,000, „Dannebrog" 18,000, „Skjold" 16,000, „Østasiatiske" 2,000.

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.**

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

I Henhold til Beslutning af Foreningens den 4de Juli d. A. afholdte Generalforsamling og til de derefter fra Kredsstyrelserne modtagne Indberetninger er Kontingentet fra D. D. at regne fastsat saaledes: 2 Øre pr. Netto Reg.-Ton for de indmeldte Skibe samt desuden 3 Kr. aarlig for hvert indmeldt Skib. For korresponderende Redere, der kun bestyre et Skib, 3 Kr. aarlig; naar de selv føre det, 1 Kr. aarlig; naar Skibet er under 60 Tons og de selv føre det, 50 Øre aarlig; andre korresponderende Redere og Medlemmer 5 Kr. aarlig. Overordentlige Medlemmer mindst 10 Kr. aarlig.

Kjøbenhavn, den 1. Januar 1900.

P. B. V.
P. Rechnitzer,
f. T. Formand.

Paa Grund af anden Bestemmelse er en god og velsejlende

Jagt,

17/2 Register Tons, godt udhalet, sejler uden Ballast, kan ogsaa bruges til Stenfiskeri, hvortil særskilt Spil medfølger, til Salg straks, mod Kontant.

Nærmere ved

Christensen & Co.,
Skibsmæglere,
Svendborg.

Skib til Salg.

Jagt „**Solide**" af Thisted, $30^{55}/_{100}$ Tons Netto, laster d. w. 70 Tons, Trælast 3,400 Kbf., godt udhalet, sejler godt.

Skibsfører **N. P. Andersen**,
Thisted.

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.**

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.

Bekendtgørelse
fra

Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

☛ 26. Series ☚

4de Trækning begynder Onsdag den 10de Januar 1900.

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	—	»	600 -	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 fornyes à 2 Kr. 50 Øre Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19,** hvor **Planen** paa Forlangende udleveres **gratis.**

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.

Amerikanske

Gummi Støvler

til

Søbrug

anbefales.

Columbia,
Vestervoldgade 4
(Ny Rosenborg).
Kjøbenhavn V.

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.

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.**

Samling af Nordiske Domme i Søfartsanliggender.

I Forventning om Statsbidrag fra de tre skandinaviske Lande, har Nordisk Skibsrederforenings Bestyrelse besluttet fra 1ste Januar 1900 at paabegynde Udgivelsen af en Samling nordiske Domme i Søfartsanliggender. Samlingen vil udkomme i maanedlige eller halvmaanedlige Hefter, og Abonnementsprisen er foreløbig sat til Kr. 3,15 pr. Halvaar, indbefattende Porto. Abonnement kan efter 1ste Januar 1900 tegnes paa alle Postkontorer. Domme, afsagte i Tiden fra den fælles Sølovs Ikrafttræden og indtil 1ste Januar 1900, vil senere blive samlede og udgivne i et særligt Bind.

Kristiania, i December 1899.

Nordisk Skibsrederforening,
J. Jantzen,
(H. O.) Bestyrer.

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.

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.

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.

H. HANSENS Skibshandel,

Havnegade, Kolding.

anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.

Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.

Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

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.

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.

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.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

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.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

BUNKER-KUL.

RUDOLPH WULFF, AARHUS.

(ETABLERET 1865).

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.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibsrestaurateurer.

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.**

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.

Frederik Petersen,

Cycle- & Maskinværksted,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Nye Cycler haves paa Lageret

Østervoldgade 16, A.

Børs-Caféen

ved Havnen, Aarhus, anbefales af CHR. BUCH'S Enke.

Gæstgiveriet Skipperhuset.

Havnegade 36, Aarhus, anbefales.

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. Melander,

Blikkenslager,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

H. B. HANSEN,

SEJLMAGER,

HAVNEVEJEN, KOLDING.

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. ***

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

Christensens

Skibsværft, Kolding.

Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

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.

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.

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.

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.

CARL FEERUP,

Esbjerg.
Stort Lager af Toug, Olie, Maling,
Kolonial — Konserves.
Udførselsvarer særdeles billig.

Hotel
Kronprinds Frederik,
Nyhavn 19.
* **Værelser fra 1 Kr.** *
Th. Hermansen.

Paul Sørensen,

Skomageri.
Toldbodvejen 18.
4819 • Telefon • 4819.
Flytter fra 1. Novbr. til
Bredgade 77.
Hj. af Toldbodvej.

Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

„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)

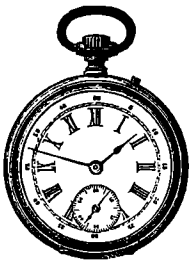
DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 2. Kjøbenhavn, Torsdag den 11. Januar 1900. **7. Aarg.**

INDHOLD: Skibsfører-Foreningens Jubilæumsfest. — Certepartierne for Kul- og Begfragter mellem England og Frankrig. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.



W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

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.

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.

Hotel
Kronprinds Frederik,
Nyhavn 19.
* Værelser fra 1 Kr. *
Th. Hermansen.

Til Skibsbrug
kan særlig anbefales
Tuborg-Øl og Central Skibsøl
Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

Madsen & Worm. **Herluf Trollesgade 7.** Kjøbenhavn K.
Assurance-Mæglere.
Telefon 4897. • Telegramadresse: **Wormadsen.**

Aktieselskabet Dansk Farvefabrik
Trade **Mark.**
System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

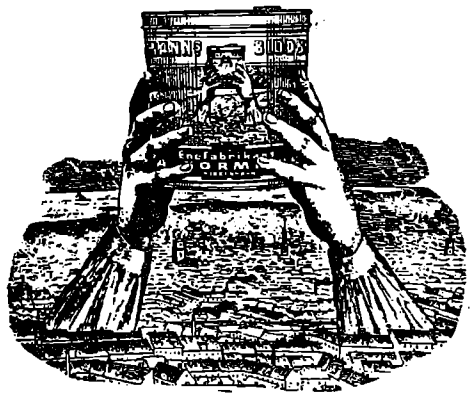
Forlang altid
Otto Monsteds
Margarine
Specielt præpareret for Skibsbrug.
Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet
Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabriken
OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON.

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.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

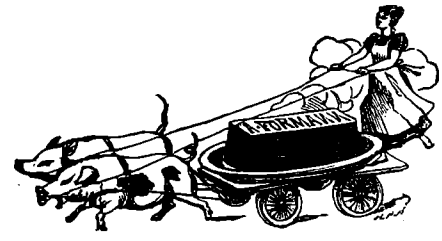
!! Forsøg !!

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.**

Skibsfører-Foreningens Jubilæumsfest.

I Anledning af, at Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874 d. 22. December f. A. kunde fejre sit 25 Aars Jubilæum, afholdt Foreningen i Tirsdags en smuk og vellykket Fest i Larsens Lokaler. Et stort Antal Skibsførere deltoge; vi nævne saaledes Kaptajnerne Breininger, J. W. Fenger, A. J. Mathiesen, C. W. Møller, H. W Petersen, D. Torm, C. A. Jørgensen, Thomsen, Mollerup, Wrisberg, Langberg, P. Jensen, Larsen (Ansgar), Bang, Wibroe m. m. Fl. Som Foreningens Gæster vare bl. a. komne til Stede Hs. Eksc. Marineminister Ravn, Sø- og Handelsrettens Formand Madvig, Overlods, Admiral Hansen, Formanden for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, Kommandør Jespersen, Formændene for Dampskibsrederi-Foreningen, Kjøbenhavns Skipper-Forening, Sømands-Foreningen, Navigatør-Foreningen og Maskinmestrenes Forening, d'Hrr. Ad. Carl, Harboe, Giødesen, B. Petersen og Mortensen, Havnekaptajn Drechsel, samt af herværende Redere desuden d'Hrr. Johan Hansen og Robert Hansen, Alfred Christensen, Brown m. Fl.

Festen aabnedes med at Foreningens Formand, Kaptajn Jacob Holm, gav en Beretning om Foreningens Virksomhed i de forløbne 25 Aar. Vi henvise med Hensyn til denne til vor udførlige Artikel i Bladet for d. 21. f. M. Formanden udtalte sluttelig, at Foreningen intet Valgsprog havde, men skulde det have et, maatte det bestaa af Ordene: Loyalitet og Troskab, disse Ord anvendte baade overfor Konge og Fædreland og overfor dem, der havde betroet Foreningens Medlemmer deres Skibe. Han udtalte Haabet om, at Foreningen fremtidig vilde virke i samme Spor.

Ved den derefter afholdte Festmiddag udbragte Formanden Hs. Maj. Kongens Skaal, hvorefter Formanden for Fællesrepræsentationen, Kommandør N. J. Jespersen, udbragte Foreningens Skaal i omtrent følgende Ord:

Aarhundredtallet er i disse Dage skiftet om, og utallige ere de Betragtninger, der Verden over i Skrift som i Tale i den Anledning ere anstillede, gaaende i forskellige Retninger og ud fra de forskelligste Anskuelser; men alle have de drejet sig om, hvilken uhyre Udvikling 18 Hundredaaret har bragt Verden, hvilke kæmpemæssige Fremskridt den har gjort, navnlig i dets sidste Fjerdedel.

Det er vel derfor ret naturligt, om vi paa denne Dag, da vi efter Indbydelse fra Den alm. danske Skibsfører-Forening af 1874 ere samlede her til Fest for at fejre de tilbagelagte 25 første Aar af dens Liv, som jo netop falde sammen med den berørte Udviklingsperiode, kaster Blikket tilbage paa denne — jeg tør vel nok i Haabet om et langt og virksomt Liv for Foreningen kalde det dens Barndoms- og Ungdomsperiode, og da tillige se den i selve det forsvundne Hundredaars Belysning.

Men saa falder jo netop ogsaa dens Fødsel sammen med de Bestræbelser, der overalt, til alle Sider og i alle Retninger her hjemme rettedes mod en Sammenslutning i saa store og velorganiserede Grupper som muligt for at kæmpe for de Interesser der vare fælles for Individerne, tilhørende samme Stand, og derved gavne det Samfund, hvoraf den var et Led.

En saadan Trang var det da ogsaa, der paa den Tid rørte sig indenfor Skibsførerstanden. Vel eksisterede der forskellige Skipper-Foreninger omkring i Landet, men de vare alle lokale og havde alle deres Særinteresser at varetage, der ofte nok kunde staa i Strid med hinanden indbyrdes; og da derhos Tanken om en fælles, samlende Forening for alle Skibsførere Landet over bragtes frem for Offentligheden, fandt den straks saa stor en Tilslutning, at Foreningen øjeblikkelig dannedes. Ganske vist mødte den ret naturligt nogen Modstand ogsaa her i Hovedstaden, hvor den skulde have sit Sæde, idet den langt ældre Skipper-Forening i Kjøbenhavn, der ved Lavenes Ophævelse havde afløst det gamle Skipperlav, befrygtede en Splittelse, som kunde blive til Skade for dens Virksomhed; men det viste sig snart, at denne Frygt var ugrundet, hver havde sit eget Felt at arbejde paa, og hvor der skulde arbejdes sammen, skete det, saa at talrige Medlemmer godt kunde være og ogsaa bleve fælles for begge Foreninger.

Saaledes begyndte altsaa Foreningens første, spæde Liv, som ethvert andet begyndes, rent vegeterende, d. v. s. med at tilvejebringe fornøden Ernæring for dets Vækst og Trivsel. Det gjaldt om at skaffe Medlemmer ved at tilbyde disse økonomiske Fordele, og Oprettelsen af en Enke- og Hjælpekasse vedtoges; men heller ikke den selskabelige Side af Foreningens Program glemtes, og i egne, hyggelige Lokaler tilbødes Læseværelse med Tidsskrifter, Bøger og Kort; og muntre Sammenkomster styrkede mere og mere Baandet mellem Medlemmerne, hvis Tal allerede efter 10 Aars Forløb havde naaet det betydelige Antal af 500.

Det tilkommer ikke mig paa dette Sted at erindre om de Fortjenester, som Foreningens første Formand, maaske dens egentlige Grundlægger, har indlagt sig af den, men jeg kan ikke lade være at nævne Kaptajn H. E. Hansens Navn, idet jeg er vis paa, at det fra en Side, der er langt bedre inde i Foreningens indre Historie end jeg, vil blive mindet med Taknemmelighed.

Dog tilsidesattes ingenlunde det andet Hovedpunkt i Foreningens Formaal: at varetage Standens Interesser og hævde Foreningens Betydning udadtil. Som De vil have hørt, traadte ved enhver Lejlighed, der frembød sig, Foreningen op med Henvendelser til Myndigheder, Regering og Rigsdag, og frembar for dem sine Ønsker; og naar Formanden i sit Foredrag i Dag har udtalt, at Foreningen ikke altid var heldig med sine Anstrengelser i saa Henseende, da anførte han selv forskellige Grunde til et saadant Resultat, og uden her at skulle komme nærmere ind paa disse, kan jeg fuldt ud slutte mig til, at netop Sømandsstanden ganske særligt er stedmoderlig stillet i Retning af selv at kunne tage sig af sin Stilling i og overfor Samfundet, fordi dens Medlemmer jo altid flakke om fra Sted til Sted, kun undtagelsesvis ere i Hjemmet, hvis de da i det Hele taget have andet Hjem end det Skib, i hvilket de for Øjeblikket ere ombord, og dermed ere berøvede ikke alene Muligheden for at gøre deres Borgerrettigheder gældende, men endogsaa for blot nogenlunde at følge med i hvad der sker vedrørende deres Interesser.

Det er netop denne Særstilling, jeg her finder Anledning til i Dag og ved denne Lejlighed at dvæle lidt ved. Naar jeg ovenfor berørte den uhyre Udvikling, navnlig i praktisk Henseende, som de forløbne 25 Aar have ført med sig, da gælder dette jo ikke alene i Videnskaben; thi almindeligt Kendskab til dennes Sejre ere gjorte populære og ganske anderledes end tidligere lagte til Rette for den store Befolkning, og deraf følger igen, at denne med langt større Intelligens formaar at benytte de Hjælpekilder, som Videnskaben har stillet til Arbejdets Raadighed. Kun for Sømandsstanden har dette ingen Gyldighed, og dog har Skibsfarten taget lige saa megen Del i den skete Udvikling som alt andet Erhverv. Hvor har ikke vor Handel paa fjerne Verdensdele i de sidste Aartier erobret Felter og aabnet Operationsbasis paa Omraader, som man før den Tid næppe kunde have drømt om. Hvorledes se ikke de nyeste Dampskibe ud, sammenlignet med dem, der byggedes for 25 Aar siden; med hvilken Hastighed fremdrives de ikke i et stedse stigende Antal; hvor talrige ere ikke de Hjælpemaskiner, der ogsaa til Dæksarbejde nu benyttes selv i Sejlskibe, hvor kræver ikke den forcerede Maade, hvorpaa hele Dampskibssejladsen foregaar nu, en forøget Paapasselighed og aandelig Modenhed, for forsvarlig at kunne røgtes? Og da opstaar uvilkaarlig det Spørgsmaal: har vor Handelsmarines Befalingsmandsstand nu virkelig fulgt med i denne Udvikling? Jeg skal ikke svare herpaa, og jeg

skulde vel have vogtet mig for at opkaste Spørgsmaalet, naar ikke den ærede Forening selv i sin til Rigsdagen i Oktober Maaned 1891 rettede Henvendelse havde sagt, „at vi, hvis vi ikke i den Retning følge med Tiden, løbe stor Fare for at blive distanceret i Konkurrencen med andre, mere energiske, mere klartseende Nationer."

At det er Dampskibsfarten alene, og da navnlig den store, jeg her har taget Sigte paa, er jo klart; og jeg kan yderligere bekræfte dette ved den Udtalelse, at man maaske ved Sønæringsloven af 1893 allerede tog Fejl i at henlægge Prøven i Maskinlære til den almindelige Styrmandseksamen, hvad der udelukkende skyldtes Bekvemmelighedshensyn for selve Eleverne; men maaske ogsaa i ikke at dele de lovbefalede Prøver for at erhverve Ret til at føre Skibe i to Klasser, en for Kortfart og en anden for Langfart. Men saa ser jeg ogsaa udmærket godt, hvor vanskeligt, for ikke at sige umuligt, det vil være for de unge, til de højeste Pladser aspirerende Sømænd, ved egne Midler at blive sat i Stand til at følge med Udviklingen, som den skrider frem. Hyppigst i 14—15 Aars Alderen reven bort fra en ofte tarvelig Almueskoleundervisning, farende i mindst 5 Aar for en Hyre, der kun kan tillade ham at opspare et ringe Beløb til at afholde de betydelige Udgifter til et langt Ophold og en kostbar Undervisning ved Navigationsskolerne, en Undervisning, der som Følge af de ringe Forudsætninger, hvormed han nødvendigvis møder, maa tage lang Tid, og uden nogen Mulighed for samtidig med Undervisningen selv at kunne erhverve nogetsomhelst til at bestride disse Udgifter, saaledes som Tilfældet er ved en Mængde andre Skoler, hvis Elever bestandig ere i Land og i Nærheden af selve Skolen; hvorledes skal han naa til et saadant højere Kundskabsmaal?

Skulde nu Spørgsmaalet om, hvorvidt det efterhaanden vil vise sig nødvendigt, at en forøget Kundskabsmasse erhverves af de kommende Dampskibsførere, virkelig at de deri særligt interesserede blive rejst og besvaret bekræftende? Det er vel ikke Stedet her at drøfte dette; men at Staten maa træde hjælpende til i to Retninger, anser jeg for utvivlsomt. For det første maa vistnok det Tilfælde, i hvilket den frivillige (udvidede) Styrmandseksamen allerede nu gøres obligatorisk, ved Ændringer i Loven gives en større Rækkevidde, og for det andet maa det Tilskud, der nu bevilges paa Finansloven til Understøttelse betydelig forhøjes for Kandidater til den udvidede Eksamen.

Her er en smuk Opgave for den almindelige Skibsfører-Forening at virke for, for saa vidt det maatte være dens Overbevisning, at den bør løses; og naar den nu, uden at have taget noget Valgsprog, dog kunde ønske at se Ordene „loyal og tro" betragtede som saadant, da lad den tage dette i sin videste Udstrækning, ikke alene i sine Forhold udadtil, men ogsaa indenfor dens egne Rammer. Lad den „loyalt", om en Klasseinddeling kom til at finde Sted i dens Række af Medlemmer, betragte alle disse som gode og i Foreningen ligestillede Kammerater, uden at en Splittelse derfor kom til at indtræde, og lad den „tro" virke hen til at højne hele Standens Niveau, bestandig i Forhold til Samtidens Krav, til dens vigtige, højt betroede og ansvarsfulde Gerning, da vil den netop heri have erhvervet den smukkeste Adkomst til at kalde sig den „almindelige danske Skibsfører-Forening". Med Tak for hvad den i saa mange Retninger har udrettet for sine Medlemmer, deres Enker og Efterladte, og med Ønsket om, at de kommende Manddomsaar maa opfylde de Forventninger, den i sin Ungdom har givet Ret til at nære, og hvorom den talrige tilstedeværende Forsamling ved sin Tilslutning til denne Fest noksom bærer Vidne, og at den i Fremtiden som hidtil maa være lydhør overfor Kravene, der stilles til den, beder jeg Forsamlingen om at tømme Glassene for den unge Jubilar!

Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874 leve!

Formanden, Kapt. Holm, talte derefter for Hs. Eksl. Marineministeren. Han mindede om, at Handelsmarinen var Orlogsmarinen Tak skyldig for dens udmærkede Ledelse af de Institutioner, der bestode for Skibsfartens Skyld: Navigationsundervisningen, Lodsvæsenet, Fyrvæsenet, Søkortarkivet m. m. Der havde til Tider været Uoverensstemmelser mellem de to Mariner, og dette kunde vel ikke undgaas, men Marineministeren havde personlig givet det Løfte at være lydhør overfor Skibsførernes Krav. Taleren turde forsikre Ministeren, at Skibsførerne følte sig knyttede til Orlogsmarinens Befalingsmænd ved det Baand, der bandt dem alle sammen, idet de alle vare danske Sømænd. Han udbragte et Leve for Ministeren.

Marineministeren takkede og udtalte, at et godt Forhold mellem Orlogs- og Handelsmarinen var af den største Betydning, ikke mindst for den første. Uoverensstemmelser kunde sikkert ikke altid undgaas, men han personlig havde stedse bestræbt sig for at jævne dem. Ministeren udbragte en Skaal for Bevarelsen af det gode Forhold mellem de to Mariner.

Derefter talte Admiral Victor Hansen for Fædrelandet, Kommandør Giødesen for Flaget, Kaptajn C. W. Møller for de indbudne Gæster, Kaptajn Torm for Foreningens Æresmedlemmer, Kaptajn Breininger for de fraværende Medlemmer og Havnemester Bonde for Damerne.

Den helt igennem vellykkede Fest sluttede med et Bal.

Certepartierne for Kul- og Begfragter mellem England og Frankrig.

Hr. Konsul Skram i Havre tilskriver os følgende:

Hr. Redaktør! Da i Vintermaanederne danske Skibe ofte søge Beskæftigelse i Kul- og Begtraden imellem engelske og franske Havne, anmodes De om igennem Deres ærede Blad at bringe til Rederes og Skibsføreres Kundskab, at der i Certepartierne for disse Fragter i Reglen findes et Ord, man ved Afslutningen ikke bliver opmærksom paa, men som foraarsager, at Skibet i franske Havne kan blive belastet med en Udgift, det burde være fri for.

Certepartiet siger: Vessel to pay all charges Wharfages, Trimming, Pilotages, Consulages, Dock Town, River, Harbour and Statistic dues. Det er dette sidste Ord, som bør stryges, thi Ladningsmodtagerne benytte sig af det til at lade Skibet betale den paa Ladningen faldende Statistic-Afgift, 10 Ctm. pr. 1,000 Klg., skønt det næppe er Certepartiets Mening, at en saadan Afgift skal udredes af Skibet.

Ved at stryge Ordet, eller ved at tilføje efter dette „on vessel" (paa Skibet er der nemlig ingen Statistic-Afgift) undgaas imidlertid, at man kommer i Stridigheder med Modtageren angaaende Betalingen af et Beløb, det ikke kan lønne sig at føre Proces om.

Det bør endvidere paases, at Certepartiet indeholder en Klausul om, at Vejningsomkostningerne paa Lossestedet falde paa Ladningen; ellers kan Skibet ifølge Usancen i flere franske Havne komme til at betale disse.

Havre, den 3. Januar 1900.

Skram,
Konsul.

Fragtmarkedet.

Der er nu atter indtraadt normale Tilstande i hele Verdensmarkedet, naar undtages Kullene, hvor det stadig ser sort ud, og baade Nord- og Sydamerika har efter den uundgaaelige Salutering for det ny Aar paany rejst sig og præsenteret et fast Marked. Vi ere da komne godt over det farlige Vendepunkt i Aar, og vi kan se ind i Fremtiden med fuld Fortrøstning. Thi den store Arbejdsgiver — hele den ny Verden — har Be-

skæftigelse for saa mange Arbejdere, der søge den Vej, og Lønnen er god. Det er navnlig River Plate, der har sat en smuk Rekord. En kolossal Befragtning har fundet Sted pr. Februar, Marts, April, og Raten har været 27/ San Lorenzo Basis; man maa kalde dette godt. Markedet vedbliver at være fast, og enhver Baad, der melder sig, faar straks Ansættelse. Samtidig er Østen livligere baade ud og hjem, og med disse to Faktorer tør vi uden at blinke se ind i Fremtiden og bebude en god Forsaison i hele Verdensmarkedet. Saa er der „det ømme Punkt", der lægger sin haarde Haand paa hele Skibsfarten, og det er disse forbistrede Kulpriser. Man kan købe Guld for dyrt, men man kan snart ikke opveje Kul med Guld. Paa alle Kulstationer lægger man paa Prisen, i alle Kuldistrikter holder man sig fornemt tilbage, Rederne maa med Hatten i Haanden paa den mest ydmyge Maade anmode de forskellige Collierier om tilstrækkelig Furage for de forslugne Dampkedler. Det vil koste navnlig de store Dampskibsselskaber Tusinder og atter Tusinder i det nu begyndte Aar — og man maa stille sine Kalkulationer derefter. Naar vi da absolut maa kalde Raterne faste og sejlbare, maa vi samtidig trække et betydeligt Beløb fra den ellers vel fortjente Gevinst. Under disse Forhold er det baade naturligt og rigtigt, at Rederne søger ind under Tidsbefragtningernes sikkre Sejlads, og man maa beundre de høje Rater, der stadig opnaas paa den Konto; man skulde ikke tro, at Tidsbefragterne rigtig have faaet Øjnene op for, hvad Kullene egentlig koster — naa, „never mind", blot Befragterne ere gode nok og har en fyldt Pung, saa lad disse for en Gang lære, hvad det koster at holde Damp paa Maskinen.

Ugen har været god; som omtalt gaar River Plate i Spidsen, derpaa kommer Golfen og Northern range. Baltimore Danmark giver 3/3 à 3/4½ for any size med 1½ pence mere for Losning to Havne. Golfen betaler fra 15/6 til 16/ U.K. Cont. paa Nett. charter, og Befragtning følger paa Befragtning. Chancerne synes derefter bedre end paa samme Tid ifjor.

Sortehavet er Ugens „bête noir"; her gælder det samme som med Kulmarkedet, vi ere paa usikker Grund. Isen laver Kalamiteter i Nicolaieff, Ekspeditionen er slet og Raten lav. Det synes som om alt hvad der er sort, baade i bogstavelig og figurlig Forstand, vil vise den alvorlige Betydning af denne Farve; uden at komme ind paa et hasarderet Ordspil, skulle vi blot i Parentes bemærke, at Hvidehavsnoteringerne nu ere i Markedet og synes faste for næste Saison. Vi forbigaa Noteringerne for det røde Hav.

Østersøen ligger stille. Riga maa betragtes som lukket. Libau er demoraliseret, 10½ Pence London Rotterdam er det yderste, og med en god Villie faar man ved Anlægning antagelig Gennemsnitsrate af 9 Pence; og dette selvfølgelig kun efter umaadelige Anstrengelser fra Agenternes Side.

Kulnoteringerne ere: Cardiff Kjøbenhavn 6/6, Masnedsund 8/, til Middelhavet noteres Neapel 9/, Palermo 9/3 à 9/6, Venedig 11/3, Smyrna 10/6, Konstantinopel 10/9, Alexandria 11/3, Port Said 11/.

Fra Newcastle noteres Aalborg 5/3, dansk Provinshavn 5/6 à 5/9, Libau 5/9 à 6/, Stettin 6/, til Middelhavet: Venedig 10/6, Triest 11/, Alexandria 9/6, Port Said 9/6, Odessa 9/.

D'Hrr. Hänschell & Co., Barbados, skriver bl. a. følgende i Rapporten af 23. December: Fragtsøgende Skibe vedbliver at være i ringe Antal, og med den nye Saison nær for Haanden synes Udsigterne for Sejlere med fin Klasse favorable.

Den bedste Saison falder fra Februar til Juli.

Fra Sø og Land.

Nedsættelse af engelske Lodsafgifter. Ifølge Indberetning til Udenrigsministeriet fra Generalkonsulatet i London er der den 1. d. M. traadt en ny Lodstakst i Kraft for London og Kanaldistriktet. Afgifterne ere for Skibe under 22 Fods Dybgaaende 10pCt. lavere og for Skibe over 22 Fods Dybgaaende 12½ pCt. lavere. Nedsættelsen kommer de Skibe til Gode, der navigeres fra Isle of Wight gennem the Downs ind i Themsen ad Sydkanalen, og ligeledes de Skibe, der for Udgaaende passere Nordkanalen, hvorimod Taksterne for indgaaende Skibe gennem Nordkanalen ere uforandrede.

Ugens Havarier.

Henriette, Skonnertbrig af Faaborg, er Nytaarsnat paa Rejsen fra Newcastle med Kul til Drammen strandet ved Farsund og gaaet totalt tabt. Hele Besætningen, ialt 7 Mand, druknede. Henriette byggedes i 1866, maalte 200 Netto Reg.-Tons, og hed i sin Tid „de atten Søskende."

Carl, Dpsk. af Riga, fra Newcastle til Hjemstedet med Kul, maatte d. 1. ds. søge ind til Frederikshavn med 3 Fod Vand i Lasten, uklare Pumper og megen ovenbords Skade.

Agnes, 3m. Skonnert af Varde, er paa Rejsen fra Para til Maracaibo strandet ved Braganza. Hele Besætningen er reddet. Skibet, der er Vrag, var bygget i Tønning i 1891 af Staal og maalte 294 Reg.-Tons.

Valparaiso, Barskib af Ribe, er paa Rejsen fra Cardiff til Zanzibar indbragt til Vigo, tildels afmastet.

Leander, Dpsk. af Bremen, kom d. 30. Decbr. paa Grund paa Knastgrunden. Flot med Assistance af Dpsk. Faaborg og efter at Dækslasten, Tømmer, var kastet overbord.

Knud, Dpsk. af Kbhvn. er d. 2. ds. strandet ved Robin Hood Bay, Whitby og er rimeligvis Vrag. Hele Besætningen, 18 Mand, reddedes. Skibet, der var paa Rejsen fra Antwerpen til Middlesbro i Ballast, tilhører Dampskissselskabet „Ægir" og er over 20 Aar gammelt.

Christiane & Marie, Skonnertbrig af Rønne, er Nytaarsnat paa Rejsen fra Hull til Hjemstedet med Kul totalt forlist ved Indløbet til Listerfjord. Kun 1 Mand af Besætningen reddede sig i Land, Resten, 6 Mand, omkom. Skibet var bygget i 1873 og maalte 233 Netto Reg.-Tons.

Lilli, Barkskib af Helsingborg, er d. 2. ds. paa Rejsen fra Lissabon til Sverige med Salt strandet ved Starholm. Besætningen er reddet.

Lotte, Dpsk. af Danzig, kom d. 2. ds. paa Rejsen til Middlesbro med Egetømmer paa Grund udfor Stevns Klint. Assistance af Svitzers.

Adolphine, 3m. Skonnert af Aalborg, kom d. 29. Decbr. paa Rejsen fra W. Hartlepool til Horsens med Kul paa Grund udfor Gjerrild Fyr. Besætningen, ialt 8 Mand, bjærgedes af Grenaa Redningsbaad. Skibet blev d. 4. ds. bragt flot af Switzers og indbragt til Horsens.

Borneo, Dpsk. af Kbhvn., er paa Rejsen fra Blyth til Philadelfia indkommet til St. Johns med lække Kedler.

Gustavsberg, Dpsk. af Gustavsberg, maatte d. 1. ds. paa Rejsen til Cardiff returnere til Frederikshavn paa Grund af Storm for at indtage ny Kulforsyning og mere Ballast.

Jørgen, Skonnert af Svendborg, paa Rejsen fra Wasa til Lissabon med Tjære, indslæbt til Dover med Tab af Dækslast, læk og en Del anden Skade.

Ocean Belle. Den 31. Decbr. Kl. 7½ Aften pass. et nordgaaende Skib Thorsminde og viste Nødsignaler. Redningsmandskabet blev straks allarmeret og Raketapparatet holdtes i Beredskab for straks at kunne bringe Skibet, der endnu befandt sig c. 2,000 Fod fra Kysten, Hjælp. Men førend Skibet var drevet nærmere, forsvandt det pludseligt mellem Thorsminde og Kleegodde tæt ved Bovling Klit, og straks derefter drev Vragstykker samt en Redningsbøje, mærket „Ocean Belle, Aberytswith", i Land. Besætningens Skæbne er ubekendt; dog frygter man, at alle ere omkomne.

Aurora, Skonnert af Marstal, ankom d. 5. ds. til Svendborg fra London med Koks efter d. 1. ds. c. 6 Sømil fra Skagens Fyr at være bleven paasejlet af en ukendt Damper. Aurora har betydelig ovenbords Skade og er meget læk.

Jyden, Dpsk. af Randers, er d. 6. ds. ankommet til Leith med Brud paa Maskinen.

Mercur, Dpsk. af Esbjerg, er sunket paa Elben d. 7. ds. efter Kollision med Dpsk. Lilja.

Patria, Dpsk. af Hamburg, der som bekendt kom i Brand og d. 19. Novbr. f. A. sank udfor Walmer Castle ved Dover, er, ligesom Bjærgningen syntes at skulle lykkes, atter sunket og staar nu næppe til at redde. To tyske Bjærgningsdampere og „Em. Z. Svitzer" havde med deres Dykkere i lang Tid været beskæftiget med at tætte de forskel-

lige Lækager, der fandtes paa det 7,000 Tons store Skib foruden Luger, Vinduer etc., og Torsdag d. 4. ds. Kl. 11 om Formiddagen havde man faaet løftet Skibet, da det pludselig sank, dragende 2 tyske Dykkere og tre Søfolk med sig i Dybet. Ingen af „Em. Z. Switzers" Besætning kom til Skade.

Neiros, Skonnert af Esbjerg, har paa Rejsen fra Port Madoc til Kbhvn. med Skifer været paa Grund ved Frederikshavn. Skibet er bragt hertil af „Anholt" med Tab af Kø1.

Til **Bureau Veritas** er i Novtbr. Maaned 1899 anmeldt som forliste følgende Sejlskibe: 21 amerikanske, 1 argentinsk, 28 britiske, 1 chilensisk, 2 danske, 3 franske, 19 tyske, 9 italienske, 10 norske, 2 portugisiske, 11 russiske, 2 spanske, 14 svenske, 1 tyrkisk, ialt 124; Dampskibe: 1 amerikansk, 2 belgiske, 15 britiske, 2 danske, 2 franske, 2 tyske, 1 italiensk, 2 norske, ialt 27.

Aarsagerne til Forlisene vare for Sejlskibene: Stranding 75, Kollision 6, Ild 1, Sunkne 5, Forladte 7, Kondemnation 29, Borteblevne 1; for Dampskibene: Stranding 10, Kollision 3, Ild 4, Sunkne 3, Kondemnation 7, Borteblevne 1.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra New Orleans 24. Decbr., best. til Aarhus. — Alexandra, Svensson, afgik fra New York 17. Decbr., bestemt til Christiania. — Algarve, Borries, ankom til Genua 6. Jan. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Antwerpen 6. Jan., bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Kihl, ankom til Antwerpen 24. Dec. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Boston 9. Jan., bestemt til New York. — Beira, Brabrand jun., ankom til Kbhvn. 7. Jan. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Antwerpen 8. Jan. — Dagmar, Gade, ankom til Kbhvn. 8. Jan. — Douro, Ørum, ankom til Methil 8. Jan. — Florida, Koch, ankom til Kbhvn. 5. Jan. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Dunkirk 5. Jan. — Hekla, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 10. Jan., best. til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Kbhvn. 4. Jan., best. til Reval. — Island, Skjødt, ankom til Christiania 9. Jan. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 9. Jan., bestemt til Halifax. — Loire, Rabe, ankom til Rochefort 6. Jan. — Louisiana, Jensen, ank. til Kbhvn. 5. Jan., afg. 10. Jan. til St. Thomas. — L. P. Holmblad, Erichsen, ank. til Kbhvn. 25. Decbr. — Nicolai II., Michelsen, afg. fra Kbhvn. 23. Dec., best. til Boston.— Norge, Knudsen, afgik fra Chr.sand 29. Dec., best. til New York. — O. B. Suhr, ankom til Kbhvn. 16. Decbr. — Omsk, Petersen, ankom til Reval 31. Decbr. — Seine, Staal, ankom til Kbhvn. 9. Jan. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 27. Decbr., bestemt til New Orleans. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 6. Jan., best. til Kbhvn. — Tiber, Bech, ank. til Barcelona 25. Decbr. — Tomsk, Andersen, ank. til Reval 1. Jan. — Xenia, Thidemann, pass. Dunnet Head 7. Jan., best. til Svendborg.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Kbhvn. 7. Jan., best. til Stettin. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 5. Jan., bestemt til Stettin — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Kbhvn. 24. Decbr. — Ceres, Müller, ankom til Kbhvn. 6. Jan., bestemt til Vestnorge. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 6. Jann., bestemt til Kønigsberg. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Kbhvn. 7. Jan., best. til Vestnorge. — Constantin, Niedersø, afgik fra Kbhvn. 7. Jan., bestemt til London. — Ella, Svane, afgik fra Kbhvn. 5. Jan., bestemt til Hamburg. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 8. Jan., best. til Hull. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Kbhvn. 9. Jan., bestemt til Libau — Kasan, Hansen, ankom til Libau 5. Jan., best. til Kbhvn. — Kiew, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 6. Jan., bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 20. Decbr., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, pass. Hanstholm 7. Jan., best. til Hull. — Maja, Johnson, ankom til Kbhvn. 7. Jan., best. til Danzig. — Morsø, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 4. Jan., bestemt til Bergen. — Moskov, Fischer, ankom til Libau 8. Jan., bestemt til Kbhvn. — Nishnej Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 6. Jan., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kbhvn. 8. Jan., bestemt til London. — Perm, Christensen, ankom til Hull 6. Jan., bestemt til Kbhvn. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 2. Jan., bestemt til Antwerpen. — Thyra, Sørensen, ankom til Danzig 7. Jan., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofod, afgik fra Hull 7. Jan., best. til Kbhvn.. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Kbhvn. 7. Jan., bestemt til Manchester & Liverpool. — Vesta, Øst-Jacobsen, afgik fra Leith 22. Decbr., bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, afgik fra Kbhvn. 5. Jan., bestemt til London. — Viking, Rohde, pass. Holtenau 7. Jan., bestemt til Libau. — Kursk, Lunge, ankom til Hull 2. Jan., best. til Kbhvn. — Holar, Sørensen, ankom til Danzig 6. Jan., bestemt til Kbhvn. — Skalholt, Aasberg, afgik fra Libau 6. Jan., best. til Kbhvn.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 11. Jan., best. til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 11. Jan., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Newcastle 10. Jan., bestemt til Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 10. Jan., best. til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 10. Jan., best. til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 10. Jan., best. til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nykjøbing F. 10. Jan., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 10. Jan., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 6. Jan., best. til Libau. — Frode, Tofte, afgik fra Cardiff 20. Decbr., ankom til Genoa 30. Decbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Blyth 22. Decbr., ankom til Genoa 3. Jan. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Riga 28. Decbr., ankom til Dunkerque 3. Jan. — Svend, Petersen, afgik fra Riga 5. Jan., best. til Ghent. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 29. Decbr., ankom til Dunkerque 4. Jan. — Danmark, Kraemer, afg. fra Riga 23. Decbr., ankom til Dunkerque 29. Decbr. — Ragnar, Risø, afgik fra Svansea 2. Jan., ankom til Stettin 8. Jan. — Volmer, Riber, afgik fra Riga 30. Decbr., ankom til Ghent 7. Jan. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 22. Decbr., ankom til Libau 28. Decbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Newcastle 29. Decbr., ankom til Libau 4. Jan. — Harald, Holst, afg. fra Sunderland 15. Decbr., ankom til Kbhvn. 20. Decbr. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Cardiff 19. Novbr., ankom til Rosario 25. Decbr.

Heimdal. Anine, Løfler, afgik fra Libau 6. Jan. — Kamma, Pedersen, ankom til Sunderland 3. Jan. — Helga, Lagesen, ankom til Ystad 6. Jan. — Martha, Jørgensen, afgik fra Sevilla 5. Jan. — Elna, Møller, ankom til Barcelona 6. Jan.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ankom til Kbhvn. 27. Decbr. — Ekliptika, Klaaborg, ankom til Antwerpen 8. Januar. — Venus, Nielsen, ank. til Kbhvn. 31. Decbr. — Sirius, Branth, afgik fra Montevideo 23. Decbr., best. til Antwerpen. — Urania, Jørgensen, afgik fra Windau 5. Jan., bestemt til Sunderland. — Saturn, Lund, ankom til Antwerpen 8. Jan. — Mars, Clausen, ankom til Kbhvn. 9. Januar.

Nordsøen. Wineland, Petersen, ankom til New York 31. Decbr. — Nordland, Pii, ankom til London 30. Decbr. — Finland, Schmidt, ank. til Libau 7. Jan. — Holland, Jørgensen, ank. til Bremen 4. Jan. — England, Andresen, afg. fra Warkworth 6. Jan., best. til Aarhus. — Rusland, Møller, afg. fra Kbhvn. 7. Jan., bestemt til Stettin. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Newcastle 5. Jan. — Skotland fra Esbjerg hver Fredag og fra Newcastle hver Tirsdag.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra London 6. Jan., ankom til Methil 8. Jan. — Niobe, Schmidt, afgik fra Bari 7. Jan., ank. til Barlette 8. Jan. — Nautik, Mortensen, afgik fra Tronhjem 7. Jan., best. til Teneriffa. — Nora, Degn, afgik fra Middlesbro 8. Jan., best. til Rensborg. — Nerma, Jessen, ankom til Middlesbro 8. Jan.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afg. fra Libau 5. Jan., ank. til Helsingborg 7. Jan. — Rita, Jørgensen, afgik fra Cuxhaven 4. Jan., ankom til Sunderland 6. Jan.

Union. Anglia, Eriksen, afgik fra Riga 6. Jan., best. til Ghent. — Frisia, Skov, afgik fra Svendborg 6. Jan., ank. til Helsingør 7. Jan.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afg. fra Kbhvn. 4. Januar, ankom til Helsingør 4. Jan. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Libau 4. Jan., bestemt til London. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 5. Jan., ankom til Libau 8. Jan. — CarHecksher, Starck, afgik fra Dunkerque 2. Jan. ankom til Calais 3. Jan.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Aalborg 7. Jan., bestemt til Cardiff. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Liverpool 9. Jan. — Søborg, Fischer, ankom til Rio 4. Jan. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Las Palmas 8. Jan., bestemt til La Plata. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 10. Jan., best. til Sunderland. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 8. Januar. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Blyth 7. Jan. — Amalienborg, Dømel, ankom til Blyth 7. Januar. — Stjerneborg, Mathiesen, afgik fra Riga 6. Jan., bestemt til Dunkirk.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, ankom til Nordenham 7. Jan. — Skodsborg, Lund, afgik Savona 9. Jan., bestemt til Sevilla. — Klampenborg,

Jensen, afgik fra Ayr 8. Jan., bestemt til Glasgow. — Jægersborg, Agerlin, ank. til Blyth 7. Jan. — Guldborg, Jensen, ankom til Svansea 3. Jan. — Tuborg, Hveissel, ank. til Torre Anunziata 2. Jan.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Newcastle 6. Jan., ankom til Kbhvn. 9. Jan. — Agnete, Jensen, afgik fra Blyth 4. Jan., bestemt til Neufahrwasser. — Hermia, Sørensen, ankom til Leith 4. Jan. — Alice, Hansen, afg. fra Libau 5. Jan., bestemt til Leith. — Sjælland, Sonnichsen. afgik fra Kbhvn. 9. Jan., best. til Libau. — Bornholm, Petersen, ankom til Burntisland 6. Jan. — Ajax, Brorsen, afgik fra Helsingør 8. Jan.. best. til Esbjerg. — Nauta, Madsen. ankom til Newcastle 8 Jan. — Rønne, Hintze, afgik fra Odense 9. Jan., bestemt til Middelfart. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Svendborg 7. Jan.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, ankom til Shanghai 2. Jan. — Malaya, Prahl, afgik fra Kbhvn. 6. Jan., best. til Reval. — Cathay, Jensen, ankom til Singapore 9. Jan. — Annam, Cold, ankom til Wladivostock 30. Decbr. — Korea, Berendsen, ankom til Antwerpen 26. Decbr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Burntisland 25. Decbr. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Boness 8. Jan. fra Kbhvn. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Kbhvn. 8. Jan., bestemt til Grangemouth.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Burntisland 1. Jan.

Vulcan. Vulcan, Thorlander, ankom til Pillau 6. Jan. — London, Bom, afgik fra Grimsby 4. Jan., ankom til Kbhvn. 8. Jan.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Libau 6. Januar. — Clara, Petersen, ankom til Kbhvn. 8. Januar.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Montrose 5. Januar.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 4. Januar til Burntisland.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Nor Wester, Nielsen ankom til Dunedin 24. Decbr. fra London. — Elisabeth, Meinertz, ankom til Dunkerque 2. Jan. fra Havre. — Havila, Thøgersen. ankom til Dunkerque 6. Jan. fra Taltal via Falmouth, — Valparaiso, Jørgensen er paa Rejsen fra Cardiff til Zanzibar indslæbt til Vigo med kappet Rigging og Ladning forskudt. — Verdande, Nielsen, ankom til Rio Janeiro 5. Jan. fra Hamburg. — Alexandra, Nielsen, ankom til Sunderland 6. Jan. fra Rosario via Falmouth. — Sophie, Svarrer, ankom til Mioko 23. Oktbr. fra Port Natal. skal efter Udlosning i Kystfart mellem Sydhavsøerne. — H. Grohmann, Nielsen, sejlet fra Christianssand 6. Jan. til Newcastle.

Svendborg. Vega, Rasmussen, ankom til Cardiff 30. Decbr. — Elise Bay, Petersen, ankom til Havre 2. Jan. — Hertha, Hansen, ankom til Boness 3. Jan. — Galathea, Bom, ankom til Odense 3. Jan. — Triton, Nielsen, ankom til Kerteminde 4. Jan. — Skjold, Larsen, ankom til Odense 4. Jan. — Grethe, Brandt, ankom til Middelfart 5. Jan. — Ane, Jørgensen, ankom til Horsens 5. Jan. — Martin, Mortensen, ankom til Hadsund 4. Jan — Mine, Møller, ankom til Fowey 6. Jan, — Odin, Andersen, ankom til Mandal 6 Jan

Rønne. Erik, Sonne, ankommet ttl Grimsby 8. Jan. — John Hintze, Andersen, ankommet til Ystad 8. Jan. Bestemmelsessted Rønne. — Hermod, Gronvald, ankommet til Hamburg 7 Jan.

Ærø. Hildur, Schmidt, ankom 1. Januar til Brügge. — Kvik, Andersen, ankom 1. Januar til Brügge. — Henriette, Holm, ankom 3. Januar til Cardiff. — Ellen, Lauritzen, ankom 3. Januar til Courseulles. — Anne Sophie, Hermansen, ankom 3. Jannar til Frederikshavn. — Johanne, Grube, ankom 4. Januar til Præstø Fjord. — Wemyss Castle, Krull, ankom 4. Januar til Kerteminde. — Elise Marie, Olsen, ankom 4. Januar til Nyborg. — Aurora, Raahauge, ankom 5. Januar til Svendborg. — Marie, Bøye, ankom 5. Januar til Rørvig. — Dorthea, Christensen, ankom 5. Januar til Kerteminde. — M. Hay, Petersen, ankom 5. Januar til Faaborg. — Elna, Carlsen, ankom 4. Januar til Rørvig paa Rejse fra Charlestown til Holbæk. — Hans, Folmer, ankom 4. Januar til København. — Ærø, Christensen, afsejlede 4. Januar fra Leith til Lisabon. — Lucinda, Christensen, ankom 30. December til La Rache fra Malaga. — Elise Marie, Olsen, ankom 7. Jan. til Faaborg. — Freya. Østermann, ankom 8. Jan. Fowey. — Amor. Rasmussen, ankom 7. Jan. til Svansea. — Skirner, Jensen, ankom 8. Jan. til Hull. — Familien, Frederiksen, ankom 7. Jan. til Leith. — Zephyr, Hansen, ankom 8. Jan. til Newport Mon.

Kjøbenhavn. Alexandra, Nielsen, er d, 6. Januar ankommen 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.

Store-Bælt. Fyen N. Hindsholm. Stubberup. *Stubberup* Mølle. ogsaa kaldet *Hersnab* Mølle, er brændt.

Lille-Bælt. Strib. Tæt S. for *Strib* Dampfærgehavn er anlagt et nyt Dampfærgeleje. Ved Lejet vises to røde Ledefyr og to grønne Lanterner. Brænde kun for Dampfærgerne.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Kalmar Sund. *Hatten* Klokketønde og *Skarnsgrundets* Lystønde ere inddragne.

Ifølge Telegram fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* er Fyrskibet *„Grundkallen“* inddraget den 31te December 1899.

Finland. Finske Bugt. Lovisa Lodshus. Paa V.-Siden af *Lovisa* Lodshus er tændt et hvidt, fast Fyr, som lyser fra N. 34° V. gennem V. og S. til S. 34° Ø. Flammens Højde: 34 Fod. 60° 26′ 15″ N. Br. 26° 16′ 06″ Ø. Lgd.

Åbo Distrikt. Kökar. Westeröra. Sømærket paa *Westeröra*, det yderste af *Kökar* Skærene, er ødelagt.

Hangö—Jungfrusund. Kasberg. Baaken paa *Kasberg*, der holdt overet med *Hangö* Kirketaarn leder i den V.-lige *Hangö Fjord*, er en sort, 29 Fod høj Pyramide med to Arme. Højden over Vandet er 96 Fod.

Tyskland. Kieler Fjord. Friedrichsort. Medens Forandringen af Taagesignalet ved *Friedrichsort* Fyr foretages, gives i den Tid Postskibene passere et midlertidigt Taagesignal med Haandkrafts Taagehorn, to Stød, hvert af c. 5 Sekunders Varighed, hver Minut.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Midfjorden. Drønesundshoug. En 15 Fods Grund er funden uden for *Drønesundshoug* i *Midfjorden*. 62° 38′ 52″ N. Br. 6° 34′ 45″ Ø. Lgd.

Tyskland. Elben. Fyrskibet *„Krautsand“* er atter udlagt paa Station.

Weser. Bremen. Ved *Bremen* Frihavn er i Linie med N.-Molen indtil Indløbet til Tømmerhavnen paa den højre Bred, anlagt en Lededæmning, hvis Overkant er c. 3 Fod under Vandet ved Lavvande. Den er afmærket med Baaker, og hvide Lanterner vises fra dens øvre og nedre Ende.

Jade. Fyrskibet *„Genius Bank“* er atter udlagt paa Station.

Norderneyer Seegat. Et Fartøj er sunket SV. for V.-Enden af *Norderney*, c. 5¼ Kbl. S. 42° Ø. for *Busetief* røde og sorte Anduvningstønde. En grøn Vragtønde med Ø.-lig Topbetegnelse er udlagt tæt Ø. for Vraget.

Holland. IJmuiden. Ved *IJmuiden* Havn er Udgangspunktet for Vandstand-Signalerne nu 27¼ Fod.

Zeegat van Brouwershaven. Laagte van Haamstede. *Laagte van Haamstede* hvide, faste Ledefyr er nu 32 Fod over Vandet. Det vises nu fra en Fyrbaake med graat Fyrhus. 51° 43′ 54″ N. Br. 3° 43′ 48″ Ø. Lgd.

Noordschans. *Noordschans* hvide og røde Blinkfyr er atter tændt.

Skotland. Cromarty. Den 4de Januar 1900 indsættes i *Cromarty* røde, faste Fyr en grøn Vinkel, der lyser fra S. 87° V. til S. 78° V. 57° 41′ N. Br. 4° 2′ V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Irland N.-Kyst. Rathlin Island. Fra den 1ste April 1900 gives Taagesignalet ved *Rathlin* Fyr med Skud hver 8 Minutter. 55° 18′ N. Br. 6° 10″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Brest. Beg-Meil. Signal-Stationen *Beg-Meil* er atter i Orden.

New Brunswick. Chaleur Bay. Little Belledune Point. *Little Belledune Point* hvide, faste Fyr er flyttet 40 Alen SSØ. hen. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Iøvrigt uforandret. 47° 55′ 10″ N. Br. 65° 53′ 25″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Fyrskibet *„Nantucket Shoals“* ligger ikke som angivet i Kortene, men 14 Kml. S. 53° V. fra *Asia Rip* paa 40° 38′ 37″ N. Br. 69° 38′ 11″ V. Lgd.

Fyrskibet *„Sow and Pigs“* Nr. 41 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 58. Dette viser to røde, faste Fyr,

et fra hver Top. Taagesignalet er uforandret. Et-Stød hver 1 Minut.

Virginia. Chesapeake Bay. Stingray Point. Fyret c. 1 Kml. Ø. for *Stingray Point* lyser nu Horizonten rundt.

North Carolina. Fyrskibet *„Diamond Shoal"* ligger S. 43° Ø. fra *Cape Hatteras* Fyr, hvilket er c. 2½ Kml. SV. for dets rigtige Plads.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Bormes Rhed. Lavandou. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af *Lavandou* Havnemole. Lysævnen er ringe. 42° 8′ 14″ N. Br. 6° 22′ 17″ Ø. Lgd.

Italien. Golfo di Salerno. Amalfi. Havnen ved *Amalfi* er beskadiget og Fyret paa Yderenden af Molen bortskyllet.

Anzio. En Vager er udlagt ved Vraget, der er sunket i *Anzio* Havn.

Sicilien. Catania. Det røde, faste Fyr paa Yderenden af *Catania* Mole er igen tændt.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Half Moon Shoal. Vraget af den store Skonnert Ø. for *Half Moon Shoal* ligger nu fra *Rebecca Shoal* Fyr i S. 77° Ø., 13,2 Kml. og fra *New Ground Rocks* Tønde i S. 33° Ø.

Louisiana. Calcasieu Pass. Paa V.-Siden af Indløbet til *Calcasieu Pass*, c. ⅚ Kml. S. 50° V. fra *Calcasieu* Fyr, er bygget en Bro, som strækker sig ⅜ Kml. S. 10° ud fra Kysten.

Texas. Sabine Pass. Ved *Sabine Pass* Indløb er Ø.-Dæmningen, der udgaar fra *Louisiana Point*, forlænget c. 0,9 Kml., til et Punkt c. 1,4 Kml. S. 11° Ø. fra *Sabine Pass Jetty* Baakefyr. V.-Dæmningen, der udgaar fra *Texas Point*, er forlænget c. 0,9 Kml til et Punkt c. 1⅛ Kml. S. 4° V. fra *Sabine Pass Jetty* Baakefyr.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Fransk Guyana. Cayenne. Følgende Grunde Ø. for *Cayenne* ere afmærkede saaledes:

Tæt Ø. for 2 Fods Klippen *Petit Machoiran Blanc* en sort Spidstønde, c. 2¾ Kbl. NNV. for *Machoiran Blanc*. 4° 56′ 45″ N. Br. 52° 16′ 15″ V. Lgd.

Tæt NNØ. for 3 Fods Klippen *Saint-Francois* en rød og sort vandret stribet Spidstønde. 4° 58′ 20″ N. Br. 52° 17′ 50″ V. Lgd.

Tæt N. for Grunden *Tas de Roches* en sort Spidstønde. 4° 57′ 50″ N. Br. 52° 18′ 15″ V. Lgd.

Tæt NNØ. for *Cercueil* paa Grunden *Anglaise et du Cercueil* en sort Spidstønde. 4° 57′ 30″ N. Br. 52° 19′ 25″ V. Lgd.

Tæt NV. for Klippegrunden *Major* en sort Spidstønde. 4° 57′ 0″ N. Br. 52° 20′ 40″ V. Lgd.

V.-Enden af Grunden *Macouria* paa *Cayenne* Rhed med en rød Spidstønde, der ligger i 9 Fod Vand Lavvande. 4° 56′ 10″ N. Br. 52° 21′ 25″ V. Lgd.

Brasilien. Pernambuco. Fyret paa Revet ved *Pernambuco* er af 1ste Orden og et fortrinligt Fyr. Synsvidden: 20 Kml.

Argentina. Rio Negro. Paa Barren uden for *Rio Negro* er Dybden aftagen 3 Fod. Da Strømmen løber tværs over Løbet, er Grundstødning sandsynlig, men Bunden er meget blødt Mudder. I Floden har Løbet forandret Plads, saa at der nu er Grunde, hvor Løbet var, og omvendt.

Karantænebestemmelser.

Italien. — Skibe fra *Ægypten* erholde fri Praktika efter tilfredsstillende streng Lægeundersøgelse; men Skibe derfra maa kun anløbe *Genua, Livorno, Neapet, Palermo, Brindisi, Messina* eller *Venedig*.

Gibraltar. — Skibe fra *Lissabon* og *portugisiske* Havne S. for denne By gives fri Praktika, naar de have rent Sundhedspas og Sundhedstilstanden ombord er tilfredsstillende

Tyrkiet — Karantænen over for Skibe fra *Ægypten* er hævet, men Indførsel derfra af Klude og brugte Klæder er forbudt.

PETER IBSEN. Lager af Værktøj.
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Børskurs d. 10. Jan. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	96½		96½	96¾
Danmark			83¾	84¼
Norden	118½	¾	118½	119¼
Kjøbenhavn			98¾	99
Carl	55¼		54¾	55¼
Dannebrog			95¾	96½
Skjold			70½	70¾
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen			95	96
Nordsøen			78½	79½
Torm			95	101
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Urania	89		88¾	89¼
Union			102	103½
Hejmdal			—	—
Dampsk. af 1896			98	99¼
Østasiatiske	105¾		105½	106
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			94	95
3½% Husejer Kreditk.			83¼	84
3½% Kbhvns Kreditf.	85		85	85½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			86¼	86½
4% — — 6 —			86	86½
3½% Landkreditk. 3 —			87½	87¾
Aktier.				
Nationalbank			136½	137½
Privatbank	128¾	½	128½	128¾
Landmandsbank			123	125
Handelsbank	120¼	½	120¼	121
Burm. & Wain			88	89
Helsingørs Jærnsk.			89	91
Sukkerfabr.	94¼½	¾	94½	95
Bryggeri Aktier			86½	87

Vekselkurser d. 10. Januar 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.25	89.05
London	18.31	18.26
Paris	72.60	—
Amsterdam	151.60	—

Notering paa Berlins Børs d. 9. Januar 1900.

Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	—
3⁸/₁₀% Conv. Boden Kredit	97.00
5% Mexikanske 1899	97.00
5% Rumænske Stats	95.00
4% — — 1890	82.90

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

„Det Foren. Dampskibs." 18,000, „Danmark" 8,000, „Norden" 4,000, „Kjøbenhavn" 32,000, „Carl" 26,000, „Danmark" 22,000, „Skjold" 30,000, „Urania" 4,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 2,000, „Østasiatiske" 58,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Paa **Søkort-Arkivet** er udkommet:

Fortegnelse over Fyr- og Taage-signal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande. 1900.

Pris Kr. 0,50.

Gamle Carlsberg Lagerøl

fint — mildt — fyldigt

over **4 Maaneders** Lagring

Skibe til Salg.

Ved Undertegnede ere ca. 20 gode, velsejlende Fiskekuttere paa mellem 50 og 90 Reg. Tons, ogsaa udmærket egnede for Fragtfart, til Salg.

Vi anbefale eventuelle Liebhavere personlig at besøge os, og vi stille os til Disposition med Hensyn til enhver Assistance og Oplysning. Øjeblikkelig Lejlighed til at afslutte fordelagtigt Køb.

Billige Lystkuttere og second hand Damptrawlere tillige i Markedet.

Alle Oplysninger meddeles af

W. A. Massey & Co.,
Hull.

Telegramadr.:
Massey.
Hull.

Samling af Nordiske Domme i Søfartsanliggender.

I Forventning om Statsbidrag fra de tre skandinaviske Lande, har Nordisk Skibsrederforenings Bestyrelse besluttet fra 1ste Januar 1900 at paabegynde Udgivelsen af en Samling nordiske Domme i Søfartsanliggender. Samlingen vil udkomme i maanedlige eller halvmaanedlige Hefter, og Abonnementsprisen er foreløbig sat til Kr. 3,15 pr. Halvaar, indbefattende Porto. Abonnement kan efter 1ste Januar 1900 tegnes paa alle Postkontorer. Domme, afsagte i Tiden fra den fælles Sølovs Ikrafttræden og indtil 1ste Januar 1900, vil senere blive samlede og udgivne i et særligt Bind.

Kristiania, i December 1899.

Nordisk Skibsrederforening,
J. Jantzen,
(H. O.) Bestyrer.

Paa Grund af anden Bestemmelse er en god og velsejlende

Jagt,

17/2 Register Tons, godt udhalet, sejler uden Ballast, kan ogsaa bruges til Stenfiskeri, hvortil særskilt Spil medfølger, til Salg straks, mod Kontant.

Nærmere ved

Christensen & Co.,
Skibsmæglere,
Svendborg.

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.**

Skoleskibet „Georg Stage".

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

Ansøgning om Optagelse som Lærling skal indsendes snarest muligt og senest den 15. Februar til Bestyrelsen for Stiftelsen „Georg Stages Minde", St. Annæ Plads 3, 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 Konfirmationen, 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 ej.

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

Bestyrelsen, den 5. Januar 1900.

Amerikanske

Gummi Støvler

til

Søbrug

anbefales.

Columbia,
Vestervoldgade 4
(Ny Rosenborg).
Kjøbenhavn V.

Manometre, Vacummetre og Tællere.

P. Otzen & Thorstenson.
Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

Hotel Skandia

Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

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

A. L. Nielsen,
Kolonial- & Skibsprovianteringsforretning.
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.

Frederik Petersen,

Cycle- & Maskinværksted,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Nye Cycler haves paa Lageret
Østervoldgade 16, A.

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 Reparationer af Dampskibsmaskiner.

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 henhørende til D'hrr. Skibsføreres velvillige Erindring.

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.

Paul Sørensen,
Skomageri.
Toldbodvejen 18.
4819 • Telefon • 4819.
Flytter fra 1. Novbr. til
Bredgade 77.
Hj. af Toldbodvej.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

H. NIELSEN.
CIGAR- OG TOBAKSFABRIK. ODENSE.
LAGER & UDSALG VESTERGADE 1,
KJØBENHAVN.

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.**

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.

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.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

TH. SIMONSEN,
NYHAVN 57.
SØLVMEDAILLE I MALMØ
OG **STOCKHOLM**
FOR **LANTERNER.**
GRUNDLAGT 1825.

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.

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

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.

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.

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.**

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 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.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

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.

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.

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.

BUNKER-KUL.

RUDOLPH WULFF, AARHUS.

(ETABLERET 1865).

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Seilskibe. Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe at 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.

Glarmester

Wald. Stallknecht

udfører
alt Skibs- og Bygningsarbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

Niels Jensen,

Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

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.

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.

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.

Oluf Stallknecht,

Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

H. R. HERMANSEN,

Søekviperingsforretning,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.
• Telefon 5826. •
Aarhus. Havnegade 28.

Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

„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. 3. Kjøbenhavn, Torsdag den 18. Januar 1900. **7. Aarg.**

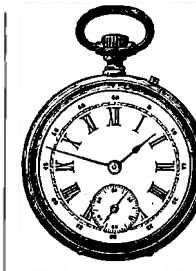
INDHOLD: Fragt paa beskadiget Last. — Ansvar for Lastens Kvantitet. — Samling af nordiske Søretsdomme. — Hamburgs Sejlskibsflaade. — „Ledende Artikel". — Pensionssagen. — Fragtmarkedet. — Losseforholdene i Genua. — Vore Farvandes Afmærkning. — Literatur. — Generalforsamlinger. — Søforklaring. — Spørgsmaal og Svar. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

Lauritz Kirkeby, 26, Laxegade 26.

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

Til Skibsbrug
kan særlig anbefales
Tuborg-Øl og Central Skibsøl
Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.



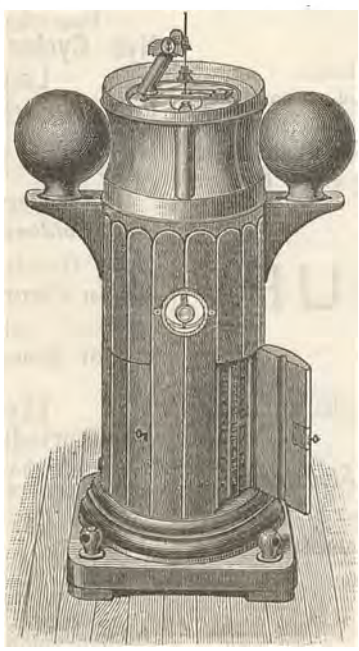
W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

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

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,
grundlagt 1799. udvidet 1877.

Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.
Kompasser af eget Fabrikat, komplet. (efter Lord Kelvins Princip).
Alm. Kompasser.
Baadskompas m. m.
E. S. Ritchie & Sons originale **Spritkompasser** med kurvet eller flad Rose med Grader.



Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.
Azimuth & Peilinstrumenter efter forskellige Modeller.
Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine** Cherup & A. I.
Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.
Barometre, enk. og **dobb. Kikkerter** m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres.

Madsen & Worm. **Herluf Trollesgade 7.** Kjøbenhavn K.
Assurance-Mæglere.
Telefon 4897. • Telegramadresse: **Wormadsen.**

Aktieselskabet Dansk Farvefabrik
Trade **Mark.**
System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarver for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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

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

Jeg var meget plaget af Brysttrykken, Hjærtebanken og Kortaandethed, hvilket jeg er bleven fritagen for ved at bruge 1 hel Flaske af Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir. Da jeg nu skal rejse til en anden Verdensdel, og jeg befrygter, at Deres saa fordelagtig bekendte Eliksir ikke endnu der kan erholdes, har jeg forsynet mig rigelig deraf, da jeg tror, det er et godt Middel mod mange Sygdomme.

Randers.

P. C. Christensen,
1. Maskinmester paa Dampsk. »Frejr«

Undertegnede har i over 3 Aar lidt af **Hjærtebanken og daarlig Fordøjelse,** har i den sidste Tid anvendt **Waldemar Petersens** verdensberømte **China-Livs-Eliksir** og er ved Brugen heraf bleven betydelig bedre. Min Kone har i flere Aar lidt af **Tryk paa Hjærtekulen,** hvilket imidlertid fuldstændigt har fortaget sig, ligeledes ved Hjælp af **China-Livs-Eliksiren.**

Kjøng pr. Glamsbjerg, d. 2. August 1899.

Rasmus Hansen.

Efter at jeg knapt i et Aars Tid har anvendt **Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** saavel til mig selv som til andre kan jeg herved bevidne, at jeg anser det for et **særdeles godt Middel** mod **Appetitløshed,** mod **Svækkelse** i Fordøjelsen og deraf følgende Opstød, mod **Kortaandethed, Kvalme** og **Trykken** paa Brystkassen.

Hamri paa Island.

Arni Arnason, Læge.

Undertegnede, der lider af **Nervesvaghed,** har i ca. 3 Maaneder benyttet **Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** og kan med Glæde og Taknemlighed meddele, at Kuren har bevirket en forbausende Fremgang.

Lille Colbjørnsensgade 8, Kjøbenhavn.

Agnes Christiansen.

Faas overalt samt i Vindepotet **Frederiksberggade 27, Telefon 1336.**

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved **Claus Christensen, Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K. Kontor for Køb og Salg af Skibe.**

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

forbereder Elever saavel til Fiskeskipper- som til Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger meddeler Skolens Forstander, Navigationslærer **Hansen,** eller Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos.**

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

*** Telefon 5598. ***

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.**

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.

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.)

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir" i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø", „Lübeck", „Najaden", „Halland", „Halmstad" „J. P. Dillberg" og **„Westkusten"** i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus", „Transit Nr. 1" og **„Nore"** i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

samt **Skibshandel.**

P. Schou, Frederikshavn.

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.

Cykler haves paa Lager fra

135 Kr.

Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.

Mindre Skibsarbejde udføres.

18, Lille Strandstræde 18.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.

Kjøbenhavn K.

Telefon 3528.

Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.

Vin- og Skibsprovianteringen. — Frilager.

H. B. HANSEN,

SEJLMAGER,

HAVNEVEJEN, KOLDING.

Christensens

Skibsværft, Kolding.

Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

J. Melander,

Blikkenslager,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

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.

Hotel Kronprinds Frederik,

Nyhavn 19.

*** Værelser fra 1 Kr. ***

Th. Hermansen.

Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører,

anbefaler sin

Skibsprovianteringshandel.

Randers.

Hotel Skandia

Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

Fragt paa beskadiget Last.

Ved Göta Hofrätt er afsagt en Dom angaaende Fragt paa beskadiget Last. Da denne Sag har stor Betydning for de i Skibsfarten interesserede, skal vi give en kort Redegørelse for den, skriver „Gøteborgs Handels- & Sjøfartstid."

Gennem Mæglerfirmaet Borlind, Bersén & Co. i Gøteborg var Dampskibet „Otto", tilhørende Aktiebolaget Hero, befragtet til for Handlende Hilde Isaksson at gaa med fersk Sild fra Bohuskysten til England. Af Rederne opgaves „Otto" at være 450 Tons samt at være hurtiggaaende. Certepartiet var dateret 27. November 1895. Dampskibet afgik 28. s. M. fra Gøteborg. og dets Kulbokser indeholdt da 45 Tons Kul. Det ankom samme Aften til Resø, hvor Befragteren boede og modtog Fartøjet uden nogen Bemærkning. Her indtoges en Ladning fersk Sild til forskellige Modtagere i Hull, hvor Varen skulde leveres. Den 1. Decbr. gik Skibet til Søs og havde da et Kulforraad af $43^1/_2$ Tons.

Som Følge af en orkanagtig Storm, hvorunder Skibet fik flere Søer over sig, blev det imidlertid nødt til at søge Nødhavn i Cuxhaven, hvortil det ankom d. 10. December med kun 1 Ton Kul i Bokserne. Herfra telegraferede Kaptajnen, at Skibet behøvede Kul, og at Silden under den lange Rejse antagelig var bleven beskadiget. Rederen underrettede Handlende Isaksson herom pr. Telefon, men han svarede, „att han icke brydde sig om „Otto" eller dess last", hvorfor Skibet beordredes til at fortsætte Rejsen.

Om Eftermiddagen d. 15. Decbr. ankom „Otto" til Hull, hvor det imidlertid ikke fik losset den ødelagte Ladning.

Rederiet fordrede nu udbetalt den omakkorderede Fragt af 165 £, hvilket Isakson ikke blot nægtede, men han forlangte endog Erstatning af „Otto"s Rederi for den ødelagte Last. Han paastod nemlig, at Rederiet var Skyld i, at Silden var ødelagt, da Skibet ikke havde tilstrækkeligt Kulforraad og heller ikke var saa hurtiggaaende som angivet.

Sagen blev d. 31. Januar 1898 behandlet ved Raadhusretten i Strømstad, hvor Isaksson dømtes til at betale „Otto"s Rederi den omakkorderede Fragt 165 £ med 5 Procent Rente fra 8. August 1897 samt 550 Kroner i Sagsomkostninger. Nævnte Ret gik ud fra, at Silden ikke var bleven beskadiget paa Grund af nogen Forsømmelse fra Rederiets, Kaptajnens eller Besætningens Side, at Kulforraadet maatte anses for fuldt tilstrækkeligt under almindelige Forhold, og at Fartøjet i enhver Henseende var i sødygtig Stand. Lasten var altsaa bleven ødelagt ved Omstændigheder, som det ikke stod i menneskelig Magt at afværge. Med Hensyn til Skibets Fart var der intet bestemt nævnt i Fragtkontrakten, ligesom det med Hensyn til Sødygtighed i det hele maatte tages i Betragtning, at Fartøjet af Isaksson var modtaget uden nogen Bemærkning. Endelig udtalte Retten, at Isaksson selv var Aarsag i, at Lasten ikke blev solgt i Cuxhaven.

Göta Hofrätt stadfæstede den af Raadhusretten afsagte Dom, der paa Grund af Fejl fra Isakssons Side ikke kan appelleres til „Høgsta Domstolen".

Ansvar for Lastens Kvantitet.

Trælastladninger.

I Nord. Skibsreder-Foren. Cirkl. skrives:

Ifølge engelsk Ret anses Kaptajnen ikke berettiget til at forpligte sit Rederi ved at tegne Konnossement for andre eller flere Varer, end han har faaet ombord i sit Skib. Naar derfor det i Tilfælde af Manco ved Lastens Udlevering paa Bestemmelsesstedet kan bevises, at alt, hvad der er indtaget, ogsaa er udleveret, saa at altsaa Konnossementets Kvantitets-Opgave maa være fejlagtig, vil Rederen gaa fri for Ansvar for det manglende. Dette er specielt engelsk (britisk) Ret, som paa dette Punkt, saa vidt vides, er i Modstrid med hvad der antages overalt paa Kontinentet. For at værne sig mod Følgerne af denne Retsregel, har Befragterne forlængst indført forskellige Certepartiklausuler, f. Eks. følgende: „The Captain's signature in all caces to be binding upon owners" eller „Bills of Lading to be conclusive evidence against the owners as establishing quantity delivered to ship."

Angaaende denne sidste Klausul skriver et Medlem af Foreningen følgende, hvortil vi ganske kan slutte os:

„Ordet „quantity" har jeg stadig forlangt forandret til „number of pieces", hvilket jeg ogsaa stadig har faaet gennemført. I Aar nægter imidlertid Befragterne dette, idet de siger, at de allerede har sluttet mange Skibe uden denne Forandring, og at Rederne intet har derimod.

Ifald Rederne blev gjort specielt opmærksomme paa de eventuelle Følger, tror jeg, de vil være enig med mig i, at Klausulen er meget farlig.

Det vil jo med andre Ord sige, at Kaptajnen skal være ansvarlig for, at Dimensioner og Standardberegning er korrekte. Dette kan ingen Kaptajn eller Reder, og jeg kender til forskellige Tilfælde, hvor Skibene er gjort ansvarlige for „short delivery", naar de har havt denne Klausul i Certepartiet, til Trods for, at Stykketallet har stemt.

Det kan ikke tænkes, at Kaptajnen kapper Dækslasten op i Søen, saa Afladerne løber ingen Risiko i saa Henseende. Han (Kaptajnen) kan jo ikke nyttiggøre Lasten i Søen."

Samling af nordiske Søretsdomme.

Søfartsforholdenes Udvikling i vor Tid kræver et langt almindeligere og mere indgaaende Kendskab til Søretten, end Tilfældet var i tidligere Tider. De Situationer, der kunne opstaa ved Driften af et Skib, ere i vore Dage saa mangeartede og saa indviklede, at det mere og mere er en Nødvendighed for alle, der berøres af dem, at kende de retslige Bestemmelser, der angaa Søfarten. Den, der har erhvervet sig et almindeligt Kendskab til de søretlige Hovedbestemmelser, som han arbejder under, og til deres Anvendelse i det praktiske

Liv, vil have et væsentligt Fortrin fremfor den, der er blank paa dette Omraade; mere end i de fleste andre Forhold gælder det i Søfartsvirksomheden, at det er dyrt at lære af egen Skade, og at det er klogt efter Ævne at sikkre sig mod den.

Kundskab om Søretten og om dens praktiske Anvendelse har da en overordentlig stor Betydning for alle, der have med Søfart at gøre. Og den praktiske Anvendelse fremtræder fornemmeligst gennem de Domme, der afsiges i Kraft af de gældende Sølove. Efter at Danmark, Norge og Sverrig have faaet fælles Sølov, vil det da have den største Interesse at følge den Maade, hvorpaa Domstolene anvende denne i Praksis. Det synes os derfor at være en overordentlig god Idé, som Nordisk Skibsreder-Forening har havt, naar den har bestemt sig til, i Forventning om pekuniær Støtte fra de nordiske Regeringer, at udgive en Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender, i hvilken alle saadanne Domme af almindelig Interesse og afsagte af baade højere og lavere Instanser vil blive let tilgængelige. Medens selve den Maade, hvorpaa denne Tanke vil blive praktiseret, selvfølgelig ikke endnu kan være Genstand for Kritik, kan saa meget siges, at Foreningens Plan, som den foreligger formuleret i dens sidste Cirkulære, synes absolut praktisk og tiltalende. Foreningen tilsigter dels at fremme Kendskabet til de Domsafgørelser, der komme til at foreligge paa Grundlag af de nye nordiske Sølove, og derved at sikkre en ensartet Anvendelse og Fortolkning af disse Love, dels ved en saadan Samling at skabe et værdifuldt Hjælpemiddel ved en eventuel Revision af de tre Søfartslove; særligt med Hensyn hertil tænker man sig til Samlingen at knytte kritiske Afhandlinger, sigtende til Belysning af de Reformer, som det praktiske Livs Tarv gør ønskelige eller nødvendige.

Det tør uden Overdrivelse siges, at de fleste Domme ikke udmærke sig ved Fremstillingens Klarhed eller populære Form. Vi tvivle ikke om, at Nordisk Skibsreder-Forening vil have Øjet aabent for Betydningen af, at den planlagte Samling ogsaa i denne Henseende kommer til at svare til sin Hensigt, saaledes at den bliver virkelig tilgængelig for de store Kredse, den er bestemt for. Den vil da kunne blive en overordentlig nyttig Haandbog af høj praktisk Værdi for Redere, Skibsførere, Mæglere, Assurandører, kort sagt alle, der praktisk have med Søfart at gøre. Vi anbefale varmt danske Søfartskredse straks at yde dette Foretagende Støtte ved at alle Interesserede tegne sig som Abonnenter paa Samlingen, hvis Pris (Kr. 6.30 aarlig) er meget lav i Forhold til den Nytte, Samlingen vil kunne gøre.

Hamburgs Sejlskibsflaade.

Hamburgs Handelskammer har udsendt sin Aarsberetning for 1899. Den indeholder som sædvanlig en Mængde Enkeltheder af betydelig Interesse om den store Havnebys Udvikling og om adskillige andre Forhold. Særlig Interesse knytter sig til Beretningens Udtalelser om Sejlskibsfarten:

Fragternes Tilstand har paany gjort Driften med Sejlskibe rentabel, og med de forholdsvis lave Priser, til hvilke disse Skibe vare i Markedet, have saavel Hamburg som Bremen, i hvert Fald med Hensyn til Tonnagen, forøget deres Sejlskibsflaade ikke ubetydeligt. Det er dog værd at lægge Mærke til, at i de sidste to Aar er hverken i England eller Tyskland noget for den store Fart bestemt Sejlskib løbet af Stablen, hvilket tyder paa, at selv med de nuværende Fragter synes de høje Købesummer for Nybygninger ikke at kunne forrentes. I Kystfarten har Skibsfarten med Lægtere taget et stort Opsving, men ogsaa Driften med smaa Sejlskibe er vokset paa Grund af det udvidede Arbejdsomraade, Nord-Østersø-Kanalen skaffede disse. Ved Sammenslutning i en Forening af disse Skibes Førere er de, særlig i Farten paa nedre Elben, overmaade stærkt trykkede Fragter modvirkede, og en videre Udvikling af Foreningen er planlagt. — Hamburgs Flaade er i 1899 fra 295 Sejlskibe med 216,935 Netto Reg.-Tons og 396 Dampskibe med 548,701 Netto Reg.-Tons gaaet op til 289 Sejlskibe med 219,310 Netto Reg.-Tons og 436 Dampskibe med 637,406 Netto Reg.-Tons. Statistiken over de i Aarets Løb til Hamburg indgaaede Skibe viser, at Antallet af Sejlskibe er tiltaget betydelig stærkere end af Dampskibenes. Deres gennemsnitlige Tonnage har været nedadgaaende, til 181 Tons, i Fortsættelse af den Bevægelse, der har fundet Sted siden 1895, da den havde naaet sit Maksimum med 268 Tons; ogsaa heri viser den mindre Sejlskibsfarts Vækst sig. Den gennemsnitlige Størrelse af Damperne er stegen siden 1896 og er nu 811 Tons.

Kjøbenhavn, d. 18. Januar 1900.

I en Del Artikler her i Bladet har der været givet Oplysninger om den franske Stats vidtgaaende Bestræbelser for at ophjælpe den franske Skibsfart og Skibsbyggeriet, saavelsom om den stærkere og stærkere fremtrædende Bevægelse i samme Retning i de nordamerikanske Fristater. Disse Forholds Udvikling i de to Lande kræve da ogsaa den største Opmærksomhed hos alle, der ere interesserede i Søfart, thi det lader sig ikke beregne, i hvilken Grad en Beskyttelse i stor Stil af de to Nationers Skibsfart vil have Indflydelse ogsaa paa de øvrige søfarende Nationers Skibsfart, ikke at tale om den Mulighed, at Eksemplet fra Frankrig og Nordamerika kan blive fulgt af andre Lande. Spørgsmaalet, om det tyvende Aarhundredes Skibsfart skal leve sit Liv under Beskyttelsens Tegn eller ikke, kan da meget let blive brændende.

Nu er det sikkert nok, at de Erfaringer, som det franske Præmieringssystem i snart 20 Aar har bragt, ikke ere fristende. Fra alle Sider, i hvert Fald udenfor Frankrig, erkender man den Udvikling, som den franske Skibsfart under dette System er undergaaet, for i Bund og Grund usund og for nærmest skadelig for Landets Fremtid paa Søen, og det synes tvivlsomt, om de Forsøg, den franske Regering nu gør paa ved en Revision at gøre Systemet mere praktisk, ville lykkes. Men Frankrigs Erfaringer har ikke formaaet at hindre, at en beskyttelsesvenlig Tendens er opstaaet i andre Lande. I Tyskland er man saaledes inde paa et Subventioneringssystem, der hænger nøje sammen med Landets koloniale Aspirationer, og som synes at udvikle sig stedse frodigere. Og i Rusland har man gjort et stort Skridt fremad i Retning af Beskyttelse ved de nye og gunstige Bestemmelser for Kystfarten, under hvilken man henregner ogsaa Farten mellem russiske Østersøhavne og russiske Havne i Østasien, og ved at holde Skibe under russisk Flag skadesløse for de store Omkostninger, der ere forbundne med at løbe igennem Suez-Kanalen. Men hvis den Understøttelse for nordamerikansk Skibsfart, der nu fra indflydelsesrig Side og under en beskyttelsesvenlig Regering planlægges, bliver til Virkelighed, vil det dog

mulig være den Begivenhed, der kræver størst Opmærksomhed, ogsaa fordi den foregaar i et paa praktiske Omraader saa rigt erfarent Land.

At man i Nordamerika er betænkt paa at ophjælpe Landets Skibsfart, er ganske naturligt. De forenede Stater betale aarlig 35 Millioner Lst. i Fragt af deres Udenrigshandel, og kun $^1/_{10}$ af dette Beløb kommer Landets egne Skibe til Gode. Intet er rimeligere, end at Amerikanerne maa ønske dette Forhold forandret, saaledes at en amerikansk Handelsflaade kan tage en god Broderpart af den Fragtfortjeneste, der skabes ved deres Lands Omsætning med Udlandet. For at udvikle en Handelsflaade, der kan løse denne Opgave, foreslaas nu, at Staten skal understøtte Skibsbygning og Skibsrederi med 1,800,000 Lst. om Aaret. Understøttelsen vil fortrinsvis komme de Skibe til Gode, der ere byggede paa amerikanske Værfter, samt de, der gaa i faste Ruter. Hvis de amerikanske Redere fortjene mere end de 1,800,000 Lst., vil Præmierne blive betalte dem pro rata, en Bestemmelse, der vistnok er indført for at berolige Skatteyderne, men som synes at gøre Fordelene for den enkelte Reder noget usikkre. Det sikkreste Resultat bliver antageligt, at den amerikanske Skibsbygning i hvert Fald for en Tid vil florere.

Hvis dette Forslag bliver til Lov, staa vi altsaa overfor et Forsøg paa at skabe en nordamerikansk bygget Handelsflaade under nordamerikansk Flag ved en kolossal Beskyttelse, og det er ikke utroligt, at evropæiske Redere og Skibsbyggere ville slikke sig om Munden efter at deres Regeringer skulle yde dem en lignende Bistand. Man maa dog haabe, at man i de fleste søfarende Lande vil være ædruelig nok til ikke at slaa ind paa de vildsomme Veje, som disse Beskyttelsesprinciper betegne. Lad være, at et Land kan ophjælpe sin Skibsfart ved en mere praktisk ordnet Beskyttelse end Frankrig har gennemført; naar Beskyttelsen har virket i nogle Aar, staar man dog overfor disse to Muligheder: enten at Staten bliver ved at yde den, og saa trives Skibsfarten faktisk væsentlig kun i Kraft af Statens Støtte, eller ogsaa at Staten ophører med at yde den, og saa er det yderst tvivlsomt, om den under Statens Vinger opvoksede Bedrift formaar at staa paa egne Ben. Med al Respekt for Amerikanernes praktiske Sans, saa tro vi, at de Nationer, der udvikle deres Skibsfart ene paa Grundlag af Borgernes Foretagsomhed, og kun med den Fordring til Staten, at den skal lade den udvikle sig fri for alle indsnævrende Baand og trykkende Byrder, i det lange Løb ville være dem, der staar sig bedst.

Stander.

Pensionssagen.

Vi have modtaget følgende:

Medlemmer af Rønne Skipperforening var Fredagen d. 5. Januar samlede for at drøfte Spørgsmaalet om Søfolks Pensionering og Alderdomsforsørgelse, og vi vare fuldt ud enige med Indsenderen, Hr. C., i „Dansk Søfartstidende" Nr. 46 af 16. November 1899, i at det er paa Tide at slutte os sammen og faa løst dette Spørgsmaal efter Princippet Hjælp til Selvhjælp; vi opfordrer derfor herved vore Kolleger Landet over i de forskellige Skipperforeninger til at fremkomme med Forslag til et Møde, hvor Repræsentanter for de forskellige Foreninger kunne mødes og drøfte Spørgsmaalet.

Idet vi optage ovenstaaende, der viser den stigende Interesse, hvormed denne Sag omfattes i Landets Sømandsstand, skulle vi tilføje, at det er os bekendt, at man i Øjeblikket indenfor Bestyrelsen for en af vore største Søfartsforeninger har under Overvejelse, ad hvilken Vej og med hvilke Midler den bedst fremmes.

Red.

Fragtmarkedet.

Den sidste Uge har været god som sin Forgænger, og Befragtningsforretningen livlig i alle Brancher. Amerika har ført an med stor Befragtning fra Northern range og River Plate. Vi noterer Filadelfia C. f. o. 3/3, Baltimore Danmark 3/4$^1/_2$ en Havn, 3/6 to Havne pr. Februar. Filadelfia Reval 4/3. Fra Galveston eller New Orleans er Raten paa nett grain charter 15/6 til U. K. Cont. Fosfat fra Fernandina til Hamburg giver 17/ à 17/6, Rotterdam 16/6. Antwerpen 17/6, Stettin 19/6, Memel 18/, Tampa Helsingborg giver 21/, Stettin 22/6. Bomuld fra Charleston til Liverpool eller Bremen erholder 35/, fra Galveston eller New Orleans 43/6 til U. K. Cont. Træ fra Montreal til Hartlepool, Hull eller Tyne 45/. Pensacola Rotterdam 105/. Pensacola Picket Ports 102/6. Fra River Plate noteres Rosario U. K. Cont. 3,000 Tons 15. Februar 15. Marts 27/ o. c., 27/ er fremdeles Raten pr. Marts April fra San Lorenzo.

Sortehavet etc. er slet, som man nu snart er vænnet til betragte det. Novorossisk Liverpool og Manchester giver 8/9 for en prompt Damper, yderligere Illustration turde være unødvendig.

Kulmarkedet lider stadig under de uheldige langsomme Ekspeditioner og saa de enorme Kulpriser. Noteringerne ere omtrent som sidste Uge, hvorfor vi ikke behøve at anføre dem.

Losseforholdene i Genua.

Nordisk Skibsreder-Forening meddeler os:

Ifølge Meddelelse fra Genua er Forholdene der for Tiden saadanne, at Advarsel er nødvendig. Den 29. f. M. laa der i Genua ydre Havn mer end en halv Snes Dampskibe, alle ventende paa Losseplads. Paa det Tidspunkt var der alene 40 kullastede Dampere under Losning i Lægtere. Jærnbanevogne er ikke til at opdrive, og Plads paa Kajen findes heller ikke.

Ladningsmodtagerne vil have det ind under „force majeure" og nægter at betale Liggedagspenge af den Grund, ligesom de ogsaa paaberaaber sig en Bestemmelse i det lokale Reglement, hvorefter Liggedagene ikke begynder at dreje saa længe Damperne ligger i den ydre Havn og venter paa Plads i den indre. Naar imidlertid Certepartiet bestemmer, at Liggedagene drejer, saasnart Notice er indsendt om at Dampskibet er rede til Losning, „whether steamer on berth or not", bør jo fornuftigvis dette og ikke det stedlige Havnereglement være afgørende.

Vore Farvandes Afmærkning.

Vi have modtaget følgende:

I Anledning af Omtalen af „Vore Farvandes Afmærkning" i „Dansk Søfartstidendes" Nr 1, udbeder jeg mig Plads i Bladet for nærværende Linier som et Supplement til omtalte Oplysninger:

Efter Aktstykker, henhørende til Ribe Amts Arkiv, er jeg bekendt med, at de første Sømærker paa Jyllands Vestkyst har været udlagt Aar 1560, men de bleve senere inddragne, af hvilken Grund Christian d. 4de tillod Borgmester Las Jensen i Varde at lægge en Søtønde i Graadyb og en Kab for Indsejlingen til Hjerting mod at hæve Kabpenge af de forbisejlende Skibe.

Hjerting var den Gang efter den Tids Forhold en stor Fiskeplads og Byen Vardes Ladeplads.

Med Tak for Optagelsen er jeg Deres ærb.

P. Klemmensen Pedersen,
Sønderho.

Literatur.

Fra Det kgl. Søkortarkiv er udgaaet Fortegnelse over Fyr- og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande, afsluttet d. 1. Januar i Aar. Denne Bog er vel kendt blandt vore Søfarende, og dens mange nyttige Oplysninger gøre den selvskreven til at være ombord i alle danske Skibe. Vi anbefale denne Udgave, som vi have anbefalet dens Forgængere, til største Udbredelse blandt vore Navigatører.

Generalforsamlinger.

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

Nordby Skibsforsikrings-Forening

afholdt i Dag sin aarlige Generalforsamling. Det for Aaret 1899 aflagte og reviderede Regnskab fremlagdes og godkendtes.

Af dette Regnskab anføres følgende:

Indtægter:

I. Præmieindtægt:
a. I Juni Termin (2%) ..... Kr. 25,466.58
b. I December do. (2 %) .... - 23,651.00
Ialt Kr. 49,117.58

II. Renteindtægt:
a. I Juni Termin ..... Kr. 3,149.50
b. I December do. ..... - 3,115.17
Ialt Kr. 6,264.57

III. Afdrag paa skyldige Indskud:
a. I Juni Termin ..... Kr. 3,113.00
b. I December do. ..... - 2,793.00
Ialt Kr. 5,906,00

I Aaret 1898 vare de tilsvarende Indtægtsposter opførte med følgende Beløb:
ad. I (3½%) .... Kr. 44,894.87
- II ..... - 6,957.76
- III ..... - 7,614.75

Udgifter:

I det forløbne Aar har Foreningen i Havarierstatninger samt Godtgørelser i Anledning af totalt forliste Skibe udbetalt ialt Kr. 54,509.57 (i 1898: Kr. 69,506,59).

Den 31. December 1899 ejede Foreningen Kr. 254,764.22
Den 1. Januar s. A. ..... - 252,195.05
Fremgang Kr. 2,569.17

Foreningens Risiko var den 1. Jan. 1899 . Kr. 1,243,525.00
Ved Aarets Slutning derimod ..... - 1,184,850.00
Risikoen formindsket med Kr. 58,675.00

I Afdrag paa Obligationsgælden have Foreningens Debitorer indbetalt:
a. I Juni Termin ..... Kr. 3,133.00
b. I Decbr. do. ..... - 14,799.00
Ialt Kr. 17,932.00

Ved Udgangen af Aaret 1899 var Foreningens Grundfond 21½% af den løbende Risiko.

Baadførerne her i Byen havde tilstillet Foreningens Styrelse et Andragende om at faa deres Lægterfartøjer optagne i Foreningen. Til at forhandle om Sagen nedsattes et Udvalg, bestaaende af Foreningens Styrelse og Medlemmerne Skibsbygmester S. Abrahamsen, Skibsrederne D. D. Duysen og Math. Pedersen samt Direktør H. Rødgaard. Følgende Understøttelser bevilgedes af Generalforsamlingen:

1. Til Nordby private Enkekasse ..... Kr. 1,000.00
2. - „de fattiges Kasse" i Nordby ..... - 150.00
3. - Fanø praktiske Sømandsskole ..... - 200.00
4. - Evangeliets Forkyndelse for skandinaviske Søfolk i fremmede Havne ..... - 100.00
5. - Dansk Sejlskibsrederi-Forening..... - 10.00
Ialt Kr. 1,460.00

Efter Tur udtraadte af Styrelsen Skibsreder Jg. N. Hansen Der foretoges skriftlig Afstemning, ved hvilken der faldt lige mange Stemmer paa Skibsrederne D. H. Duysen og P. N. Winther; sidstnævnte valgtes derefter ved Lodtrækning. Til Styrelsessuppleanter valgtes D. H. Duysen og H. Rødgaard. Endelig genvalgte Generalforsamlingen til Kasserer og Bogholder fhv. Købmand P. Svarrer og til Revisorer Skibsrederne Math. S. Jepsen og Math. Pedersen.

Foreningen, der i daglig Tale kaldes „Assurancekassen", har nu bestaaet i 65 Aar og i tvende Menneskealdre været en stor Støtte for Nordby Skibsfart og Sømandsstand, dels fordi dens Præmier have været meget lave, og dels fordi den til en billig Rente har forstrakt Skibsførerne med Laan, naar de byggede eller købte Skibe.

Marstal nye Sømandskasse

har holdt aarlig Generalforsamling. Indtægten i 1899 har været Kr. 4,059.12, Udgiften Kr. 4,148.25, altsaa en Underbalance af Kr. 89.25. Kassen ejede d. 31. Decbr. Kr. 54,698.55. I Pensioner udbetaltes i 1899 Kr. 3,952.50. De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, d'Hrr. H. Carlsen, N. Jepsen og H. J. Rasmussen genvalgtes. For Tiden oppebære ca. 200 Pensionister en aarlig Pension af hver 20 Kr.

Søforklaring.

Dampskibet „Tejos" Stranding.

I Sø- og Handelsretten er afholdt Søforklaring i Anledning af Dampskibet Tejos Stranding ved Island. Skibets Fører, Kaptajn Ryder, Styrmand Nielsen og de tre Matroser, der foruden dem vare blevne

tilbage paa Strandingsstedet. aflagde Forklaring. Af Kaptajn Ryders og Styrmand Nielsens Udsagn fremgik det, at Strandingsstedet laa 4 Kvm. sydligere og 3 Kvm. østligere end det Punkt, hvor Skibet efter Bestikket skulde være. Kapt. Ryder ansaa desuden som en væsentlig medvirkende Aarsag til Strandingen den Omstændighed, at de sneklædte Fjelde i Land saas igennem Luft af samme Farve, hvilket han ansaa for Aarsagen til, at hverken han eller Styrmanden havde opdaget dem før, og at de ikke havde opfattet Afstanden. Kaptajnen havde med Villie holdt sig nogenlunde nær Land, da der i disse Farvande uden Fyr ikke er andet at rette sig efter end Landkendingen. Han havde dog ventet, at Strømmen fra Fjordene vilde have ført Skibet længere nordpaa; naar dette ikke var sket, var Grunden mulig den, at Elvenes Vandmængde paa denne Aarstid ikke er stor. Kaptajnen anslog Forskellen mellem Ebbe og Flod til 5—6 Fod og antog, at Strandingen var foregaaet kort før Ebbens Indtræden. Skibet, der var forsinket, gik med forceret Fart, c. $8^1/_2$ Knob.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Er det efter den nu gældende Lov om Sønæring tilladt at fare med Bedstemand indenfor de Grænser, som Loven herom fastsætter, uden at denne har underkastet sig eller bestaaet nogensomhelst Prøve som Sætte- eller Fiskeskipper, men blot kan fremlægge Beviser for, at han før Loven herom traadte i Kraft har gjort Tjeneste i ovenfor nævnte Egenskab. Skibsfører.

Sv.: Til at fare som første eller eneste Styrmand i indskrænket Fart med Sejlskibe eller med Dampskibe under 100 Tons kræves ingen Prøve af nogen Art, se Sønæringsloven af 25. Marts 1892, § 3, sammenholdt med § 1.

Den, der har bestaaet Sætteskipperprøven og faret mindst 1 Aar som Matros, kan, naar han er 20 Aar, fare som første og eneste Styrmand i Sejlskibe ikke over 100 Tons i Nordsøen og Østersøen, jfr. Sønæringslovens § 3, sidste Stykke.

Iøvrigt kræves for at fare som Styrmand Bevis som Styrmand, jfr. Lovens § 11.

Hvis en Sømand før Lovens Ikrafttræden har faret som Styrmand under Forhold, hvor der nu kræves andre eller strengere Betingelser, kan Indenrigsministeriet give Tilladelse til at han vedblivende udøver sin Næring i samme Omfang som tidligere, jfr. Lovens § 29.

Sp.: I Henhold til Certepartier for Kulladninger fra Wales ere Dampskibe berettigede til at anløbe enhver somhelst Havn paa Rejsen for Kulforsyning. Kunne Ladningsmodtagerne forlange Godtgørelse for Ophold, foranlediget ved, at et Skib, for at indtage Bunkerkul, har anløbet Madeira, Las Palmas eller St. Vincent paa Rejse til Cape Town eller til sydamerikanske Havne?

Sv.: Vi tro ikke, at Modtagerne have noget berettiget Krav paa Godtgørelse. (Sh. Gaz.)

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Dampskibet Ærø, bygget paa Flensborg Skibsværft, er foretaget Prøvefart med udmærket Resultat. Skibet er en lille, men smukt og komfortabelt indrettet Post- og Passagerdamper, bestemt til Fart mellem Ærø og Svendborg. Dens Dimensioner ere: 87′ 6″ × 17′ 8″ × 7′ 11″.

Gal. Alf af Marstal, 32 R. T., er af Kapt. C. C. Albertsen solgt til Strynø for 5,000 Kr.

Gal. Haabet, 44 R. T., er af Kapt. H. A. Rasmussen solgt til Kapt. Andr. Friis af Marstal. for 4,100 Kr. inkl. Aktieretten i Ærø Søassurance. (Ærø Avis.)

Gal. Chaloupens Minde, 27 R. T., er af Kapt. R. Rasmussen solgt til Kapt. H. A. Rasmussen af Marstal for 5,000 Kr. inkl. Aktieretten i Ærø Søassurance. (Ærø Avis.)

Et Rederi i Marstal har if. samme Blad købt Dampskonnert Marie af Gøteborg for 38,000 Kr. Den er $1^1/_2$ Aar gl., maaler 140 R. T. og laster ca. 300 Tons d. V. Maskinen er af 40 ind. H. K. Skibet kan løbe en Fart af 6 Knob uden Sejl. Korresp. Reder er Hr. H. M. Seier af Marstal, Fører bliver Kapt. N. Eriksen, der f. T. fører Sk. „Freden" af Marstal.

Sk. R. R. Fabricius, 48,61 R. T., er af Kapt. H. B. Petersen solgt til Kapt. J. Christensen af Ommel for 11,800 Kr,

Dpskb. Svend, 820 Reg. Tons, er af Dampskibsselskabet Skjold solgt til Dampskibsselskabet Ægir her i Byen.

Paa Skibsbygningsselskabet Vulcans Værft i Stettin er et stort, nyt Skib d. 10. d. M. løbet af Stablen i Overværelse af Kejser Wilhelm. Skibet, som er bygget til Hamburg-American Linien, blev døbt af Udenrigsminisier, Grev von Bülow, som benyttede Lejligheden til at komplimentere Skibets Bygmestre og Redere, samt holde en Tale om den tyske Handels og Skibsfarts Udvikling. Deutschland, det nye Skibs Navn, er bestemt til Fart mellem Hamburg og New York og vil gøre sin første Rejse i Løbet af Sommeren. Det har en Længde af 714 Fod, en Bredde af 67 Fod og en Dybde fra øverste Dæk til Kølen af 43 Fod. Deplacement 23,200 Tons, naar Skibet er fuldt lastet, og det maaler 16,200 Reg. Tons. Sammenlignet med Dpsk. Kaiser Wilhelm der Grosse, som byggedes i 1897, er Deutschland 36 Fod længere, samt ca. 2,000 Reg. Tons større. I 263 Kahytter har Skibet Bekvemmeligheder for 467 første Klasses Passagerer, i 99 Kahytter findes Plads for 300 anden Klasses Passagerer, og i bekvemme Mellemdæks Kahytter kan medtages 290 Passagerer. Desuden findes Familiekahytter, bestaaende af Dagligstue, Soveværelse og Badekammer. Skibet fører 20 Baade, af hvilke 4 altid hænge i Daviterne, klar til Affiring ved indtræffende Nødstilfælde. Ved Skodder er Skibet delt i 17 vandtætte Rum, desuden forsynet med 12 Pumper, som ere i Stand til at udpumpe 4,000 Tons Vand i Timen. Maskinerne, som ere leverede af Vulcan Company, bestaar af 2 Quadruple Expansions Maskiner, hver med seks Cylindre, som tilsammen indicere 33,000 H. K. Maskinrummet er ved et Langskod delt i to vandtætte Rum. Det samlede Antal af Skibets Maskiner andrager 68 med ialt 124 Cylindre.

Deutschland er bygget i Overensstemmelse med den tyske Regerings Fordringer, saa at den i Tilfælde af Krig kan armeres med et betydeligt Antal Kanoner og benyttes som Hurtigkrydser.

Personalia.

Under Kapt. C. F. Møllers Sygdom er Dampskibet Anglo Dane overtaget af Kapt. C. Wiberg, som førte Dampskibet Kronen.

Under Kapt. L. F. Mecklenburgs Sygdom er Dampskibet Koldinghus overtaget af Kapt. S. Kolster fra Damp-

skibet Expres, medens sidstnævnte Skib midlertidig føres af Styrmanden paa Koldinghus H. Kolster.

Kapt. L. Iversen, der midlertidig førte Dampskibet Aurora, har atter overtaget Dampskibet Lion, hvorefter Aurora under Kapt. Jespersens Sygdom føres af Kapt. L. Andresen fra Bugserbaaden Læsø.

Dampskibet Perm er nu atter overtaget af Kapt. L. Christensen, hvorefter den midlertidige Fører, H. C. Christensen, har overtaget Dampskibet Holar, der førtes af Styrmand N. B. Sørensen fra Axelhus; sidstnævnte har atter overtaget sin Stilling som 1ste Styrmand i Axelhus.

Kapt. A. Christensen har efter sin Sygdom atter overtaget Dampskibet Ørnen, hvorefter den midlertidige Fører, M. Hagensen, er traadt tilbage i Stillingen som Styrmand.

Kapt. E. Lorentzen har indtil videre overtaget Dampskibet Moskov, hvorefter den midlertidige Fører, K. Fischer, er traadt tilbage i Stillingen som 1ste Styrmand.

Fra Sø og Land.

Ifølge Beretning til Udenrigsministeriet fra Generalkonsulatet i Rio de Janeiro, ville fra den 1. d. M. fremmede Skibe med hvilkensomhelst Ladning mod Erlæggelsen af et Gebyr af £ 2 kunne anløbe brasilianske Havne for Ordre og blive liggende indtil 10 Dage, i Nødsfald med særlig Tilladelse af Toldvæsenet 15, i hvilke det tillades dem at indtage Proviant, Vand og Kul.

Det nævnte Gebyr af £ 2 omfatter Afgiften til Toldvæsenet, Havnevæsenet og Gebyr for Sundhedspas.

Resultat af Maskinisteksaminerne. Til 1. Afdeling indstillet 84 Eksaminander, hvoraf 63 bestode. Til 2. Afdeling indstillet 19 Eksaminander, hvoraf 15 bestode. Til Maskinpasserprøven indstillet 11 Eksaminander, hvoraf 9 bestode.

Ankringsafgift i Genua. Ifølge Beretning til Udenrigsministeriet fra Konsulatet i Genua vil Ankringsafgiften i nævnte Havn fra og med den 1. d. M. blive forhøjet med fem Centesimi pr. Reg. Ton.

Mærkelig Aarsag til Lækage. Et i Stockholm hjemmehørende Skib Diana begyndte paa en Rejse fra Ångermanelfven til Stockholm at lække uden nogen forstaaelig Grund. Lækagen var saa betydelig, at Skibet efter Losningen maatte bringes i Dok og man fandt da, at en med Jærnbeslag forsynet Træstang stak ud gennem Skibets Bund. Dette viste sig at være en Pumpespage, som for omtrent et Aar siden var forsvundet uden at kunne findes. Paa en eller anden Maade maatte den da være faldet ned i en af Pumperne, hvor Pumpehjertet var udtaget, og have trykket mod Garneringen med sit Jærnbeslag og derpaa langsomt under Skibets Rulninger arbejdet sig gennem Tømmer og Forhudning. Skibet var ualmindelig stærkt og solidt bygget og havde aldrig lækket før, hvorfor man kun havde brugt den ene Pumpe. (Gjallarhornet.)

Flydende Brændsel for Dampskibe. Mellem Hamburg-American Steamship Company og „Schell" Transport and Trade Company er for-nylig oprettet Kontrakt om Levering af flydende Brændsel, ifølge hvilken det først nævnte Selskab forpligter sig til at bruge dette Brændselsmateriale i mindst 7 af dets Skibe. Kontrakten er afsluttet for 10 Aar, og Pladserne, hvor Damperne ville blive forsynede med flydende Brændsel, ere: Suez, Colombo, Singapore, Hongkong og Shanghai. Hamburg-American Company er dog berettiget til at forlange Levering for indtil 20 af dets Dampere, naar det giver betimelig Meddelelse herom.

Damperen Clam, tilhørende „Shell" Transport and Trade Company, ankom til Singapore den 21. Decbr. fra Suez med en Rejse af 23 Dage, paa hvilken udelukkende var brugt flydende Brændsel. Skibets Forbrug paa denne Rejse var gennemsnitlig 18 Tons pr. Dag, hvorved dog er at bemærke, at der kun fyredes under to Kedler, da der i disse udvikledes tilstrækkelig Damp til at give en Fart af $9^3/_4$ Knob. Til Sammenligning tjener, at Skibet ved Brug af bedste Wales Kul, naar der fyredes under tre Kedler, konsumerede 26 Tons pr. Dag, hvorved kun opnaaedes en Fart af 9 Knob. Fire Mand var tilstrækkelige til at besørge alt i Maskinen, og Fyrbødere behøvedes slet ikke.

„Shell" Lines store Damper „Strombus", som i næste Uge afgaar fra England, vil i Suez blive forsynet med flydende Brændsel, som Skibet udelukkende vil benytte. „The Koninklijke Paketvaart Maatschappij", som har sit Hovedkvarter i Batavia, indretter den ene efter den anden af sine Dampere til at bruge flydende Brændsel, ligesom alle de nybyggede Dampere til Jangtse Kiang Fart have afsluttet Kontrakt med „Shell" Company om Levering af flydende Brændsel. Bomulds-Møllerne og andre lignende Fabrikker i Shanghai ere allerede store Forbrugere af dette Brændselsmateriale. Sh. Gaz.

Ugens Havarier.

Carolina, Skonnert af Bergqvara, er paa Rejsen til Kbhvn. med Koks sunket i Nordsøen. Besætningen er bjærget og indbragt til Grimsby.

Texas, Dpsk. af Kbhvn., er d. 9. ds. indkommet til St. Michael med Tab af et Skrueblad.

Maria, Skonnert af Bergqvara, er paa Rejsen til Aarhus med Kul indkommet læk i Nærheden af Stavanger.

Ideal, 3m. svensk Skonnert af Brantevik, kom d. 10. ds. paa Grund ved Kastrup Fyr. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil. Skibet var paa Rejsen fra Grangemouth til Karlshamn med Kul.

Uranienborg, Dpsk. af Kbhvn., har i Taage under Hanstholm været i Kollision med Barkskibet Eliezer, der mistede Spryd og fik nogen ovenbords Skade. Uranienborg, der slap med at faa en Plade bulet, har indbragt Barken til Christianssand.

Pierre le Grand, fransk Dpsk., der midt i forrige Maaned ventedes til Marseille frs Sortehavet med en Ladning af 5,000 Faar, og endnu ikke er ankommet, maa anses for at være gaaet under med Mand og Mus. Skibet havde 20 Passagerer ombord og en Besætning paa 40 Mand.

Johanne, Skonnertbrig, er paa Rejsen fra Methil til Orth med Kul indslæbt til Haugesund læk og med ovenbords Skade.

R. P. Petersen, 3m. Skonnert af Svendborg, er paa Rejsen fra Kings Lynn med Kul til Rønne d. 12. ds. indslæbt til Rotterdam af Fiskedpsk. Hoek van Holland med Tab af Stormast og svær ovenbords Skade. Fiskedamperen traf R. P. Petersen i Nordsøen paa c. 54° N. Br. d. 10. ds.

Morgenstern, Tjalk, der som bekendt i sin Tid strandede ved Harboøre, er ved Auktion solgt for 1,100 Kr.

Jylland, Dampfærge, har været paa Grund ved Nyborg. Dpsk. Skirner søgte at bringe Jylland flot, men drev ned mod Jyllands Stævn og fik Skade paa den ene Hjulkasse. Jylland kom senere flot og er ubeskadiget, hvorfor den atter har genoptaget sine Ture mellem Korsør og Nyborg.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra New Orleans 24. Decbr., best. til Aarhus. — Alexandra, Svensson, ankom til Christiania 14. Jan., bestemt til Kbhvn. — Algarve, Borries, ankom til Messina 11. Jan. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Reval 13. Jan. — Antwerpen, Kihl, ankom til Antwerpen 24. Dec. — Arkansas, Jespersen, ankom til New York 10. Jan. — Arno, Strubberg, ankom til Helsingør (Dok) 13. Jan. — Beira, Brabrand jun., ankom til Reval 14. Jan. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Antwerpen 8. Jan. — Dagmar, Gade, ankom til Kbhvn. 9. Jan. — Douro, Ørum, afgik fra Methil 13. Jan., bestemt til Oporto. — Florida, Koch, ankom til Kbhvn. 5. Jan. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Blyth 14. Jan. — Hekla, Thomsen, ankom til Christianssand 11. Jan. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Reval 8. Jan. — Island, Skjødt, ankom til Kbhvn. 12. Jan. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 10. Jan., bestemt til Halifax. — Loire, Rabe, afgik fra Rochefort 14. Jan., best. til Bordeaux. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 10. Jan., best. til St. Thomas. — L. P. Holmblad, Erichsen, ankom til Kbhvn. 25. Decbr. — Nicolai II., Michelsen, ankom til Boston 10. Jan. — Norge, Knudsen, ankom til New York 12. Jan. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Reval 14. Jan. — Omsk, Rasmussen, ankom til Kbhvn. (Kul) 16. Jan. — Seine, Staal, ankom til Reval 14. Jan. — Texas, Holm, afgik fra Azorerne 10. Jan., best. til New Orleans. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 6. Jan., bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, afgik fra Tarragona 11. Jan., beststemt til Genua. — Tomsk, Andersen, ank. til Reval 1. Jan. — Xenia, Thidemann, ank. til Svendborg 11. Jan.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Kbhvn. 13. Jan., best. til Manchester. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 13. Jan., bestemt til Vestnorge — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Kbhvn. 24. Decbr. — Ceres, Müller, ankom til Arendal 12. Jan., bestemt til Throndhjem. — Christian IX, Mollerup, ankom til Pillau 12. Jan., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Stettin 14. Jan., best. til Kbhvn. — Constantin, Niedersø, ankom til Hamburg 15. Jan., bestemt til Kbhvn. — Ella, Svane, ankom til Kbhvn. 13. Jan., bestemt til Danzig. — Frederik, Thomsen, afgik fra Pillau 14. Jan., best. til Hull. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Libau 15, Jan., best. til Kbhvn. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 5. Jan., bestemt til Kbhvn. — Kiew, Jacobsen, ankom til Libau 14. Jan., bestemt til Hull. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 16. Jan., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Hull 14. Jan., best. til Kbhvn. — Maja, Johnson, ankom til Danzig 12. Jan., best. til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Throndhjem 12. Jan., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Lorentzen, ankom til Kbhvn. 14. Jan., bestemt til Antwerpen. — Nishnej Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 15. Jan., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ankom til London 14. Jan., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 12. Jan., bestemt til Libau. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 15. Jan., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Sørensen, ankom til Kbhvn. 13. Jan., bestemt til Christiania. — Valdemar, Knfod, ankom til Libau 15. Jan., best. til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Manchester 12. Jan., best. til Liverpool. — Vesta, Øst-Jacobsen, afgik fra Leith 22. Decbr., bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ankom til Antwerpen 15. Jan., bestemt til Kbhvn. — Viking, Rohde, ankom til Libau 9. Jan., bestemt til London. — Kursk, Lunge, ankom til Hull 2. Jan., best. til Kbhvn. — Holar, Christensen, ankom til Kbhvn. 13. Jan., bestemt til Hamburg. — Skalholt, Aasberg, ankom til Liverpool 11. Jan.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 17. Jan., best. til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 17. Jan., best. til Odense. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Odense 18. Jan., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 18. Jan., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 17. Jan., best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 17. Jan., bestemt til Odense. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 17. Jan., bestemt til Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 17. Jan., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 6 Jan., ankom til Libau 12. — Frode, Tofte, afgik fra Genua 9. Jan., ankom til Huelva 15. Jan. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Blyth 22. Decbr., ankom til Genua 3. Jan. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Dunkerque 12. Jan., ankom til Wearmouth 14. Jan. — Svend, Petersen, afgik fra Ghent 14. Jan. best. til Blyth. — Skjold, Schmidt, afg. fra Dunkerque 13. Jan., ankom til Burntisland 15. Jan. — Ragnar, Risø, afgik fra Stettin 13. Jan., best. til Sunderland. — Danmark, Kraemer, afg. fra Dunkirk 11. Jan., ankom til Blyth 12. Jan. — Volmer, Riber, afgik fra Ghent 11. Jan. ankom til Blyth 13. Jan. — Dan, Hansen, afgik fra Libau 9. Jan. ankom til Rotterdam 15. Jan. — Magnus, Jørgensen afgik fra Newcastle 29. Decbr., ankom til Libau 4. Jan. — Harald, Holst, afg. fra Kbhvn. 11. Jan. ankom til Libau 12. Jan.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Vlademir Savin, Jørgensen, ankom 11. Jan. til Philadelphia. — Peter Berg, Thorsøe, afg. 12. Jan. fra Antwerpen. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, ankom 13. Jan. til Bilbao fra Bristol. — Russ, Jensen, ankom 13. Jan. til Aarhus.

Heimdal. Anine, Løfler, ankom til Dunkerpue 11. Jan. — Helga, Lagesen, ankom til Pillau 13. Jan. — Martha, Jørgensen, ankom til Middlesbro 14. Jan. — Elna, Møller, ankom til Oran 14. Jan. — Therese, Rathje ankom til Sunderland 15. Jan.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ankom til Kbhvn. 27. Decbr. — Ekliptika, Klaaborg, ankom til Antwerpen 8. Jan. — Sirius, Branth, afgik fra Montevideo 23. Decbr., best. til Antwerpen. — Urania, Jørgensen, ank. til Sunderland 12. Jan. — Saturn, Lund, ankom til Antwerpen 8. Jan. — Mars, Clausen, ankom til Kbhvn. 9. Januar.

Nordsøen. Wineland, Petersen, afgik fra New York 10. Jan., bestemt til Kbhvn. — Nordland, Pii, afg. fra Grangemouth 13. Jan., best. til Kbhvn. — Holland, Jørgensen, ank. til Grangemouth 13. Jan. — Rusland, Møller, ankom til Libau 15. Jan. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Newcastle 5. Jan.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Methil 16. Jan., bestemt til Esbjerg. — Niobe, Schmidt, afgik fra Barletta 15. Jan., best. til Patras. — Nancy, Mathiesen, ank. til Antwerpen 12. Jan. — Nautik, Mortensen, passeret Blyth 13. Jan. paa Vej til Canariske Øer. — Nora, Degn, afgik fra Rensborg 16. Jan., best. til Sunderland. — Nerma, Jessen, ankom til Aarhus 15. Jan. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Esbjerg 12. Jan., ankom til Blyth 14. Jan. — Alta, Nielsen, afg. fra Hamburg 14. Jan., ankom til Esbjerg 15. Jan.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afg. fra Helsingborg 12. Jan., bestemt til Tynen. — Rita, Jørgensen, afgik fra Fraserburg 13. Jan., ank. til Sunderland 15. Jan.

Union. Anglia, Eriksen, ankom til Ghent 13. Jan. — Caledonia, Fisker, afgik fra Antwerpen 11. Jan., ankom til Sunderland 14. Jan.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afg. fra Helsingør 13. Jan., ankom til Libau 15. Januar. — Hafnia, Troensegaard, ank. til London 9. Jan. — Russia, Rasmussen, afgik fra Libau 13. Jan., bestemt til Dunkerque. — CarHecksher, Starck, afgik fra Calais 9. Jan., ankom til Kbhvn. 13. Jan.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til Cardiff 11. Jan. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Liverpool 9. Jan. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Las Palmas 8. Jan., bestemt til La Plata. — Jomsborg, Kühl, ankom til Poti 6. Decbr. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Sunderland 15. Jan. — Rosenborg, Schultz, ankom til Grangemouth 15. Jan. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Kbhvn. 15. Jan. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. til Newcastle 15. Jan. — Amalienborg, Dømel, ankom til Lübeck 14. Januar. — Stjerneborg, Mathiesen, afg. fra Kbhvn. 12. Jan., best. til Dunkirk. — Søborg, Fischer, afgik fra Rio 12. Jan., best. til Buenos Ayres.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, afgik fra Nordenham 14. Jan., bestemt til Cardiff. — Skodsborg, Lund, ankom til Sevilla 15. Jan. — Klampenborg. Jensen, ank. til Glasgow 8. Jan. — Jægersborg, Agerlin, ank. til Kbhvn. 13. Jan. — Guldborg, Jensen, afgik fra Svansea 10. Jan., bestemt til Algier. — Tuborg, Hveissel, ankom til Puerto Megarrow 12. Jan.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Kbhvn. 13. Jan., best til Burntisland. — Agnete, Jensen, afgik fra Danzig 13. Jan., ankom til Pillau 14 Jan. — Hermia, Sørensen, ankom til Burntisland 11. Jan., — Alice,

Hansen, ankom til Leith 12. Jan. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Libau 11. Jan. — Bornholm, Petersen, afg. fra Burntisland 14. Jan., best. til Kiel. — Ajax, Brorsen, ank. til Esbjerg 10. Jan. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 13. Jan. — Rønne, Hintze, afgik fra Middelfart 11. Jan., ank. til Libau 14. Januar. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Libau 14. Januar.

Danmark. Rolf, Hahn, afg. fra Kbhvn. 16. Jan., best. til Burntisland. — Thorvaldsen, Skjødt, afg. fra Grangemouth 12. Jan., best. til Kiel. — Absalon, Predbjørn, ankom til Blyth 11. Jan. — Ansgar, Larsen, ankom til Libau 11. Jan. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Burntisland 14. Jan. — Hamlet, Sommer, afgik fra Kbhvn. 16. Jan., best. til Blyth. — Helge, Matthiessen, ankom til Kbhvn. 14. Jan.

Det Østasiatiske Kompagni. Annam, Cold, ankom til Wladivostock 30. Decbr. — Siam, Glahn, afgik fra Shanghai 16. Jan., bestemt til Bangkok. — Cathay, Jensen, afgik fra Singapore 10. Jan.., best. til Wladiovostock. — Malaya, Prahl, ankom til Reval 10. Jan. — Korea, Berendsen, ankom til Antwerpen 26. Decbr. — Normannia, Rasmussen, ankom til Port Said 23. Decbr

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afgik fra Burntisland 13. Jan., best. til Kbhvn. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Boness 8. Jan. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Grangemouth 11. Jan.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Kiel 16. Jan.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Pillau 13. Jan., ankom til Libau 14. Jan. — London, Bom, afgik fra Kbhvn. 16. Jan., bestemt til Blyth.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Libau 6. Januar. — Clara, Petersen, ankom til Kbhvn. 8. Januar.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Methil 13. Januar. — Svend, Petersen, ankom til Blyth 16. Jan.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 14. Jan. til Kbhvn. — Enigheden, Nielsen, ankom 14. Januar til Vejle.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Paul, Svane, sejlet fra Cape Town 18. Decbr. til Ponta Delgade. — Dorane, Mathiasen, ankom til Falmouth 10. Jan. fra Rio Grande, beordret til Hamburg. — Erna, Thomsen, sejlet fra Cuxhaven 11. Jan. til Aruba. — Vega, Pedersen, ankom til Corinto 12. Jan. fra Rio Janeiro.

Fanø Sønderho. Helene, Carstensen, pass. Dungeness 4. ds. paa Rejse fra Antwerpen til Kapstaden. — Erna, Thomsen, afg. 11, ds. fra Cuxhaven til Aruba i Ballast. — Hans, Brinch. afg. 10. ds. fra Schilly til Hamburg.

Svendborg. Rasmus, Jensen, ankom til Malmø 7. Jan. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Frederiksstad 9. Jan., — Ferona, Dam, ankom fil South Alloa 11. Jan. — Emanuel, Bentsen, ank. til Harburg 10. Jan. — Marie, Petersen, ank. til Gøteborg 10. Jan. — Svafva, Nielsen, ank. til Nakskov 12. Jan. — Thurø, Huusfeld ankom til Kennetpans 11. Jan. — Lea, Petersen, passeret Gibraltar 11. Jan. — Brødrene, Larsen, ankom til Frederikshavn 11. — Ariel, Nielsen, ankom til Southampton 12. Jan. — Marie, Nielsen, ankom til Loudon 13. Jan. — Estrup, Madsen, ankom til Frederikshavn 15. Jan. — Athene, Neilsen, ankom til Frederikshavn 15. Jan.

Ærø. Mathæus Rickert, Lauritzen, ankom 8. Jan. til Limerick (Irland). — Hosanna, Hay, ankom 9. Jan. til Liverpool. — Karen, Hansen, ankom 9. Jan. til Strømstad. — Johanne, Albertsen, er paa Rejse fra Englaud til Danmark indkommen til Haugesuud meget læk. — Johanne, Grube, ankom 12. Jan. til Præstø. — Kiana, Christensen, ankom 12. Jan. til Præstø. — Norden, Rasmussen, ankom 12. Januar til København. — N. M. Harboe, Carlsen, er ankommen til Eaaborg. — Hjalmar, Christoffersen, ankom 14. Jan. til Triquierre. — Ceres, Bager, ankom 14. Jan. til Swanseå. — Alf, Rasmussen, ankom 14. Jan. til Leith. — Albertine, Albertsen, ankom 14. Jan. til Kleven paa Rejse fra England til Marstal. — Dronning Louise, Petersen, ankom 15. Jan. til Fowey. — Ansgar, Lauritzen, ankom 15. Jan. til Cardiff. — Freden, Eriksen, ankom 14. Jan. til Lissabon.

Rønne. Laurentine Emilie, Nielsen, ankom til København 8. Jan. — Herman, Ødbergsen, ankom til Leith 13. Jan. — John Hintze. Andersen, ankom til København 15. 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.

Kattegat og Store-Bælt. Følgende Telegraf-Kabler ere udlagte:

Mellem *Jylland* og *Hirsholm:*

Kablet gaar fra et Punkt 2,600 Alen N. 15° Ø. for *Frederikshavn* Kirke i N. 63° Ø., 400 Alen herfra i N. 39° Ø., 4,100 Alen, herfra i N. 61° Ø., 4,800 Alen, mellem *Mølle-Rev* og *Holmehavn-Rev* til *Hirsholm*, 100 Alen NV. for Inderenden af Havnens N.-Mole.

Mellem *Jylland* og *Samsø:*

Kablet gaar fra et Punkt 2,700 Alen N. for *Hov* Havn i S. 88° Ø., 11,000 Alen, herfra i S. 71° Ø., 3,000 Alen, herfra i S. 58° Ø., 19,000 Alen til *Samsø*, tæt V. for *Sælvig* Bro.

Pæle med Trekanter paa *Jylland* og *Samsø* angive Kablets to Hovedretninger.

Mellem *Langeland* og *Laaland*:

Kablet gaar fra et Punkt 300 Alen S. for *Spodsbjerg* Færgebro i S. 57° Ø., 19,500 Alen, herfra i N. 80° Ø., 2,700 Alen, omtrent i *Taars* Ledefyrlinie, herfra i N., 500 Alen, til et Punkt 300 Alen V. for *Taars* Færgebro.

Pæle med Trekanter paa *Langeland* angive Kablets Hovedretning.

Limfjorden. Hals. *Hals* Klokketønde er ombyttet med Vintersømærket.

Smaalands-Farvandet. Agersø. Helleholm. Den 20de Januar 1900 tændes *Helleholm* nye Fyr. Det er et fast Vinkelfyr, der viser rødt Lys fra N. 10° V. gennem N., Ø., S. og V. til N. 85° V., grønt Lys fra N. 85° V. til N. 78° V., hvidt Lys fra N. 78° V. til N. 76° V. og rødt Lys fra N. 76° V. til 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 og Lysævnen: $10_{,5}$ Kml. for det hvide, 10 Kml. for det røde og 7 Kml. for det grønne Lys. 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.

Helleholm Ledefyr tændes ikke mere.

Det nuværende Fyrtaarn nedrives. Naar dette er sket, kan som Mærke for at gaa fri S. om *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 staar 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 staar 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 en Vinkel af 4° paa hver Side af Fyrlinien, hvorfra Lysstyrken hurtig aftager.

De tidligere Ledefyr tændes ikke mere.

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.

Guldborg-Sund. I Foraaret 1900 udsættes i det N.-lige Indløb til *Guldborg-Sund* tre Halmprikker ved Farvandets Ø.-Side, S. for *Argus-Grund*, og Halmprikken ved *Alstrup-Rev* flyttes lidt NV. efter.

Nærmere Meddelelse senere.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Rånö SØ. I Farvandet SØ. for *Rånö* ere følgende Sømærker opførte:

Paa *Likskärsrefvet* en hvid, 11 Fod høj Stenvarde med Stang og firkantet Tavle. 65° 39′ 6″ N. Br. 23° 4′ 13″ Ø. Lgd.

Paa *Likskär* en rød, firkantet, 14 Fod høj Træbaake. 65° 38′ 55″ N. Br. 23° 2′ 24″ Ø. Lgd.

Paa *Getskär* en hvid, 25 Fod høj Stang med Tavle. 65° 39′ 20″ N. Br. 22° 57′ 45″ Ø. Lgd.

Paa *Getskär Sten* en 10 Fod Stang med hvid Tavle. 65° 39′ 50″ N. Br. 22° 59′ 0″ Ø. Lgd.

Paa *Rönnören* en 48 Fod høj Baake med sort Tavle. 65° 40′ 15″ N. Br. 22° 54′ 18″ Ø. Lgd.

Blockharen Sømærke ligger paa 65° 39′ 18″ N. Br. 23° 1′ 24″ Ø. Lgd.

Rusland. Ifølge Meddelelse fra det kejserlige *russiske* Generalkonsulat er Fyrskibet *„Nekmansgrund"* inddraget paa Grund af Havari.

Tyskland. Kieler Fjord. Neumühlen. Paa Ø.-Siden af *Kiel* Havn er ved Opfyldningen uden for *Howaldts* Værft anbragt en Pæl i 13 Fod Vand. Fra Pælen vises en hvid Lanterne.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Ems. Ostfriesische Gatje. I *Ostfriesische Gatje* er en rød Tønde GB udlagt i c. 6 Fv. Vand. 53° 22′ 54″ N. Br. 6° 57′ 46″ Ø. Lgd. Tønderne GB, GC og GD ere nu mærkede GC. GD og GE.

Elben. Grünendeich—Wittenbergen. Mellem *Grünendeich* og *Wittenbergen* ere følgende Fyr tændte:

Grünendeich hvide, faste Fyr c. 2,400 Alen N. 82° V. fra *Lühe* Fyrbaake. Flammens Højde: 115 Fod. Det lyser fra S 79½° Ø. til S. 84½° Ø. Holdt overet med *Lühe* Blinkfyr leder det mellem Fyrlinjen *Tinsdahl—Billerbeck* og Fyrlinjen *Tinsdahl—Wittenbergen.* Det vises fra et hvidt Taarn. 53° 34′ 31″ N. Br. 9° 36′ 46″ Ø. Lgd.

I samme Taarn, et hvidt, fast Fyr, der lyser over en Vinkel af c. 10° mellem den røde Spirtønde K paa *Juels Mittelgrund* og den sorte Spidstønde Nr. 8 ved *Breckwoldtsand.*

Lühe Fyr vises fra den yderste, hvide Fyrbaake paa V. Siden af *Lühe* Munding. Flammens Højde: 42 Fod. Det viser hvidt Hurtigblink mellem den røde Spirtønde K paa *Juels-Mittelgrund* og den sorte Spidstønde Nr. 9 lige over for *Grünendeich,* rødt, fast Fyr derfra til S. 85½° Ø., og hvidt Hurtigblink fra S. 85½° Ø. til S. 75°. 53° 34′ 25″ N. Br, 9° 38′ 8″ Ø. Lgd.

Billerbeck hvide, hurtigblinkende Fyr ovenfor Krudtfabrikken *Tinsdahl.* Flammens Højde: 97 Fod. Hvidt Fyrtaarn. Det lyser fra S. 88° V, gennem V. til N. 84° V. — *Tinsdahl* faste Fyr holdt overet med *Billerbeck* Blinkfyr leder fra *Mielstack* ved den S.-lige Bred over til den N.-lige Bred i Ledefyrlinjen *Grünendeich—Lühe* Fyr. 53° 34′ 4″ N. Br. 9° 43′ 59″ Ø. Lgd.

Tinsdahl hvide, faste Fyr c. 1,600 Alen S. 88° Ø. fra det foregaaende. Flammens Højde: 176 Fod. Hvidt Fyrtaarn. Det lyser over en Vinkel af 172° fra den sorte Spidstønde Nr. 11 neden for *Schulau* til Kysten ved *Blankenese. Grünendeich* faste Fyr holdt overet med *Lühe* Blinkfyr leder langs den N.-lige Bred mellem Fyrlinien *Tinsdahl—Billerbeck* og Fyrlinjen *Tinsdahl—Wittenbergen.* 53° 34′ 3″ N. Br. 9° 44′ 40″ Ø. Lgd.

Wittenbergen hvide, hurtigblinkende Fyr ved Kysten. c. 1,270 Alen S. 74° Ø. fra det foregaaende. Flammens Højde: 97 Fod. Hvidt Fyrtaarn. Det lyser fra S. 78° Ø. til S. 70° Ø. *Tinsdahl* faste Fyr holdt overet med *Wittenberg* Blinkfyr leder fra Fyrlinjen *Grünendeich—Lühe* ud for *Falkenthal* til *Nienstedten* Fyr. 53° 33′ 57″ N. Br. 9° 45′ 22″ Ø. Lgd.

Lühe Fyr med Formærkelser og *Schulau* hvide Fyr med sine to rede Blinkfyr ere slukkede. Fyrskibet *„Schulau"* er inddraget. Den sorte og røde Baaketønde med Kors, der laa tæt ovenfor Fyrskibet *„Schulau"*, samt den røde Lystønde P ved *Wittenbergen* ere inddragne.

Paa Fyrskibet *„Schulau"* tidligere Station er udlagt en sort og rød Lystønde, der viser Lys 7½ S., Mørke 2½ S. Paa Lystønde P's Station er udlagt en rød Stumptønde P., der om Vinteren ombyttes med en rød Bøje med Kost.

Weser. Flagbalgersiel. En Lægter er sunken i 14 Fod Vand lige over for *Flagbalgersiel.* En Vragtønde med V.-lig Topbetegnelse er udlagt tæt NV. for Vraget. fra *Flagbalgersiel* Bagfyr i S. 68° Ø. og fra sort Tønde Nr. 27 i S. 30° V. Paa Kysten ved *Flagbalgersiel* er tændt et lille, rødt, fast Fyr, som holdt overet med *Flagbalgersiel* angiver Retningen over Vraget.

Fedderwarden Farvand. I det øvre *Fedderwarden* Farvand ligge følgende Tønder saaledes:

Den røde Stumptønde	FB.	53° 39′ 49″ N. Br.	8° 21′ 40″ Ø. Lgd.
- - —	FD.	53° 38′ 44″ —	8° 22′ 14″ —
- sorte Spidstønde	F2.	53° 39′ 55″ —	8° 21′ 48″ —
- - —	F4.	53° 38′ 37″ —	8° 22′ 15″ —

Holland. Zuiderzee. Afmærkningen i *Zuiderzee* og Løbene til den er paa Grund af Isgang upaalidelig.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Zuiden. I *Zuiden* er ved den inderste Duc d'Albe atter udlagt et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England S.-Kyst. Folkestone. Ved *Folkestone* forlænges Pieren ved Yderenden. Ved Forlængelsen er paa hver Side anbragt et grønt, fast Fyr, og paa Midten et hvidt, fast Fyr.

Taagesignal skal gives med Taagehorn, Et-Stød hver ½ Minut. 51° 5′ N. Br. 1° 11′ Ø. Lgd.

Skotland. Forth of Clyde. Cumbrae. *Cumbrae* Fyr skal forandres til et elektrisk Blinkfyr, der hver ½ Minut viser To-Blink. 55° 43′ 15″ N. Br. 4° 58′ 0″ V. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Nordlige Atlanterhav.

Canada. St. Lawrence River. Three Rivers. En rød Spirtønde Nr. 56 C er i 5 Fv. Vand udlagt c. 700 Alen S. 69° V. fra den sorte Tønde Nr. 55 C ved Kanten af en Grund, som har dannet sig ud for *St. Maurice River,* mellem *Quebec* og *Montreal.* 46° 20′ 46″ N. Br. 72° 31′ 36″ V. Lgd.

New Brunswick. Northumberland Strait. Kap Formentine. En sort Klokketønde er i c. 6 Fv. Vand udlagt ved Revet *Formentine.* ¾ Kml. ØNØ. for den ydre Dok. 46° 6′ 35″ N. Br. 65° 41′ 10″ V. Lgd.

En rød Spidstønde er i c. 1 Fv. Vand udlagt ved Grunden ØSØ. for Øerne *Jourimain.* 46° 8′ 45″ N. Br. 63° 45′ 0″ V. Lgd.

Nova Scotia SØ.-Kyst. Sambro Harbor. Bull Point. Et rødt, fast Fyr er tændt paa *Bull Point,* ved SV.-Siden af Indløbet til *Sambro Harbor.* Flammens Højde: 37 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Det vises fra et hvidt, 32 Fod højt Taarn, der staar tæt ved Kysten. 44° 28′ 25″ N. Br. 63° 35′ 25″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Long Island Sound. Little Gull Island. Omtrent den 20de Januar 1900 forandres *Little Gull Island* Taagesignal. En Sirene vil da hver 20 Sekunder give Et-Stød af 3 S. Varidhed.

Pennsylvania. Philadelphia. I *Delaware River* er *Lower Anchorage* Tønde flyttet og ligger nu fra N.-Enden af *Gloucester Ferry* Pier i N. 2° V. og fra Yderenden af den nedre Kul-Pier ved *Greenwich Point* i S. 19° Ø.

Virginia. Elizabeth River. Ved SØ.-Siden af det gravede Indløb til *Western Branch* i *Elizabeth River* er i 10 Fod Vand opført en sort Baake, S. 49° V., ¼ Kml. fra *Western Branch* Baakefyr.

Ved S.-Enden af Grunden ud for *Lovett Point,* paa N.-Siden af den gravede Rende, er i 13 Fod Vand opført en rød Baake, fra *Western Branch* Baakefyr i S. 58° V., 9/16 Kml.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Hérault Munding. Fyret paa V.-Dæmningen ved *Hérault* Munding er ombyttet med et andet rødt fast Fyr. Synsvidden: 5 Kml. Der er ikke stadig Vagt ved Fyret. 43° 16′ 51″ N. Br. 3° 26′ 35„ Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Triest-Bugt. Muggia. Paa *Muggia* Havnehoved er tændt et fast Fyr, der viser grønt Lys fra N. 37° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 83° V., og hvidt Lys fra N. 83° V. gennem N. til N. 37° Ø. Flammens Højde: 19 Fod. Synsvidden: 2 Kml. 45° 36′ 18″ N. Br. 13° 46′ 12″ Ø. Lgd.

Fasana Kanal. Vageren, som laa N. 46° Ø. for *Rancon* Pynt paa *Brioni* Øerne, er flyttet og ligger nu i c. 5 Fv. Vand. fra *Rancon* Pynt i Ø. 43° 54′ 20″ N. Br. 13° 47′ 20″ Ø. Lgd.

Lesina S. Øen Galisnik. Et grønt, fast Fyr er tændt paa S.-Enden af Øen *Galisnik (Krismirad).* Flammens Højde: 35 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Det vises fra et 27 Fod højt Stentaarn. 43° 9′ 56″ N. B. 16° 26′ 18″ Ø. Lgd.

Grækenland. Katakolon og Methone. I Begyndelsen af 1900 tændes paa hver af Molehovederne ved *Katakolon* og *Methone (Modon)* Havn et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 30 Fod. De vises fra Pæle. 37° 59′ 0″ N. Br. 21° 19′ 35″ Ø. Lgd. og 36° 48′ 40″ N. Br. 21° 42′ 40″ Ø. Lgd.

Paros. *Paros* Fyr er atter tændt.

Algier. Mostagnem. Naar man søger ind i *Mostaganem* Havn skal man holde det røde, faste Fyr ved Yderenden af Molen, som er under Forlængelse, 1 Kbl. om Baghord.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. Mobile Ship Channel. Omtrent den 10de Januar 1900 tændes et hvidt, fast Fyr 10 Fod under det nuværende Fyr paa Baake Nr. 16, paa Ø.-Siden af den gravede Rende *Mobile Ship Channel* ved Begyndelsen af den anden Bøjning, c. 11⅛ Kml. N. 6° V. fra *Mobile Bay* Fyr.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Argentina. San Antonio. SØ.-Enden af *Reparo Bank* ved Indløbet til *San Antonio* er tiltagen SØ. efter saa langt som 2½ Fv. Banken, der nu er angiven paa 40° 52′ 15″ S. Br. 64° 56′ 35″ V. Lgd.

2 og 3 Fv. Bankerne, som nu ere angivne i Løbet V. for *Lobos Bank,* siges ikke at findes. *Lobos Bank* er som Kortet viser den.

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.

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.

LANDMANDSBANKEN

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

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

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.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"
Telefon Nr. 56.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,
Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. A. S. Bursche & Co.,

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.

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.

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.

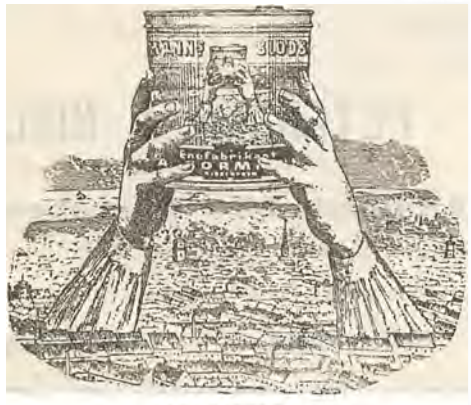
P. Otzen & Thorstenson.

Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

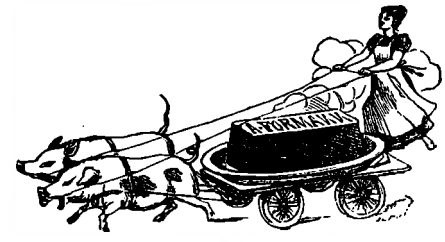
!! Forsøg !!

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. 17. Jan. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	97½		97¼	97½
Danmark	84½	¼	84¼	84½
Norden	120½	¼	120¼	120½
Kjøbenhavn	100¾	½	100½	100¾
Carl			55¼	56
Dannebrog	97¼	½	97¼	97½
Skjold	70½	¾	70½	70¾
Helsingørs Dampsk.			59	62
Østersøen	97½		97	97½
Nordsøen	78½	77½ 77	77	77½
Torm			95	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			100	108
Urania			89	89¾
Union			103½	105
Hejmdal			106½	109
Dampsk. af 1896			98¾	99¾
Østasiatiske	108	109	109	109¼
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	91
3½% uopsig. Stats			94½	95
½% Husejer Kreditk.			83¼	84½
3½% Kbhvns Kreditf.			85¼	86
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			86¼	86¾
4% — — 6 —			86¼	87
3½% Landkreditk. 3 —			87¼	89
Aktier.				
Nationalbank	137	¾	137½	138
Privatbank			128¾	129
Landmandsbank			124¼	126¼
Handelsbank			120¾	122
Burm. & Wain			88	90
Helsingørs Jærnsk.	90½		90	90¾
Sukkerfabr.	96¼	96	96¼	96½
Bryggeri Aktier	90¾	91	90¾	91

Vekselkurser d. 16. Januar 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.25	89.05
London	18.31	18.26
Paris	72.65	—
Amsterdam	151.70	—

Notering paa Berlins Børs d. 16. Januar 1900.

Russiske Noter	216.35
4% Russiske Consols	99.50
3 6/10% Conv. Boden Kredit	96.90
5% Mexikanske 1899	97.75
5% Rumænske Stats	95.80
4% — — 1890	84.00

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

„Det Foren. Dampskibs." 42,000, „Danmark" 14,000, „Norden" 54,000, „Kjøbenhavn" 100,000, „Carl" 12,000, „Dannebrog" 46,000, „Skjold" 72,000, „Urania" 4,000, „Union" 4,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 4,000, „Østasiatiske" 28,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

afholder Generalforsamling i Haandværkerforeningen, **Aarhus, Fredag den 26. Januar Form. Kl. 10.** Dagsorden: Forhøjelse af Kontingent. Regnskabet fremlægges.

Bestyrelsen.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

Resterende Kontingenter bedes snarest indbetalte til Kredsformændene eller direkte til Kassereren, Mægler **G. Nicolaisen,** Aarhus, ligesom eventuelle Udmeldelser straks bedes anmeldte.

PETERSEN & NIELSENS

Galvaniseringsanstalt.

Adelgade 83 · Nørrebrogade 212

anbefaler sig med Forzinkning af alle Slags Smede- og Støbejærnsarbejder til billige Priser og hurtig Ekspedition.

Telefon 6944. Telefon Tagenshus 37.

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.

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.

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 I Kld.**

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.

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.

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 Reparationer af Dampskibsmaskiner.

N. F. Hansens Skibsværft,

Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

H. NIELSEN.

CIGAR- OG TOBAKSFABRIK. ODENSE.
LAGER & UDSALG VESTERGADE 1,
KJØBENHAVN.

Gamle Carlsberg Lagerøl

fint — mildt — fyldigt
over **4 Maaneders** Lagring

Skibe til Salg.

Ved Undertegnede ere ca. 20 gode, velsejlende Fiskekuttere paa mellem 50 og 90 Reg. Tons, ogsaa udmærket egnede for Fragtfart, til Salg.

Vi anbefale eventuelle Liebhavere personlig at besøge os, og vi stille os til Disposition med Hensyn til enhver Assistance og Oplysning. Øjeblikkelig Lejlighed til at afslutte fordelagtigt Køb.

Billige Lystkuttere og second hand Damptrawlere tillige i Markedet.

Alle Oplysninger meddeles af

W. A. Massey & Co.,
Hull.

Telegramadr.:
Massey.
Hull.

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.

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.

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.

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.

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.

Glarmester

Wald. Stallknecht

udfører
alt Skibs- og Bygningsarbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. ✻ Telf. 3862.

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. W. Peschardt.

Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

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

bør proviantere i
Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

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

Aalborg 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.

Oluf Stallknecht,

Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

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.

Niels Jensen,

Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

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.

Gafé 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
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.

Nr. 4. Kjøbenhavn, Torsdag den 25. Januar 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS. KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.

Tør Dok 470'×76'×24.

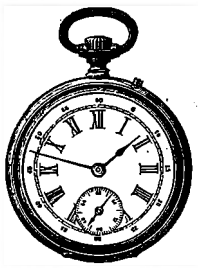
Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

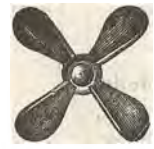
Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.



W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

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

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* Telefon 5598. *

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.

Til Skibsbrug

kan særlig anbefales

Tuborg-Øl og Central Skibsøl

Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

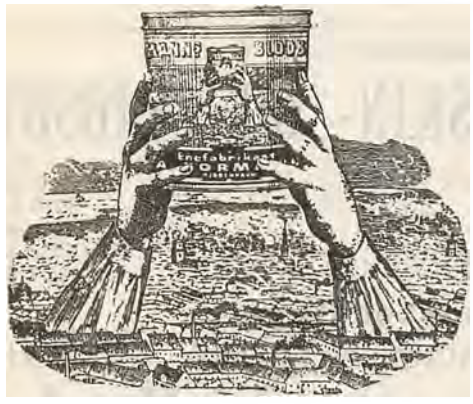
Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

Madsen & Worm. Herluf Trollesgade 7. Kjøbenhavn K.
Assurance-Mæglere.
Telefon 4897. • Telegramadresse: Wormadsen.

Tlf. 5047. **Tlf. 5047.**

Til Skibsproviantering

anbefales:



VARE-MÆRKE.

Noget nyt og enestaaende!

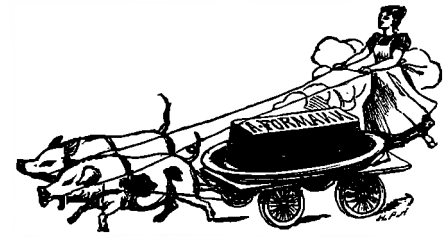
!! Forsøg !!

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.**

Engelske Søretsdomme i 1899.

I en Oversigt over de i Aaret 1899 afsagte engelske Søretsdomme udtaler „Sh. Gaz.", at Admiralitetsretten synes mere end sædvanlig at have været beskæftiget med store Bjærgningssager. Ganske vist naar ingen Bjærgeløn saa højt som den, der i 1897 tilkendtes for Bjærgning af Glengyle, nemlig £ 19,500; eller som Bjærgelønnen for La Champagne i 1898, nemlig £ 15,000, men der er usædvanlig mange Sager, hvor høj Bjærgeløn er tilkendt, saaledes Tannenfels med en Bjærgeløn paa £ 7,500, 3 Sager paa omkring £ 6,000, nemlig City of Manchester, Amiral Aube og Elise, 3 paa omkring £ 5,000, 7 omkring £ 4,000, 5 omkring £ 3,000, 13 omkring £ 2,000 og 15 mellem £ 1,000 og £ 2,000.

Af Sammenstødssager kan nævnes Cromartyshire og la Bourgogne (se „Dansk Søfartstidende" Nr. 4 d. 26. Januar 1899), hvor Skylden for Sammenstødet tillagdes La Bourgogne; sidst nævnte Dampers Rederi nedlagde Indsigelse imod, at Stævningen i Sagen var rettet imod dets Agent i England, men denne Indsigelse, der behandledes i tre Instanser, blev ikke kendt gyldig.

I Sammenstødssagerne Patria, Rutland, Cathay og Star of New Zealand blev Artikel 16, 2det Stykke, i de internationale Søvejsregler meget debatteret, og det deri indeholdte Paabud om at stoppe og manøvrere med Forsigtighed fordret strængt iagttaget.

I Gemma-Sagen fastsloges det, at naar et Rederi har stillet Sikkerhed for en af et af dets Skibe foraarsaget Skade, og Skaden ved Dommen fastsættes til et højere Beløb end den stillede Sikkerhed, kan Modparten, naar vedkommende Rederi har indladt sig i Retssagen og derved underkastet sig engelsk Jurisdiktion, beslaglægge og søge Fyldestgørelse i de af Rederiets Ejendele, der befinde sig eller komme under engelsk Jusrisdiktion (se „Dansk Søfartstidende" Nr. 36 for 7. Septbr. 1899). Som andre interessante Retsafgørelser kan nævnes Brenda Sagen, hvor det blev fastslaaet, at den Kutyme, der hersker i London med Hensyn til Trælast, at det paahviler Rederiet at bringe Tømmeret ned i Lægter eller op paa Kaj, ingen Betydning faar, naar Certepartiet indeholder en Bestemmelse, der siger, at Ladningen skal modtages fra Skibssiden af Modtageren any custom of the port notwithstanding (se „Dansk Søfartstidende" Nr. 22 for 1. Juni 1899); dernæst en Sag om usual colliery guarantee, hvor det fastsloges, at i Grimsby begyndte Ladetiden under en colliery guarantee først, naar Skibet kom under Kulladeapparatet (the tip) (se „Dansk Søfartstidende" Nr. 47 for 23. Novbr. 1899); endvidere the Pocklington Sagen, hvor Afgørelsen gik ud paa, at naar modtagen Bjærgeløn ifølge Certepartiet skulde komme Reder og Befragter ligelig til Gode, havde Rederiet Ret til forinden Delingen at fradrage Skade paa Skibet ved Bjærgningen, Omkostninger i den Anledning etc. (se „Dansk Søfartstidende" Nr 48 for 30. November 1899.

En stor Del Domme vedrørte de særlig engelske Forhold med Erstatning for tilskadekomne Arbejdere i Henhold til the Workmens Compensation Act, og endelig er der afsagt en Del Domme om Certepartier og disses Fortolkning, i hvilken Forbindelse det kan bemærkes, at en engelsk Dommer har fundet sig beføjet til at udtale, at en Mængde af disse Sager ville kunne undgaas, hvis de interesserede Parter lidt omhyggeligere undersøgte Certepartierne, forinden de sluttede dem.

V. M.

Strandvagten paa Jyllands Vestkyst.

Som tidligere omtalt her i Bladet, har Regeringen paa Finanslovforslaget foreslaaet en forøget Bevilling til Vagtholdet paa Jyllands Vestkyst, en Foranstaltning, hvis Nødvendighed i de sidste Aar ved adskillige Lejligheder har vist sig. Men der er det mærkelige ved Regeringens Forslag, at det udvidede Vagthold foreslaas indført langs hele Kysten undtagen fra Ribe Amts Nordgrænse og sydefter, og de Grunde, der anførtes for at udelade denne Strækning, vare ingenlunde overbevisende. Imidlertid indgik Dansk Sejlskibsrederi-Forening med et Andragende til Ministeriet og til Folkethinget om at indføre udvidet Vagthold paa hele Kysten, og Sagen var derefter i Folkethingets Møde d. 15. ds. under Finanslovens 2den Behandling Genstand for en Diskussion, der synes at varsle godt for dens heldige Løsning. Vi gengive Hovedpunkterne af Forhandlingerne.

Kapt. Bluhme, der har indbragt Sejlskibsrederi-Foreningens Andragende i Folkethinget, udtalte bl. a.:

De Strandinger, der have fundet Sted paa Jyllands Vestkyst, have ganske vist enkelte stærke Brændpunkter, men ere iøvrigt jævnt fordelte lige ned til den sydlige Del af Jyllands Kyst. Det er derfor i høieste Grad mærkeligt, at man har undtaget en Del af Kysten fra dette forbedrede Vagthold. Forslaget er godt forberedt fra Ministerens Side, idet først en Kommission har udarbejdet det og de jyske Amtmænd har derefter udtalt sig om det. Jeg for mit Vedkommende har overordentlig stor Tilid til alle danske Amtmænd og som Repræsentant for Esbjerg særlig til Amtmanden i Ribe Amt, men jeg skal ikke nægte, at hans Votum lyder mærkeligt, idet han siger, at dernede behøves det udvidede Vagthold ikke, der finder ingen Strandinger Sted. Hidtil har man anset det vestligste Punkt, Blaavandshuk, for et af de farligste paa Jyllands Kyst, og naar man erindrer, at Skibsfarten paa Esbjerg i de sidste 30 Aar er tiltaget betydeligt, synes det højst mærkeligt, at Amtmanden har kunnet frakende et forøget Vagthold paa denne Kyststrækning Betydning. Det forekommer mig iøvrigt, at Ministeren, i Stedet for at gaa til Amtmændene, burde have raadført sig med f. Eks. Skibsreder-Foreningen eller de Søofficerer, der have Tilsyn med Fiskeriet paa Vestkysten. De vilde vistnok være mere kompetente til at afgive Skøn end Amtmændene. — Det Votum, Amtmanden i Ribe har afgivet, maa yderligere forbavse, naar man erindrer, at der for ikke længe siden paa Fanøs Vestkyst strandede et Skib, hvis hele Mandskab druknede, fordi ingen havde set, at der, som det senere blev oplyst, hele Natten blev afbrændt Signaler fra Skibet for at tiltrække Opmærksomheden. Med den forøgede Skibsfart i Farvandene dernede maa absolut følge et forbedret Vagthold. Jeg skal yderligere tilføje, at der for nylig i Folkethinget er indbragt et Andragende fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening, hvori Folkethinget indtrængende anmodes om at have Opmærksomheden henvendt paa denne Sag, og man opfordrer til, at det Vagthold, som af Ministeren er foreslaaet paa den øvrige Del af Kysten, ogsaa kommer til at omfatte Strækningen fra Ringkjøbing Amt til Fanøs Sydspids. Jeg og min Medforslagsstiller (S. Sørensen) foreslaa derfor Bevillingen forøget med 3,000 Kr., men dette Beløb er kalkulatorisk; vi haabe, at Ministeren og Finansudvalget inden 3die Behandling ville overveje Sagen og mulig komme overens om Beløbets Størrelse.

Landbrugsministeren udtalte bl. a.: Jeg har intet principielt imod, at Vagtholdet udstrækkes til hele Kysten, men man bør dog maaske gaa noget gradvis frem og begynde med en Del af Kysten. Jeg tror dog, at den nordligste Del af Jylland har den farefuldeste Kyst, den Del af Kysten, hvor de fleste Strandinger forefalde. Jeg anbefaler derfor at begynde med den nordlige Del af Jylland, idet jeg gentager, at jeg intet principielt har imod at tage den sydlige Del med; men jeg kunde finde det rimeligt, at man ikke tog Skridtet fuldt ud straks, men først indhøstede nogen Erfaring paa dette Omraade.

Ordføreren, Grosserer C. Hage, udtalte: Med Hensyn til dette Forslag skal jeg bemærke, at naar der er et Ønske hos Befolkningen om at faa Vagtholdet udstrakt ogsaa til Kysten i Ribe Amt, vil jeg anse det for naturligt, at det sker.

S. Sørensen: Vi have al Grund til at være tilfredse med Forslagets Modtagelse. Ministeren har intet principielt mod vort Ønske, men mener, at man bør gaa gradvis frem. Dette kan ogsaa være rigtigt, men det er da paafaldende, at man tager de $^{9}/_{10}$ med og glemmer $^{1}/_{10}$. Jeg takker Ordføreren for hans Udtalelser, og jeg understreger, at han bemærkede, at ligesom man ønskede det derovre, antog han ogsaa, at man her vilde gaa med dertil. Befolkningen derovre er rede til at tilkendegive, at de ønske denne Udvidelse ogsaa til Kysten i Ribe Amt.

Sluttelig udtalte Bluhme: Jeg skal paany erkende, at Ministeren har havt nogen Grund til ikke at medtage Ribe Amt; men jeg tillader mig at tro, at en Amtmands Udtalelse har mindre Værdi end en Udtalelse fra den paa Stedet værende Befolkning og særlig end det Andragende, der er indkommet fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Jeg tror, at disse Folk ere mere kompetente til at have en Mening om Sagen end en juridisk Embedsmand, og jeg henstiller derfor til Ministeren at tage Hensyn til de Udtalelser, der ere faldne. Ordførerens Udtalelser tyde jo paa, at Finansudvalget vil tage Sagen under Overvejelse, og jeg haaber, at man vil kunne naa at faa den gennemført. Jeg tager derfor Forslaget tilbage i det Haab, at Sagen maa komme frem inden tredie Behandling.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Er De saa venlig gennem Dansk Søfartstidende at give Oplysning om følgende Spørgsmaal:

Naar et Fartøj, særlig en Damper, fremkommer til Lossestedet med Certeparti paa et vist Antal Arbejdsdage til Losning her i dansk Havn, hvor Dagene paa denne Tid af Aaret ere korte, og Skibet ikke kan blive færdig uden ekstra Betaling til Toldvæsenet fra Kl. 6. Morgen til Solopgang og fra Solnedgang til Kl. 6 Aften, er det da Skibet eller Modtageren, som maa betale disse Tolddiæter?

En fhv. Skibsfører.

Sv.: Afgørelsen af dette Spørgsmaal vil vistnok i danske Havne sædvanlig bero paa den i vedkommende Havn gældende Kutyme; her i Kjøbenhavn bæres disse Omkostninger saaledes ifølge Kutyme af Skibet. Imidlertid anse vi det for retfærdigst, at Modtageren betaler disse Tolddiæter, thi det er Modtageren, der som Regel har Interesse af, at Skibets Losning fremmes udenfor sædvanlig Arbejdstid. Domstolenes Afgørelse af dette Spørgsmaal, om den blev æsket, vilde formentlig komme til at bero paa, hvad de vilde forstaa ved en „Arbejdsdag", men vi ere tilbøjelige til at tro, at de ikke til denne vilde henregne den Del af Dagen, der ligger udenfor Toldbodtiden. Saa længe en retslig Afgørelse af Spørgsmaalet ikke foreligger, er Skibet henvist til at følge de gældende Kutymer, men vi mene, at Rederne bør søge gennemført Kutymer, der lægge disse Omkostninger paa Modtagerne.

Sp.: „Jeg har netop losset en Ladning Rødtræ og Mahogni i Manchester, Fragten betalbar efter udlosset Vægt. Rødtræet blev vejet ved Losningen, men Mahognitræet ikke, og Konsignatøren forlanger nu, at jeg skal lade dette veje paa min egen Bekostning for at Fragten derefter kan beregnes. I Certepartiet er ikke angivet, hvem der skal betale for Vejningen Vær saa venlig at lade mig vide, om jeg efter Deres Mening kan tilbagefordre Vejningsomkostningerne eller en Del deraf. I Liverpool betales disse med Halvdelen af Konsignatøren og Halvdelen af Skibet."

Sv.: Saafremt der ingen Kutyme er, hvorefter Sagen kan afgøres, maa den Person, som ønsker at forvisse sig om Vægten, betale Udgifterne ved Vejningen, Der er stadig Disput om dette Spørgsmaal, hvilket rettest burde afgøres ved en Klausul i Certepartiet. Den naturligste Ordning synes at være, at Omkostningerne ved Vejning deltes lige, men vi tør ikke paastaa, at vor Korrespondent, hvis han maa have Vægten af Mahogni Ladningen, kan tvinge Konsignatøren til at deltage i Betalingen af dem.

Sh. Gaz.

Fragtmarkedet.

Den sidste Uge har ikke store Svingninger at opvise. I alle Brancher arbejder man efter de en Gang fastsatte Regler. Amerika livligt, Sortehavet meget mat, Kulmarkedet trevent med lang Ekspedition og meningsløse Kulpriser, og Østersøen meget stille.

Rederne blive mere og mere betænkelige overfor de høje Kulpriser, og i Fald der ikke snart indtræffer en Reaktion, frygte vi for, at det bliver nødvendigt at lægge Baadene op. For Tiden sejler man alene for sin Fornøjelse, og det er ikke nogen Fornøjelse i Længden.

De udgaaende Rater til Østen ere uforandrede. Cardiff Colombo giver 15/, Singapore 16/ à 16/6, Honkong 22/6. Fra Saigon til Marseilles betales 27/6 pr. Februar Marts.

Amerika noterer New Orleans eller Galveston U. K. Cont. 16/, Danmark 17/ en Havn, 17/6 to Havne nett grain charter. Pensacola U. K. Cont. giver 105/, Northern range til Danmark $3/4^{1}/_{2}$ en Havn, 3/6 to Havne.

River Plate er lidt svagere, og det kniber med at holde de 27/ San Lorenzo Basis. Kulraten ud er Cardiff Buenos Aires 9/3, Rio 12/6, Santos 15/. Glasgow til Plate 9/6.

Sortehavet er som ovenfor omtalt komplet demoraliseret. Vi noterer Novorossisk til Vestitalien Frcs. 10, Azoff til P. P. 11/6 à 11/9 pr. April. Sulina Antwerpen $7/4^{1}/_{2}$.

Kulmarkedet har følgende Noteringer: Cardiff Genua 9/6, Catania 10/, Palermo 10/, Malta 9/, Venedig 11/6. Odessa 10/6 à 11/, Konstantinopel 11/, Port Said 11/6 à 11/9. Newcastle noterer Alexandria 10/ à 10/3, Venedig 11/ à 11/3. Port Said 10/6 à 11, Triest 11/6 à 11/9. Malta 8/3 à 8/6; til Østersøen gives Libau 5/9, Pillau 5/6 à 5/9. Swinemünde 5/. Fairvater 5/6 à 5/9. Firth of Forth noterer dansk Provinshavn 6/ à 6/6 efter Størrelsen, Kjøbenhavn 5/9 à 6/, Libau 6/ à 6/6, Fairwater 6/3. Til Middelhavet Leith Marseilles 9/3, Boness Cette 9/6, Fiume 10/9. Grangemouth Barcelona 11/.

Østersøen noterer fra Libau London $10^{1}/_{2}$ Pence, Antwerpen 1/, Dunkirk 1/, Rouen $1/1^{1}/_{2}$ à 1/3. Der er daarlig Ekspedition, og Udsigterne ere slette.

En interessant Dom.

Handels-Tribunalet i Havre.

Ved Handels-Tribunalet i Havre er fornylig afsagt Dom i en Sag, der har ikke ubetydelig Interesse. bl. a. fordi den drejer sig om et Tilfælde, som temmelig sjældent forekommer. Sagens Enkeltheder ere i Korthed følgende:

Den franske Damper Ville de Maranhao, tilhørende Selskabet Chargeurs Reunis Company, havde paa en Rejse fra Vestkysten af Afrika til Havre faaet en mindre Skade paa Skruen. Skibet skulde paa Rejsen anløbe Teneriffa og ankommen der benyttede Kaptajnen Opholdet til at lade Skaden undersøge. Besigtelsesmændene afgav den Kendelse, at det vilde være uforsvarligt at lade Skibet fortsætte Rejsen uden Ledsagelse af en anden Damper. Kaptajnen indledede nu Underhandling med den engelske Damper Coomassie, og denne tilbød sin Ledsagelse mod en Godtgørelse af Frcs. 75,000 (£ 3,000), hvilket Tilbud afsloges. Paa samme Tid ankom imidlertid Damperen Columbia, tilhørende samme Rederi som Ville de Maranhao, til Teneriffa, paa Rejse til Deptford, og Columbia ledsagede da sidstnævnte Skib til Havre, hvor begge ankom uden noget Uheld.

Chargeurs Reunis Company forlangte nu af Assurandørerne Frs. 75,000 for denne Ledsagelse, begrundet paa, at Coomassie havde forlangt denne Sum, og desuden gjorde Rederiet Fordring paa Dækning af Udgifterne i Teneriffa. Assurandørerne benægtede ikke deres Betalingspligt, men protesterede mod Summens Størrelse og tilbød ialt Frcs. 5,000.

Sagen bragtes for Tribunalet i Havre, og Dommerne tilkendte Chargeurs Reunis Company Frcs. 6,000 for den tabte Tid og for Udgifter i Teneriffa, samt for Ledsagelsen Frcs. 4,000, da Columbia ved sin Deviation var bleven forsinket 3 Dage og 5 Timer, medens de derimod udtalte, at Selskabet ingen direkte Fortjeneste burde have af Ledsagelsen, da Ville de Maranhao ikke var antruffen i Søen, havareret og ude af Stand til at klare sig selv, men tvært imod laa i sikker Havn (Teneriffa), ligesom der heller ikke var ydet nogen egentlig Assistance, som Slæbning etc., og det ledsagende Skib heller ikke havde været udsat for nogen Fare. Kaptajnen paa Ville de Maranhao havde desuden undladt at søge Hjælp ved Slæbedamper-Selskaber paa Teneriffa, som sandsynligvis havde været mere moderate i deres Fordringer end den engelske Damper. De erkendte derimod, at Kaptajnen havde gjort Ret i at undgaa den bekostelige Ledsagelse af fremmede Dampere og derimod benytte den heldige Omstændighed, at et andet af samme Rederis Skibe netop kom til Teneriffa paa samme Tid. At Selskabet havde gjort gældende, at det havde Forpligtelser overfor Postvæsenet, kunde der intet Hensyn tages til, da Posten kunde været sendt med Columbia. Dommerne ansaa det tillige for urigtigt og meningsløst, at et Rederi tjente Penge ved at assistere et af dets egne Skibe.

Sagens Omkostninger fordeltes ligeligt mellem Assurandørerne og Rederiet.

Det danske Redningsvæsen.

Fra Landbrugsministeriet have vi faaet tilsendt Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed fra 1. April 1898 til 31. Marts 1899. Det fremgaar af denne, at der d. 31. Marts f. A. her i Landet fandtes 53 Redningsstationer, nemlig 34 Baad- og Raketstationer, 4 Baadstationer samt 15 Raketstationer; i Jylland fandtes desuden 12 Bistationer, ved hvilke der er anbragt Redningsbaad. Redningsvæsenet kostede i det nævnte Aar Staten 162,694 Kr. 4 Øre.

Beretningen meddeler ret udførlige Indberetninger om de Strandinger, ved hvilke Redningsapparaterne ere blevne benyttede. Ialt reddedes i Aarets Løb 248 Mennesker, heraf ved Hjælp af Redningsbaad 144 og ved Raketapparater 104. Foruden i disse Tilfælde have Redningsapparaterne i 45 Tilfælde været i Bevægelse i Anledning af indtrufne eller befrygtede Strandinger. Af Dampbaaden Vestkysten bjærgedes i Aarets Løb 15 Fiskerbaade med ialt 92 Mand.

Siden Redningsvæsenet organiseredes i Aarene 1850—51 er der ved Hjælp af de paa de danske Kyster anbragte Redningsapparater reddet 7,049 Mennesker.

Med Beretningen følger et tydeligt udført Kort, angivende Redningsstationerne i Danmark i 1899.

Strejke-Klausuler i australske Kulcertepartier.

The Sailing Shipowners Coal Charter Committee har nu fastsat Strejke- og Lock-out-Klausuler til Optagelse i australske Kulcertepartier, og Komiteen anbefaler indtrængende alle Skibsredere, hvis Skibe gaa i denne Fart, at benytte dem. Komiteen udtaler Forvisningen om, at hvis Rederne vil staa fast paa at faa disse Klausuler indførte i alle Kontrakter, vil Befragterne snart indgaa paa de opstillede Betingelser.

Eksemplarer af de nye Klausuler, indrettede til at vedhæftes Certepartierne, udleveres paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Generalforsamlinger.

Marstal Søassurance

har afholdt aarlig Generalforsamling. Kasseren, Mægler Albert E. Bøye, aflagde Regnskab for 1899. Indtægten har været: Kassebeholdning fra 1898 Kr. 5,598, udtaget af Sparekassen Kr. 200, Salg af et Vrag etc. Kr 502, Præmier Kr. 7,226, Renter af Obligationer Kr. 287, ialt Kr. 13,816; Udgiften: Dividende og Aktieret Kr. 4,923, Forskud paa Havarier Kr. 1,436, Indsat i Sparekasse Kr. 1,300, Diverse Kr. 743, Kassebeholdning Kr. 5,414. Kassen ejede 31. Decbr. 1899 Kr. 44,416, hvorfra gaar Kr. 6,766 for Havarier; Kassens Formue bliver da Kr. 37,650. I Foreningen er indtegnet 81 Interessenter med 81 Skibe, forsikrede for ialt Kr. 320,800. — Et Forslag fra Skibsfører C. C. Bøye om at forhøje Risikoen indtil 7,000 Kr. og at give fuld Erstatning ved Havarier forkastedes. Et Forslag fra Bestyrelsen om at yde 75 % Erstatning ved Assistance, naar et Skib er grundstødt, mod at der paalægges alle Interessenter ½ % mere i Aarspræmie, vedtoges. Forslag af C. C. Bøye om Forandring af den nuværende østlige Indenrigslinie, saa at Bornholm unddrages den, forkastedes, medens Forslag fra samme om at løbe 1 % mere gensidig Risiko end hidtil vedtoges.

Til Medlem af Bestyrelsen valgtes Skibsfører Tofte i Stedet for Skibsfører Albertsen, der ikke ønskede Genvalg.

Søfolks Tøjassurance-Forening Neptun.

i Marstal har afholdt aarlig Generalforsamling. I 1899 har der været 466 Interessenter mod 432 i 1898. Det statutmæssige Fond er 6,918 Kr. og er vokset med 417 Kr. Der er forefaldet 18 Havarier, som foranledigede en Udgift af 4,540 Kr., 4 % Dividende 5,644 Kr., ialt 10,184 Kr. Aarspræmier og Renter indbragte 6,000 Kr., Sparekasseformue 10,737 Kr. Overskudet for 1899 fordeles med 1 % Dividende. Til Reservefonden henlægges 346 Kr.

Til Bestyrelsen valgtes Skibsreder N. Ohlsen og Navigationslærer Christensen i Stedet for Skibsreder Rasmussen og Navigationslærer Tønnesen, der ikke ønskede Genvalg.

Fra Sø og Land.

Passeret farligt Vrag i Østersøen. D'Hrr. P Jørgensen & Co., Korsør, meddeler os: Kapt. Houmann, Fører af Dampskibet Medina, rapporterer, at han d. 13. ds. paa 55° 55′ N. Br., 16° 7′ Ø. L. og 24 Favnes Vanddybde har passeret en Mast med 2 Blokke paa, der viste omtrent 2 Favne over Vandet og syntes at staa fast i Bunden. Samme ligger meget farligt i Kurslinien Sandhammeren-Hoburg.

Det jydske Dampsskibsselskab har paa en Generalforsamling besluttet at sælge sine Skibe til Det forenede Dampskibsselskab for 865,000 Kr., hvis Dpskb. „Thyra" ikke medfølger for 170,000 Kr. mindre. Kaptajnerne kunne tage Tjeneste i D. F. D. S. Direktørerne Andersen og Bergmann skulle fungere som Direktører under D. F. D. S.

Ugens Havarier.

Viking, Dpsk. af Kjøbenhavn. er d. 31. December totalt forlist ved Saudarkrok. Hele Besætningen reddedes, ligeledes Posten. Viking ejedes af Thor E. Tulinius, var bygget i Kiel i 1872 og maalte 224 N. Reg.-Tons. Viking havde, da den strandede, losset det meste af sin Ladning paa de forskellige Anløbspladser, saa den havde kun Varer til Værdi c. 4,000 Kr. inde. Vrag etc. er solgt ved Auktion.

Ydun, Dpsk., er indkommet læk til Præstø. Skibet har faaet Lækagen, der er midtskibs om Bagbord, i Vandgangen, ved at forcere Isen. Af 700 Tdr. Sæd, som indladedes i Præstø, er 200 Tdr. beskadigede.

Aarhus, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Christiania Fjord været i Kollision med Dpsk. Skien, der fik Hul i Bougen og maatte sættes paa Land. Aarhus fik et stort Hul i Siden ved Damesalonen og maatte ligeledes sættes paa Grund. Alle ombordværende reddedes.

Hansigne, Skonnert af Thurø, er paa Rejsen fra England med Kul strandet paa Lygtebanken udfor Korsør Havn. Besætningen reddede sig ombord i Fyrskibet ved Korsør Rev. Hansigne blev d. 18. ds. bragt flot af Bjærgningsdpsk. Helsingør, der indbragte den til Korsør læk.

Nordby, Dpsk., kom paa Rejsen fra Hamburg til New York i Taage paa Grund ud for Blankenese. Nordby, der ogsaa har faaet en Trosse i Skruen, er bragt flot og er ankommet til Hamburg for at undersøges af Dykker og faa Skruen frigjort.

Mercur, Dpsk. af Esbjerg, sunket ved Juels Sand, er hævet og bragt til Hamburg. Skibet repareres paa Hr. Brandenburgs Værft i Steinwärder.

Brattingsborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Liverpool været i Kollision med en engelsk Damper og med Pieren og faaet nogen Skade, der repareres i Liverpool.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til Aarhus 18. Jan. — Alexandra, Svensson, i Kbhvn. — Algarve, Borries, afgik fra Cadiz 22. Jan., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Reval 13. Jan. — Antwerpen, Kihl, ankom til Kbhvn. 22. Jan. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New York 18. Jan., best. til Kbhvn. — Arno, Strubberg, pass. Hanstholm 21. Jan., bestemt til Newcastle. — Beira, Brabrand jun., afgik fra Reval 21. Jan., best. til Dunkirk. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Antwerpen 8. Jan. — Dagmar, Gade. ankom til Reval 21. Jan. — Douro, Ørum, ankom til Oporto 22. Jan. — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn. 22. Jan., bestemt til Neufahrwasser. — Georgios I, Jørgensen, afgik frr Blyth 18. Jan., bestemt til Kbhvn. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 16. Jan., bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Kbhvn. 22. Jan., bestemt til Dundee. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 24. Jan., best. til New York. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 10. Jan., bestemt til Halifax. — Loire, Rabe, afgik fra La Rochelle 21. Jan., best. til Havre. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 10. Jan., bestemt til St. Thomas. — L. P. Holmblad, Erichsen, i Dok (Helsingør). — Nicolai II., Michelsen, ankom til New York 18. Jan. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 20. Jan., best. til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Reval 14. Jan. — Omsk, Petersen, ankom til Antwerpen 21. Jan. — Seine, Staal, afgik fra Reval 21. Jan., best. til Kbhvn. — Texas, Holm, afgik fra Azorerne 10. Jan., best. til New Orleans. — Thingvalla, Laub, ankom til Christiania 22. Jan. — Tiber, Bech, afgik fra Livorno 20. Jan., bestemt til Messina. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 19. Jan., bestemt til Rotterdam. — Xenia, Thidemann, ankom til Esbjerg 19. Jan.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Manchester 20. Jan., best. til Liverpool. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Arendal 19. Jan., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Libau 20. Jan., best. til Kbhvn. — Ceres, Müller, ankom til Throndhjem 18. Jan., bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 21. Jan., bestemt til London. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Kbhvn. 20. Jan., best. til Christiania. — Constantin. Niedersø, ankom til Kbhvn. 20. Jan., bestemt til Libau. — Ella, Svane, ankom til Danzig 19. Jan., best. til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 18. Jan., best. til Kbhvn. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Libau 15, Jan., best. til Kbhvn. — Kasan, Hansen, afgik fra Kbhvn. 19. Jan., bestemt til London. — Kiew, Jacobsen, ankom til Libau 14. Jan., bestemt til Hull. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 20. Jan., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 22. Jan., best. til Kønigsberg. — Maja, Johnson, afgik fra Kbhvn. 22. Jan., best. til Hamburg. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 20. Jan., bestemt til Stettin. — Moskov, Lorentzen, afgik fra Kbhvn. 17. Jan., bestemt til Antwerpen. — Nishnej Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 15. Jan. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 21. Jan., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Libau 19. Jan., bestemt til London. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 15. Jan., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Sørensen, ankom til Stettin 22. Jan., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofod, ankom til Libau 15. Jan., best. til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Liverpool 19. Jan., best. til Kbhvn. — Vesta, Øst-Jacobsen, ankom til Liverpool 19. Jan., bestemt til Kbhvn. — Vesuv, Andresen, ankom til Antwerpen 15. Jan., bestemt til Kbhvn. — Viking, Rohde, ankom til London 21. Jan., bestemt til Hull. — Skalholt, Aasberg, ankom til Kbhvn. 11. Jan. — Holar, Christensen, ankom til Kbhvn. 22. Jan., bestemt til Danzig.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 25. Jan., best. til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 25. Jan., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Newcastle 24. Jan., bestemt til Kbhvn. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 24. Jan., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle

24. Jan., best. til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 24. Jan., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 24. Jan., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 24. Jan., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 6 Jan., ankom til Libau 12. Jan. — Frode, Tofte, afgik fra Genua 9. Jan., ankom til Huelva 15. Jan. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Genua 17. Jan., bestemt til Huelva. — L. H. Carl, Hveysel, afgaaet fra Wearmouth, ankom til Kbhvn. 21. Jan. — Skjold, Schmidt, afgik fra Dunkerque 13. Jan., ankom til Burntisland 15. Jan. — Danmark, Kraemer, afgik fra Blyth 18. Jan., best. til Libau. — Ragnar, Risø, afg. fra Stettin 13. Jan., ank. til Sunderland 18. Jan. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 19. Jan., bestemt til Libau. — Dan, Hansen, afgik fra Rotterdam 20. Jan., ankom til Blyth 22. Jan. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 21. Jan., best. til London. — Harald, Holst, afg. fra Libau 20. Jan., best. til Dunkerque. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Buenos Ayres 21. Jan., best. til St. Vincent f. o.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Pawel Andrejeff, Johnsen, afg. 18. Jan. fra Genua. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik 21. Jan. fra Bilbao.

Heimdal. Anine, Løfler, ankom til Sunderland 21. Jan. — Helga, Lagesen, afgik fra Pillau 21. Jan. — Martha, Jørgensen, ankom til Sunderland 19. Jan. — Elna, Møller, afgik fra Oran 17. Jan.

Urania. Ekliptika, Klaaborg, ankom til Antwerpen 8. Jan. — Urania, Jørgensen, ank. til Grangemouth 19. Jan. — Mars, Clausen, ankom til Hamburg 19. Januar.

Nordsøen. Finland, Schmidt, ankom til Dunkirk 18. Jan. — Holland, Jørgensen, ank. til Aarhus 22. Jan. — Rusland, Møller, ankom til Libau 15. Jan. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Newcastle 5. Jan.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afg. fra Tyne 18. Jan., ankom til Shoreham 21. Jan. — Rita, Jørgensen, afgik fra Trouville 20. Jan., ank. til Hartlepeol 22. Jan.

Union. Anglia, Eriksen, afg. fra Ghent 17. Jan., ankom til Tynen 18. Jan. — Fricia, Skov, afgik fra Helsingør 21. Jan., bestemt til Libau.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afgik fra Libau 21. Januar, best. til Dunkerque. — Hafnia, Troensegaard, ankom til Cardiff 21. Jan. — Russia, Rasmussen, ankom til Dunkerque 18. Jan. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Kbhvn. 20. Jan., ankom til Libau 22. Jan.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til Cardiff 11. Jan. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Liverpool 9. Jan. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Las Palmas 8. Jan., bestemt til La Plata. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 23. Jan. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 23. Jan. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Kbhvn. 20. Jan., bestemt til Blyth. — Amalienborg, Dømel, afgik fra Lübeck 23. Jan., bestemt til Reval. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til North Shields 15. Jan. — Stjerneborg, Mathiesen, afgik fra Dunkirk 22. Jan., bestemt til Swansea. — Søborg, Fischer, ankom til Buenos Ayres 19. Jan.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, ankom til Cardiff 18. Jan. — Skodsborg, Lund, afgik fra Sevilla 21. Jan., bestemt til Ardrossan. — Klampenborg, Jensen, ank. til Glasgow 8. Jan. — Jægersborg, Agerlin, afgik fra Kbhvn. 19. Jan., bestemt til Blyth. — Guldborg, Jensen, ankom til Algier 18. Jan. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Mezarron 20. Jan.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Burntisland 17. Jan. — Agnete, Jensen, afgik fra Pillau 21. Jan., bestemt til London. — Hermia, Sørensen, ankom til Kiel 22. Jan. — Alice, Hansen, ankom til Burntisland 17. Jan. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Libau 21. Jan., bestemt til Ghent. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 19. Jan. — Nauta, Madsen, afgik fra Middlrsbro 23. Jan., best. til Kiel. — Rønne, Hintze, ankom til Kjøge 19. Jan. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Rødvig 20. Jan.

Det Østasiatiske Kompagni. Annam, Cold, afgik fra Wladivostock 19. Jan., best. til Port Arthur. — Siam, Glahn, afgik fra Shanghai 16. Jan., best. til Singapore. — Cathay, Jensen, ankom til Hongkong 20. Jan. — Malaya, Prahl, afgik fra Reval 20. Jan., best. til Kbhvn. — Korea, Berendsen, afgik fra Antwerpen 20. Jan., best. til Port Said.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Kbhvn. 17. Jan. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Boness 20. Jan., best. til Kbhvn. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kbhvn. 19. Jan. fra Grangemouth.

Vulcan. London, Bom, ankom til Blyth 21. Jan.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Libau 18. Jan., best. til Rotterdam.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Korsør 23. Januar. — Svend, Petersen, afgik fra Blyth 20. Jan., bestemt til Libau.

Borneo. Tankdampskib Borneo, Schack, ankom til Philadelphia 11. Januar.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Emilie, Brinck, indkom til Cape Town 14. Jan. og efterlod begge Styrmænd, Hovmesteren og en Matros paa Hospitalet, syge af Feber, Skibet er paa Rejsen fra Batavia til Amsterdam. — H. Grohmann, Nielsen, ank. til Newcastle 12 Jan. fra Christianssand. — Anna, Clausen, sejlet fra New York 2. Jan. til Rio Grande do Sul. — Esmeralda, Pedersen, sejlet fra Melbourne 15. Jan. til Cape Town. Dorane, Mathiasen, sejlet fra Falmouth 15. Jan., ankom paa Elben 20. Jan. — Cingalese, Harreby, ankom til Levuka 1. Jan. fra Bahia. — Rosa, Brinck, indkom til Cuxhaven 19. Jan. fra Hamburg til Lissabon. — Thor, Meinertz, prajet af Korvetten Valkyrien 17. Decbr. c. 600 Kml. fra Ceylon, paa Rejsen fra Kalkutta til Taltal. — Mathilde, Strømberg, ankom til Ponta Delgade 20. Jan. fra Sydhavsøerne.

Fanø Sønderho. Merida, Pedersen, afg. 12. Jan. fra Limmerich til Garston. — Hans, Brinch, ankom 19. Jan. til Hamburg fra Maracaibo. — Killena, Hansen, prajet 24. Decbr. paa 8° S. 33 W. — Elisabethe, Fischer, prajet 28. Decbr. paa 9° S. 33 V., ankom 18. Jan. til Rio Grande.

Svendborg. Christine, Nielsen, ankom til Moss 16. Jan. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Boness 16. Jan. — Embla, Mikkelsen, ankom til Svendborg 18. Jan. — Confidence, Mouritzen, ankom til Bogense 19. Jan. — Garibaldi, Andersen, ankom til Boness 19. Jan. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Svendborg 22. Jan.

Ærø. Jørgen Olsen, Christensen, ankom 16. Jan. til Belfast. — Argus, Jensen, ankom 15. Jan. til Gøteborg. — Juliane, Christensen, ankom 15. Jan. til Frederiksstad. — Ingeborg, Svane, ankom 16. Jan. til Terneuzen fra Aiguillon. — Vega, Rasmussen, er ankommen til Odense. — Ariel, Madsen, ankom 16. Jan. til Frederikshavn fra Blyth. — Ellen, Svane, indkom 15. Jan. til Frederikshavn paa Rejse fra København. — Fuglen, Eschen, aukom 19. Jan. til Leith. — Sylphe, Wilhelmsen, ankom 19. Jan. til Littlehampton. — Fredensborg, Kisby, ankom 22. Januar til Newhaven. — Haabet, Christensen, ankom 22. Januar til Fowey.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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* 11 Fod.
I Kanalen 11 Fod.
Paa *Fjordgrunden* $10^1/_2$ Fod.

Kattegat. Sjællands-Rev. *Sjællands-Rev* Fyrs Synsvidde og Lysævne er atter 8 Kml.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Östergötlands Skjærgaard. Olsön V. Arkö—Kettelö. I Foraaret 1900 ombyttes Baaketønden ved *Runuddsgrundet* med en Stage. 55° 24′ 6″ N. Br. 16° 55′ 35″ Ø. Lgd., og Baaketønden ved *Södra Finnfjärdsgrundet* med en Stage med Kost. 58° 19′ 14″ N. Br. 16° 55′ 50″ Ø. Lgd.

Arkö S. I Foraaret 1900 ombyttes Stagen ved *Kuggviks-skärsgrundet* med en Baaketønde. 58° 29′ 3″ N. Br. 16° 58′ 30″ Ø. Lgd.

Södermanlands Skjærgaard. Tullgarnsviken. I Foraaret 1900 inddrages den sorte Vager ved *„Tullgarnsgrundet.* En Stage udsættes ved Grundens NØ.-Side. 58° 56′ 15″ N. Br. 17° 37′ 33″ Ø. Lgd. og en Stage med Kost ved Grundens SV.-Side. 58° 56′ 9″ N. Br. 17° 37′ 23″ Ø. Lgd.

Rusland. Udenrigsministeriet meddeler: Fyrskibet *„Libau“* er inddraget for Is.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Fyrskibet *„Krautsand“* er midlertidig inddraget paa Grund af Is.

Jade. I *Jade* er Afmærkningen paa Grund af Isgang upaalidelig.

Weser. Fyrskibet *„Bremen“* er atter udlagt paa Station. Fyrskibet *„Genius Bank“* er midlertidig inddraget paa Grund af Is.

Varelersiel. Lysstyrken i den faste Vinkel i *Varelersiel* Fyr er atter forøget.

Holland. Zeegat van Texel. Vlie Red. Paa *Vlie* Red er Fyr- og Lodsfartøjet atter udlagt.

Zuiderzee. Lemmer. Ved *Lemmer* er Fyrhuset paa Hovedet af Ø.-Molen nu brunt.

IJ. Ved Forhavnen til *Merwede* Kanal er paa Yderenden af N.-Molen tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 24 Fod. Det vises fra en 14 Fod høj Fyrpæl. 52° 22′ 33″ N. Br. 4° 57′ 14″ Ø. Lgd.

England. Downs. Damperen *„Patria“* ligger nu sunken i 8 Fv. Vand c. $1_{,2}$ Kml. fra Kysten paa *Downs*. 51° 13′ 5″ N. Br. 1° 26′ 22″ Ø. Lgd. Et Vragtyrskib ligger c. 1 Kbl. S. 82° Ø. for Vraget og en Vragtønde tæt N. 82° V. for Vraget.

Themsen. West Swin. I *West Swin* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Den hvid og sort lodret stribede Klokketønde *S. W. Middle* ved S.-Enden af *Middle Bank* er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser rødt To-Blink hver 10 Sekunder. Den ligger i 20 Fod Vand c. 2 Kbl. S. 30° V. for den tidligere Plads. 50° 37′ 48″ N. Br. 1° 6′ 12″ Ø. Lgd.

Den hvid og sort lodret stribede Stumptønde *West Barrow*, paa Ø.-Siden af *West Swin*, er ombyttet med en hvid og sort lodret stribet Lystønde, der hver 10 Sekunder viser hvidt To-Blink. 51° 32′ 54″ N. Br. 1° 1′ 48″ Ø. Lgd.

Fyrskibet *„Mouse“* er flyttet c. 8 Kbl. S. 40° V. hen. 51° 30′ 57″ N. Br. 0° 58′ 40″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Cherbourg. Ile Pélée. Den 14de Januar 1900 forandres følgende Fyr ved *Cherbourg* saaledes:

Fyret paa *Ile Pélée* bliver et hvidt Fyr med En-Formørkelser 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 tidligere 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.

Port Blanc. Det grønne, faste Fyr ved *Port Blanc* lyser nu over en Vinkel af $3^1/_2$° paa hver Side af N. 30° V. Lysævnen: $4^1/_2$ Kml.

Irland Ø.-Kyst. Wexford. Den 18de April 1900 udlægges i c. 14 Fv. Vand en rød og hvid vandret stribet Lys- og Fløjtetønde i Ledelinjen i Indløbet til *South Shear* ved *Rosslare*, fra *Carrick Perch* i S. 87° Ø., $1^3/_4$ Kml. og fra *Tuskar Rock* Fyr i N. 39° V. 52° 14′ 40″ N. Br. 6° 15′ 50″ V. Lgd.

Irland. Queenstown. En Lystønde, der viser hvidt, fast Eyr, er i 4 Fv. Vand, Lavvande, udlagt ved V.-Kanten af Grunden paa Ø.-Siden af *Man-of-War-Road*, fra *Spit Pile* Fyrhus i Ø. $^3/_4$ S., 6 Kbl. og fra *Cuskinny House* i SSØ. 51° 50′ 35″ N. Br. 8° 15′ 30″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Et Vrag eller anden Hindring er truffen 20 Kml. SV. for *Ile d'Yeu*. 46° 28′ N. Br. 4° 58′ V. Lgd.

Frankrig. Treusvas og Basse Rouge. Det sorte Taarn med Cylinder paa *Treusvas* og det sort og hvidt vandret stribede Taarn med to Kegler med Spidserne fra hinanden paa *Basse Rouge* ere bortskyllede af Søen. 47° 47′ 17″ N. Br. 4° 3′ 19″ V. Lgd. og 47° 45′ 45″ N. Br. 4° 3′ 45″ V. Lgd.

Houat. Men-Groise. Taarnet paa *Men-Groise*, Ø. for Øen *Houat*, er ødelagt i en Storm. 47° 22′ 47″ N. Br. 2° 55′ 2″ V. Lgd.

Azorerne. St. Michael. Ponta Delgada. I *Ponte Delgada* er paa Toldbygningen tændt et hvidt, fast Fyr, der er mere synligt end det røde Havnefyr. Kommende Ø. fra sees det hvide Fyr en halv Streg til højre for det røde. 37° 44′ N. Br. 25° 40′ V. Lgd.

Canariske Øer. Gran Canaria. Las Palmas Bay. Ved Indløbet til *La Luz* er der ud for *Santa Catalina* Pynt grundt Vand og Bunden er oversaaet med Sten. En 20 Fods Sten ligger fra *Santa Catalina* Slot i S. 88° Ø., 2 Kbl. og fra Fyret paa Enden af Bølgebryderen i S. 29° V. 28° 8′ 35″ N. Br. 15° 25′ 20″ V. Lgd. En rød Tønde er udlagt $^1/_2$ Kbl. VSV. for Grunden, altsaa inden for den.

Nova Scotia. Pennant Point. En sort, spids Fløjtetønde, mærket *„Pennant“* er i 18 Fv. Vand udlagt SV. for *Pennant Point*, fra det Yderste af Pynten i S. t. V. $^7/_8$ V., $1^3/_4$ Kml. og fra *Shipley Head* Fyr i SØ. t. S. $^1/_2$ S. 44° 24′ 20″ N. Br. 63° 39′ 40″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Connecticut. Long Island Sound. New Haven. Omtrent den 20de Januar 1900 tændes paa Fyrpælen paa Ø.-Enden af den midterste Bølgebryder ved *New Haven Harbor* et hvidt, fast Fyr, 8 Fod under det nuværende Fyr.

New Jersey. Great Egg Harbor Inlet. Indløbet til *Great Egg Harbor Inlet* har forandret sig. Den sort og hvid lodret stribede Stumptønde uden for Indløbet er derfor flyttet $^1/_2$ Kml. NØ. hen. Den ligger nu i $5^1/_2$ Fv. Vand, fra *Great Egg* Rednings-Station i S. 3° Ø., fra *Absecon* Fyr i S. 42° V. og fra *Ocean City* Rednings-Station i S. 86° Ø.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Salerno. Ved *Salerno* er 80 Alen uden for Yderenden af Ydermolen midlertidig udlagt en Lystønde, der viser rødt, fast Lys.

Algier. Algier. Fyret paa *Algier* N.-Mole viser nu hvidt, fast Fyr fra N. 10° V. gennem N. og Ø. til S. $65^1/_2$° Ø., grønt fast Lys fra S. $65^1/_2$° Ø. gennem S. til S. $40^1/_2$° V., hvidt, fast Lys fra S. $40^1/_2$° V. gennem V. til N. $59^1/_2$° V. og Mørke fra N. $59^1/_2$° V. til N. 10° V.

Den rødmalede Lystønde, der viser grønt Lys, ved Forlængelsen af N.-Molen, ligger i Skæringen af Ø.-Grænsen af den grønne Vinkel i Fyret paa N.-Molen og N.-Grænsen af det røde Fyr paa S.-Molen. 36° 46′ 46″ N. Br. 3° 4′ 43″ Ø. Lgd.

Den sorte Lystønde, der viser rødt Lys, ved Forlængelsen af S. Molen, ligger i Skæringen af V.-Grænsen af den grønne Vinkel i Fyret paa N.-Molen og Ø.-Grænsen af det røde Fyr paa Halvøen *l'Amirauté*.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Smaa Antiller. Tobago. Rockly Bay. I *Rockly Bay* staar den forreste Ledebaake paa den gamle Plads, men den bageste er flyttet til Toppen af Møllestaarnet paa *Montpelier*, $5^1/_2$ Kbl. N. 23° V. fra Forbaaken. Holdte overet lede de til Ankerpladsen.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Barren ved *Rio Grande do Sul* kunde hver Dag i November 1899 passeres af Skibe med et Dybgaaende af $12_{,1}$ Fod.

God Levevej for en Baadfører

eller Sømand, der kan købe en god, velsejlende Baad, laster c. 25 Tons og 2 Flaader. Her er nok at bestille og god Fortjeneste.

Nærmere ved Henvendelse til

Skibshandler O. C. Petersen,
Præstø.

Kjøb, Salg og Nybygning

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

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

Kjøbenhavns Børskurs d. 24. Jan. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	98¼		98¼	98½
Danmark			85	85¾
Norden	122¼		122	122½
Kjøbenhavn	102½	¾	102½	102¾
Carl			56½	57
Dannebrog	99		98¾	99
Skjold	71½	¾	71½	72
Helsingørs Dampsk.	58		57	59
Østersøen	98½	99	98½	99
Nordsøen			76	77
Torm			95½	100
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	110
Urania	89-88½	¼	88¼	88½
Union			104½	105½
Hejmdal			105	110
Dampsk. af 1896	100¼	100	99¾	100½
Østasiatiske	113½		113¼	113½
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen Obligationer.				
3% Stats amort.			88½	91
3½% uopsig. Stats			94½	96½
½% Husejer Kreditk.			83½	85
3½% Kbhvns Kreditf.			85½	86
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			86½	86¾
4% — — 6 —			86¼	86¾
3½% Landkreditk. 3 —			87¼	89
Aktier.				
Nationalbank			137¾	138¼
Privatbank			129¼	129¾
Landmandsbank			125	127
Handelsbank	122½	¾	122½	122¾
Burm. & Wain			86¾	87½
Helsingørs Jærnsk.			89½	91
Sukkerfabr.	97		97	97¼
Bryggeri Aktier	91	¼	91	91¼

Vekselkurser d. 23. Januar 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.20	89.00
London	18.28	18.23
Paris	72.65	—
Amsterdam	151.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 23. Januar 1900.

Russiske Noter	216.40
4% Russiske Consols	—
3⁸/₁₀% — Boden Kredit	95.90
5% Mexikanske 1899	98.50
5% Rumænske Stats	95.10
4% — — 1890	83.75

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

„Det Foren. Dampskibs." 32,000, „Danmark" 4,000, „Norden" 26,000, „Kjøbenhavn" 72,000, „Carl" 10,000, „Dannebrog" 4,000, „Skjold" 12,000, „Urania" 26,000, „Union" 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 4,000, „Østasiatiske" 104,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

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.

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

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

TH. SIMONSEN,
NYHAVN 57.
SØLVMEDAILLE I MALMØ
OG **STOCKHOLM**
FOR LANTERNER.
GRUNDLAGT 1825.

Hotel „Victoria",
Store Strandstræde 20,
Hjørnet af Sct. Annaplads,
Kjøbenhavn, K.
anbefaler sig til et ært 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.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

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

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

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
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.**

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.

Café van Zandt,
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Hotel Skandia
Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

PETER IBSEN. **Lager af Værktøj.**
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Manometre, Vacummetre og Tællere.
P. Otzen & Thorstenson.
Vesterbrogade 24. ✻ Kjøbenhavn V. ✻ Telefon 3011.

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.

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".

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.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,

Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

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, 1. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen. Ø. Telefon 35

Enhver Kaptajn,

som vil **spare Penge,**

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

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.

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.**

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 Reparationer af Dampskibsmaskiner.

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 henhørende til D'hrr. Skibsføreres velvillige Erindring.

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.

Paul Sørensen,

Skomageri.

Toldbodvejen 18.

4819 • Telefon • 4819.

Flytter fra 1. Novbr. til

Bredgade 77.

Hj. af Toldbodvej.

Hotel Kronprinds Frederik,

Nyhavn 19.

* **Værelser fra 1 Kr.** *

Th. Hermansen.

H. NIELSEN.

CIGAR- OG TOBAKSFABRIK. ODENSE.

LAGER & UDSALG VESTERGADE 1,

KJØBENHAVN.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

afholder Generalforsamling i Haandværkerforeningen, **Aarhus, Fredag den 26. Januar Form. Kl. 10.** Dagsorden: Forhøjelse af Kontingent. Regnskabet fremlægges.

Bestyrelsen.

Skibe til Salg.

Ved Undertegnede ere ca. 20 gode, velsejlende Fiskekuttere paa mellem 50 og 90 Reg. Tons, ogsaa udmærket egnede for Fragtfart, til Salg.

Vi anbefale eventuelle Liebhavere personlig at besøge os, og vi stille os til Disposition med Hensyn til enhver Assistance og Oplysning. Øjeblikkelig Lejlighed til at afslutte fordelagtigt Køb.

Billige Lystkuttere og second hand Damptrawlere tillige i Markedet.

Alle Oplysninger meddeles af

W. A. Massey & Co.,

Hull.

Telegramadr.:

Massey.

Hull.

Amerikanske

Gummi Støvler

til

Søbrug

anbefales.

Columbia,

Vestervoldgade 4

(Ny Rosenborg).

Kjøbenhavn V.

Gamle Carlsberg Lagerøl

fint — mildt — fyldigt

over **4 Maaneders** Lagring

Niels Jensen,

Randers.

Smede- og Maskinværksted.

Vestergrave 50,

paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

Oluf Stallknecht,

Glarmester.

Alt Skibsarbejde udføres.

Billeder indfattes

smukt og billigt.

Lille Torvegade 35.

Kjøbenhavn C.

Th. Poss's Eftf.

J. P. V. Sørensen.

Brogade 10, Kjøbenhavn C.

Sadelmager, Tapetserer og Dekorator.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Specielt Skibsarbejde.

Telefon 1618.

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.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

A. L. Nielsen,

Kolonial- & Skibsprovianteringsforretning.

Havnen 18, Randers.

Stort Lager af Maskin- & Cylinderolier.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

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.

L. KLAUSEN,
Skibsinventariehandel.
Telefon 5833.
Strandboulevarden 29.
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,
4, Sølvtorvet 4.

H. R. HERMANSEN,
Søekviperingsforretning,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.
• Telefon 5826. •
Aarhus. Havnegade 28.

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.

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

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

Jeg var meget plaget af Brysttrykken, Hjærtebanken og Kortaandethed, hvilket jeg er bleven fritagen for ved at bruge 1 hel Flaske af Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir. Da jeg nu skal rejse til en anden Verdensdel, og jeg befrygter, at Deres saa fordelagtig bekendte Eliksir ikke endnu der kan erholdes, har jeg forsynet mig rigelig deraf, da jeg tror, det er et godt Middel mod mange Sygdomme.
Randers.
P. C. Christensen,
1. Maskinmester paa Dampsk. »Frejr«.

Undertegnede har i over 3 Aar lidt af **Hjærtebanken og daarlig Fordøjelse,** har i den sidste Tid anvendt **Waldemar Petersens** verdensberømte **China-Livs-Eliksir** og er ved Brugen heraf bleven betydelig bedre. Min Kone har i flere Aar lidt af **Tryk paa Hjærtekulen,** hvilket imidlertid fuldstændigt har fortaget sig, ligeledes ved Hjælp af **China-Livs-Eliksiren.**
Kjøng pr. Glamsbjerg, d. 2. August 1899.
Rasmus Hansen.

Efter at jeg knapt i et Aars Tid har anvendt **Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** saavel til mig selv som til andre kan jeg herved bevidne, at jeg anser det for et **særdeles godt Middel** mod **Appetitløshed,** mod **Svækkelse** i Fordøjelsen og deraf følgende Opstød, mod **Kortaandethed, Kvalme** og **Trykken** paa Brystkassen.
Hamri paa Island.
Arni Arnason, Læge.

Undertegnede, der lider af **Nervesvaghed,** har i ca. 3 Maaneder benyttet **Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** og kan med Glæde og Taknemlighed meddele, at Kuren har bevirket en forbausende Fremgang.
Lille Colbjørnsensgade 8, Kjøbenhavn.
Agnes Christiansen.
Faas overalt samt i Vindepotet **Frederiksberggade 27, Telefon 1336.**

Frederik Petersen,
Cycle- & Maskinværksted,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Nye Cycler haves paa Lageret
Østervoldgade 16, A.

INDHOLD: Engelske Søretsdomme i 1899. — Strandvagten paa Jyllands Vestkyst. — Spørgsmaal og Svar. — Fragtmarkedet. — En interessant Dom. — Det danske Redningsvæsen. — Strejke-Klausuler i australske Kulcertepartier. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

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

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 5. Kjøbenhavn, Torsdag den 1. Februar 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

W. O. le Maire,
Ur- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14–16.
Reparations-Værksted.

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

Hotel Skandia
Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

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

Lauritz Kirkeby,
26, Laxegade 26.

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

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. udvidet 1877.

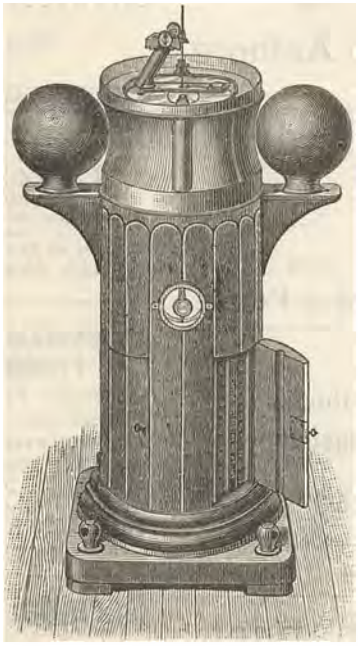
Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Kompasser**, komplet.

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

Alm. Kompasser.

Baadskompas m. m.

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



Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner**, komplet.

Azimuth & Peilinstrumenter efter forskellige Modeller.

Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine** Cherup & A. I.

Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.

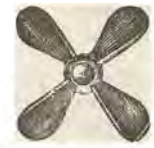
Barometre, enk. og dobb.

Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres

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

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Madsen & Worm. **Herluf Trollesgade 7.** Kjøbenhavn K.
Assurance-Mæglere.
Telefon 4897. • Telegramadresse: Wormadsen.

Til Skibsbrug

kan særlig anbefales

Tuborg-Øl og Central Skibsøl

Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

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 Reparationer af Dampskibsmaskiner.

N. F. Hansens Skibsværft,
Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

Jeg var meget plaget af Brysttrykken, Hjærtebanken og Kortaandethed, hvilket jeg er bleven fritagen for ved at bruge 1 hel Flaske af Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir. Da jeg nu skal rejse til en anden Verdensdel, og jeg befrygter, at Deres saa fordelagtig bekendte Eliksir ikke endnu der kan erholdes, har jeg forsynet mig rigelig deraf, da jeg tror, det er et godt Middel mod mange Sygdomme.

Randers.
P. C. Christensen,
1. Maskinmester paa Dampsk. »Frejr«.

Undertegnede har i over 3 Aar lidt af **Hjærtebanken og daarlig Fordøjelse,** har i den sidste Tid anvendt **Waldemar Petersens** verdensberømte **China-Livs-Eliksir** og er ved Brugen heraf bleven betydelig bedre. Min Kone har i flere Aar lidt af **Tryk paa Hjærtekulen,** hvilket imidlertid fuldstændigt har fortaget sig, ligeledes ved Hjælp af **China-Livs-Eliksiren.**

Kjøng pr. Glamsbjerg, d. 2. August 1899.
Rasmus Hansen.

Efter at jeg knapt i et Aars Tid har anvendt **Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** saavel til mig selv som til andre kan jeg herved bevidne, at jeg anser det for et **særdeles godt Middel** mod **Appetitløshed,** mod **Svækkelse** i Fordøjelsen og deraf følgende Opstød, mod **Kortaandethed, Kvalme** og **Trykken** paa Brystkassen.

Hamri paa Island.
Arni Arnason, Læge.

Undertegnede, der lider at **Nervesvaghed,** har i ca. 3 Maaneder benyttet **Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** og kan med Glæde og Taknemlighed meddele, at Kuren har bevirket en forbausende Fremgang.

Lille Colbjørnsensgade 8, Kjøbenhavn.
Agnes Christiansen.

Faas overalt samt i Vindepotet **Frederiksberggade 27, Telefon 1336.**

H. NIELSEN.
CIGAR- OG TOBAKSFABRIK. ODENSE.
LAGER & UDSALG VESTERGADE 1,
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 — Nyhavn Nr. 65. — Kjøbenhavn. K.

C. W. Obel's
Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.
Lager og Udsalg i Kjøbenhavn
Frederiksberggade Nr. 1.
Telefon 3669.

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

H. HANSENS Skibshandel,
Havnegade, Kolding.
anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.

Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.
Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

Frederik Preisler.

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.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

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.

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.**

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

Den aarlige Ommønstring af Skibsmandskab.

Vi meddelte her i Bladet d. 16. Marts f. A., at Dansk Sejlskibsrederi-Forening havde søgt at raade Bod paa de Vanskeligheder, der jævnlig opstaa for Skibene paa Grund af den forskellige Opfattelse af Mønstringslovens Bestemmelser med Hensyn til den aarlige Ommønstring af Skibsmandskab, der gøres gældende af Mønstringsbestyrerne. Foreningen foranledigede og offentliggjorde en Udtalelse om denne Sag fra Mønstringsbestyreren i Kjøbenhavn, der viste, at man her fulgte meget praktiske Regler paa dette Omraade, og at man gennemførte en uden Tvivl rigtig Fortolkning af de paagældende Bestemmelser i Mønstringsloven, saaledes at disse ikke besværede Skibene mere end nødvendigt. Imidlertid modtog Foreningens Bestyrelse Oplysning om Tilfælde, i hvilke Mønstringsautoriteterne havde forlangt, at aarlig Ommønstring skulde finde Sted, selv om det paagældende Skib ikke toldklarerede i vedkommende Havn, og at det almindeligt fordredes, at Mandskabet, naar det ikke har mønstret før i det paagældende Aar, skal mønstre om, selv om Skibet gaar direkte til Hjemstedet for at lægge op. Bestyrelsen indgik derfor til Justitsministeriet med et Andragende, i hvilket den gav en Fremstilling af disse Forhold og anmodede Ministeriet om at indskærpe, at der efter Mønstringsloven kun kan forlanges Ommønstring foretaget, naar Skibet toldklarerer, og om at give nærmere Regler for, hvorledes denne Ommønstring skal foretages, samt om ved offentlig Bekendtgørelse eller paa anden hensigtsmæssig Maade at fastslaa, at Skibet ikke er forpligtet til at foretage den aarlige Ommønstring, naar det fra dansk Havn er bestemt til Hjemstedet for at lægge op, eller hvis Besætningen maatte høre hjemme paa Hjemstedet og skal afmønstres der.

Justitsministeriet har nu til samtlige Udskrivningschefer og Mønstringsbestyrere udsendt et Cirkulære, hvori der gøres opmærksom paa 1) at den paabudte aarlige Ommønstring af hele Mandskabet ikke kan kræves af Skibe, der under Forbisejling anløbe danske Havne uden at toldklarere, selv om der antages eller afskediges Folk; 2) at saadan Ommønstring ej heller kan anses nødvendig, naar det for Mønstringsbestyreren oplyses, at Skibet afgaar direkte til Hjemstedet for at oplægges eller saaledes, at den dersteds hjemmehørende Besætning der skal afmønstres; og 3) at i Tilfælde, hvor Ommønstring af hele Mandskabet skal finde Sted, er personlig Fremstilling for Mønstringsbestyreren kun nødvendig med Hensyn til den Del af Mandskabet, der enten er ny antaget eller for hvis Vedkommende Forandring af Forhyringskontrakten har fundet Sted.

Som det heraf vil ses, har Ministeriet imødekommet Sejlskibsrederi-Foreningens Ønske om at foranledige, at Mønstringsautoriteterne med Hensyn til den aarlige Ommønstring følge ensartede og for Skibene bekvemme Regler.

En ansvarsfuld Stilling.

Vi have modtaget følgende:

„I „Dansk Søfartstidende" er det nye Dampskib Oceanic gentagne Gange omtalt; det er jo ogsaa et Mesterværk, der repræsenterer Maskin- og Skibsbyggeriets højeste Udvikling i dette Aarhundrede. Til de Egenskaber, der særlig bør fremhæves, hører dets kolossale Størrelse, Komfort og Elegance. Som det komfortableste, der endnu findes i nogen Damper, nævnes Salonen, der er 80′ × 64′ og 19′ høj til Kuplen med Plads til 350 Personer; endvidere en Biblioteksalon, der er 53′ lang og 40′ bred.

Dette flydende Palads afleveres som en Triumf dels for Skibsbyggeriet og dels for Rederiet The White Star Line; det skal ikke være nogen Record breaker, men dets Specialitet skal være at landsætte Passagererne til nøjagtig forud bestemte Tider. Det skal afgaa fra Liverpool Onsdag Eftm. Kl. 5 og være langs Kajen i New York næste Onsdag Fm. til en for det rejsende Publikum belejlig Tid.

Skal Oceanic opnaa hele Aaret igennem at fuldende Atlanterhavsrejserne saa at sige med Jærnbanens Nøjagtighed, da maa der af Chefen ombord udføres et Arbejde, der fuldt ud kan sættes ved Siden af det, der er præsteret af dets geniale Bygmester. Kaptajn Cameron R. N. R. har overtaget Kommandoen over dette Kæmpeskib. Vil man danne sig en Mening om det umaadelige Ansvar, der lægges paa denne Mands Skuldre, da maa man først nævne de mange Menneskers Liv, der er betroet ham; de skal den første Rejse have udgjort c. 2,100, hvoraf c. 400 høre til Besætningen; derefter et kostbart Skib med værdifuld Post og Ladning. Skibets Pris er en Hemmelighed, men det er assureret for 9,000,000 Kr. og Rederiet løber Risikoen for 2,700,000 Kr. Naar man dernæst tænker paa, at alt dette skal bringes frem over en meget befærdet Rute, der tilmed paa Grund af daarligt Vejr, Regn, Sne og Taage hører til de vanskeligste i Verden, og man tilmed husker, at der ikke er Tale om et lille Fartøj, der kan læmpes efter Forholdene ved at stoppe og bakke, naar der i Taage høres en Lyd forude, men om et Kæmpeskib, 704′ × 68′ × 49′, med 17,040 Reg.-Tons Brutto, og man saa overvejer, at den totale Vægt af denne Kolos med alt ombord udgør c. 28,000 Tons, der skal drives frem under alle Vejrforhold med en øredøvende, brusende Fart af 20 Mil i Timen — 1 Mil i 3 Minuter — ved Hjælp af en Maskine, der ved c. 130 Mands Betjening skal udvikle c. 28,000 ind. HK. ved at forbruge 5 à 600 Tons Kul i Døgnet, saa maa man indrømme, at Kaptajn Jacob Holm havde Ret, da han i 1886 under et Foredrag i „Foreningen til Søfartens Fremme udtalte: „Det kan ikke omdisputeres, at Skibsførerens Ansvar, baade med Hensyn til de Værdier og det Antal af Menneskeliv, der nu bliver betroet ham at føre over Søen, er steget i en meget betydelig Grad. Udviklingen gaar i en Retning, som, medens den paa ingen Maade kan siges at stille mindre Fordringer med Hensyn til de Egenskaber, som navnlig maa findes hos Sømanden: Mod, Snarraadighed og Udholdenhed, paa samme Tid stiller stigende Krav til hans Kundskaber baade som Navigatør og paa anden Maade."

„Oceanic medfører 24 Baade til Redning af Menneskeliv under Ulykkestilfælde, alle anbragte paa Baadsdækket, der er oven over Passagerernes Bekvemmeligheder. Det forreste deraf benævnes Navigationsdæk; paa dette er der under Kommandobroen et stort Hus midtskibs med Kahytter, Messe og øvrige Bekvemmeligheder for Kaptajnen og samtlige Navigationsofficerer, saa de til Stadighed kan være afsondret fra Passagererne og opholde sig i umiddelbar Nærhed af Broen. Denne praktiske Indretning er vistnok her for første Gang konsekvent gennemført blandt Paketterne.

a.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

afholdt Fredag d. 27. Januar sin aarlige Generalforsamlig i Aarhus.

Der var mødt Repræsentanter for Foreningens Kredse i hele Landet.

Formanden, Kaptajn C. Jensen, Kjøbenhavn, bød Velkommen. Man kunde jo ikke sige, at Afdelingen var i synderlig Fremgang; men man var dog berettiget til at nære det bedste Haab for Udsigterne i Fremtiden.

Regnskabet. Sekretæren, Skibsmægler Nicolaisen, Aarhus, fremlagde og gennemgik Regnskabet, som balancerede med 1812 Kr. 11 Øre. Medlemsbidragene ere indgaaede som følger: Faxe: Kr. 190.09, Aarhus: 137.04, Svendborg: 135.98, Aalborg: 115.60, Bandholm: 48.70, Odense: 150.68, Marstal: 311.02, Kolding: 128.38, Kjøbenhavn: 73.12, Bornholm: 178.92. Ekstra Medlemsbidrag fra hele Landet: 150.00. Kassebeholdningen var 1. Januar 1899 Kr 192.58. Udgiften havde været Kr. 1381.11, og Kassebeholdningen 1. Januar 1900 var saaledes Kr. 431.00.

Efter at Regnskabet var godkendt, gav Sekretæren en Oversigt over Afdelingens Virksomhed i det forløbne Aar. Der var faldet nogle Medlemmer fra, idet Afdelingen 1. Januar 1899 talte 270 Skibe med 7,600 Tons og nu talte 250—255 Skibe med 7,300 Tons. Tabet var dog ikke stort for Foreningen, da de udmeldte Medlemmer alligevel ikke betalte deres Kontingent.

Fragtmarkedet havde ikke været godt i Fjor. I 5 af Aarets Maaneder havde der været flove og daarlige Fragter til usle Rater.

Den næste Sag paa Dagsordenen gjaldt Kontingentforhøjelsen. Sekretæren gav nogle Oplysninger om denne Sag og udtalte:

De vil alle have erfaret, at „Dansk Søfartstidende" har opsagt sin Kontrakt med Hovedforeningen, idet Bladet, grundet paa de forøgede og stedse stigende Priser paa Papir, Materiale og Arbejdsløn, ikke kan vedblivende leveres til den hidtidige Pris.

Hovedforeningen har derfor besluttet, at Medlemskontingentet skal forhøjes med 1 Kr. pr. Medlem. Hovedforeningen er nemlig gaaet ind paa den nye Kontrakt med Bladet, men selvfølgelig maa den atter have Pengene ind fra Afdelingerne. Hvis vi altsaa vil vedblive at være Medlemmer af Hovedforeningen, maa vi ogsaa gaa med til at betale den fordrede Forhøjelse.

Kapt. T. Nielsen, Svendborg, fandt, at „Dansk Søfartstidende" var et godt Blad, og et Blad maatte Foreningen have. Ellers vilde den blive som et Legeme uden Hoved. Der er nu imidlertid det at sige mod „D. S.", at dets Interesser og vore Interesser ikke altid falde sammen. Bladet er mere et Organ for Førerne i de større Skibe end for Smaaskipperne, og hvis Kontingentet skal forhøjes, vil mulig mange af Medlemmerne falde fra. Et Blad maa vi jo imidlertid have, og hvis vi siger os løs fra „D. S.", maa vi starte et Afdelingsblad for os selv. Det var maaske heller ikke ugørligt. Naturligvis skulde det kun være et mindre Blad, som skulde udkomme et Par Gange om Maaneden eller maaske endog kun en Gang maanedlig. Mest vanskeligt vil det maaske blive at finde en Redaktør. Det skulde jo nemlig være en Mand, som havde Forstaaelse af Smaaskipperne Interesse, og som kendte Smaaskipperne ud og ind. Men det kunde vel lade sig gøre at finde Manden. Der kunde vel ikke afgøres noget om Sagen her, men Tanken var dog vist værd at tage under Overvejelse hjemme i Kredsene, saa vi kan faa at høre, hvad Medlemmerne mener derom.

Kapt. Tofte, Marstal: Foreningen kan ikke bestaa uden et Organ. Endnu er der ikke meget Frafald i min Kreds, hvor jeg har undersøgt Stemningen temmelig nøje, men hvis Kontingentet nu skal forhøjes, saa er jeg bange for, at der bliver et Frafald. Derfor kan jeg ikke gaa med til at stemme paa Forhøjelsen. Tanken om et nyt Blad er ikke gal, men det kostede jo ogsaa mange Penge at starte et nyt Blad, og der skal en dygtig Redaktør dertil. Hvis vi faar dette nye Blad, saa maa Redaktøren være en Smaaskipper. En anden Mand kan være saa dygtig, han vil, saa er han dog ikke Fagmand paa vort Omraade. Det er netop det, vi indvender mod „D. S.", at der tages for lidt Hensyn til os Smaaskippere, og derfor er det meget muligt, at vi vilde staa os bedst ved at faa startet det nye Blad, selv om dette blev mindre og kun udkom 1 Gang maanedlig. Taleren vilde derfor støtte Tanken om et nyt Afdelingsblad.

Kapt. Christiansen, Aarhus, troede ikke, man kunde finde en saadan Redaktør til et nyt Blad. Et saadant vilde ogsaa blive mindst lige saa dyrt som det gamle, selv om dette blev 1 Kr. dyrere end nu. Den Kr. kan da ikke slaa nogen ihjel. Et lille Blad kunde ikke faa saa megen Indflydelse til Gavn for Skipperne, som „D. S." kan, og hvis man synes, at „D. S." tager for lidt Hensyn til Smaaskipperne, kan man jo rette en høflig Anmodning til Redaktionen om for Fremtiden at tage lidt mere Hensyn til os, og saa gør den det ogsaa nok. Hvis Folk falder fra, fordi der lægges 1 Kr. paa Kontingentet, saa vilde de være faldet fra alligevel (Hør!)

Kapt. Koefod, Rønne, havde samme Følelser som Kaptajn Nielsen. Dersom Kontingentet forhøjes, sker der et Frafald. Han rettede den samme Anke mod „D. S." som foregaaende Talere, at det tog næsten udelukkende Hensyn til de store Skibsførere. Ikke desto mindre vilde han dog gerne være med til at beholde Bladet. Han vilde stille det Ændringsforslag, at de Medlemmer, som ikke vilde betale Kontingentforhøjelse, skulde have Bladet hver 14. Dag i i Stedet for som nu hver Uge. De, som betalte Forhøjelsen, skulde selvfølgelig vedblive at faa Bladet som hidtil. Dette Forslag syntes ham at være en god Løsning paa Sagen. Hvis det ikke kunde gennemføres, vilde ogsaa han være med til at starte et nyt Blad.

Kapt. Tofte kunde gaa med til dette Forslag og

Kapt. Christiansen, Odense, troede ligeledes, at det var en god Løsning paa Spørgsmaalet.

Kapt. Mich. Nielsen, Aarhus, ankede over, at der i „D. S." havde været optaget Fragttaksterne fra Kjøbenhavn. Disse havde været lavere end Taksterne i Aarhus, og Offentliggørelsen af dem havde skadet Skipperne i Aarhus. Forslaget om kun at faa hver andet Nummer af Bladet var ikke godt. Man maatte have dem alle, hvis man skulde have nogen Gavn og Glæde deraf. Paa Henvendelse til Redaktionen desangaaende vil der sikkert blive taget alt muligt Hensyn til Smaaskipperne. Det vil blive meget vanskeligt at danne et nyt Blad, som er bedre, eller endog saa godt som „D. S."

Sekretær L. Drechsel, der var mødt for Hovedbestyrelsen, udtalte, at der her ikke var Tale om Prisen paa „D. S." Sagen gjaldt en Kontingentforhøjelse til Hovedforeningen. Hvis man var Medlem af Hovedforeningen, fik man Bladet tilsendt, og vilde man ikke betale den forlangte Kontingentforhøjelse, udmeldte man sig derved af Hovedforeningen. Vilde Foreningen have Nedsættelse, maatte den forhandle med Hovedbestyrelsen derom. Naar der ankes over, at „D. S." ikke indeholdt ret meget om Smaaskipperne, saa er denne Anke for saa vidt berettiget. Men der er jo rigtignok den Ting at sige dertil, at Smaaskipperne aldrig sender noget Stof til Bladet. Alt, hvad der hidtil er indkommet til Redaktionen fra Smaaskippere, er altid bleven optaget i „D. S." I de fremmede Søfartstidender findes ikke særlig meget af Interesse for vore Smaaskippere. Send blot ind, hvad De ønsker optaget i Bladet, og det skal nok komme der. Det kan naturligvis ikke nægtes, at „D. S." indeholder mere af Interesse for de store Skibe end for de smaa, men man maa jo dog ogsaa betænke, at medens Afdelingen for mindre Skibe kun repræsenterer 7,000 Tons, repræsenterer den anden Afdeling c. 80,000 Tons. Det er derfor rimeligt, at der kommer mere Stof frem for disse end for hine. Det kan jo være en meget god Tanke med

et særligt Blad for Smaaskippere, men et saadant lille Blad kan selvfølgelig aldrig faa en saadan Indflydelse som det større Blad. Ingen vil vist kunne nægte, at „D. S." har faaet udvirket ret betydelige Fremskridt paa forskellige Omraader, som et lille Blad ikke kunde have fremkaldt. Tanken med det lille Blad kan som sagt være god nok, men De maa jo vel vide, at hvis De laver Dem et saadant Afdelingsblad, saa afbryder De Forbindelsen med Hovedforeningen, som har „D. S." til Organ, og det er dog vist et Spørgsmaal, om den mindre Afdeling kan staa sig ved at sige sig løs fra Hovedforeningen. Forslaget om kun at faa „D. S." hver 14. Dag eller kun hver andet Nummer er næppe praktisk. Efterretningsstoffet vil blive værdiløst, og det vil vist heller ikke kunne lade sig gøre at ordne en saadan Forsendelse gennem Postvæsenet.

Kapt. Kofoed takkede for de givne Oplysninger. Det var dog værd at undersøge hos Postvæsenet, om en saadan Forsendelsesmaade kunde praktiseres. Det er al Ære værd, at. „D. S." er indholdsrigt, og ogsaa, at det bringer rigeligt Nyt fra de store Skibe. Med Hensyn til Fragttaksterne vilde det vist være gavnligt, om „D. S." vilde offentliggøre Taksterne paa det Sted, hvor de var højst. Det kunde maaske hjælpe til at hæve Taksterne paa andre Steder. Han anbefalede atter Ordningen med „D. S." hver 14. Dag. hvis dette kunde lade sig gøre.

Kaptejn Hansen, Faxe, kunde ikke se, at Afdelingen kunde faa Raad til at starte et eget Blad, som under alle Omstændigheder vilde komme til at koste Medlemmerne betydeligt mere, end „D. S." nu koster. Vi kan takke os selv for, at „D. S." ikke indeholder mere specielt for os, naar vi aldrig indsender noget til Bladet. Naar vi ikke en Gang kan fylde ½ Spalte i „D. S.", hvorledes kan vi saa tænke paa at fylde et helt Blad. Det vil blive meget vanskeligt at faa en Redaktør til et saadant Blad, og Taleren troede ikke, at denne Tanke i det hele taget lod sig realisere. Har vi noget af Interesse, saa lad os sende det til „D. S.", og der bliver det optaget. Det er ingen Skade til, at „D. S." indeholder Nyt fra de store Skibe. Der er dog mange af os, som har nære Slægtninge ombord paa de store Skibe i udenrigsk og indenrigsk Fart, og dem kan vi jo nu faa Besked om, hvor de befinde sig, gennem „D. S." Den lille Kontingentforhøjelse af 1 Kr. er ikke værd at tale om. Nu til Dags ser Folk virkelig ikke saa nøje paa Kronen. Hvis vi havde været 7—800 Medlemmer, havde det maaske kunnet lade sig gøre at starte et nyt Blad, men nu kunde det næppe lade sig gøre. Lad os holde os til „D. S."

Kapt. Tofte talte ikke for sig selv. Han vilde nok være med til at betale 1 Kr. mere, men han talte paa sin Kreds' Vegne.

Kapt. Sørensen Kolding, var ogsaa betænkelig ved at Kontingentet forhøjes. Han fandt Forslaget om „D. S." hver 14. Dag godt. Et nyt Blad vilde blive uden Betydning. Vi kan ikke udrette noget paa egen Haand, men maa holde os til den store Forening.

Formanden: Det er ganske vist betænkeligt med den Kontingentforhøjelse. Men det kan vist heller ikke blive til noget med et nyt Blad. Det vil blive 2—3 Gange saa dyrt, og vi kan ogsaa faa stor Vanskelighed ved at finde en passende Redaktør. Det vil sikkert ogsaa knibe lige saa meget med at faa Stof til det nye Blad.

Nielsen, Svendborg: Det er ikke godt for Spurve at komme blandt Traner, og det er ikke godt for os Smaaskippere med vore 7,000 Tons at komme mellem de store Skippere med deres 80,000 Tons. Et lille Blad maatte vel kunne bære sig, naar det havde 3—400 Holdere, og saa mange kunde vi vel blive. Der kunde vel ogsaa skaffes en Del Annoncer fra Mæglere o. a., og der fandtes vel en Mand, som kunde redigere det. Det er naturligvis rart nok, at vi i „D. S." kan læse om de Skibe, vore Slægtninge fare med, men det er jo dog ikke Formaalet for Foreningen og dens Organ. Vort Blad skal først og fremmest tale i vor Stands Interesse.

Sekretæren, Hr. Nicolaisen: Vi maa jo have en Afslutning paa denne Sag. Kontingentforhøjelsen er allerede indtraadt fra Nytaar af, saa vi er nødt til at betale den, indtil vi kan faa os sagt løs fra Hovedforeningen, hvis vi vælger det. Kassen kan ikke betale Forhøjelsen, i hvert Fald ikke den hele. Og det er jo ogsaa mere et Principspørgsmaal, det gælder, end netop den ene Krone. Et nyt Blad vil koste mindst 7—800 Kr. aarlig og vil være betydeligt dyrere end det nuværende Medlemsblad. Dertil kommer, at saafremt Afdelingen udmelder sig af Hovedforeningen, mister vore Medlemmer de gratis Sagførere, de nu har. Det er ikke uden Betydning for mange af Medlemmerne. Postvæsenet gaar aldrig med til Ordning af Forsendelsen af „D. S." til nogle Abonnenter hver Uge og til andre hver anden Uge. Det er en absolut Fejl, at de mindre Skibsførere ikke skriver mere til „D. S." end Tilfældet er. De hører jo, at alt, hvad De indsender, bliver optaget i Bladet. „D. S." retter sig altid efter vore Ønsker. Saaledes stoppede Bladet paa vor Opfordring med at offentliggøre Fragttaksterne, da Købmændene benyttede sig af disse til at trykke Taksterne. Hvad skal vi nu gøre? Skal vi foreløbig afholde Kontingentforhøjelsen af Kassen, og skal vi saa melde os ud af Foreningen?

Kapt. Nielsen, Svendborg: Kan vi ikke lægge Afgiften paa Tonnagen i Stedet for paa Skibet. Ellers vil det gaa mest ud over de smaa Skippere.

Formanden: Det vilde blive et Paalæg af 3 Øre pr. Registerton. Lad os nøjes med at lægge 2 Øre paa pr. Ton, og lad saa Kassen betale Resten.

Kapt. Hansen, Faxe, vilde foretrække at lægge de 3 Øre paa. Kontingentet havde været ansat for lavt fra først af.

Efter en længere Debat vedtoges Formandens Forslag, idet Repræsentanterne for Kjøbenhavn, Odense, Marstal og Kolding, i alt repræsenterende 111 Skibe, stemte derfor. For de 3 Øres Paalæg pr. Registerton stemte Repræsentanterne for Aarhus, Svendborg og Faxe, repræsenterende 85 Skibe. Afgiften er saaledes nu fastsat til 10 Øre pr. Registerton + 3 Kr. 50 Øre i Medlemsgebyr.

Fremmede Skibes Konkurrence. Kaptajn Kofoed indbragte Forslag om, at Skibe i fremmed Havn skulde forlange lige saa høje Fragter, som de lokale Skippere forlangte.

Efter at Forslagsstilleren havde anbefalet Forslaget, vedtoges følgende Resolution:

„Foreningens Medlemmer søge at virke hen til ved personlig Paavirkning hos alle Kolleger, saa vel indenlandske som fremmede, at de lokale Fragttakster ikke underbydes.

En billigere Assurance. Kapt. Kofoed: Der blev i Fjor nedsat et Udvalg til arbejde for at skaffe os en billigere Assurance, noget, vi i høj Grad trænge til. Jeg har som Medlem af Udvalget været med til at udarbejde et Forslag, som vi saa sendte omkring til de forskellige Foreninger til Overvejelse. Jeg har ogsaa talt med Folketingsmand Blem om Sagen, men efter hans Udtalelser kunde jeg forstaa, at der vilde blive stillet saa store Fordringer til os, at vi ikke med de Midler, der stod til vor Raadighed, kunde føre Sagen igennem. Spørgsmaalet er nu, skal vi lade Sagen falde, eller skal vi se at faa nyt Liv i den?

Sekretæren, Nicolaisen: Sagen er jo altsaa ikke fuldendt fra Udvalgets Side, og foreløbig er der vel ikke noget at gøre. For at vi imidlertid kan faa Besked om, paa hvilket Standpunkt Sagen nu staar, foreslaar jeg, at det indsamlede Materiale oversendes til mig, som dernæst gennem „D. S." udsender en Redegørelse derfor.

Dette Forslag vedtoges enstemmigt.

Fyr- og Vagerforanstaltninger. Paa Marstalkredsens Vegne indbragte Kapt. Tofte Forslag om, at Afdelingen skal søge at faa „Bøgestrømmen" uddybet og faa den bedre belyst. Ligeledes ønskes bedre Vejledning fra Hovedsand paa Langeland til Smørstakken.

Forslagsstilleren anbefalede Forslagene. Der ønskedes 2 Ledefyr i „Bøgestrømmen", saa at Skibene kunne

se at ankre op der. Ved Langeland burde der anbringes 1 Vinkelfyr eller 2 Ledefyr.

Kapt. Christiansen, Aarhus, ønskede anbragt en Kost paa Vestsiden af Norsminde Flak og en paa Hestbjærggrunden.

Fra forskellige Sider udtaltes Ønsket om, at der blev anbragt Koste paa Sydkanten af Masnedflak og ved Onsvig, hvor der var en udmærket Ankerplads.

Der vil nu blive gjort Forsøg paa gennem Hovedforeningen at faa disse Ønsker opfyldte.

Skal Mæglerbestillingerne frigives? Hovedforeningen har ønsket en Udtalelse fra Afdelingen om, hvorvidt den kunde ønske at faa Mæglerbestillingerne frigivne, om eller den ønskede at beholde den nuværende Ordning.

Kapt. Mich. Nielsen, Aarhus, vilde synes bedst om, at Mæglerbestillingerne blev givet fri. Derimod holdt Kaptajnerne Christiansen, Aarhus, Christiansen, Odense, Tofte og Kofoed paa den nuværende Ordning.

Der vedtoges en i denne Retning gaaende Resolution, idet der dog tilføjes, at det var ønskeligt, om Skibsførernes Organisationer kunde faa nogen Indflydelse paa Besættelserne af Mæglerposterne.

Næste Aars Generalforsamling Til Mødested for næste Aars Generalforsamling foresloges Aalborg, Odense og Svendborg. Ved Afstemningen valgtes Svendborg.

Valg af Sekretær og Kasserer. Til Afdelingens Sekretær og Kasserer for Aaret 1900 genvalgtes Skibsmægler G. Nicolaisen, Aarhus.

Repræsentantvalg. Til Repræsentanter for Afdelingen ved Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling valgtes paa Forslag af Sekretæren: Kofoed, Rønne, og Nielsen, Svendborg. Til Suppleant valgtes Sekretæren.

Søfolks Pensionering. Kapt. Kofoed indledede en Diskussion om Søfolks Ulykkesforsikring og Pensionering. Der var i Sømandskredse stærk Stemning for at faa en Lov gennemført om Ulykkesforsikring og Pensionering af Søfolk. Som Forholdene nu er, ser man kun alt for tit, at Søfolk og deres Familie i Tilfælde af Ulykkestilfælde bliver nedstyrtet i den yderste Fattigdom. Og ikke meget bedre er Sømanden stillet, naar han bliver gammel og svag. Paa Bornholm har vi nu taget Initiativet til at faa startet en Ulykkesforsikring og faa dannet et Fond til Pensionering. Vi har skrevet til Norge og til Sverrig, og har faaet Eksemplarer af deres Love paa dette Omraade. De norske Love fandt vi ikke vare praktiske, de svenske var noget bedre, men heller ikke de var fuldt tilfredsstillende. Det gælder jo egentlig først om at faa dannet et Fond, og for at faa Midler til et saadant har vi tænkt os, at Staten skulde paalægge hvert udenrigsk Skib, som kom i vore Farvande, en lille Afgift, maaske 3 Øre pr. Ton, og de Penge, som paa den Maade indkom, skulde anvendes til Søfolks Pensionering, naar de blev gamle, eller naar de paa Grund af Ulykkestilfælde blev uarbejdsdygtige. Naturligvis skulde ogsaa Søfolkene selv bidrage noget til et saadant Fond, men det vilde vist heller ikke støde paa nogen Vanskelighed. Det er vor Mening, at Foreningen bør henvende sig til Regering og Rigsdag om denne Sag.

Sekretær Drechsel: Denne Sag omfatter jo egentlig to Spørgsmaal, nemlig om Forsikring mod Ulykkestilfælde og om Alderdomspensionering. Sagen om Forsikring mod Ulykkestilfælde er jo netop nu for i Rigsdagen, og den vil vist før eller senere nok finde sin Løsning der, uden at vi behøver at sætte os i Bevægelse derfor. Noget helt andet er Pensionssagen. Dette er et meget vanskeligt Spørgsmaal. Det er sandt nok, at man burde lægge en Afgift paa de fremmede Skibe, som kommer her til Landet, men det er tvivlsomt, om vi kan gøre det af Hensyn til de traktatmæssige Forpligtelser, Danmark indgik paa ved Øresundstoldens Ophævelse. Det er derfor ingenlunde sikkert, at Spørgsmaalet kan løses ad den Vej. Men derfor er en Løsning ikke haabløs. Staten kan jo her som paa andre Omraader yde Hjælp til Selvhjælp. Sagen kan dog næppe ordnes som i Sverrig og Norge. Derimod synes den Løsning paa Spørgsmaalet, som Tyskland har valgt, at være bedre. Der yder Staten et vist Beløb i Forhold til, hvad Sømændene selv yde. Der er dog endnu ingen praktiske Erfaringer at bygge paa derfra. Men Sejlskibsrederi-Foreningen har Sagen under Overvejelse og vil eventuelt bringe den frem paa Foreningens Generalforsamling til Sommer.

Kapt. Kofoed spurgte, om der ikke kunde paalægges fremmede Skibe en Afgift, naar denne ikke blev anvendt til Fyr- og Vagervæsenet.

Drechsel ansaa det for tvivlsomt, om dette kunde lade sig gøre.

Sekretær Nicolaisen: Skal vi ikke vedtage at overlade til Bestyrelsen, at den tager Stilling til Sagen paa Hovedforeningens Generalforsamling til Sommer.

Dette Forslag vedtoges enstemmig.

Stenfiskeri ved Kysten. Fra danske Stenfiskere var fremkommen en Skrivelse, hvori de anmodede om Afdelingens Anbefaling til et Andragende, de agte at indgive til Landsthinget om, at dette Thing vil vedtage Lovforslaget om Sandgravning og Stenfiskeri ved Kysten i den Skikkelse, hvori det er vedtaget og oversendt fra Folkethinget.

Sekretær Nicolaisen: Der ønskes altsaa kun Afdelingens Anbefaling til dette Andragende, og det kan vel aldrig skade at give den. Men Afdelingen skal dog tage sig i Vare for at blande sig i Ting, som ikke kommer den direkte ved. Derved svækker den Opmærksomheden for andre og vigtigere Opgaver.

Mich. Nielsen, Aarhus, anbefalede varmt at støtte Andragendet, da der ellers kunde være Fare for, at Godsejerne i Landsthinget vilde yderligere skærpe Lovforslaget og saaledes rent umuliggøre Stenfiskerne at tjene Brødet.

Drechsel: Hvis Afdelingen, hvem denne Sag nærmest vedrører, vedtager at anbefale Andragendet, vil dette rimeligvis blive fremmet af Hovedforeningen.

Man vedtog at anbefale Andragendet.

Dermed var Dagsordenen udtømt og Generalforsamlingen hævedes.

Færøisk Søretssag.

Ved Søretten i Thorshavn paa Færøerne søgte Aktieselskabet „Færøernes Ophalingsbedding" Lærer O. H. Dahl m. fl. til at betale Kr. 195.13 som Rest paa et Regningsbeløb for udført Reparation paa den 69 Aar gamle Kutter „Nelson". De Indstævnte gjorde gældende, at omtalte Skib, der var færdigt med Reparationen d. 22. Maj 1896, under en Storm d. 25. Juli s. A. sprang læk i aaben Sø, og at Lækagen viste sig at være paa et Sted, hvor det under Reparationen var blevet kalfatret af nævnte Selskab, hvorfor de ikke mente sig forpligtede til at give Vederlag for et saadant Arbejde. Ved Sørettens Dom vare de Indstævnte blevne frikendte for Betaling af det omstridte Beløb, men ved Landsoversamt Hof- og Stadsrettens Dom af 8. Januar d. A. fik Sagen det modsatte Udfald, idet det ikke overfor Aktieselskabets Benægtelse kunde anses godtgjort, at Skaden skyldtes Mangler ved den af dette Selskab udførte Kalfatring, hvorimod Lækagen snarest maatte anses at skyldes Skibets Alder og skrøbelige Tilstand. De Indstævnte dømtes derfor til at betale Aktieselskabet det paastaaede Beløb for Reparationen og Sagens Omkostninger, der for begge Instanser sattes til 100 Kr.

Styrmændene og Sejlskibsflaaden.

Der kan jo ingen Tvivl være om, at Spørgsmaalet om en Revision af visse Bestemmelser i Sønæringsloven i en nær Fremtid vil komme paa Dagsordenen, idet det er overdraget den for Tiden nedsatte Skibsfarts-Kommission at beskæftige sig med det. Der vil jo sikkert blive Tale om her at undersøge flere forskelligartede Krav, opstillede fra forskellige Sider, men hvad der blandt disse hidtil mest har tiltrukket sig Opmærksomheden, er de af Dansk Sejlskibsrederi-Forening fremsatte Ønsker om Ændringer i Lovens Bestemmelser vedrørende Adgang til at fare som Styrmand med Sejlskib. Disse Ønsker have jo her i Bladet, dels gennem Referatet af Foreningens Andragende, dels gennem talrige indsendte Artikler fundet en indgaaende Begrundelse, men vi skulle dog i Dag angive vort Standpunkt til dem, hvad vi tidligere kun i Forbigaaende have gjort. Vi finde en yderligere Anledning til at gøre dette deri, at der fra Dansk Navigatør-Forenings Side er rejst en Modstand mod de nævnte Fordringer, som vi vedblivende maa finde ganske uberettiget.

Det vil erindres, at Sejlskibsrederi-Foreningens Ønsker ere formulerede i tre Punkter, af hvilke det første er Afskaffelsen af Maskinlæren som tvungent Fag ved den almindelige Styrmandseksamen. Det er overordentlig oplivende at se, hvorledes Foreningens Standpunkt i denne Sag efterhaanden vinder almindelig Tilslutning og Anerkendelse. Da den rejstes, anførtes det fra mange Sider, hvilken Skændighed, man vilde begaa, om man ikke tvang de unge Mænd, der valgte Søvejen med Sejlskibsfart som deres Maal, til at lære et Fag, de under denne Forudsætning aldrig vilde faa Brug for — kun fordi de, hvis de senere i Livet forandrede Beslutning og gik i Dampskibsfart, vilde behøve det. Vi have altid fundet det et snurrigt Standpunkt, at Staten paa denne Maade skulde være de unge Menneskers Formynder, der ikke alene sagde dem, hvad den fordrede af dem for at lade dem røgte den Gerning, som de havde bestemt sig for (det er den jo i sin gode Ret til at sige), men der ogsaa fordrede, at de skulde lære noget, som de i denne Stilling vitterligt ikke havde Brug for, og vi mindes ikke at have set Staten i nogetsomhelst andet Forhold indtage et saadant Standpunkt. Imidlertid, der er ikke Grund til at dvæle yderligere herved, da man nu efterhaanden fra alle Sider synes at være kommen til den rette Erkendelse. Selv Navigatør-Foreningens Formand, Hr. Kaptajn Callesen, hvis Udtalelser som saadan selvfølgelig maa tillægges Betydning, er nu en varm Ven af at opgive Maskinlæren som tvungent Fag. Medens han i Foreningens Medlemsblad for November fremstiller sig — saa vidt vi efter vor bedste Ævne formaa at opfatte ham — som en Modstander heraf, skriver han i Medlemsbladet for Januar, at han ikke gør Fordring paa, at Styrmændene i Sejlskibe skulle have Maskineksamen. Saaledes vinder den rette Opfattelse stedse Sejr.

Det er dog navnlig det andet Punkt, der har vakt saa megen Allarm. Sejlskibsrederi-Foreningen har ønsket, at de, der have bestaaet Fiskeskipperprøven, skulle have Ret til at fare som 1ste Styrmand med Sejlskib paa evropæiske Havne og som 2den Styrmand paa alle Havne. Foreningens Motiv til at andrage om denne saa vel som om de øvrige Ændringer er jo den tiltagende Mangel paa Styrmænd til Sejlskibene. Nu kunde man fra Navigatør-Foreningens Side tage det Standpunkt at sige: Det hele er et Gagespørgsmaal; giv Styrmændene i Sejlskibene tilstrækkelig høje Lønninger, saa bliver der ingen Mangel. Et saadant Standpunkt vilde der være nogen Fornuft i, hvis de nuværende Vanskeligheder kunde afhjælpes ved en Lønningsforhøjelse, der ikke oversteg, hvad der er rimeligt under Hensyn til Sejlskibenes hele økonomiske Stilling. Men denne Paastand tør man ikke fremsætte, og den vilde da ogsaa være ganske uholdbar. Vi lade her det Spørgsmaal ganske ude af Betragtning, om Sejlskibsstyrmændenes Lønninger ere for lave, thi vi have den bestemte Overbevisning, at selv om de forhøjedes (selvfølgelig indenfor de Grænser, der bestemmes af Hensynet til Skibenes Drift), saa vilde der vedvarende være Mangel paa Styrmænd til Sejlskibene. Og heri er jo intet mærkeligt. Det er jo klart, at med Søfartens hele Udvikling for Øje, er der i de Lag, der tidligere rekruterede Besætningerne i baade Sejl- og Dampskibe, en stigende Tilbøjelighed til at søge over i de sidste. Dette vil næppe finde nogen Modsigelse, men saa er det ogsaa ganske meningsløst at gøre dette Spørgsmaal til et Gagespørgsmaal. Det staar for os som ganske selvfølgeligt, at naar Tidens Udvikling naturligt fører det med sig, at Dampskibsfarten trækker den store Del af Navigatørerne til sig i en saadan Grad, at Sejlskibene komme til at mangle Styrmænd, saa maa man søge at hæve andre Lag op til at overtage Gerningen i Sejlskibene, og det er det, Sejlskibsrederi-Foreningen har gjort ved at give Anvisning paa de, der have bestaaet Fiskeskipperprøven. Om nu denne vil være fyldestgørende i sin nuværende Form, derom kan der forhandles, hvad Foreningen ogsaa udtrykkelig har udtalt. Men man har ingen Ret til at betegne det som krænkende for Navigatørernes Interesser, at man søger ad Lovgivningens Vej at afhjælpe Mangler, der efter Foreningens bedste Overbevisning ikke kunne afhjælpes ved en rimelig Lønningsforhøjelse. Det vilde have ulige mere Interesse, om Navigatør-Foreningen godtgjorde, at de kunde dette, end at den lod sin Formand give Sejlskibsrederne Anvisning paa at give samme Hyrer som Dampskibene, eller paa — at søge om Statssubvention, en Udvej, som vi ere ganske ude af Stand til i denne Forbindelse at finde nogensomhelst Mening i, og som Lederen af Navigatør-Foreningen iøvrigt burde vide er praktisk og politisk uigennemførlig. Vi mene os, naar vi udtale dette om Hyrespørgsmaalet, forpligtede til at gaa ud fra, at den ærede Formand ikke er Meningsfælle af den Vildmand, der anstiller Betragtninger ud fra den Forudsætning, at Sejlskibene for Tiden tjene 10—30 %.

Hvad Sejlskibsrederi-Foreningen har taget til Orde for, er dette, at man skaber to Klasser af Navigatører, og den har gjort det, fordi der faktisk er en Dag for Dag større Forskel mellem Dampskibsdrift og Sejlskibsdrift. Nu kan man selvfølgelig være en Modstander af, at der saaledes skabes to Klasser af Navigatører. Men det er enten Uvidenhed eller Ondsindethed, naar man udraaber Sejlskibsrederi-Foreningens Forslag herom som noget nyt og som et Forsøg paa at ødelægge Navigatørstanden. Thi dette at etablere to Klasser indenfor en Bedrifts Udøvere er dels noget, der i dansk Næringslovgivning er accepteret paa en hel Række Punkter, og altsaa finder Sted i en Mængde andre Forhold, dels er det noget, som Navigatørernes Repræsentanter i den Søfarts-Kommission, der udarbejdede Grundlaget for vor nuværende Sønæringslov, varmt toge til Orde for.

Vi for vort Vedkommende tro, at Nødvendigheden af en saadan Klassedeling, som Skibsfarten udvikler sig, Dag for Dag vil fremtræde stærkere, og at vi paa dette Omraade vil komme til at følge det af de største søfarende Nationer givne Eksempel. Men for Navigatørerne er der ikke heller nogen som helst Grund til at rejse Modstand mod en saadan Ordning, og vi tvivle for den Sags Skyld ogsaa meget om, at der blandt deres Flertal ønskes rejst en saadan Modstand. Det, Navigatørerne maa fordre, er, at man stiller de Fordringer til deres Uddannelse, som udkræves for at de forsvarligt kunne røgte deres Hverv, og de maa fordre at gaa fremad i Kundskaber, at se Standens sociale Niveau hævet. Men dette udelukker ikke, at man bør have Øjet aabent for den faktiske Forskel mellem de forskellige Navigatørers Vilkaar og Formaal, og at denne Forskel finder Udtryk i Lovgiv-

ningen, og andet er det ikke, Sejlskibsrederi-Foreningen har forlangt. Vi nære oprigtig Sympati for alle Bestræbelser for at sprede Kundskab ud i de videste Kredse; men man kan fordre for meget af Kundskab, og det bør man kun gøre, naar „Rosinen i Pølseenden er fed nok", som Kaptajn Torm saa træffende pointerede det paa Sejlskibsrederi-Foreningens Generalforsamling i Sommer. Eller hvorfor forlanger man da ikke, at de, der nu sejle i en vis Fart med Sætteskipperprøven, skulle tage Styrmandseksamen. Det vilde da i hvert Fald være konsekvent.

Dette er, hvad vi for vort Vedkommende have at sige i denne Diskussion. Om den ansete Skibsfører, der her i Bladet har forsvaret Sejlskibsrederi-Foreningens Andragende, vil tage til Orde mod den Bunke, Sagen ret uvedkommende Angreb, han har været Genstand for, eller om han vil nøjes med Bevidstheden om den fuldkommen overvældende Virkning, med hvilken hans Artikel har ramt, det vide vi ikke. Men ligesom vi i denne som i alle andre Sager anerkende Nytten af den offentlige Diskussion, saaledes tro vi ikke paa den her, hvor Navigatør-Foreningens Formand straks fra første Færd har bragt den ind i et vrangt Spor ved at angribe Sejlskibsrederi-Foreningen, fordi denne har „nedladt sig" til at indsende det omtalte Andragende til Fællesrepræsentationen, uvidende som han er om, at dette Skridt netop maa betyde, at Sejlskibsrederi-Foreningen ønsker denne Sag forhandlet bl. a. med Navigatørernes Delegerede i Repræsentationen. Men dette staar i den bedste Samklang med den udsøgte Haan, hvormed Provinsernes Navigatører nu behandles i Navigatør-Foreningens Medlemsblad, og dermed, at man mener intetsomhelst Hensyn at burde tage til den Omstændighed, at Sejlskibsrederi-Foreningen blandt sine Medlemmer tæller c. 700 farende Navigatører.

For Dansk Navigatør-Forening og dens Opgaver have vi den største Sympati. Men vi have vedblivende ikke kunnet tilegne os den Opfattelse, at dens nuværende Ledelse ved Overlegenhed eller Klogskab hører til Blomsten af den danske Navigatørstand. Og vi tro, at der blandt Navigatør-Foreningens Medlemmer ingen Sympati er for de Bestræbelser, der udfoldes for at skabe et Fjendskab mellem to Foreninger, der efter vor Opfattelse ere henviste til Samarbejde for Løsningen af Spørgsmaal af største Betydning for den danske Navigatørstand.

Generalforsamlinger.

Marstal Skipperforening

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Kassereren, Forhyringsagent Levinsen, oplæste Regnskabet, der viser en Balance af 5,827 Kr. Kassens forskellige Afdelinger ejer ialt 34,346 Kr. 15 Øre. Kassen har havt en Formuefremgang af 3,103 Kr. 41 Øre, hvilket giver et gennemsnitligt aarligt Overskud af 3,000 Kr.

Foreningen har 248 Medlemmer. Der findes 26 Enker og 3 Alderdomspensionister; en Pensionist, Hr. P. Knudsen, har givet Afkald paa sin Pension, og to Medlemmer paa en mindre Sygehjælp.

Til Bestyrelsen valgtes Hr. Chr. Bager („Henry") i Stedet for Hr. Jens Hansen, der ikke ønskede Genvalg, til Revisor Hr. Hans Bager („Neptunus") i Stedet for Hr. Jens Carlsen, der ikke ønskede Genvalg.

Da Kassereren, Hr. Levinsen, ønskede at fratræde, bragte Formanden, Mægler Albert E. Bøye, ham en varm Tak for hans Virksomhed.

Mægler Herman C. Bøje anbefalede Skibsførerne at indtræde i den alm. danske Skibsfører-Forening, der mere end nogen anden Forening for Skibsførere understøttede trængende Medlemmer og Enker.

Dampskibsselskabet Ærø

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Ved Lovændring udvidedes Bestyrelsens Medlemsantal fra 5 til 7. Til Bestyselsen genvalgtes Lærer V. Schøsler og valgtes Skibsreder I. C. Jensen, Lærer Clausen og Gaardejer L. Petersen. Til Formand valgtes Hr. I. C. Jensen.

Udbyttet for det forløbne Regnskabsaar fastsattes til 4 pCt.

Nørrejyllands gensidige Søforsikrings-Forening

har afholdt aarlig Generalforsamling. Til Bestyrelsen valgtes Skibsførerne Jensen, Frederikshavn, og Jeppesen, Løgstør; til Suppleanter Skibsførerne Andersen og Levinsen, Aalborg, til Revisor Skibsfører Larsen, Aalborg.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dpsk. Ajax er af Skibsreder Torm solgt til Dampskibsselskabet Vesterhavet i Esbjerg for c. 120,000 Kr. og har indtil videre overtaget Kreaturdamperen Mercurs Rute.

Bark Hans af Sønderho, beliggende i Hamburg, er solgt til et tysk Rederi. Købesummen ubekendt

Et Konsortium i Marstal med Agent N. Petersen som korresponderende Reder har købt 3/m. Skonnert Sweden af Oscarshamn for 30,750 Kr. Skibet maaler 168 Reg.-Tons Netto og laster c. 330 Tons d. V.; det er bygget 1898 og har 12 Aars 1ste Kl. Skibet faar Navnet Hermod og skal føres af Kapt. Chr. Dreimann, fhv. Styrmand paa Sk. „Aurora".

Anna, Jagt af Ærø, 13,82 Br. Tons, er af Hr. A. C. Albertsen solgt til d:Hrr. H. M. Seier og H. B. Petersen af Marstal.

Personalia.

Medaillen for Druknedes Redning er tildelt Kaptajn M. J. Chr. Jørgensen og Styrmand O. Jensen, begge her af Byen.

Dødsfald. Fiskeeksportør Malling Nielsen af Thurø er afgaaet ved Døden.

Fhv. Skibsfører H. P. Levinsen i Marstal er afgaaet ved Døden. Han blev begravet paa den Dag, han skulde have holdt Guldbryllup.

Fhv. Skibsfører H. P. Nielsen i Stubbekjøbing er afgaaet ved Døden.

Fhv. Styrmand P. A. Kjøller, født i Bodilsker paa Bornholm, er afgaaet ved Døden i Bombebøssen i Kjøbenhavn.

Under Kapt. E. Brabrand jun.'s Sygdom er Dampskibet Beira overtaget af Kapt. L. Lunge.

Kapt. O. v. Clausson-Kaas, der nu er rask, har atter overtaget Dampskibet Baron Stjernblad, hvis midler-

tidige Fører, Th. Petersen, har overtaget Dampskibet Maja, som førtes af Styrm. C. Johnsen; sidst nævnte er derefter traadt tilbage i Stillingen som 1ste Styrmand.

„Vesterhavets" nye Damper Ajax skal foreløbig føres af Styrmand N. Nielsen af Fanø.

Fra Sø og Land.

Beri-Beri. I „Norges Sjøft." meddeles en Recept, som Indsenderen har faaet af en Kaptajn, der selv har brugt den, da han med flere af Mandskabet ankom til St. Helena livsfarligt syge. Baade Kaptajnen og Mandskabet bleve snart fuldkomment raske, og det i denne Recept angivne Medikament har i mange senere Tilfælde vist sin gode Virkning. Recepten lyder saaledes: Tr. digitalis Gr. 10.00, Citr. ferrico ammon Gr. 15.50, Acid. citric Gr. 25.00, Aether. nitras. p. pir. Gr. 75.00 Sulf. magnesic Gr. 50.00 Citr. kalic. Gr. 90.00, Glycerin Gr. 60.00. Aq month. pip. ab 750 cm³.

M. d. s. 2 Spiseskeer 3 Gange daglig mellem Maaltiderne.

„Dansk Søfartstidendes" Indholdsfortegnelse optages fremtidig paa Bladets sidste Side.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 5. Trækning begynder Onsdag d. 7. Februar. Paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder bliver fordelt ialt 52,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2000 Stkr. derover faa Gevinst, i Seriens Løb, medens et større Antal Nummere erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom, for 5. Træknings Vedkommende henvises til omstaaende Bekendtgørelse. Enhver, som i 5. Trækning deltager i Spillet erhverver Ret til at erholde sin Lodseddel fornyet til 6. Trækning, hvori fordeles 20,500 Gevinster til Værdi 285,307 Kroner, alene mod at betale Fornyelsesprisen til denne Trækning. For nye Spillere er det derfor særdeles fordelagtigt nu til 5. Trækning at indtræde i Spillet.

Ugens Havarier.

Bjærget Skibsmandskab. Nerma, Dpsk., har d. 25. ds. udfor Ryvingen bjærget Besætningen, ialt 11 Mand. fra Haugesundsdpsk. Fram, der d. 23. ds. var sunken c. 5 Mil fra Lindesnæs. Besætningen var meget medtaget, da den i over 48 Timer havde drevet om paa Havet i Skibsbaaden.

Mathilde Jost, Dpsk. af Rostock, har paa Rejsen fra Danzig til Leith i Nordsøen faaet Skade paa Maskinen. Fiskedpsk. Wangeroog bugserede Damperen fra Skagen og ind til Helsingør.

Nordstrand, Barkskib af Tønsberg, er paa Rejsen fra W. Hartlepool til Frederiksstad i Ballast strandet ½ Mil nordøst for Lønstrup. Hele Besætningen, ialt 14 Mand, reddedes af Lønstrup Redningsbaad. Barken staar paa 2den Revle og er Vrag.

Nidaros, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom hertil d. 24. ds. fra Reval og Hangø med Stykgods. Skibet har, ved at forcere Isen ved Reval og i Østersøen, faaet en Del Skade paa Styrbords Lønning, ligesom Bougen er en Del skamfilet.

Livadia, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Hamburg til Philadelphia strandet ved Terschelling og er Vrag. Mandskabet er reddet. Livadia tilhørte Dpskselsk. Inga, var bygget i 1898 i Port Glasgow og maalte 1,610 Netto Reg.-Tons.

Gustav, Dpsk. af Assens, har faaet en Del Skade i Isen i Randers Fjord og maatte reparere her.

Briardene, Dpsk. af Newcastle, er paa Rejsen til England indslæbt til Helsingør af Bjærgningsdpsk. Hertha, der fandt Briardene drivende i Kattegat med Tab af Skruen.

Alma, Dpsk. af Bergen, har paa Rejsen fra Burntisland til Nyborg været paa Grund ved Romsø. Flot uden Assistance og ankommet til Nyborg med en mindre Lækage.

Gallia, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 29. Januar grundstødt i Nærheden af Nicolaieff.

Livingstone, Skonnertbrig af Marstal, er totalt forlist ved San Sebastian. Besætningen er reddet.

Elna, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Forhaling i James Watt Dokken i Greenock kollideret med Molen og faaet nogle mindre Skader.

Everilda, Dpsk. af Glasgow, har paa Rejsen fra England til Aalborg med Kul været paa Grund ved Hals. Efterat have kastet noget af Lasten overbord kom Damperen atter flot ved egen Hjælp og ind til Aalborg, uden at have taget Skade.

Emil Berentz, Dpsk. af Danzig, med en Ladning Kul, har været paa Grund ved Darserort og er af Bjærgningsdpsk. Rügen indbragt til Gjedser, hvor Skibet losser sin til de danske Statsbaner bestemte Last, hvorat en Del er kastet overbord.

Wega, Dpsk. af Flensborg, grundstødt ved Fyenshoved, er bragt flot af Bjærgningsdpsk. Helsingør, som efter at have tættet den, slæber den til Flensborg. Ca. 200 Tons af Ladningen er kastet overbord.

Remus, Dpsk. af Hamburg, er paa Rejsen fra Philadelfia til Aarhus med Majs strandet ved Horns Rev og er Vrag. Strandingen foregik d. 27. Januar om Morgenen i Tykning. 10 Mand af Besætningen druknede under Forsøg paa at redde sig i Land. Kaptajnen, Willems, skød sig efter i Forvejen at have lidt de frygteligste Kvaler. Resten af Besætningen, 12 Mand, reddedes af Vagerdamperen Nordsøen, men alle i yderst forkommen Tilstand. Strandingen var observeret Lørdag Morgen fra Wyl Fyrskib, men der kunde ingen Hjælp bringes herfra, og Fyrskibet havde ingen Forbindelse med Land. Først Mandag rapporteredes Strandingen af Dpsk. Nora. Ombord var to Danske: Matros Hemmingsen af Kjøge, der reddedes, og Fyrbøder Nielsen af Aarhus, der druknede.

Remus var bygget i 1889 i W. Hartlepool og maalte 2,604 Tons.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 24. Jan. — Alexandra, Svensson, ankom til Neufahrwasset 28. Jan. — Algarve, Borries, afgik fra Cadiz 22. Jan., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Kbhvn. 27. Jan., bestemt til Ghent. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New York 18. Jan., best. til Kbhvn. — Arno, Strubberg, afgik fra Newcastle 27. Jan., bestemt til Savona. — Beira, Lunge, afgik fra Kbhvn. 25. Jan., best. til Dunkirk. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Newport 27. Jan. — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 30. Jan., bestemt til Dundee. — Douro, Ørum, ankom til Lissabon 27. Jan. — Florida, Koch, ankom til Neufahrwasser 23. Jan. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 16. Jan., bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Dundee 28. Jan. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 25. Jan., best. til New York. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 10. Jan. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 29. Jan., bestemt til Reval. — Loire, Rabe, ankom til Kbhvn. 30. Jan. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 10. Jan., best. til St. Thomas. — L. P. Holmblad, Erichsen, afgaaet fra Kbhvn., bestemt til New York — Nicolai II., Michelsen, ankom til New York 18. Jan. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 20. Jan., best. til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra 29. Jan., bestemt til Dunkirk. — Omsk, Petersen, ankom til Antwerpen 21. Jan. — Seine, Staal, ankom til Dunkirk 28. Jan. — Texas, Holm, ankom til New Orleans 26. Jan. — Thingvalla, Laub, ankom til Kbhvn. 24. Jan. — Tiber, Bech, ankom til Messina 22. Jan. — Tomsk, Andersen, ankom til Rotterdam 23. Jan. — Xenia, Thidemann, ankom til Hamburg 27. Jan.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Manchester 24. Jan., best. til Liverpool. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Throndhjem 26. Jan. bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Kbhvn. 28. Jan., best. til London. — Ceres, Müller, afgik fra Kbhvn. 27. Jan., bestemt til Libau. — Christian IX, Mollerup, ankom til London 29. Jan., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Kbhvn. 28. Jan., best. til Stettin. — Constantin, Niedersø, ankom til Libau 27. Jan., bestemt til London. — Ella, Svane, ankom til Kbhvn. 25. Jan., best. til Stavanger. — Frederik, Thomsen, afgik fra Hull 28. Jan., bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Kbhvn. 30. Jan., best. til Antwerpen. — Kasan, Hansen, afgik fra London 28. Jan., bestemt til Hamburg. — Kiew, Jacobsen, pass. Holtenau 28. Jan., bestemt til Hull. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 20. Jan., bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Brabrand, ankom til Piliau 24. Jan., best. til Hull. — Maja, Johnson, ankom til Kbhvn. 28. Jan., best. til Hamburg. — Morsø. Frisenette, ankom til Kbhvn. 29. Jan., bestemt til Vestnorge. — Moskov, Lorentzen, ankom til Antwerpen 22. Jan., bestemt til Kbhvn. — Nishnej Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 15. Jan. — Nordjylland, Kromann, ankom til Pillau 29. Jan., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 27. Jan., bestemt til London. — Pregel, Olsen, ankom til Kbhvn. 24. Jan., best. til Libau. — Thyra, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 29. Jan., bestemt til Christiania. — Valdemar, Kofod, ankom til Libau 15. Jan. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 27. Jan., best. til Stettin. — Vesta, Øst-Jacobsen, ankom til Liverpool 14. Jan., bestemt til Kbhvn. — Vesuv, Andresen, ankom til Kbhvn. 28. Jan., bestemt til Libau. — Viking, Rohde, ankom til Hull 24. Jan., bestemt til Kbhvn. — Skalholt, Aasberg, ankom til Kbhvn. 30. Jan., best. til Danzig. — Holar, Christensen, ankom til Danzig 26. Jan., bestemt til Kbhvn.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 31. Jan., best. til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 30. Jan., best. til Korsør. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Odense 1. Feb., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 1. Feb., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 31. Jan., best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 30. Jan., bestemt til Odense. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 30. Jan., bestemt til Aarhus. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 31. Jan., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 24. Jan., ankom til London 30. Jan. — Frode, Tofte, afgik fra Genua 9. Jan., ankom til Huelva 15. Jan. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Genua 17. Jan., ankom til Huelva 23. Jan. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Kbhvn. 25. Jan., ankom til Neufahrwasser 26. Jan. — Skjold, Schmidt, afgik fra Burntisland 29. Jan., bestemt til Kiel. — Danmark, Kraemer, afgik fra Blyth 18. Jan., ankom til Libau 23. Jan. — Ragnar, Risø, afg. fra Stettin 13. Jan., ank. til Sunderland 18. Jan. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 19. Jan., ankom til Libau 24. Jan. — Dan, Hansen, afgik fra Rotterdam 20. Jan., ankom til Blyth 22. Jan — Magnus, Jørgensen, afg. fra Libau 21. Jan., ank. til London 28. Jan. — Harald, Holst, afg. fra Libau 20. Jan., ankom til Dunkerque 28. Jan. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Buenos Ayres 21. Jan., best. til St. Vincent f. o.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Pawel Andrejeff, Johnsen, ankom til Huelva 23. Jan. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Newport 25. Jan. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Bilbao 25. Jan. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afg. fra Philadelphia 26. Jan. — Eduard Barv, Jensen, afg. fra Ergasteria 26. Jan. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Barrow 27. Jan. — Russ, Jensen, ank. til S. Shields 27. Jan. fra Aarhus.

Heimdal. Anine, Løfler, afgik fra Sunderland 26. Jan. — Helga, Lagesen, ankom til Rotterdam 27. — Martha, Jørgensen, afgik fra Sunderland 24. Jan. — Elna, Møller, ankom til Greenock 26. Jan. — Therese, Rathje, afgik fra Sunderland 29. Jan.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Esbjerg 25. Jan., bestemt til Cardiff — Niobe. Schmidt, afgik fra Patras 26. Jan., best. til London. — Nautik, Mortensen, ankom til Teneriffa 23. Jan. — Nora, Christensen, afgik fra Sunderland 27. Jan., ank. til Esbjerg 29. Jan. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Swansea 27. Jan., ank. til Rouen 29. Jan. — Nerma, Jessen, ankom til Methil 28. Jan. — Alta, Nielsen, afg. fra Hamburg 28. Jan., ankom til Esbjerg 29. Jan.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afg. fra Newcastle 29. Jan., bestemt til Trouville. — Rita, Jørgensen, afgik fra Hartlepool 27. Jan., bestemt til Guernsey.

Union. Fricia, Skov, ankom til Libau 24. Jan.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, ankom til Dunkerque 28. Januar. — Russia, Rasmussen, afgik fra Dunkerque 27. Jan., ankom til Sunderland 28. Jan. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Libau 28. Jan., best. til Dunkerque.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Cardiff 23. Jan., bestemt til Colombo. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Barry 29. Jan. — Søborg, Fischer, ankom til Buenos Ayres 19. Jan. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Las Palmas 8. Jan., bestemt til La Plata. — Jomsborg, Kühl, afg. fra Poti 29. Jan., bestemt til Baltimore. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 23. Jan. — Rosenborg, Schultz, ankom til Burntisland 28. Jan. — Fredensborg, Hartmann, afg. fra Methil 29. Jan., best. til Kbhvn. — Amalienborg, Dømel, ankom til Reval 27. Jan. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra North Shields 26. Jan. — Stjerneborg, Mathiesen, ankom til Cardiff 26. Jan.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, afgik fra Cardiff 26. Jan., best. til Buenos Ayres — Skodsborg, Lund, afgik fra San Lucar 22. Jan., bestemt til Ardrossan. — Klampenborg, Jensen, ank. til Glasgow 8. Jan. — Jægersborg, Agerlin, afg. fra Blyth 28. Jan., best. til Kbhvn. — Guldborg, Jensen, ank. til Sevilla 26. Jan. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Puerto Mezarron 20. Jan., bestemt til Glasgow.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Burntisland 29. Jan., bestemt til Kbhvn. — Agnete, Jensen, ankom til London 28. Jan. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 28. Jan., bestemt til Blyth. — Alice, Hansen, ankom til Kiel 29. Jan. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Ghent 29. Jan. — Bornholm, Petersen, ankom til Libau 25. Jan. — Nauta, Madsen, afgik fra Grangemouth 29. Jan., best. til Kiel. — Rønne, Hintze. ankom til Nyborg 30. Jan. — Kjøbenhavn, Jensen, afgik fra Libau 29. Jan., best. til Aalborg.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Burntisland 22. Jan. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Burntisland 29. Jan. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Kbhvn. 28. Jan., best. til Pillau. — Ansgar, Larsen, ankom til Gand 27. Jan. — J. N. Madvig, Olsen, ank. til Kbhvn. 27. Jan. — Hamlet, Sommer, ankom til Kbhvn. 28. Jan. — Helge, Olsen, ank. til Kbhvn. 28. Jan.

Det Østasiatiske Kompagni. Annam, Cold, afgik fra Maji 29. Jan., best. til Port Arthur. — Siam, Glahn, afgik fra Shanghai 16. Jan., ankom til Bangkok 25. Jan. — Cathay, Jensen, afgik fra Hongkong 24. Jan., bestemt til Port Arthur. — Korea, Berendsen, afgik fra Antwerpen 20. Jan., best. til Port Said. — Malaya, Prahl, ankom til Kbhvn. 24. Jan.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Sunder- 28. Jan. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Kbhvn. 24. Jan. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Burntisland 29. Jan.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Grangemouth 29. Jan.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Libau 27. Jan., bestemt til Rotterdam. — London, Bom, ankom til Lübeck 29. Jan.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Rotterdam 30. Jan., best. til Hull.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Korsør 30. Jan., bestemt til Helsingør. — Svend, Petersen, ankom til Libau 25. Jan.

Borneo. Tankdampskib Borneo, Schack, afgik fra Philadelphia 26. Januar, bestemt til Christiania.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 28. Jan. til Boness. — Enigheden, Nielsen, ankom 25. Januar paa Methil Red.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Rosa, Brinck, indkom til Cuxhaven 19. Jan., fra Hamburg til Lissabon. — Medor, Svarrer, sejlet fra Convay 19. Jan. til Barbados. — Mathilde, Strømberg, beord. fra Ponta Delgade 20. Jan. til Marseille. — Røhl, Callesen, sejlet fra Rio Grande 9. Jan. til Falmouth. — Erna, Thomsen, indkom til Portland 22. Jan., fra Hamburg til Aruba. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, sejlet 25. Jan. fra Rio Janeiro til Middlesbro. — Embla, Jepsen, ankom til Grimsby 25. Jan. fra Progreso. — Mary Jose, Svendsen, ankom til Haabai 10. Decbr fra Port Natal. — Lenita, Clausen, ank. til Valparaiso 26. Jan. fra Tahiti.

Fanø. Sønderho. Martha, Nissen, afgik fra Runcorn 20. Jan. til Barbados.

Svendborg. Line, Møller, ankom til Dundee 26. Jan. — Grethe, Brandt, ankom til Langesund 22. Jan. — Fædres Minde, Lundqvist, ankom til Pillau 23. Jan. — Saga, Clausen, ankom til Paimpol 24. Jan. — Odin, Andersen, ankom

til Svendborg 26. Jan. — Erik, Hoffmann, ankom til Svendborg 23. Jan. — Roska, Møller, ankom til Svendborg 22. Jan. — Thetis, Hansen, ankom til Svendborg 23. Jan. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Svendborg 25. Jan. — Ludvig, Larsen, ankom til Pontrieus 27. Jan — Agnes, Dam, ankom til Libau 28. Jan. — Sofie, Nielsen, ankom til Libau 29. Jan. — Jens ankom til Douarnenez 29. Jan.

Ærø Ellen, Lauritzen, ankom 23. Jan. til Kbhvn. — Freya, Østermann, ankom 23. Januar til Langesund. — Ellen, Svane, ankom 22. Jan. til Kbhvn. — Frederik & Ane, Thorsteinson, ankom 22. Jan. til Fowey fra St. Ybes. — Mindet, Rasmussen, ankom 24. Jan. til Kbhvn — Thekla, Fabricius, ankom 26. Jan. til Hull. — M. Hay, Petersen, ank. 27. Jan. til Hafstensund. — Hjalmar, Kristoffersen, ank. 24. Jan. til Fowey. — Ellen, Hansen, ankom 24. Jan. til Kjøbenhavn. — Kvik, Andersen, ankom 21. Jan. til Ostende paa Rejse fra Bruges til Pontrieux. — Hildur, Schmidt, ankom 27. Jan. til Ostende paa Rejse fra Bruges til Kjøbenhavn. — Niels Juel, Nielsen, er ankommen til St. Annir (Guadeloupe). — Agent Petersen, Frederiksen, er ankommen til St. Francois (Guadeloupe) fra Newport. — Albert. Fabricius, ankom 29. Jan. til Arendal. — Skjold, Mygind, er ankommen til St. Francois (Guadeloupe) fra Newport. — Caroline, Knudsen, ankom 27. Jan. til Varberg.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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.

Island V.-Kyst. Breidifjørdr (Brede-Bugt). Kaptajn J. F. Aasberg, Fører af Postdampskibet *„Skálholt“* meddeler, at han Dagen efter en V.-lig Storm har set Braad i *Breidifjørdr* paa 65° 22′ N. Br. 23° 33′ V. Lgd. og paa 65° 21′ N. Br. og 23° 21′ V. Lgd., altsaa uden for den Linie, hvor det i Kaart Nr. 46 er angivet, at der er urent.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sundet. Barsebäck. *Barsebäck* Fyr skal ombyttes med et Fyr med To-Formørkelser hver 10 Sekunder. Linseapparat af 4de Orden. Fyret skal vises fra et hvidt, rundt Fyrhus. 55° 45′ 8″ N. Br. 12° 54′ 22″ Ø. Lgd.

Trelleborg. Naar Vandstanden ved *Trelleborg* er saa lav, at Postdamperen ikke kan løbe ind, gives Taagesignalet med Tre-Skud hver 4 Minutter, indtil Damperen har svaret.

Ronneby. Til Foraaret 1900 udsættes S. for 9 Fods Grunden *Slånakullen* en rød Stage med en opadvendt Kost hvor under en Ballon. 56° 6′ 35″ N. Br. 15° 13′ 45″ Ø. Lgd.

Den røde Vager V. for *Kalfgrundsören* ombyttes med en Stage med Kost.

En Vager med rød Stage og en opadvendt Kost over to Balloner udlægges c. 3¼ Kbl. S. for *Kalfgrundsören*.

Nettraby. Til Foraaret 1900 afmærkes det nye Farvand i *Nettrabyfjärden* saaledes:

Ved 7 Fods Grunden *Saltögrund* udsættes en Stage. 56° 9′ 35″ N. Br. 15° 31′ 10″ Ø. Lgd.

Ved 4 Fods Grunden V. for *Saltö* udsættes en Stage. 56° 10′ 10″ N. Br. 15° 33′ 30″ Ø. Lgd.

Ved *Svartöflölskärsgrund* udsættes en Stage. 56° 10′ 30″ N. Br. 15° 33′ 30″ Ø. Lgd.

Gotland. Ronehamn. Den sorte og røde Vager ved N.-Siden af det Ø.-lige Løb til *Ronehamn* skal ombyttes med en rød Stage med 1 opadvendt Kost, hvor under 2 Balloner. 57° 10′ 25″ N. Br. 18° 32′ 30″ Ø. Lgd.

Östergötlands Skjærgaard. Arkö—Kettilö. Til Foraaret 1900 ombyttes Stagen ved *Boskapsklabbgrundet* med en sort Baaketønde. 58° 19′ 45″ N. Br. 16° 58′ 53″ Ø. Lgd.

Den røde Baaketønde ved *Baggensgrund* ombyttes med en Stage med Kost. 58° 20′ 4″ N. Br. 16° 59′ 7″ Ø. Lgd.

Stagen ved *Hvitskärsgrund* ombyttes med en sort Baaketønde. 58° 20′ 14″ N. Br. 16° 59′ Ø. Lgd.

Stagen ved *Fjärdklubbsgrund* ombyttes med en sort Baaketønde. 58° 22′ 7″ N. Br. 16° 58′ 37″ Ø. Lgd.

Stockholm Skjærgaard. Långholmen og Kofoten. *Långholmen* og *Kofoten* Fyr skulle forhøjes 6 Fod og anbringes i runde Fyrhuse af Jern. 59° 18′ 22″ N. Br. 18° 45′ 45″ Ø. Lgd. og 59° 13′ 31″ N. Br. 18° 37′ 18″ Ø. Lgd.

Sandhamn. Prickgrundet. Den 1ste Maj 1900 forandres *Prickgrundet* røde og grønne, faste Fyr til et rødt og grønt Fyr med En-Formørkelse hver 10 Sekunder. 59° 17′ 11″ N. Br. 18° 56′ 0″ Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Kråkö—Hudiksvall. Til Foraaret 1900 inddrages Stagen ved *Bakspånsgrund*. 61° 34′ 0″ N. Br. 17° 19′ 10″ Ø. Lgd.

Enångersfjärden. Til Foraaret 1900 inddrages Stagen i *Inre Enångersfjärden*. 61° 32′ 50″ N. Br. 17° 6′ 20″ Ø. Lgd.

Norrsund Ladeplads. Björn. Baaken med afkortet Pyramide paa *Björn* skal forhøjes til 30 Fod. 60° 57′ 5″ N. Br. 17° 13′ 50″ Ø. Lgd.

Tyskland. Kieler Fjord. Ved *Friedrichsort* er Toldvagtskibet inddraget for Is.

Ekernförde Fjord og Stollergrund. I *Kieler Fjord* og *Ekernförde Fjord* samt ved *Stollergrund* er Vinterafmærkningen foretagen.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Kullen. I August 1899 forandres *Kullen* Fyr til et Lynfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn. Fyrapparat af 1ste Orden.

Gullmarfjorden. Lysekil. Gäfven. *Gäfven* Sømærke skal ombyttes med en firkantet, 21 Fod høj Baake med Stang og Firkant paa Toppen. 58° 16′ 21″ N. Br. 11′ 21′ 12″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Ekaterina Kap Palogyb. Et midlertidigt, hvidt, fast Fyr er tændt paa Kap *Palogyb* ved Indløbet til *Ekaterina*. 69° 13′ N. Br. 33° 26′ Ø. Lgd.

Tyskland. Elben. Cuxhaven. Duhnen. *Duhnen* Fyr ved *Cuxhaven* brænder, foruden naar Fyrskibet *„Elbe Nr. IV“* er inddraget, fra 1ste December til 31te Marts.

Holland. Zeegat van Brouwershaven. West Banjaard. Den hvide, spidse Anduvningstønde ved *West Banjaard*, mærket *„B. I. d.“* er flyttet og ligger nu i 6 Fv. Vand. 51° 41′ 44″ N. Br. 3° 26′ 31″ Ø. Lgd.

Zegat van Zieriksee. Banjaard. Tæt ved *Banjaard* SV.-Pynt skal udlægges en hvid og sort tærnet Spidstønde med Diamant, som Anduvningstønde for *Zuit Banjaard*.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Skotland V.-Kyst. Loch Ryan. Milleur Point. Om kort Tid udlægges en Lys- og Klokketønde, der hver ¼ Minut viser hvidt Tre-Blink, 6 Kbl. NØ. t. Ø. for *Milleur Point*. Tønden er en hvid og rød vandret stribet Kugletønde. 55° 1′ 30″ N. Br. 5° 5′ 0″ V. Lgd.

Hebrider. Butt of Lewis. Fra den 1ste Februar 1900 gives Taagesignal ved *Butt of Lewis* Fyr med Taagehorn, der hver 1½ Minut giver to hurtig paa hinanden følgende Stød, hvert af 4 S. Varighed; det første Stød har en høj, det andet en dyb Tone.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Houat. Men-Groise. Paa *Men-Groise* skal i Stedet for det ødelagte Taarn opføres en Baake af Jern.

Penmarc'h. Men Guen, La Jument og Ar Guisty. Baakerne paa *Men Guen, La Jument* og *Ar Guisty* ere ødelagte af Søen.

Pénerf. Men Dréan. Baaken paa *Men Dréan* ere ødelagte af Søen.

Prince Edward Island. North Point. Det hvide Blinkfyr paa *North Point* er midlertidig slukket paa Grund af Eftersyn. 47° 4′ N. Br. 63° 59′ V. Lgd.

Nova Scotia. Halifax. Paa Yderenden af den nye Pier i *Halifax* Havn er tændt to røde, faste Fyr lodret for og i 4 Fods Afstand fra hinanden. 44° 36′ N. Br. 63° 32′ V. Lgd.

Canada. Bay of Fundy. Fra den 1ste Juni 1900 gives Taagesignal med Haandkrafts Taagehorn fra følgende Fyrtaarne i *Bay of Fundy:*

Southwest Head, Grand Manan,	44° 36′	N. Br.	66° 54′	V. Lgd.
Grand Harbor,	44° 40′	—	66° 45′	—
Swallow Tail,	44° 46′	—	66° 44′	—
South Wolf Island,	44° 56′	—	66° 44′	—
Bliss Island,	45° 1′	—	66° 51′	—
Pea Island,	45° 2′	—	66° 49′	—
Drews Point,	45° 4′	—	66° 44′	—
Dipper Harbor,	45° 6′	—	66° 25′	—
Musquash Harbor,	45° 9′	—	66° 14′	—
Quaco Pier	45° 21′	—	65° 32′	—
Andersons Hollow og	45° 37′	—	64° 50′	—
Fort *Folly Point,*	45° 52′	—	64° 34′	—

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbor. State Ledge. *State Ledge* elektriske Klokketønde ved N.-Siden af *Main Ship Channel* i *Boston Harbor* er atter udlagt.

New York. Gardiners Bay. Orient Point. Oyster Pond Reef. Det røde, faste Fyr paa *Oyster Pond Reef* staar i 3 Fod Vand. Det lyser Horizonten rundt. Flammens Højde: 6 Fod. Synsvidden: 8½ Kml. 41° 9′ 49″ N. Br. 72° 13′ 26″ V. Lgd.

New York Lower Bay. East Channel. Den rødmalede Lystønde Nr. 6 ved *East Bank* i *East Channel* er midlertidig ombyttet med en rød Spirtønde Nr. 6.

Delaware River. Goose Island Flats. Den rødmalede Lystønde Nr. 26 ved *Goose Island Flats* er midlertidig ombyttet med en rød Spirtønde Nr. 26.

Chesapeake Bay. Pooles Island SV. Lægteren *„Hero“* ligger sunken 2⅛ Kml. SV. for *Pooles Island.* En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 20 Fod Vand udlagt ved Vraget, fra *Pooles Island* Fyr i S. 39° V., fra *Craighill Channel* bageste Ledefyr i N. 72° Ø. og fra *Miller Island* NØ.-Ende i S. 66° Ø.

North Carolina. Pamlico Sound. Royal Shoal NV.-Pynt. Omtrent den 15de Januar 1900 ombyttes det hvide, faste Fyr med Blus paa NV.-Pynten af *Royal Schoal,* ved Ø.-Siden af Løbet i *Pamlico Sound,* med et hvidt. fast Fyr, der vises fra samme Fyrbaake. Samtidig nedlægges Taagesignalet.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. San Nikola di Tremiti. Den 31te Januar 1900 slukkes Fyret paa Fortet paa Øen *San Nicola di Tremiti.* Den 5te Februar tændes et andet hvidt, fast Fyr. Synsvidden: 6 Kml. 42° 7′ 5″ N. Br. 15° 30′ 18″ Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Fiume Bugt. Bergudi. Ved *Bergudi* er et hvidt, fast Fyr tændt paa Yderenden af Ydermolen ved Dokbassinet. Flammens Højde: 16 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Det vises fra en Jernpæl.

Karantænebestemmelser.

Grækenland. — Karantænen overfor Skibe og Varer, kommende fra *Ægypten,* er ophævet.

Sverig. — Havne i *Mexiko* ved *den mexikanske Bugt* ere erklærede for fri for gul Feber.

Argentina. — *Rosario* Havn er lukket paa Grund af Pest. I *Buenos Aires* er der forefaldet flere Tilfælde af Pest.

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

PETER IBSEN. **Lager af Værktøj.**
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Jagten „Fremad“
af Aarhus, tilhørende Enken efter afdøde Dykker Lauritz Pedersen, og drægtig 19,92 Tons Brutto (13,91 Netto), med staaende og løbende Gods samt om ønskes Stenfisker-Redskaber, er til Salg ved Henvendelse til **Sagførerne Niels Sørensen og Zethner Møller, Skolegade 20, Aarhus.**

Kjøbenhavns Børskurs d. 31. Jan. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	97½		97½	97¾
Danmark	85		85	85¼
Norden	121¼	121	121	121¼
Kjøbenhavn	101½	¾	101½	101¾
Carl	55¾	½	55½	55¾
Dannebrog	97¼	½	97¼	97½
Skjold			70¾	71
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen	98½	99	98½	99
Nordsøen			70	75
Torm			92½	94½
Foren. Bugser-Selsk.			88	93
Dansk-russisk Dampsk.			100	105
Urania			80	81¾
Union			104½	105½
Hejmdal			104	109
Dampsk. af 1896			98½	99
Østasiatiske	112	¼	111¾	112½
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	91
3½% uopsig. Stats			94½	95½
½% Husejer Kreditk.			83¼	85
3½% Kbhvns Kreditf.			85½	86
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			86	87
4% — — 6 —			86½	87
3½% Landkreditk. 3 —			85	86
Aktier.				
Nationalbank			137¾	138
Privatbank	129½	¾	129½	129¾
Landmandsbank			125	127
Handelsbank			122	122½
Burm. & Wain			86	87
Helsingørs Jærnsk.			89	91
Sukkerfabr.			96¾	97
Bryggeri Aktier			90¾	91

Vekselkurser d. 30. Januar 1900.

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.15	88.95
London	18.28	18.24
Paris	72.65	—
Amsterdam	151.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 30. Januar 1900.

Russiske Noter	216.45
4% Russiske Consols	—
3⁸/₁₀% — Boden Kredit	95.00
5% Mexikanske 1899	98.60
5% Rumænske Stats	95.30
4% — — 1890	84.20

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 30,000, „Danmark“ 6,000, „Norden“ 30,000, „Kjøbenhavn“ 52,000, „Carl“ 28,000, „Dannebrog“ 26,000, „Urania“ 14,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 6,000, „Østasiatiske“ 18,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
samt **Skibshandel.**
P. Schou, Frederikshavn.

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.

H. B. HANSEN,
SEJLMAGER,
HAVNEVEJEN, KOLDING.

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

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.

Hotel
Kronprinds Frederik,
Nyhavn 19.
* **Værelser fra 1 Kr.** *
Th. Hermansen.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

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

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

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.

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.

Chr. Laursen,
thv. Skibsfører.
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

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.

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.)

M. Christiansen

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

John Hintzes Enke

Bekendtgørelse
fra
Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

26. Series

5te Trækning begynder Onsdag den 7de Februar 1900.

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 fornyes à 2 Kr. 60 Øre Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19,** hvor **Planen** paa Forlangende udleveres **gratis.**

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

Grundet paa Bladets Fordyrelse ved Materialets og Arbejdslønnens Stigning, er Kontingentet i Henhold til vedtagen Beslutning paa Generalforsamliugen den 26. f. M., for Aar 1900 ansat til Kr. $3^1/_2$ pr. Skib samt 10 Øre pr. Register-Ton, hvilket herved bekendtgøres.

P. B. V.
Nicolaisen,
Sekretær og Kasserer.

Skoleskibet „Georg Stage".

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

Ansøgning om Optagelse som Lærling skal indsendes snarest muligt og senest den 15. Februar til Bestyrelsen for Stiftelsen „Georg Stages Minde", St. Annæ Plads 3, 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 Konfirmationen, 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 ej.

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

Bestyrelsen, den 5. Januar 1900.

BENYT
CARLSEN, NIELSEN & CO.,
CARDIFF,
for Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.
Damp & Sejl.
• • *Direkte Importører af Skandinaviske Produkter.* • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.
Telefon 155. * *Telegrams Skandinav.*

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.**

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

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.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,
Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

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. 1" og **„Nore"** i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

PETERSEN & NIELSENS

Galvaniseringsanstalt.

Adelgade 83 · Nørrebrogade 212

anbefaler sig med Forzinkning af alle Slags Smede- og Støbejærnsarbejder til billige Priser og hurtig Ekspedition.

Telefon 6944. Telefon Tagenshus 37.

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.**

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.**

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.

CARL FEERUP,
Esbjerg.
Stort Lager af Toug, Olie, Maling,
Kolonial — Konserves.
Udførselsvarer særdeles billig.

Paul Sørensen,
Skomageri.
Toldbodvejen 18.
4819 • Telefon • 4819.
Flytter fra 1. Novbr. til
Bredgade 77.
Hj. af Toldbodvej.

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.

Amerikanske

Gummi Støvler

til

Søbrug

anbefales.

Columbia,
Vestervoldgade 4
(Ny Rosenborg).
Kjøbenhavn V.

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.

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.

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.

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.

N. W. Peschardt.

Skibshandel, Vejle.

Anbefales D'hrr. Kaptajner.

Ældste Forretning.

S. Lindtner,

Skibsværft, Vejle,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Damp-Rambuk

haves til Udleje.

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.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,

St. Annæ Plads 30, over Gaarden.

(D. F. D. S. Ejendom)

anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.

Skibsarbejde.

Café Hotel „SIAM".

Rigs-Telf. 5362

ved **Nyhavns Bro.**

Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.

Chr. Rasmussen.

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.

Oluf Stallknecht,

Glarmester.

Alt Skibsarbejde udføres.

Billeder indfattes smukt og billigt.

Lille Torvegade 35.

Kjøbenhavn C.

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.

EGEN FABRIK.

36, Lille Torvegade 36.

Kjøbenhavn C.

Filial: **Amagerbrogade 22.**

Telefon 1639.

Amager 51.

Café van Zandt,

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

INDHOLD: Den aarlige Ommønstring af Skibsmandskab. — En ansvarsfuld Stilling. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe. — Færøisk Søretssag. — Styrmændene og Sejlskibsflaaden. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

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

Trykt hos J. Jørgensen & Co. (M. A. Hannover)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 6. Kjøbenhavn, Torsdag den 8. Februar 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

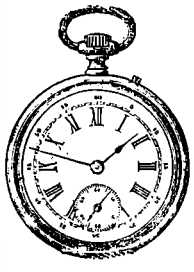
Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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



W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

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

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

Til Skibsbrug

kan særlig anbefales

Tuborg-Øl og Central Skibsøl

Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

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

Madsen & Worm. **Herluf Trollesgade 7.** Kjøbenhavn K.
Assurance-Mæglere.
Telefon 4897. • Telegramadresse: **Wormadsen.**

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.

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.

LANDMANDSBANKEN

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

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

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.

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.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg"
Telefon Nr. 56.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans Förening.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.
Aarhus.

N. C. BACH,

Skibsmægler.
Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,
Nørresundby.
Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING
FOR
ASSURANCE & HAVARISAGER.

Ny Carlsberg Øl.

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

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn
Frederiksberggade Nr. 1.
Telefon 3669.

Vort Redningsvæsen.

Dampskibet Remus' Stranding har atter, i hvert Fald for et Øjeblik, henledet Offentlighedens Opmærksomhed paa de Farer, som den jydske Vestkyst stadig frembyder for de Søfarende. Det vilde dog være i høj Grad ønskeligt, om denne Begivenhed maatte have en videre rækkende Virkning, end den at vække en Opsigt, der navnlig er fremkaldt ved den sørgelige Død, som 14 Sømænd fandt i Bølgerne, og ved de frygtelige Lidelser, som baade disse og de Reddede gennemgik. Man maa en Gang se at komme ud over dette Standpunkt: kun at forhandle om Forholdene langs Jyllands Vestkyst, naar en eller anden alvorlig Ulykke direkte giver Anledning dertil. Denne Kyst kræver Aar for Aar saa mange Menneskeliv og saa store Værdier, at man maa bringe ethvert rimeligt Offer, der med Nytte kan bringes, for at forbedre Forholdene.

Vi skulle ikke her komme ind paa det ulyksalige vestjydske Havnespørgsmaal, navnlig fordi dets Betydning med Hensyn til den her omhandlede Sag maaske ikke er stor. Men Spørgsmaalet er, om der, som Forholdene nu ere, er gjort, hvad med Rimelighed kan forlanges, for at hindre Søulykker paa Vestkysten, og det staar for os som utvivlsomt, at dette Spørgsmaal desværre maa besvares benægtende. Vi gengav her i Bladet d. 25. Januar en Forhandling, der var ført i Folkethinget om Strandvagten paa Vestkysten, og det ses af denne Forhandling, at Hs. Eksl. Landbrugsministeren fremhævede, at man med Hensyn til Strandvagtens Reformering maaske bør gaa noget gradvis frem og begynde med en Del af Kysten, at man ikke straks bør tage Skridtet fuldt ud, men først indhøste nogen Erfaring paa dette Omraade. Selvfølgelig er det rigtigt, at den trinvise Udvikling, der bygger stedse videre paa de Erfaringer, der indhøstes, som Regel er den sundeste, men der gives dog her i Livet Forhold, der kræve en hurtig Udvikling, der kræve, at man handler straks, fordi der ikke er Tid til at vente. Og et saadant Forhold staa vi overfor her. De sidste Aar have tilfulde vist, at det nuværende Vagthold paa Kysten paa ingen Maade er tilstrækkeligt, thi der er forefaldet ikke en, men en hel Række Strandinger, som man først opdagede, da Skibene drev ind paa Kysten som Vrag og Sømændene som Lig. Og naar Forholdet er et saadant, saa er det ikke forsvarligt at opsætte Foranstaltninger, der dog kunne sikkre, at der altid gøres Forsøg paa at redde Besætningerne, naar Skibene strande; her er det ikke nødvendigt at bygge paa Erfaringer, thi i det væsentlige drejer det sig kun, om Staten pekuniært vil offre, hvad der udkræves til at holde omhyggelig Vagt paa Kysten Dag og Nat, og disse pekuniære Offre bør der intet Hensyn tages til, hvor det drejer sig om saa mange Menneskers Liv.

Men Staten er saamænd heller ikke gaaet for hurtig frem med at reformere denne Kystvagt. Allerede for to Aar siden toges der her i Bladet fra Skibsførernes Side kraftig til Orde for at tilvejebringe en forsvarlig Ordning af Strandvagten, idet man henviste til de Strandinger, der vare forefaldne, uden at man fra Land havde bemærket dem i Tide. Og først nu foreligger der for Rigsdagen Forslag til en Reform af Vagtholdet. Som vi tidligere have omtalt udelukker dette Forslag imidlertid hele Kyststrækningen i Ribe Amt, skønt en Del af denne maa betegnes som særdeles farlig. Ligesom det er utvivlsomt, at Rigsdagen bevilger de Midler, Regeringen har forlangt til et udvidet Vagthold, saaledes anse vi det, efter den alvorlige Paamindelse, som „Remu's" Stranding ved Horns Rev er, nu for givet, at Regering og Rigsdag imødekomme „Dansk Sejlskibsrederi-Forenings" Andragende om at faa udvidet Vagthold paa hele den jydske Vestkyst.

Men man bør ikke blive staaende herved, thi Vagthold paa Kysten alene er ikke nok til at sikkre, at Strandinger altid opdages, langt mindre nok til at sikkre, at Redningsforsøg altid kan gøres. Man bør gaa videre ad den Vej, der betegnes ved Dampskibet Vestkystens Virksomhed. Dette Skib har reddet en Mængde Menneskeliv, det har under sin dygtige og energiske Førers Ledelse i høj Grad forøget Sikkerheden paa en Del af Vestkysten. Man har her en fleraarig Erfaring for en saadan Dampers Nytte, og denne Erfaring støttes ved hvad man fra Udlandet har hørt om Redningsdamperes Virksomhed. Paa dette bør man bygge videre, saaledes at hele Farvandet langs den jydske Vestkyst bliver besejlet af Redningsdampere. De to—tre Skibe, der ville udkræves hertil, er det jo ikke uoverkommeligt at anskaffe og holde i Gang.

Endelig er der Spørgsmaalet om Fyrskibenes Forbindelse med Land, der jo særlig nu er aktuelt, fordi den sidste Ulykke paa Vestkysten næppe vilde have antaget saa stort et Omfang, om Vyl Fyrskib havde havt telegrafisk Forbindelse med Land. Vi vide vel, at dette er et Spørgsmaal, som det ogsaa i større Lande har frembudt store Vanskeligheder at løse. Men er vort Redningsvæsen opmærksomt paa Udviklingen i Udlandet paa dette Omraade, saaledes at det er rede til at udnytte de Erfaringer, man har gjort, særlig i de senere Aar bl. a. ved Hjælp af den nyopfundne Telegrafering uden Traad? Og er det iøvrigt ikke Overvejelse værd, om vi ikke burde gaa i Spidsen paa et Omraade som dette, hvor vi jo ikke, som paa en stor Del andre, ere henviste til at sjaske i Hælene paa de større Lande. Den Omstændighed, at Danmark har en forholdsvis lang Kyststrækning, der hører til de mest frygtede, og som aarlig passeres af et saa stort Antal Skibe under saa mange forskellige Nationers Flag, bør gøre det til vor Pligt at gøre vort yderste for at formindske de Farer, denne Kyst frembyder. Hvis det danske Redningsvæsen, hvis Personel med Rette er saa højt anset, kunde gaa i Spidsen paa dette Omraade, vilde det i Udlandet faa det Ry paa sig, at de vanskelige Forhold, hvorunder det arbejder paa Vestkysten, havde udviklet det til en Fuldkommenhed, der i høj Grad formindsker de Farer, der ere forbundne med at lide Skibbrud paa denne Kyst.

Poti som Ladeplads.

Et svensk Rederi har sendt „Fairplay" Oversættelse af et Brev, som det har modtaget fra Kaptajnen paa en af dets Dampere, den Gang beliggende i Poti. Skibet var under „time-charter" og Rederiet har intet Tab lidt, men Brevet viser, hvor let Kaptajner kunne komme i Forlegenhed, naar de ikke have tilstrækkelig Kendskab til Forholdene og handle med Konduite. Vi gengive nedenstaaende et Uddrag af Brevets Indhold:

„Der findes i Poti kun tre tjenlige Ladepladser, hvor Skibe kunne ligge med nogenlunde Sikkerhed og indtage Ladning ved Pieren, og det tager derfor ofte lang Tid før et Skib faar Ladetørn. Da der imidlertid

er en fjerde Ladeplads ved Kaj samt flere Pladser, hvor Skibe kunne indtage deres Ladning fra Lægtere, ere Kaptajnerne i Reglen meget opsatte paa at faa en af disse Pladser; men for at give Tilladelse hertil, fordrer Autoriteterne, at vedkommende Kaptajn afgiver en skriftlig Erklæring, hvilken foruden andre Ting indeholder følgende: „at da denne Plads ikke kan anses for sikker, erklærer jeg herved, at Skibet lader her ifølge mit eget Forlangende, at jeg er pligtig og villig til at betale al Havari og Skade paa Ladning, paa eget eller andre Skibe, som foraarsages ved, at Skibet lader paa denne Plads, og at jeg endvidere forpligter mig til straks at bortskaffe Ladning, som maatte falde overbord, samt øjeblikkelig forlade Havnen, naar Toldautoriteterne forlange det etc.“

Dette er en meget farlig Erklæring at afgive, og jeg begriber ikke, at nogen Kaptajn tør paatage sig et saadant Ansvar. For Købmændene er det naturligvis meget behageligt, naar de kunne faa Skibsførerne til at indgaa paa saadanne Ting; thi hvis det f. Eks. skulde ske, at en Lægter gaar tabt, vilde Kaptajnen være pligtig at betale denne saa vel som den i samme værende Ladning. Rederne for Dampskibet John Bright, som strandede her for nogen Tid siden, maatte saaledes betale to Lægtere tilligemed deres Ladning, fordi Kaptajnen havde undertegnet en Erklæring som ovennævnte.

Jeg afslog at underskrive nogen saadan Erklæring og meddelte dette telegrafisk til mine Befragtere. Dampskibet Jomsborg, tilhørende Firmaet C. K. Hansen i Kjøbenhavn, er ogsaa her, og Kaptajnen paa dette Skib har ligeledes nægtet at undertegne Erklæringen, hvilket syntes at forundre Toldautoriteterne meget, og de fandt det nærmest kuriøst, at det skulde være den første svenske og den første danske Damper, som nogensinde have været i Poti, der skulde nægte at underskrive. „Jomsborgs“ Certeparti indeholder den Bestemmelse, at Damperen altid skal ligge i sikkre Havne, men Ordet „afloat“ er udstreget og i Stedet for er tilføjet „Where other steamers of same size are accustomed to load and discharge.“ Kaptajnen har modtaget den Meddelelse fra sine Befragtere, at de ville gøre ham ansvarlig for den tabte Tid.“

Den svenske Kaptajn tilføjer i sit Brev, at det er mærkværdigt og meget beklageligt, men ikke desto mindre en Kendsgerning, at flere engelske Kaptajner ikke have taget i Betænkning at underskrive saadanne Erklæringer, hvorved saavel Redere som Assurandører udsattes for store Tab.

En Udnævnelse.

Det har, ikke mindst i Søfartskredse, vakt Opsigt, at Sekondløjtnant i Flaaden P. M. Tegner er udnævnt til Skibsinspektør ved Statsbanernes Søfartsafdeling, efter at der er meddelt den nuværende Skibsinspektør, J. H. Elmqvist, der har beklædt denne Stilling siden 1874, Afsked efter Ansøgning.

Den nye Skibsinspektør er født d. 12. Juni 1874 og er altsaa nu 25 Aar gammel. Han udnævntes til Sekondløjtnant i Flaaden i 1895. I de sidste tre Aar har han gjort Tjeneste under Statsbanernes Søfartsafdeling i forskellige Stillinger, særlig ved forskellige af Dampfærgerne, indtil han nu er avanceret til Skibsinspektør. Han bliver som saadan den nærmeste Overordnede for samtlige Søfartsafdelingens Skibsførere, og han faar et overordnet Tilsyn med Afdelingens betydelige Materiel. Skibsinspektøren fungerer direkte under Chefen for Søfartsafdelingen.

Det vil af denne korte Fremstilling ses, at Sekondløjtnant Tegner har gjort en usædvanlig hurtig Karriere. Efter lige at have naaet Fuldmyndighedsalderen er han traadt ind i en Stilling, i hvilken betydelige Interesser ere underlagte ham, og i hvilken han bliver Chef for et stort Personel, der indenfor sin Ramme rummer Folk med mangeaarig praktisk Erfaring i den Virksomhed, der udøves af Statsbanernes Søfartsafdeling. Om nu imidlertid Generaldirektør Tegner, der har det moralske Ansvar for denne Udnævnelse, har handlet rigtigt og har taget det fornødne Hensyn til de Statsinteresser, der ere knyttede til det omtalte Embede, det tilkommer det ikke os at udtale nogen Mening om. Naar vi bringe denne Sag paa Bane, er det ene fordi der er knyttet betydelige Skibsfører-Interesser til Statsbanernes Søfartsafdeling, og fordi vi mene os berettigede til at paatale en ugrundet Tilsidesættelse af disse Interesser. Det har efter vor Mening, som vi ved tidligere Lejligheder har havt Anledning til at gøre gældende, for Skibsfører-Standen overordentlig stor Betydning, at de Statsembeder og andre offentlige Hverv, der direkte ere knyttede til Skibsfarten, saa vidt muligt besættes med Skibsførere. Denne Betydning er ikke alene, efter vor Mening ikke en Gang overvejende, begrundet i økonomiske Hensyn, men fuldt saa meget i sociale Hensyn. Naar der findes en Række offentlige Stillinger, til hvilke den praktiske Indsigt og Erfaring, der erhverves som Skibsfører, maa siges at give særlig Adkomst, da vil og maa det altid føles som en social Undervurdering, naar Skibsførerne udelukkes fra saadanne Stillinger. Det vilde være meget let at paavise, at en saadan Undervurdering i en stor Mængde Tilfælde har fundet Sted, men hvis den fortsættes uforandret, eller maaske endog udvikles yderligere, da er der god Grund til at tage til Orde derimod, fordi der da bliver Tale om en Svækkelse af Skibsfører-Standens hele sociale Stilling.

Om nu den her omhandlede Udnævnelse i sig selv er berettiget eller ikke, det ere vi ikke i Stand til at bedømme. Det er jo muligt, at den nye Skibsinspektør i de faa Aar, han har gjort Tjeneste under Statsbanerne, har vist sig i Besiddelse af saa fremragende Ævner og saa særlige Anlæg for sin nye Stilling, at han paa Forhaand maa anses for ubetinget kvalificeret for den; hans Ungdom er jo i saa Fald kun en yderligere Fordel baade for ham selv og for Statsbanerne. Men to Spørgsmaal er man dog her berettiget til at fremsætte. Det første er det, om der i Søfartsafdelingens Personel virkelig ikke findes nogen til denne Post lige saa kvalificeret Mand. Hvis dette maa besvares bekræftende, saa er Sagen jo klar nok; saa er den skete Udnævnelse en Forbigaaelse, uretfærdig mod dem, den direkte rammer, og krænkende for den Stand, disse tilhøre. Og maa det besvares benægtende — ja, da staar det for os ganske vist saaledes, at Ansvaret for, at der i Søfartsafdelingens Personel ikke findes en saadan Mand, hviler paa Statsbanernes Administration. Thi naar Folk træde ind i Statens Tjeneste, saa er det og bør det være under den Forudsætning, at de der kunne arbejde sig gradvis op i de højere Stillinger; det gaar som Regel langsomt og sikkert, men navnlig dette, at det menes at gaa sikkert, er det maaske mest fristende ved disse Stillinger. Men naar man saa, naar en højere Post skal besættes, ikke har en Mand, der er egnet til at rykke op i den, saa beror det paa Ledelsens egen Fejl. I en saa stor Administrationsgren som Statsbanernes Søfartsafdeling maa det være dens Pligt overfor sig selv og overfor Personalet at antage Folk, den selv kan uddanne til de højere Stillinger.

Men er det nu endelig givet, at der ikke i Skibsfører-Standen udenfor Statsbanernes Personel kunde findes en Mand, der kunde være lige saa eller mere kvalificeret end den nye Skibsinspektør? Herom kan Statsbanernes Ledelse næppe have nogen begrundet Mening. Og Skibsførerne have et rimeligt Krav paa, at

der dog bliver givet dem Lejlighed til at søge Poster som denne. Vi anse det derfor for et meget beklageligt Misgreb, at denne Post ikke har været opslaaet vakant, i Lighed med hvad der finder Sted ved saa at sige alle andre civile Statsembeder. Vi tro, at der i vor Handelsflaade findes Folk, der med god Grund kunne anse sig kvalificerede til denne Stilling, men skulde det have vist sig at være en Misforstaaelse, saa kunde Sekondløjtnant Tegner med saa megen større Ret været udnævnt, og Situationen havde været ulige klarere end nu.

Vi have Grund til at tro, at denne Sag i en nær Fremtid vil foreligge bedre oplyst for Offentligheden end nu, og der bliver da Anledning til at komme tilbage til den. Men de Betragtninger, vi her have fremsat, ere sikkert de, der i disse Dage med megen Ret anstilles i Søfartskredse — og i betydeligt videre Kredse.

Kaptajn Carl Johan Magnus Hahn.

Lørdag den 10. Februar d. A. kan Føreren af Dampskibet Fiona, Kaptajn C. Hahn, fejre sit 25 Aars Jubilæum som Skibsfører i Det forenede Dampskibsselskabs Tjeneste.

Kaptajn Hahn er født den 30. Sept. 1842 i Rønne. Fra sit 14de Aar for han til Søs, dels i hjemlig Fart og dels paa Langfart, indtil han som Matros i 1867 tog Styrmandseksamen i Kjøbenhavn; han blev derefter samme Aar ansat som 2den Styrmand i Dampskibet Vesta, forfremmedes i 1871 til Ene-Styrmand i Dampskibet Falster, blev 1ste Styrmand i Dampskibet Uffo i 1872, forflyttedes til Dampskibet Reserven i 1874, hvorefter han i 1875 forfremmedes til Fører af Dampskibet Vejle; i 1881 forflyttedes han til Dampskibet Horsens, hvor han i fleraarig Fart paa Sydfyn og Øerne erhvervede sig et udmærket Navn som Passagerkaptajn. I 1890 overtog han det da nybyggede Dampskib Fiona, som afløste Horsens i dette Skibs tidligere Rute. I 1899 har han den største Del af Aaret været beskæftiget i Ruten Kjøbenhavn—Fredericia—Middelfart—Kolding, hvor han ved sin elskværdige og bramfri Optræden overfor Passagererne har stadfæstet sit Ry som en dygtig Passagerkaptajn. Idet vi oprigtig ønske ham til Lykke, udtale vi Haabet om, at han endnu i mange Aar maa være i Stand til at varetage sit ansvarsfulde Hverv. Kollegerne i Selskabets Tjeneste overrække ham i Anledning af Jubilæet et kostbart Guldur med passende Inskription, ledsaget af en Adresse med Bidragydernes Navne.

Fra Jyllands Vestkyst.

Vi have modtaget følgende:

Atter har en meget sørgelig Stranding fundet Sted her paa Vestkysten, som jo Bladene har meldt viden om, saa jeg ikke her vil beskrive de nærmere Omstændigheder, men kun herved opfordre alle til at virke for, at der hurtigst muligt etableres Vagthold langs hele Kysten.

Endvidere burde der arbejdes for, at der saavel ved Thyborøn som ved Esbjerg stationeredes et kraftigt Dampskib mere og desuden paa hvert Sted en stor Redningsbaad med dygtigt Mandskab, der kunde slæbes ud af Damperne og derved bedre naa de strandede Skibe, især naar de ligge paa Revene eller de yderste Revler, hvor Redningsbaaden langt lettere kan naa hen fra Søen, end fra Stranden; dette bruges i England og derved reddes mange Mennesker, især fra Skibe, som er løbet paa Goodwin Sand. I Norge har de nu Redningsskøjter, der besørge en Slags Patrouilletjeneste langs Kysten, og det vilde være heldigt, om vore Dampskibe kunde gøre det samme, især gaa ud efter hver Storm eller Taage; det vilde da ikke passere, som nu ved sidste Stranding og som ogsaa ved Briggen Claus's og flere andres, at Mandskabet i længere Tid ikke blev opdaget og af den Grund ikke reddedes. Dampskibene kunne jo samtidigt passe paa, at fremmede Fiskere ikke fiskede paa ulovlig Grund, foruden at assistere vore egne.

Vestkysthavne vil med Hensyn til Strandinger ikke have nogen Betydning eller hindre disse; derimod vilde telegrafisk Forbindelse imellem Fyrskibene, Fyrtaarne, Rednings- og Vagtstationer afværge mange Forlis og redde mange Menneskeliv.

Fanø Sømandsskole, i Februar 1900.

P. H. Clausen.

Fra Jyllands Vestkyst skrives fremdeles til os d. 3. ds.:

Fyret paa Blaavandshuk er under Ombygning og vil blive færdigt til Efteraaret. Naar da dette ny Fyr lyser, vil der i sigtbart Vejr ikke være noget mørkt Punkt mellem de to Fyrkredse: Blaavandshuk og Røde Klift; thi Blaavandshuk Fyr bliver da saa kraftigt, at det vil kunne lyse over Syd- og Vestsiden af Horns Rev. Efter Forlydende er det derhos under Overvejelse at opføre et Fyr paa Fanø eller paa Skallingen.

Murstensfragterne fra Ekensund.

Vi have fra Ekensund Skipper-Forening modtaget følgende, paa hvilket vi særlig henlede de mindre Sejlskibsrederes Opmærksomhed:

Bestyrelsen for De forenede Teglværker i Ekensund har ladet os vide, at de til Foraaret agter at nedsætte Fragten for Mursten. Ifølge den nye Fragttarif vil Fragten omtrent blive 10 % mindre, end den har været i Løbet af de sidste to Aar.

Ekensund Skipper-Forening har derfor paa et Møde d. 17. Januar enstemmig vedtaget, ej at laste Mursten til den nye Fragt, men for alting at holde det fast, hvad der en Gang er vundet.

Hensigten med disse Linier er at gøre dem af Dansk Søfartstidendes Læsere, der interessere sig for Spørgsmaalet, bekendt med Stillingen hersteds.

D. 29. Januar 1900.

Ekensund Skipper-Forening.
M. Møller,
Formand.

Til Stenfiskerne.

Vi have modtaget følgende:

Paa den nylig afholdte Generalforsamling i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe var fremlagt Anmodning fra Danmarks Stenfiskere om Afdelingens Anbefaling af et Andragende til Landsthinget om at sikkre Stenfiskernes Eksistens ved at vedtage det af Folkethinget vedtagne Lovforslag om Kystfredning i uforandret Skikkelse, og Stenfiskerne fik ogsaa den ønskede Anbefaling. Dette er jo alt sammen meget smukt, men det havde efter min Mening været endnu smukkere og nok saa korrekt, om D'Herrer Stenfiskere før eller samtidig i rundeligt Antal havde indmeldt sig i Afdelingen. Denne optager jo, som bekendt, alle Skibe fra 1-60 Tons Register, men den har, som ogsaa bekendt, kun havt en meget ringe Tilgang blandt Stenfiskerne, skønt den kæmper for disses Interesser saa vel som for Fragtskippernes.

Naar Foreningen befindes værdig til at afgive Anbefalinger for Stenfiskerne, burde den vel ogsaa være værdig til at kunne modtage disse som Medlemmer, og jeg tror at kunne forsikkre, at de ville være velkomne. Noget for noget, Foreningens Andragender om Sømærker etc. komme jo ogsaa Stenfiskerne til Gode, og det passerer vel ogsaa, at disse gaa i Fragtfart og derved faa Del i andre Goder, som Foreningen kan fremskaffe. Derfor siger jeg til Stenfiskerne: støt Eder selv og Eders Kolleger ved en bloc at indmelde Eder som Medlemmer i Foreningen; det kan absolut ikke skade, og det vil vel ogsaa en Gang imellem gavne Eder, thi Enighed gør stærk.

En Skibsfører.

Bolværkspenge i New Orleans.

Ifølge Meddelelse fra Mr. A. K. Miller & Co. i New Orleans til „Fairplay" ville Bolværkspenge paa denne Plads i April Maaned 1901 undergaa vigtige Forandringer. Paa denne Tid udløber det Selskabs Kontrakt, som hidtil har havt disse Indtægter i Forpagtning, og en Havnekommission, organiseret af Regeringen i Staten Louisiana, vil derefter faa Fuldmagt til at forvalte samtlige Værfter, at bygge nye Kajer til Ladning og Losning, samt Pakhuse og Skure til Opbevaring af Transitgods, at vedligeholde tilstrækkelig Vanddybde og sørge for Belysning og nødvendigt Tilsyn. Til Dækning af Udgifterne herved bemyndiges Havnekommissionen til at afkræve Skibe, som besøge New Orleans, en Afgift, ikke overstigende en Cent pr. Net.-Ton pr. 24 Timer (beregnet fra Midnat før Skibets Ankomst) for de første 6 Dage. Skulde Afgiften for noget Skib naa op til 6 Cents pr. Net.-Ton, da betales intet mere før Skibet har opholdt sig 30 Dage. Denne nye Ordning vil medføre stor Besparelse for Skibene, da den nuværende Takst er 12 Cents pr. Gross.-Ton, og eksempelvis meddeles, at Damperen „Benridge", som nu betaler Doll. 415,76 i Bolværkspenge, efter den ny Takst vil komme til at betale Doll. 134,04, altsaa knapt en Trediedel af den nuværende Bolværksafgift.

Vore Handelsskibes Forsyning med Bøger.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os d. 3. Febr.:

Fhv. Navigationslærer Rasch, der nu er Bestyrer af Sømandshjemmet i Aarhus, holdt i Onsdags et klart og indtrængende Foredrag paa Fanø Navigationsskole, i hvilket han bl. a. udførligt omtalte Skibenes Forsyning med god Læsning. Der gives altid et ledigt Øjeblik ombord, da en god Bog kunde være til Nytte og Velsignelse. Mangen Gang læse Søfolkene daarlige Bøger, som skade. I Amerika er der gjort meget for at fremme denne Sag, og man raader derovre over et Bibliotek paa 400,000 Bind, og i Breve fra Sømændene udtales der Glæde over den gode Læsning, der findes ombord paa Skibene. Sidste Efteraar blev der herhjemme af en Del Mænd udstedt et Opraab om at støtte denne Sag. Man ønsker at samle Andagtsbøger, Prædikener, gode Fortællinger af vore klassiske Forfattere, Rejsebeskrivelser, illustrerede Blade og de Bøger, der udgives af Foreningen til Folkeoplysningens Fremme. Bøgerne, der udsendes gratis, samles i Kasser med 20 Bind i hver. Kasserne agtes ogsaa sendte til Skibe, der gaa i oversøisk Fart. Da der her i Landet er hjemmehørende c. 550 Sejlskibe, hvert med en Drægtighed af over 100 Reg. Tons, og c. 250 større Dampskibe, vil der kræves en Kapital af 3,000 Kroner for at gennemføre Planen. Paa Ærø og Thurø, hvor Taleren havde anbefalet Sagen, støttes den ved frivillige Bidrag og aarlige Tilskud fra Rederne. Han sluttede med at udtale Haabet om, at Rederne her paa Øen ogsaa vilde yde et Bidrag til Fremme af denne Sag.

Vi slutte dette korte Referat med en varm Anbefaling for den omtalte Virksomhed. Gode Bøger kunne være baade til Glæde og Nytte for Sømændene, naar disse opholde sig paa Søen, ofte langt borte fra Fædreland og Hjem, Slægt og Venner, og vedligeholde Kærligheden til og Minderne om disse, og dette har i mange Henseender en stor Betydning.

Engelsk Dom om Forstaaelsen af et Certeparti.

Under denne Sag søgte et Dampskibsselskab nogle Befragtere til Betaling af Fragt m. m., som Selskabet havde mistet ved Befragternes Undladelse af at levere Ladning.

Mellem de to interesserede Parter oprettedes der d. 5. Oktober 1898 2 Certepartier, som begge gik ud paa, at Damperen Forest Brook skulde gaa til Baltimore eller visse andre Havne og der indlade en Ladning Korn, hvormed den skulde gaa til en af flere nærmere angivne Havne. Det andet Certeparti, hvorom Sagen nu drejede sig, indeholdt følgende Klausul: Damperen har straks efter den første Rejses Afslutning at afgaa i Ballast for at opfylde dette Certeparti samt en Klausul, der gav Befragteren Ret til at ophæve Certepartiet, „should the steamer not be passed by the board of underwriters surveyor as ready for cargo at her loading port before 12 o'clock noon on the 15. day of February 1899."

Skibet bragte nu i Henhold til det første Certeparti en Ladning til Rotterdam, og efter at have endt Losningen der d. 2. Januar, afsejlede det d. 4. Januar fra Rotterdam til Cardiff for paa denne Plads at indtage Kul; d. 11. Januar var Kullene indtaget, og efter at have været i Tørdok samme Dag, afgik Skibet d. 12. Januar til Hampton Roads for Ordre og ankom der d. 31. Januar. Nu nægtede Befragterne at modtage Skibet og mente sig berettigede til at ophæve det andet Certeparti, fordi Skibet ikke var afsejlet til Baltimore straks efter Tilendebringelsen af den første Rejse, men var gaaet ind til Cardiff. Imidlertid ankom Skibet d. 2. Februar til Baltimore, blev straks sat i Tørdok og d. 14. Februar erklæret i Stand til at modtage Ladning.

Rederiet gjorde nu Krav paa den Fragt. det tabte ved at Befragterne ikke vilde levere Ladning og hævdede, at det var ganske almindeligt, at Dampere fra Rotterdam til Amerika tog Kul i Cardiff.

I sin Dom udtalte Mr. Barnes, at det første Spørgsmaal var, om Skibet havde opfyldt den Klausul om straks efter den første Rejses Afslutning at afgaa i Ballast for at opfylde det andet Certeparti. Dette maatte antages, idet den ganske almindelige Brug at fylde Kul i Cardiff maatte anses for at være bekendt for og taget i Betragtning af Parterne. Men skulde dette ikke være rigtigt, da kunde dog en Tilsidesættelse af en slig Klausul efter Dommerens Mening aldrig give Adgang til at erklære Certepartiet for intet, men kun give Adgang til at faa det derved forvoldte Tab erstattet; men Befragterne saas nu ikke at have lidt noget Tab ved Skibets paa Grund af Kulforsyning noget forlængede Rejse, hvorfor der maatte gives Rederiet Medhold i dets Fordring. (Sh. Gaz.)

Om Konservering af Majsladninger.

Vi have modtaget følgende:

Siden jeg sidst skrev om at konservere Majs under en Rejse, har jeg bragt i Erfaring, at der i England ved Lov er fastsat en anden Behandlingsmaade end den, jeg ansaa for den rette eller mest formaalstjenlige.

Ifølge „Fairplay" har nemlig The north of England Protecting and Indemnity Association oplyst Medlemmerne om, at Foreningen i 1897 har godtgjort adskillige Fordringer for beskadigede Majsladninger fra La Plata Floden som Følge af utilstrækkelig Ventilation. Skrivelsen oplyser, at de fleste Købmænd ikke gjorde Erstatningsansvar gældende dette Aar, fordi det var almindelig bekendt, at Majs fra dette Aars Høst ikke var i en saadan Tilstand, at det kunde taale Rejsen uden at varme; derfor hændte det ogsaa kun undtagelsesvis, at Ladninger deraf kom frem i sund Tilstand. Der henvises dog til to Søretssager, der fremkom ved, at Købmændene gjorde deres Ret gældende: de fik Rederne dømte til at betale noget af Skaden, fordi Ventilationen havde været mangelfuld.

I det ene Tilfælde var S. S. Bellasco i September 1896 afsejlet fra La Plata til Liverpool med Majs i Lasterne; paa Dækket var Stalde til Hornkvæg og over dem og Lugerne til Faar; af Hensyn dertil lod Kaptajnen Dækslerne til Ventilerne fastskrue for Rejsen. Det blev bevist, at det nævnte Parti Majs var daarligt ved Indladningen, men alligevel dømtes Rederiet til at betale $^1/_3$ af det Tab, Købmanden led ved at modtage Varerne i varm Tilstand, fordi Kaptajnen paa Rejsen havde undladt at paasætte Vindfangere og aabne Lugerne for Luftens Cirkulation. Retten hævdede, at Skibet havde været usødygtigt uden Vindfangere eller ved ikke at være i Stand til at paasætte dem.

I et andet Tilfælde, med Scottish Hero, blev Rederiet gjort ansvarlig, fordi nogle Sække var skaaret i Stykker for Stuvningens Skyld, paa Grund af, at Luftcirkulationen gennem Lasten var forhindret derved. Der henvistes ligeledes til, at en Damper med en lignende daarlig indtaget Majsladning blev dømt i Frankrig, fordi der ikke var afmattet paa Jærnskodder, Skibsside og Støtter.

I Skrivelsen bemærkes, at det er ligegyldigt, hvilken Mening man kan have om kold, fugtig Lufts Indvirkning paa Ladningens Beskaffenhed, thi Loven tager intet Hensyn til saadanne Meninger; den forlanger bestemt, at der skal paasættes Vindfangere og aabnes Luger, saa ofte Vejret tillader det, og naar Ladningen er af en saadan Art, at det kan antages, at den udfordrer Ventilation. Af Hensyn dertil anmodes Rederne om at paalægge deres Førere og Officerer:

1. At Vindfangere altid skal være paasatte saa længe Vejret tillader det, at de skal være fri af og over al Last paa Dækket; samt at Lugerne aabnes, naar Vejret tillader det og Ladningen viser Tegn til at blive varm.
2. At Skodder, Skibsside og alt utildækket Jærn afmattes.
3. At det er forbudt at skære Sække itu, at Majs fra revne Sække skal samles op og fyldes i Sække igen.

Til Slutning paalægges det Officererne at holde nøjagtigt Tallie over Sække og notere deres Tilstand, særlig om de ere plettede, fordi det skal paaføres Konnossementerne tilligemed Bemærkningen om Uansvarlighed for Varerne o. s. v.

For dem, der bringe Majs til England, er det altsaa en afgjort Pligt at sørge for Ventilation, lige meget hvordan Følgerne bliver; men for andre Landes Vedkommende kan de engelske Lovgivere vist ikke betragtes som specielt Sagkyndige paa dette Omraade, og derfor vil det for den danske Dampskibsfart være et Gode, om Sagkyndige vilde udtale sig om, hvorvidt Ventilation kan antages at gavne eller skade Majsladninger.

n.

Skibsbygningsværftet „Vulkan" i Stettin.

(Efter Engineering).

Det mest kendte Skibsbygningsværft i Tyskland er Vulcan Værftet i Bredow nær ved Stettin. Den store Passagerdamper Kaiser Wilhelm der Grosse samt flere andre „Liners" fra den østasiatiske Rute ere ypperlige Beviser paa Konstruktørernes tekniske Dygtighed og paa Værftets høje Standpunkt.

Værftet organiseredes i 1851, da Früchtenicht & Brook begyndte paa at bygge Jærnskibe i den lille ubetydelige By Bredow, som ligger lidt Nord for Stettin, nær Oderens Udløb i Østersøen. Allerede i Begyndelsen gik det saa godt, at man knap 6 Aar efter grundlagde Aktieselskabet Vulcan med en Kapital paa 2,7 Mill. Kr. Med denne beskedne Sum grundlagdes det store Værft, som nu aarlig udfører Arbejder, hvis Værdier er henved otte Gange saa store som den oprindelige Kapital, medens Værftets aarlige Lønninger løbe op til to Gange Anlægskapitalen.

Især siden 1870, da Værftets Areal var 8 Hektarer, er der gjort store Fremskridt; Fladeindholdet er nu 25 Hektarer. I 1870 fandt 1,800 Mennesker Beskæftigelse i Forretningen, medens Middelantallet for Øjeblikket er henved 6,000.

Det første Skib, som byggedes paa Værftet, var Hjuldamperen Dievenow, der løb af Stablen i 1852. Da den endnu efter 47 Aars Forløb gør Tjeneste, afgiver den et Bevis paa det fortrinlige Arbejde, man lige fra Begyndelsen præsterede. Dette første Skib var en lille Passagerdamper paa 102 Reg.-Tons og 125′ lang.

I 1866 byggede man Kanonbaade til den prøjsiske Orlogsmarine, i 1871 løb Panserskibet Prøjsen af Stablen, og nu bygger Selskabet store 10,000 Tons Panserskibe til Regeringen. Denne stigende Skala illustrerer godt Fremgangen i Aarenes Løb.

Ialt har Vulcan Værftet bygget 247 Skibe, nemlig 61 Krigsskibe, 137 Skrueskibe og 49 Hjulbaade.

Af store Dampere, som Selskabet har bygget, kan foruden Kaiser Wilhelm d. G. nævnes Fürst Bismarck paa 8,874 Tons og 20 Knob, Augusta Victoria paa 7,148 Tons og 19 Knob, Spree og Havel paa 6,875 Tons og 19 Knob, Friedrich der Grosse og Kønigin Louise paa 10,566 Tons. Adskillige andre kunde endvidere nævnes, men det er tilstrækkeligt at sige, at 6 store transatlantiske Baade mellem 450′ og 625′ Længde ere løbne af Stabelen her, endvidere 21 store transatlantiske Fragt- og Passagerdampere paa 260′—525′ Længde, 42 middelstore Dampere 150′—250′ lange o. s. v., samt 6 Isbrydere, 17 Passagerhjulbaade og mange mindre Fartøjer.

I de sidste 10 Aar er Skibenes Hastighed gaaet 3 à 4 Knob i Vejret, ligesom Længden er gaaet fra 460′ i Augusta Victoria til 662′ i et under Bygning værende Skib, medens Maskinkraften er forøget fra 12,000 til 33,000 ind. HK., hvilket viser de store Anstrængelser, som maa gøres for at opnaa de høje Farter. Kampen om Hastighedsrekorden, hvori Selskabet nu kom til at deltage, illustreres af følgende Tabel:

Rekordsættende Dampere.		Tid. D.	T.	M.	Fart. i Knob	Største Vejl. pr. Dag i Kml.
Umbria og Etruria 1881	vestpaa	6	1	44	19,3	501
	østpaa	6	3	12	19,1	—
Paris og New York 1893	vestpaa	5	14	24	20,7	520
	østpaa	5	19	57	20,1	—
Campania og Lucania 1897	vestpaa	5	7	23	21,82	562
	østpaa	5	8	38	22,01	533
Kaiser Wilhelm d. G.	vestpaa	5	4	43	22,29	561
	østpaa	5	4	50	22,51	537

For Sammenligningens Skyld er Kaiser Wilhelms Tid, der ellers tages mellem Southampton og New York, reduceret til Lucanias Tid, som tages mellem New York og Queenstown. Nogle af Kaiser Wilhelms bedste Løb mellem Southampton og New York ses af hosstaaende Tabel:

Aar.	Tid. D.	T.	M.	Distance i Kml.	Middelhastighed i Knob.	Største Vejlængde pr. Dag i Kml.
Vestpaa:						
1897 ...	5	22	35	3050	21,39	561
1897 ...	5	23	55	3055	21.23	545
1898 ...	5	23	32	3100	21,59	554
1898 ...	5	20	0	3120	22,29	561
1898 ...	6	2	13	3123	21,36	561
Østpaa:						
1897 ...	5	15	10	2962	21,91	519
1897 ...	5	17	8	3065	22,35	528
1898 ...	5	17	42	3030	22,00	517
1898 ...	5	16	43	3035	22,19	520
1898 ...	5	19	45	3146	22,51	537

Vulcan Værftet har altsaa taget aktiv Del i denne Kamp. Umbria og Etruria havde sat Rekorden betydelig op, men Passagererne forlangte endnu større Fart, og en ny Ære aabnede sig. Dampskibsselskaber bestilte hurtige Dampere, Norddeutsche Lloyd byggede Spree og Havel hos Vulcan; Hamburg—Amerika Linien fik Augusta Victoria, Columbia, Normannia og Fürst Bismarck, hvoraf de to, den første og sidste, bleve byggede hos Vulcan; White Star Linien anskaffede Majestic og Teutonic, og Nordamerika fik New York og Paris, senere St. Louis og St. Paul. Men Campania og Lucania slog dem alle, for atter at blive slaaet af Kaiser Wilhelm, der tidligere er bleven nøje beskrevet i dette Blad. Men Stettinerværftet har ikke i Sinde at blive staaende herved, idet der nu bygges den ligeledes her i Bladet omtalte Damper paa Værftet, der baade i Størrelse og Fart kommer til at overgaa Kaiser Wilhelm, nemlig Deutschland.

Forholdet mellem Længde og Dybde var i Umbria som 12 til 1, i Deutschland bliver Forholdet som 15 til 1, medens Forholdet mellem Længde og Bredde er som 9,46 til 1.

Med Erfaringen fra Kajser Wilhelm for Øje, kan man kun vente sig et godt Resultat af denne Værftets sidste Nybygning.

Foruden alle disse store Passagerdampere har Værftet bygget en Mængde Panserskibe og Krydsere, hvoriblandt findes de største i den tyske Orlogsmarine, foruden Torpedobaade og mindre Fartøjer. Dog er der ikke alene bygget til den tyske Marine, men til Rusland, Kina, Japan m. fl.

Foruden Skibsbygning giver Værftet sig ogsaa af med Bygning af Lokomotiver og andre Maskiner. Af Lokomotiver er der saaledes i 20 Aar bygget ca. 1,750 Stkr.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Den ny udnævnte Skibsinspektør ved Statsbanernes Søfartsafdeling, Hr. P. M. Tegner, er udnævnt til Sekondløjtnant i Flaaden d. 26. August 1895. Senest fra Begyndelsen af Aaret 1897 og indtil nu har han derefter gjort Tjeneste under Statsbanerne og i den Tid været hjemsendt fra Marinen. I Marinen har han altsaa, efter at have taget Afgangseksamen ved Søofficersskolen, højst gjort Tjeneste i knapt $1^1/_2$ Aar. Jeg spørger: Hvorledes kan Hr. Tegner i disse $1^1/_2$ Aar have opfyldt den i Sønæringslovens § 9 b. for Søofficerer foreskrevne Betingelse for at erhverve Bevis som Skibsfører, nemlig at have faret mindst 2 Aar til Søs enten som Vagtchef i Krigsskib eller som Chef eller Fører af Krigsskib? Og hvorledes kan han, hvis denne Betingelse ikke er opfyldt, have ført Skib under Statsbanerne, hvad det uimodsagt er anført, at han har gjort?

Sv.: Vi ere ikke i Stand til at besvare de fremsatte Spørgsmaal og lade dem derfor gaa videre til Statsbanernes Administration.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet Katie, bygget af Helsingørs Jærnskibs-og Maskinbyggeri for Regning Russisch-Baltische Dampfschifffahrts Gesellschaft i Riga, er foretaget officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til den ombordværende Reders fulde Tilfredshed. 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 forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation. Paa Prøveturen indicerede Maskinen normalt 900 H. K., hvorved der opnaaedes en Fart af 9¾ Mil, med et Kulforbrug af kun 0,61 Kilo pr. indicerede H. K.

Agent N. Petersen, Skibsreder H. J. Clausen m. Fl. i Marstal har købt 3-m. Jærnskonnert Hamburg af Hamburg for 50,000 Rm. Skibet maaler 297 Netto Tons, laster c. 470 Tons d. V., er 132′ 3″ langt; det er bygget i 1891. Dets Fører bliver Kapt. Johs. Kromann, f. T. Fører af „Sylfid", der overtages af Styrmand R. Østermann. Det er det første Jærnsejlskib, der er indkøbt til Marstal.

Et Rederi i Marstal har købt en Nybygning i Arendal, der skal være færdig i April. Skibet maaler c. 270 Brutto Tons og rigges som 3-m. Skonnert. Dets Navn bliver Thyra, og det skal føres af Kapt. Peter Rasmussen.

Sk. Kodan af Marstal, 126 R. T., er af Agent N. Petersen m. Fl. solgt til Sverrig for 15,000 Kr.

(Ærø Avis.)

Paa H. C. Christensens Værft i Marstal er en nybygget, 3-m. Skonnert løbet af Stablen. Den maaler c. 150 R. T. og fik Navnet Forældres Minde.

Personalia.

Dødsfald. Skibsfører I. C. Bøye af Ærø er afgaaet ved Døden.

Bestyrelsen for Marstal Skipper-Forening har valgt Skibsreder H. J. Bager til Foreningens Regnskabsfører og Kasserer.

Kapt. Schultz, tidligere Fører af Dpsk. Kjøbenhavn, er midlertidig Fører af Dpsk. Sjælland under Kapt. Sonnicksens Sygdom.

Styrmand Chr. W. Christensen er nu Fører af Dpsk. Nora.

Fra Sø og Land.

Ifølge Beretniug til Udenrigsministeriet fra Generalkonsulatet i Rio de Janeiro er det fra d. 1. f. M. og indtil videre blevet forbudt fremmede Skibe at lægge til ved Bolværkerne i nævnte Havn; de skulle blive liggende i det mindste 300 Meter fra Land. Skibe, kommende fra Santos, ville efter at have opnaaet fri Praktika fra Lasarettet paa Ilha Grande, kunne anløbe andre brasilianske Havne, for saa vidt de ikke føre lukkede Postkolli, friske Skind og Huder, brugte Møbler, Linned samt Klæder, Klude, friske Klove, Horn o. s. v., Frugt, Grøntsager, eller friske Mejeriprodukter.

Det danske Generalkonsulat i Christiania har til Udenrigsministeriet indberettet, at Isen i Christiania Fjord ligger til Degerud Fyr. Da Fjorden holdes aaben ved Hjælp af Isbrydere, frembyde Isforholdene ingen særlig Hindring for Dampskibe og Sejlskibe med Slæbebaad. For mindre Fartøjer og Fiskekvaser er Indløbet besværligt.

Vor fleraarige Medarbejder, der med megen Indsigt har redigeret Bladets Rubrik om Fragtmarkedet, og som ved at gøre denne i særlig Grad underholdende har skabt den en stor Læsekreds, har til vor Beklagelse maattet fratræde sin Stilling ved Bladet. Da det er vort Ønske at bibeholde en selvstændig Fremstilling af Fragtmarkedet, vil Rubriken med denne Overskrift først kunne genoptages i et af Bladets første Numre. Red.

Den aarlige Ommønstring. Vi ere gjorte opmærksomme paa det ønskelige i, at Bestemmelsen i det i vort sidste Nummer omtalte Cirkulære fra Justitsministeriet til Mønstringsbestyrerne, om at Ommønstring ikke er nødvendig, naar det oplyses, at Skibet afgaar direkte til Hjemstedet for at oplægges, eller saaledes, at den dersteds hjemmehørende Besætning afmønstres, rettest burde gaa ud paa, at Ommønstring ikke er nødvendig, naar Skibet afgaar direkte til anden dansk Havn, idet det jo selvfølgelig ofte er Tilfældet, at Skibet gaar til en dansk Havn, hvor det ikke hører hjemme, for at oplægges. En Forandring i Cirkulæret i denne Retning var vistnok ønskelig.

I September Maaned startede White Star Selskabet en ny Rute mellem Liverpool og Australien med 5 store Toskrue-Dampere paa 12,000 Tons, byggede hos Harland & Wolff i Belfast. Disse store Dampere ere paa Grund af Suez Kanalens forholdsvis lave Vandstand nødt til at gøre Turen rundt Kap. Med denne ny Linie trækkes en Del af den engelsk-avstralske Trafik fra London til Liverpool.

Ugens Havarier.

Tuborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom til Glasgow 30. Januar med en Del Skade paa Styrbordsboug, foraarsaget ved Kollision med Dokken.

Frejr, Dpsk. af Randers, har d. 1. ds. ved Udgangen fra Randers slaaet Hul i Bougen i Isen. Skibet reparerede temporært i Udbyhøj og Frederikshavn og fortsatte Rejsen til Newcastle for der at reparere.

Hermia, Dpsk. af Kjøbenhavn, er indassisteret til Grimsby efter Eksplosion og Ild i Forrummet.

Alma, Dpsk. af Bergen, i Ballast, er efter Grundstødning indkommet til Helsingør for at reparere

Harald, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 2. ds. i Dunkerque været i Kollision med Kajen og faaet nogen Skade paa Agterskibet.

Kentucky, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Halifax efter en haard Rejse, hvor Skibet har mistet en Baad og faaet to andre molesterede.

Livingstone, Skonnertbrig af Marstal, er paa Rejsen fra Fowey med Kalk d. 28. Januar i Storm strandet i Bugten ved San Sebastian. Besætningen er reddet. Skibet, der er fuldstændig Vrag, byggedes i 1874 i Middelfart af Eg og maalte 213 Netto Reg.-Tons.

Gallia, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund udenfor Nicolaieff. Flot med Assistance.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 24. Jan. — Alexandra, Svensson, ankom til Neufahrwasser 28. Jan. — Algarve, Borries, ankom til Kbhvn. 2. Feb. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Antwerpen 3. Feb. Antwerpen, Kihl, ankom til Reval 28. Jan. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 5. Feb. — Arno, Strubberg, afgik fra Newcastle 27. Jan., bestemt til Savona. — Beira, Lunge, ankom til Swansea 3. Feb. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Newport 31. Jan., best. til Messina. — Dagmar, Gade, ankom til Dundee 3. Feb. — Douro, Ørum, afgik fra Dartmouth 5. Feb., bestemt til Kbhvn. — Florida, Koch, ank. til Neufahrwasser 23. Jan. — Hekla, Thomsen, afgik fra Halifax 4. Feb., bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Dundee 28. Jan. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 25. Jan., best. til New York. — Kentucky, Caroc, ankom til Halifax 3. Febr. — Leopold II, Kruse, ankom til Reval 1. Febr. — Louisiana, Jensen, afgik fra St. Thomas 4. Febr., best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 30. Jan, bestemt til New York — Nicolai II., Michelsen, afgik fra New York 27. Jan., best. til Kbhvn. — — Norge, Knudsen, ankom til Christiania 5. Febr. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Dunkirk 2. Feb. — Omsk, Petersen, ankom til Antwerpen 21. Jan. — Seine, Staal, afgik fra Dunkirk 1. Feb., bestemt til Bordeaux. — Texas, Holm, ankom til New Orleans 26. Jan. — Thingvalla, Laub, i Kbhvn. — Tiber, Bech, afgik fra Messina 31. Jan., bestemt til Malaga. — Tomsk, Andersen, ankom til Rotterdam 23. Jan. — Xenia, Thidemann, afgik fra Hamburg 5. Feb., bestemt til Charleston.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Liverpool 5. Feb., bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn 5. Febr., bestemt til Stettin — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til London 4. Feb., best. til Hull. — Ceres, Müller, pass. Holtenau 6. Feb., bestemt til London. — Christian IX, Mollerup, afgik fra London 5. Febr., best. til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Christiania 4. Febr., best. til Kbhvn. — Constantin, Niedersø, ankom til London 4. Febr., bestemt til Hamburg. — Ella, Svane, ankommen til Bergen, best. til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ankom til Kbhvn. 2. Feb., bestemt til Kønigsberg. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Antwerpen 3. Feb., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 3. Feb., bestemt til London. — Kiew, Jacobsen, ankom til Hull 2. Febr., bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 20. Jan., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 4. Feb., best. til Kbhvn. — Maja, Johnson, ankom til Kbhvn. 5. Febr., best. til Danzig. — Morsø, Frisenette, ankom til Arendal 4. Febr., bestemt til Throndhjem. — Moskov, Lorentzen, ankom til Kbhvn. 6. Feb. — Nishnej Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 15. Jan., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kbhvn. 5. Febr., bestemt til London. — Perm, Christensen, ankom til Hamburg 6. Febr., bestemt til Kbhvn. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 2. Feb., best. til Hull. — Thyra, Sørensen, pass. Kbhvn. 5. Feb., bestemt til Stettin. — Valdemar, Kofod, ankom til Hull 5. Feb., bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Stettin 2. Feb., best. til Kbhvn. — Vesta, Øst-Jacobsen, ankom til Kbhvn. 5. Feb. — Vesuv, Andresen, ankom til Libau 3. Feb., bestemt til Kbhvn. — Viking, Rohde, afgik fra Hull 2. Feb., bestemt til Kbhvn. — Skalholt, Aasberg, ankom til Danzig 3. Febr., best. til Kbhvn. — Holar, Christensen, afgik fra Kbhvn. 5. Feb., bestemt til Hamburg.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 8. Feb., best. til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 8. Feb., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Newcastle 7. Feb., bestemt til Aalborg. Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 7. Feb., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 7. Feb., best. til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 7. Feb., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 7. Feb., best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 7. Feb., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 24. Jan., ankom til London 30. Jan. — Frode, Tofte, afgik fra Huelva 1. Febr., bestemt til New York. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Huelva 1. Febr., bestemt til Baltimore. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Neufahrwasser 6. Febr., bestemt til Philadelphia. — Skjold, Schmidt, afgik fra Burntisland 29. Jan., ankom til Kiel 3. Febr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Libau 5. Febr., bestemt til Dunkerque. — Ragnar, Risø, afg. fra Sunderland 1. Febr., bestemt til Stettin. — Volmer, Riber, afgik fra Libau 5. Febr., best. til Ghent. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 26. Jan., ankom til Libau 1. Febr. — Magnus, Jørgensen, afg. fra London 3. Febr., ankom til South Schields 5. Febr. — Harald, Holst, afg. fra Dunkerque 4. Febr., ank. til South Schields 6. Febr. — Olaf, Lorentzen, afgik fra Buenos Ayres 21. Jan., best. til St. Vincent f. O.

Urania. Ekliptika, Klaaborg, ankom til Grimsby 4. Febr. — Sirius, Branth, ankom til Antwerpen 31. Jan. — Urania, Jørgensen, ank. til Kbhvn. 29. Jan. — Saturn, Lund, ankom til Nyborg 3. Febr. — Mars, Clausen, ankom til Masnedsund 1. Febr.

Nordsøen. Wineland, Petersen, ankom til Kbhvn. 29. Jan. — Nordland, Hemmingsen, ank. til Rotterdam 5. Febr. — England, Andresen, ankom til Cardiff 30. Jan. — Rusland, Møller, ankom til North Alloa 4. Febr. — Tyskland, Høgstedt, ankom til Boness 2. Febr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Cardiff 3. Febr., bestemt til Alexandria. — Niobe, Schmidt, passeret Gibraltar for London 4. Febr. — Nancy, Mathisen, afgik fra Antwerpen 5. Febr., bestemt til Newport. — Nautik, Mortensen, afgik fra Teneriffa 31. Jan., bestemt til Kaolak. — Nora, Christensen, afgik fra Newcastle 5. Febr., best. til Tronhjem. — Neptun, Jørgensen, afg. fra Grimsby 5. Febr., best. til London. — Nerma Jessen, afgik fra Methil 5. Febr., bestemt til Frederikshavn. — Alfa, Nielsen, afgik fra Hamburg 3. Febr., ankom til Esbjerg 4. Febr.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afg. fra Trouville 4. Febr., best. til Newcastle. — Rita, Jørgensen, ank. til Guernsey 30. Jan.

Union. Fricia, Skov, afgik fra Libau 1. Febr., bestemt til Rouen.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afgik fra Dunkerque 3. Febr., best. til Cardiff. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Dunkerque 2. Febr. — Dania, Andersen, ankom til Kbhvn. 6. Febr.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Cardiff 23. Jan., bestemt til Colombo. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Barry Dock 29. Jan. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Buenos Ayres 1. Febr. — Jomsborg, Kühl, afg. fra Pera 1. Febr., bestemt til Baltimore. — Uranienborg, Schmidt, ank. til W. Hartlepool 6. Febr. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Kbhvn. 3. Febr. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Newcastle 26. Jan., bestemt til Alexandria. — Amalienborg, Dømel, ankom til Reval 27. Jan. — Søborg, Fischer, ankom til Buenos Ayres 19. Jan. — Stjerneborg, Mathiesen, afgik fra Swansea 2. Febr., best. til Oran. — Rosenborg, Schultz, ankom til Burntisland 28. Jan.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, afgik fra Cardiff 26. Jan., best. til Buenos Ayres. — Skodsborg, Lund, ank. til Glasgow 3. Febr. — Klampenborg, Jensen, ank. til Glasgow 3. Febr. — Jægersborg, Agerlin, afg. fra Kbhvn. 6. Febr., bestemt til Blyth. — Guldborg, Jensen, afgik fra Sevilla 4. Febr., bestemt til Ardrossan. — Tuborg, Hveissel, ankom til Glasgow 30. Jan.,

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kbhvn. 3. Febr. — Agnete, Jensen, afgik fra London 2. Febr, ankom til Blyth 4. Febr. — Hermia, Sørensen, ankom til Grimsby 3. Febr. — Alice, Hansen, afgik fra Kiel 3. Febr., ankom til Blyth 6. Febr. — Sjælland, Schultz, afgik fra Ghent 4. Febr., ankom til Blyth 6. Febr. — Bornholm, Petersen, ankom til Amsterdam 3. Febr. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 3. Febr. — Rønne, Hintze, ankom til Libau 6. Febr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Aalborg 4. Febr., best. til Libau.

Danmark. Rolf, Madsen, ankom til Aarhus 4. Febr. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Burntisland 29. Jan. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Pillau 5. Febr., best. til Rotterdam. — Ansgar, Larsen, afgik fra Gand 3. Febr., ankom til Grangemouth 5. Febr. — J. N. Madvig, Olsen, ank. til Libau 6. Febr. — Hamlet, Sommer, afgik fra Kbhvn. 5. Febr., bestemt til Pillau. — Helge, Mathiesen, ankom til Blyth 5. Febr.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, afgik fra Bangkok 1. Febr., ankom til Singapore 5. Febr. — Annam, Cold, afgik fra Simanosaki 29. Jan., ankom til Port Arthur 1. Febr., afgik fra Porth Arthur 6. Febr., best. til Shanghai. — Cathay, Jensen, ankom til Port Arthur 1. Febr. — Korea, Berendsen, ankom til Malta 3. Febr. — Malaya, Prahl, afgik fra Aalborg 5. Febr., ankom til Gøteborg 6. Febr. — Normannia, Rasmussen, afgik Port Said 2. Febr., best. til Singapore.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afgik fra Sunderland til Lissabon 5. Febr. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Boness 3. Febr. fra Kbhvn. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Burntisland 5. Febr. til Flensborg.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Kbhvn. 6. Febr. fra Grangemouth.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Rotterdam 1. Februar.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Hull 1. Febr.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Libau 5. Febr. — Svend, Nielsen, afgik fra Libau 4. Febr., bestemt til Ghent.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Havila, Holm, sejlet fra Dunkerque 28. Jan., ankom til Cardiff 31. Jan. — Clara, Nielsen, ankom til Delagoa Bay 19. Jan. fra Cardiff. — Rosa, Brinck, sejlet fra Cuxhaven 29. Jan. til Lissabon, pass. Dungeness 31. Jan. — Erna, Thomsen, sejlet fra Portland 28. Jan. til Aruba. — Ameta, Nielsen, sejlet fra Rio Janeiro 1. Febr. til Cape Town. — Ines Røhl, Jessen, ankom til Barbados 29. Jan., sejlet derfra til Belize.

Fanø. Sønderho. Ribe, Skov, ankom til Bahia 29. Jan. fra Liverpool. — Anne Jensine, Øhle, ankom til Bahia 26. Jan. fra Liverpool. — Killena, Hansen, ankom 12. Jan. fra Newcastle til Buenos Aires. — Fides, Sørensen, afgik fra Ponape 15. Jan. til Yap.

Svendborg. Vega, Rasmussen, ankom til Lissabon 27. Jan. — Fortuna, Christiansen, ankom til St. Ybes 30. Jan. — Ariel, Nielsen, ankom til Middlesbro 31. Jan. — Marie, Nielsen, ankom til Plymouth 2. Febr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Charlestown 5. Febr

Ærø. Salvador, Fabricius, ankom 29. Jan. til Harburg Elbe. — Alf, Rasmussen, ankom 31. Jan. paa St Malo Red. — Prøven, Schmidt, ankom 31. Jan. til Legué. — Hans, Folmer, ankom 30. Jan. til Gøteborg. — Ane Cathrine, Jørgensen, ankom 29. Jan. til Kbhvn. — Wilhelmine, Jensen, ankom 31. Jan. til Kbhvn. — Dorthea, Christensen, ankom 1. Febr. til London. — Karen, Hansen, ankom 2. Febr. til London. — Juliane, Christensen, ankom 2. Febr. til Sunderland. — Sylphe, Wilhelmsen, ankom 3. Febr. til Fowey. — H. C. Christensen, Boye, ankom 4. Febr. til Corunnal. — Luna, Philipsen, ankom 3. Febr. til Kbhvn. fra Lübeck. — Ceres, Bager, ankom 5. Febr. til Lissabon. — Norden, Rasmussen, ankom 5. Febr. til Wasser (Norge.)

Rønne. Hermod, Grønwald, ankom til Kjerteminde 1 Febr. — Ansgar, Clausen, afgik fra Portsgrund 29. Jan., ankom til Hull 2. Febr.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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* 10 Fod.

I Kanalen 10 Fod.

Paa *Fjordgrunden* $10^1/_2$ Fod.

Østersøen. Klokketønden *„Rødsand SØ."* er den 5te Februar 1900 atter udlagt paa Station og Vintersømærket inddraget.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Karlskrona. Til Foraaret forandres Afmærkningen i det S.-lige Indløb til *Karlskrona* saaledes:

Den røde Vager SV. for Grunden *Esten* ombyttes med en rød Spidstønde med 1 nedadvendt Kost over 3 Balloner. 56° 4′ 20″ N. Br. 15° 34′ 50″ Ø. Lgd.

Den røde Vager med 1 Ballon V. for *Sundsbådan* faar 2 Balloner. 56° 5′ 5″ N. Br. 15° 34′ 30″ Ø. Lgd.

Den røde Vager med 1 nedadvendt Kost ved *Yttre Hjortgrund* faar 2 nedadvendte Koste. 56° 5′ 30″ N. Br. 15° 35′ 0″ Ø. Lgd.

Den sorte og hvide Vager med 1 Ballon Ø. for *Saltknölen* faar 2 Balloner, og V. for Grunden udsættes en Stage med Kost. 56° 4′ 55″ N. Br. 15° 33′ 50″ Ø. Lgd.

Den sorte og hvide Vager Ø. for *Ellebåden* ombyttes med en sort og hvid Spidstønde med 3 Balloner. 56° 5′ 30″ N. Br. 15° 34′ 0″ Ø. Lgd.

Kalmarsund. Hatten. Til Foraaret flyttes Klokketønden Ø. for *Hatten* c. $^1/_3$ Kml. NØ. hen. 56° 46′ 15″ N. Br. 16° 30′ 15″ Ø. Lgd.

En sort Vager udlægges paa Klokketøndens gamle Plads. 56° 46′ 0″ N. Br. 16° 29′ 50″ Ø. Lgd.

Öland N. Til Foraaret udlægges en sort Vager med 1 Ballon ved N.-Siden af Grunden N. for *Öland*, 7 Kml. NØ. for *Öland* N.-Pynt. 57° 28′ 50″ N. Br. 17° 9′ 25″ Ø. Lgd.

Gotland. Ronehamn. Til Foraaret udlægges i det Ø.-lige Farvand til *Ronehamn* en sort Vager. 57° 10′ 15″ N. Br. 18° 32′ 40″ Ø. Lgd.

I *Bankhålet* udsættes en Stage paa 57° 9′ 50″ N. Br. 18° 30′ 25″ Ø. Lgd., en paa 57° 9′ 55″ N. Br. 18° 30′ 20″ Ø. Lgd. og en paa 57° 9′ 50″ N. Br. 18° 30′ 30″ Ø. Lgd.

Gefle. S.-lige Indløb. Til Foraaret skal et Løb til Bugsering af Tømmer afmærkes i *Gefle* S.-lige Farvand, tæt N. om *Slätharen*, med 3 røde og 4 sorte Sømærker.

N.-lige Indløb. Til Foraaret skal et Løb til Bugsering af Tømmer afmærkes i *Gefle* N.-lige Farvand, tæt N. om *Granskär, Römaren* og *Gräsharare*, med 2 røde og 2 sorte Sømærker.

Trödjehällan—Gefle. Til Foraaret foretages følgende Forandringer i Afmærkningen, da Farvandet, som nu gaar over *Staffansgrundet*, skal lægges Ø. om denne Grund og der deles i to, et paa hver Side af Grunden:

Den sorte Vager ved *Skräddarhällan* ombyttes med en Stage. 60° 46′ 6″ N. Br. 17° 22′ 45″ Ø. Lgd.

Følgende Sømærker inddrages: En rød Tønde, en sort Tønde og en Stage ved *Staffansgrundet* paa c. 60° 45′ 30″ N. Br. 17° 22′ 45″ Ø. Lgd., en Stage med Kost paa 60° 45′ 25″ N. Br. 17° 22′ 35″ Ø Lgd. og en Krydsprik paa 60° 45′ 35″ N. Br. 17° 23′ 0″ Ø. Lgd.

Følgende Sømærker udlægges: En Krydsprik paa 60° 46′ 10″ N. Br. 17° 23′ 0″ Ø. Lgd. En sort Vager med 2 Balloner. 60° 45′ 55″ N. Br. 17° 22′ 50″ Ø. Lgd. En Stage NØ. for *Staffansgrundet*. 60° 45′ 35″ N. Br. 17° 22′ 45″ Ø. Lgd. En Stage Ø. for *Staffansgrundet*. 60° 45′ 30″ N. Br. 17° 22′ 45″ Ø. Lgd. En Stage SV. for *Staffansgrundet*. 60° 45′ 20″ N. Br. 17° 22′ 35″ Ø. Lgd. En rød Vager med 1 Ballon, hvor under en nedadvendt Kost, V. for en 13 Fods Grund. 60° 45′ 35″ N. Br. 17° 22′ 55″ Ø. Lgd. En Stage Ø. for samme Grund. 60° 45′ 35″ N. Br 17° 23′ 0″ Ø. Lgd. En Stage med Kost. 60° 45′ 45″ N. Br. 17° 22′ 55″ Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Storjungfrun—Ljusne. Til Foraaret inddrages den sorte og røde Vager S. for *Enskär*. En rød Vager med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon udsættes S. for Grunden. 61° 12′ 15″ N. Br. 17° 16′ 45″ Ø. Lgd.

Norrbyskären. Hörnöfors S. Til Foraaret udsættes en Stage i Farvandet til *Norrbyskären*. 63° 34′ 10″ N. Br. 19° 53′ 15″ Ø. Lgd.

Skellefteå N. Rösnäsfjärden og Helsögrund Savværk. Til Foraaret udsættes følgende Sømærker:

En Stage med Kost S. for 13 Fods Grunden *Thomasgrund*. 64° 51′ 45″ N. Br. 21° 17′ 40″ Ø. Lgd. En Stage med Kost. 64° 52′ 30″ N. Br. 21° 15′ Ø. Lgd. En Stage med Kost. 64° 52′ 38″ N. Br. 21° 14′ 30″ Ø. Lgd. En Stage. 64° 52′ 20″ N. Br. 21° 14′ 40″ Ø. Lgd. En Stage. 64° 52′ 40″ N. Br. 21° 14′ 0″ Ø. Lgd. En Stage. 64° 52′ 55″ N. Br. 21° 13′ 20″ Ø. Lgd.

Piteå—Luleå. Klingersleden. Til Foraaret forandres Afmærkningen i *Klingersleden*, hvor Løbet skal gaa Ø. om *Klingers Varde*, saaledes:

Den sorte Bøje og den røde Vager ved *Klingersgrundet* inddrages. 65° 14′ 35″ N. Br. 21° 44′ 15″ Ø. Lgd.

Følgende Sømærker udsættes:

En Stage med Kost ved *Vargö* Landgrund. 65° 16′ 10″ N. Br. 21° 44′ 18″ Ø. Lgd., og en Stage med Kost ved samme Landgrund. 65° 15′ 35″ N. Br. 21° 44′ 50″ Ø. Lgd.

En Stage med Kost Ø. for *Klingers Grund* ved *Vargö* Landgrund. 65° 15′ 22″ N. Br. 21° 45′ 0″ Ø. Lgd.

En Stage med Kost Ø. for *Klingers* Varde. 65° 14′ 55″ N. Br. 21° 45′ 20″ Ø. Lgd.

En Stage med Kost ved *Medlerstö* NV.-lige Landgrund. 65° 14′ 13″ N. Br. 21° 45′ 3″ Ø. Lgd.

En Stage med Kost ved *Medlerstö* V.-lige Landgrund. 65° 13′ 55″ N. Br. 21° 44′ 40″ Ø. Lgd.

En Stage ved Grunden NV. for *Medlerstö*. 65° 14′ 30″ N. Br. 21° 44′ 58″ Ø. Lgd., og en Stage ved samme Grund 65° 14′ 10″ N. Br. 21° 44′ 32″ Ø. Lgd.

En sort Baaketønde SØ. for *Klingers* Varde. 65° 14′ 50″ N. Br. 21° 45′ 0″ Ø. Lgd.

Den røde Tønde ved Landgrunden NV. for *Mannö* ombyttes med en rød Baaketønde. 65° 24′ 0″ N. Br. 21° 57′ 10″ Ø. Lgd.

Luleå. Til Foraaret flyttes den sorte og hvide Vager ved Grunden *Springaren* til en ny funden 15 Fods Grund 65° 6′ 10″ N. Br. 22° 8′ 20″ Ø. Lgd. Paa den røde Vager ved 19 Fods Grunden NNV. for *Rødkallen* ombyttes den opadvendte Kost med en nedadvendt Kost.

Rusland. Udenrigsministeriet meddeler:

Fyrskibet *„Libau"* er atter udlagt paa Station.

Tyskland. Rügenwaldermünde NNV. Ifølge Meddelelse fra „Marineamt" i *Berlin* ere fastliggende Vragstykker observerede 7 Kml. NNV. for *Rügenwaldermünde*.

Kielerfjord. Friedrichsort. Taagesignalet ved *Friedrichsort* Fyr gives nu ved Fem-Slag paa Klokke hver 40 Sekunder

Pause mellem Slagene c. 3 S., saaledes at Signalet varer i c. 16 S., hvorefter følger 24 S. Pause.

Ved *Friederichsort* er Toldvagtskibet atter udlagt.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Kosterfjord. Til Foraaret udlægges: En rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost i 6 Fod Vand SV. for *Saltöref*. 58° 51′ 42″ N. Br. 11° 7′ 30″ Ø. Lgd.

En sort Spidstønde med 1 Ballon N. for Brændingen ved *Klippegrund*. 58° 49′ 3″ N. Br. 11° 7′ 36″ Ø. Lgd.

Norge. Brevik. I *Brevik* er paa Ø.-Enden af Jernbanebryggen tændt en Fyrlampe, der viser rødt Fyr med Formærkelser fra S. 86° V. gennem S. og Ø. til N. 86° Ø. Synsvidden: 4 Kml. Flammens Højde: 11 Fod. Brændetid: 16de August—30te April til Kl. 10 Aften. 59° 2′ 55″ N. Br. 9° 42′ 5″ Ø. Lgd.

Paa *Flatøen* ved *Grøtø* er Baaken nedblæst og opføres ikke igen.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Fyrskibet „*Krautsand*" er atter udlagt paa Station.

Weser. I *Weser* afholdes Skydeøvelser fra 26de April til 22de Maj 1900. Pladsen begrænses af Linjer fra Tønde Nr. 19—*Fedderwarden* 5 og fra Baake III—nederste Karantæne-Tønde—Fort *Langlütjen I*.

Pladsen er spærret, undtagan i Tiden fra 3 Timer før til 2 Timer efter Højvande, og muligvis hele den 22de Maj.

Dampere med rødt Splitflag ligge ude. Deres Anvisninger skulle ubetinget følges.

Fra en Time før og medens der skydes, hejses sort Flag paa *Hoheweg* og *Meyers Ledge* Fyrtaarne.

Den 4de Maj skydes der, fra det bliver mørkt til Midnat, og Pladsen er i den Tid fuldstændig spærret.

Paa Fortet, hvorfra der skydes, hejses rødt Splitflag.

I *Unterweser* afholdes Sømineøvelser fra 19de til 24de Marts og fra Maj til August 1900. Pladsen ligger uden for den dybe Rende i det Ø.-lige Farvand, og begrænses mod N. af Linjen Tønde Nr. 7—Tønde K og mod S af Linjen Fort *Langlütjen I*—Baake III. Inden for denne Strækning er den egentlige Øvelsesplads afmærket med 4 gule Tønder med rødt Flag. Al Sejlads inden for denne Afmærkning og mellem den og V. efter til *Langlütjensand* er forbudt.

Fra den 16de til 21de og fra den 23de til 28de Juli ligge skarpladte Miner ude.

Pladsen er kendelig paa Minekranen, der ligger ved den, og desuden ligge Dampere ude.

Naar skarpladte Miner benyttes, hejses rødt Splitflag paa Minekranen og om Natten foruden Ankerlanternen to hvide Lanterner, vandret og i 12 Fods Afstand fra hinanden. Damperen fører da rødt Splitflag og om Natten agter to hvide Lanterner lodret for hinanden. Anvisninger skulle ubetinget følges. Men skal gaa Ø. om Pladsen.

Jade. Fyrskibet „*Genius Bank*" er atter udlagt paa Station.

Holland. Zeegat van Brouwershaven. Volkerak. I *Volkerak (Karolinageul)* er en Stumptønde Nr. 1 a udlagt i 11 Fod Vand. 51° 39′ 8″ N. Br 4° .8′ 22″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 er flyttet og ligger nu i 15 Fod Vand. 51° 39′ 5″ N. Br. 4° 18′ 23″ Ø. Lgd.

England. Themsen. Wallet, NE. Maplin og Maplin Edge. Følgende Tønder, der ere flyttede, ligge nu saaledes:

Wallet Spitway Tønde i 16 Fod Vand, fra *Clacton Tower* i S. 4° Ø., 4¼ Kml. og fra *Buxey* Baake i N. 69° Ø. 51° 43′ 15″ N. Br. 1° 9′ 35″ Ø. Lgd.

NE. Maplin Tønde i 18 Fod Vand, fra *Whitaker* Baake i S. 11° V., 2/16 Kml. og fra *Churchend* Spir i N. 85° Ø. 51° 37′ 5″ N. Br. 1° 5′ 40″ Ø. Lgd.

Maplin Edge Tønde i 28 Fod Vand, fra *Maplin* Fyr i N. 32° Ø., 1/16 Kml. og fra *Churchend* Spir i Ø.

Dybderne ved Springtids Lavvande.

SW. Middle. Lystønden *SW. Middle*, der viser rødt To-Blink hver 10 Sekunder, ligger paa 51° 37′ 45″ N. Br. 1° 6′ 5″ Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Penmarch. Guilvinec S. Damperen „*Saint Jean*" er sunken tæt ved Klipperne *Kammouk*, S. for *Guilvinec*. Stormasten og ved Lavvande Skorstenen ere over Vandet. Klipperne *Kammouk* ligge paa 47° 46′ 35″ N. Br. 4° 16′ 50″ V. Lgd.

Afrika. Fernando Po. Santa Isabel. Ved *Santa Isabel* brænde følgende Fyr:

Paa Pynt *Europa* eller *Frailes* et fast Fyr, der viser grønt Lys fra N. til Ø., rødt Lys fra N. til V. Flammens Højde: 115 Fod. Lysævnen ringe. 3° 47′ 30″ N. Br. 8° 43′ 25″ Ø. Lgd.

Paa Pynt *Fernanda* et Fyr, der viser rødt Lys fra V. gennem N. og Ø. til S. og hvidt Lys fra V. til S. Flammens Højde: 105 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Det vises fra en Pæ 3° 46′ 10″ N. Br. 8° 48′ 5″ Ø. Lgd.

Et grønt fast Fyr tæt S. for Broen. Flammens Højde: 27 Fod. Synsvidden: 1 Kml. Det vises fra en sort og hvid vandret stribet Pæl.

Et grønt, fast Fyr ved Hospitalets SV.-Hjørne. Flammens Højde: 118 Fod. Synsvidden 1¼ Kml. Det vises fra en sort og hvid vandret stribet Pæl.

Holdte overet lede disse to Fyr i Løbet til Bugten, mellem Grundene ved Pynt *Fernanda* og Øerne *Enriquez*.

Paa Anlægsbroen brænder en rød Lanterne paa S.-Siden og en grøn Lanterne paa N.-Siden.

Ved Grunden ud for Pynt *Fernanda* ligger i 16 Fod Vand, Lavvande, en rød, firkantet Bøje og ved Grunden uden for Øerne *Enriquez* i 16 Fod Vand, Lavvande, en grøn, firkantet Bøje.

Nova Scotia. Halifax. Vraget af Damperen „*Portia*" ligger sunket S. for *Inner Sambro Island* Ø.-Ende. En Mast er over Vandet. En grøn Vragtønde er i 6 Fv. Vand udlagt S. for Vraget. 44° 26′ 58″ N. Br. 63° 34′ 44″ V. Lgd.

Prince Edward Island. Cascumpeque. Ved Indløbet til *Cascumpeque Harbor* har Barren atter forandret sig. *Cascumpeque* Fyr brænder uforandret, men det forreste Ledefyr er slukket.

To hvide, faste Ledefyr er tændte ved Kysten S. for Indløbet.

Forfyret staar c. 1,300 Alen S. 46° Ø. fra *Cascumpeque* Fyr. Det vises fra en 21 Fod høj, hvid Pæl med Diamant ved et lille Fyr. Flammens Højde: 34 Fod. Synsvidden: 5 Kml.

Bagfyret staar c. 600 Alen S. 32° V. fra Forfyret. Det vises fra en 25 Fod høj, hvid Pæl med Diamant ved et lille Fyrhus. Flammens Højde: 39 Fod.

Holdte overet lede de i det dybeste Vand over den ydre Barre, indtil *Northport* røde Ledefyr komme overet.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Fyrskibet „*Boston*" Nr. 54 ligger nu i 17 Fv. Vand fra *Minots Ledge* Fyr i N. 1½° Ø., fra *Boston* Fyr i N. 88° Ø. og fra *Egg Rock* Fyr i S. 48° Ø.

Boston Harbor. Thieves Ledge. En sort Fløjtetønde, mærket „*Thieves Ledge*" er udlagt i c. 7 Fv. Vand, fra *Minots Ledge* Fyr i N. 43½° V., og fra *Point Allerton* Baake N. 72° Ø. og fra *Boston* Fyr i S. 86½° Ø.

Vineyard Sound. Fyrskibet „*Sow and Pigs*" Nr. 41 er atter udlagt paa Station. Fyr og Taagesignal er uforandrede.

Delaware Bay. Cross Ledge Shoal. Elbow of Ledge. *Elbow of Ledge* Lystønde Nr. 14, paa V.-Siden af *Cross Ledge Shoal*, er paa Grund af Is midlertidig ombyttet med en Jern-Istønde, mærket som Lystønden.

Naar der ikke længere er Fare for Is, udlægges Lystønden igen.

North Carolina. Cape Hatteras NØ. Et Vrag, sandsynligvis af tremastet Skonnert „*Fannie Brown*", ligger sunket i 12 Fv. Vand, c. 23 Kml. N. 29° Ø. fra *Cape Hatteras* Baakefyr. Toppene ere over Vandet. 35° 34′ N. Br. 75° 17′ V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Cuba N.-Kyst. Port Vita. Indløbet til *Port Vita*, 9 Kml. Ø. for *Gibara*, er afmærket med Prikker. Man kan søge Indløbet ved at holde en c. 600 Fod høj enligliggende Høj, som ligger 1 Kml. Ø. for *Vita*, i S. 56° Ø. Højen kan ses 10 à 12 Kml., og man har da *Saddle of Gibara* i S. 60° V. Ved Broen i Havnen, i dennes Ø.-Ende, er der Vand nok til de mest dybtgaaende Skibe, som kuune søge Havnen.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio de Janeiro. Marica Islands. Den N.-lige *Marica Island* er mindst 200 Fod, og den S.-lige 60 Fod høj, tæt ud for den S.-liges S.-Ende ligge to smaa Klippeøer. Omtrent 1 Kml. V. for Øernes S.-Ende er der 30 Fv. Vand.

Karantænebestemmelser.

Spanien. — *Rio Janeiro* er erklæret for smittet af Pest.

Italien. — Otte *Argentinske* Havne ved *Atlanterhavet* og *Rio Parana* er erklærede for smittede af Pest. Skibe derfra maa kun anløbe *Genua, Livorno, Neapel, Palermo, Messina* og *Brindisi*.

Rio de Janeiro. — Intet Skib maa lægge til ved Bolværk eller nærmere disse end 1½ Kbl.

Skibe fra *Santos*, der fra Lararettet paa *Ilha Grande* have fri Praktika, kunne anløbe andre *brasilianske* Havne, naar de ikke have smittefarligt Gods ombord.

Sverig. — *Rosario* er erklæret for pestsmittet og *Alexandria* for pestfri.

Kjøbenhavns Børskurs d. 7. Febr. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			97½	98¼
Danmark			86¼	86¾
Norden	122	121¾	121¾	122
Kjøbenhavn			101¾	102
Carl			55¾	56½
Dannebrog	97¾	98	97¾	98¼
Skjold	71¼		71	71¼
Helsingørs Dampsk.			61½	68
Østersøen	99½		99½	100
Nordsøen	70½	69½-69	69½	70
Torm			95½	103
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	108
Urania			78	79¾
Union			104½	105½
Hejmdal			—	—
Dampsk. af 1896			99¼	99½
Østasiatiske			110	112
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	91
3½% uopsig. Stats			94½	95
½% Husejer Kreditk.			83¼	85
3½% Kbhvns Kreditf.			85½	86½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.	86½		86¼	86¾
4% — — 6 —			86¼	87¼
3½% Landkreditk. 3 —			87¾	89
Aktier.				
Nationalbank			137½	138
Privatbank			129½	130
Landmandsbank			125	127
Handelsbank			122¾	123¼
Burm. & Wain	87¼		87	87½
Helsingørs Jærnsk.			89¾	90¾
Sukkerfabr.	98½	¾	98¾	99
Bryggeri Aktier	91½	¼	91¼	91½

Vekselkurser d. 6. Februar 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.28	18.24
Paris	72.65	—
Amsterdam	151.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 6. Februar 1900.

Russiske Noter	216.60
4% Russiske Consols	99.40
3⁸/₁₀% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	99.75
5% Rumænske Stats	95.30
4% — — 1890	83.70

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

„Det Foren. Dampskibs." 30,000, „Danmark" 12,000, „Norden" 12,000, „Kjøbenhavn" 14,000, „Carl" 14,000, „Dannebrog" 26,000, „Skjold" 12,000, „Urania" 72,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 12,000, „Østasiatiske" 20,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Jagten „Fremad"

af Aarhus, tilhørende Enken efter afdøde Dykker Lauritz Pedersen, og drægtig 19,02 Tons Brutto (13,01 Netto), med staaende og løbende Gods samt om ønskes Stenfisker-Redskaber, er til Salg ved Henvendelse til **Sagførerne Niels Sørensen og Zethner Møller, Skolegade 20, Aarhus.**

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin aarlige Generalforsamling Torsdag den 22. Februar Kl. 7 Em. i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13, 1. Sal, med følgende Dagsorden:

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

Bsstyrelsen.

BENYT

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

for Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • *Direkte Importører af Skandinaviske Produkter.* • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. ✱ *Telegrams Skandinav.*

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.

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.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter

Lørdagen den 10. Februar 1900 Kl. 11 Form. bliver ved **offentlig Auktion**, der afholdes paa **Orlogsværftet**, bortsolgt:

19,125 Pd. Tovværk og Spild af Tov, 100 Pd. umalet Sejldug, 200 Pd. Klude, 10,200 Pd. Zinkaske, 9,200 Pd. gl. Jærn, 1,630 Pd. gl. Metal og Metalspaaner, 200 Pd. Staal, 100 Pd. Bly, 100 Pd. Læder, 100 Pd. Haardug, 65 Pd. Tov af Huder, 2 Fartøjer med Ror og Rorpind, 1 Boremaskine, 1 Dunkraft, 1 Krøbbelspil, 2 Fartøjssejl, 13 Tallieblokke, 54 Aarer m. m.

Sagerne paavises Ondag den 7. Februar og følgende Søgnedage fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 31. Januar 1900.

Af Emile Robins Legat til Redningsbelønning vil et Beløb af 376 Kr. kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart, og som i Aaret 1898 har frelst Mandskabet paa et Skib af hvilkensomhelst Nationalitet fra en overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kunne indgives til Justitsministeriets 1. Ekspeditionskontor **inden den 15. April d. A.**

Justitsministeriet, den 3. Februar 1900.

P. M. V.
Ricard.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

Grundet paa Bladets Fordyrelse ved Materialets og Arbejdslønnens Stigning, er Kontingentet i Henhold til vedtagen Beslutning paa Generalforsamlingen den 26. f. M., for Aar 1900 ansat til Kr. $3^1/_2$ pr. Skib samt 10 Øre pr. Register-Ton, hvilket herved bekendtgøres.

P. B. V.
Nicolaisen,
Sekretær og Kasserer.

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.

PETER IBSEN. **Lager af Værktøj.**
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

A. O. Andersen,
Norra Hamngatan 10.
Göteborg.
Dampere af alle Størrelser og Slags for **Passagerer, Last, Bugsering, Isbrydning** m. m., sælges i Kommission. Korrespondance udbedes.
Klip Annoncen ud!

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

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

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

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.

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.

Frederik Petersen,
Cycle- & Maskinværksted,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Nye Cycler haves paa Lageret
Østervoldgade 16, A.

Wilh. G. Brummerstedt,
Uhrmager.
St. Strandstræde 43.

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.

Hotel Skandia
Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

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

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.
GRUNDLAGT 1825.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

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.

H. R. HERMANSEN,
Søekviperingsforretning,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.
• Telefon 5826. •
Aarhus. Havnegade 28.

Café van Zandt,
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

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 I Kld.**

P. Simonsen & Co.

Skibshandlerforretning,
Odense,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende til D'hrr. Skibsføreres velvillige Erindring.

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 Reparationer af Dampskibsmaskiner.

N. F. Hansens Skibsværft,

Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

Oluf Stallknecht,

Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

Christensens

Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

H. NIELSEN.

CIGAR- OG TOBAKSFABRIK. ODENSE.
LAGER & UDSALG VESTERGADE 1,
KJØBENHAVN.

Amerikanske

Gummi Støvler

til
Søbrug
anbefales.

Columbia,

Vestervoldgade 4
(Ny Rosenborg).
Kjøbenhavn V.

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.

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.

Manometre, Vacummetre og Tællere.

P. Otzen & Thorstenson.
Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

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.

Paul Sørensen,

Skomageri.
Toldbodvejen 18.
4819 • Telefon • 4819.
Flytter fra 1. Novbr. til
Bredgade 77.
Hj. af Toldbodvej.

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.

Hotel
Kronprinds Frederik,
Nyhavn 19.
* Værelser fra 1 Kr. *
Th. Hermansen.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

Jeg var meget plaget af Brysttrykken, Hjærtebanken og Kortaandethed, hvilket jeg er bleven fritagen for ved at bruge 1 hel Flaske af Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir. Da jeg nu skal rejse til en anden Verdensdel, og jeg befrygter, at Deres saa fordelagtig bekendte Eliksir ikke endnu der kan erholdes, har jeg forsynet mig rigelig deraf, da jeg tror, det er et godt Middel mod mange Sygdomme.

Randers.

P. C. Christensen,
1. Maskinmester paa Dampsk. »Frejr«.

Undertegnede har i over 3 Aar lidt af **Hjærtebanken og daarlig Fordøjelse,** har i den sidste Tid anvendt **Waldemar Petersens** verdensberømte **China-Livs-Eliksir** og er ved Brugen heraf bleven betydelig bedre. Min Kone har i flere Aar lidt af **Tryk paa Hjærtekulen,** hvilket imidlertid fuldstændigt har fortaget sig, ligeledes ved Hjælp af **China-Livs-Eliksiren.**

Kjøng pr. Glamsbjerg, d. 2. August 1899.

Rasmus Hansen.

Efter at jeg knapt i et Aars Tid har anvendt **Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** saavel til mig selv som til andre kan jeg herved bevidne, at jeg anser det for et **særdeles godt Middel** mod **Appetitløshed,** mod **Svækkelse** i Fordøjelsen og deraf følgende Opstød, mod **Kortaandethed, Kvalme** og **Trykken** paa Brystkassen.

Hamri paa Island.

Arni Arnason, Læge.

Undertegnede, der lider at **Nervesvaghed,** har i ca. 3 Maaneder benyttet **Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** og kan med Glæde og Taknemlighed meddele, at Kuren har bevirket en forbausende Fremgang.

Lille Colbjørnsensgade 8, Kjøbenhavn.

Agnes Christiansen.

Faas overalt samt i Vindepotet **Frederiksberggade 27, Telefon 1336.**

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.

Glarmester

Wald. Stallknecht

udfører

alt Skibs- og Bygningsarbejde.

Indfatning af Billeder.

Lager af Koøjeglas.

10, St. Strandstræde 10.

Telf. 3862. * Telf. 3862.

Café Hotel

„SIAM".

Rigs-Telf. 5362

ved **Nyhavns Bro.**

Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.

Chr. Rasmussen.

N. W. Peschardt.

Skibshandel, Vejle.

Anbefales D'hrr. Kaptajner.

Ældste Forretning.

A. L. Nielsen,

Kolonial- & Skibsproviantering sforretning.

Havnen 18, Randers.

Stort Lager af Maskin- & Cylinderolier.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved **Claus Christensen, Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K. Kontor for Køb og Salg af Skibe.**

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.

INDHOLD: Vort Redningsvæsen. — Poti som Ladeplads. — En Udnævnelse. — Kaptajn C. J. M. Hahn. — Fra Jyllands Vestkyst. — Murstensfragterne fra Ekensund. — Til Stenfiskerne. — Bolværkspenge i New Orleans. — Vore Handelsskibes Forsyning med Bøger. — Engelsk Dom om Forstaaelsen af et Certeparti. — Om Konservering af Majsladninger. — Skibsbygningsværftet „Vulkan" i Stettin. — Spørgsmaal og Svar. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

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

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 7. Kjøbenhavn, Torsdag den 15. Februar 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

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

Hotel Skandia
Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

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

Sextanter.
Oktanter.
Barometre.
Patent Log.
Kikkerter.
Uhre etc.
Lauritz Kirkeby,
26, Laxegade 26.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

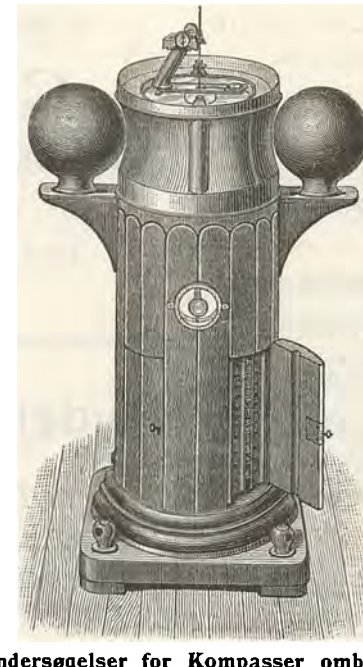
Madsen & Worm. Herluf Trollesgade 7. Kjøbenhavn K.
Assurance-Mæglere.
Telefon 4897. • Telegramadresse: Wormadsen.

Til Skibsbrug
kan særlig anbefales
Tuborg-Øl og Central Skibsøl
Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,
grundlagt 1799. udvidet 1877.

Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale Kompasser, komplet.
Kompasser af eget Fabrikat, komplet. (efter Lord Kelvins Princip).
Alm. Kompasser.
Baadskompas m. m.
E. S. Ritchie & Sons originale Spritkompasser med kurvet eller flad Rose med Grader.



Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale Patent Loddemaskiner, komplet.
Azimuth & Peilinstrumenter efter forskellige Modeller.
Walkers originale Lodde- & Loggemaskine
Cherup & A. I.
Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.
Barometre, enk. og dobb.
Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres

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

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 Reparationer af Dampskibsmaskiner.

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.

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.

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

H. NIELSEN.
CIGAR- OG TOBAKSFABRIK. ODENSE.
LAGER & UDSALG VESTERGADE 1,
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.

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

C. W. Obel's
Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.
Lager og Udsalg i Kjøbenhavn
Frederiksberggade Nr. 1.
Telefon 3669.

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

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.

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.

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

S. Lindtner,
Skibsværft, Vejle,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Damp-Rambuk
haves til Udleje.

H. B. HANSEN,
SEJLMAGER,
HAVNEVEJEN, KOLDING.

CARL FEERUP,
Esbjerg.
Stort Lager af Toug, Olie, Maling,
Kolonial — Konserves.
Udførselsvarer særdeles billig.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

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

Engelsk Sammenstødssag.

Damperen Refulgent styrede d. 2. Novbr. 1899 om Aftenen ned ad Tyne paa Rejsen fra North Shields til London med en Ladning Kul. Damperen befandt sig paa den sydlige Side af Løbet og drejede omkring Panash Point for Bagbords Ror; den holdt sig parallel med Sydkysten og gik langsomt frem. Man bemærkede da i omtrent $^1/_4$ Kvartmils Afstand en Dampers Toplanterne og røde Lanterne to til tre Streger om Styrbord; Maskinen stoppedes, og Roret lagdes haardt Bagbord.

Den anden Damper, der senere viste sig at være Damperen Royal Dane, gav et kort Fløjtestød, Refulgent svarede med samme Signal og gik fremad, stadig parallelt med Kysten, men Royal Dane gik ikke, som den skulde, over til Nordsiden af Løbet, men viste stadig sit røde Lys lidt om Styrbord for Refulgent; denne Damper slog derfor fuld Kraft bak og gav 3 korte Fløjtestød, men kort efter ramte Royal Dane med sin Bagbords Side Refulgents Stævn.

Efter Royal Danes Fremstilling befandt denne Damper sig den omtalte Aften ved Indløbet til Shields paa en Rejse fra Hamburg til Newcastle; da den var lidt oven over the Fish Quay, stoppedes Maskinen, og Damperen gik fremover med ca. $1^1/_2$ Knobs Fart. Man bemærkede da en Dampers Toplanterne og grønne Lanterne to til tre Streger om Bagbord. Kort efter gav den modgaaende Damper, der viste sig at være Damperen Refulgent, et kort Fløjtestød, hvilket Royal Dane besvarede, idet den vedblev at holde sin Kurs saa nær ved den nordlige Side af Løbet som mulig. Refulgent gav igen et kort Fløjtestød, hvilket Royal Dane besvarede, men da Refulgent derpaa, stadig visende grønt Lys, nærmede sig hurtig, saa at der opstod Fare for Sammenstød, satte Royal Dane, der nu næsten havde tabt al Fart, fremover, Maskinen fuld Kraft bak. Refulgent blev prajet, og Roret blev lagt haardt Styrbord, men Refulgent kom nærmere med betydelig Fart og ramte med sin Stævn og Bagbords Boug Royal Danes Bagbords Boug.

Dommeren, Mr. Barnes, udtalte, at det i denne Sag kom an paa at bestemme, paa hvilken Side af Løbet Sammenstødet fandt Sted. I Henhold til Flodreglementet for Tyne skulle indgaaende Skibe holde sig til Nordsiden, udgaaende til Sydsiden af Løbet. I Parternes Forklaringer paastod begge, at Modparten havde været paa den forkerte Side af Løbet. Efter en omhyggelig Prøvelse af alt det under Sagen forebragte var Dommeren imidlertid kommet til den Anskuelse, at Royal Danes Fremstilling var rigtig, og at Refulgent ene havde Skyld i Sammenstødet.

Dette Resultat kom Dommeren til, dels ved en nøje Prøvelse af Vidneforklaringerne, dels ved at se, at Royal Danes Forklaringer stemmede saa godt overens med de faktiske Forhold. Saaledes havde de sagkyndige Meddommere (Trinity masters) erklæret, at Sammenstødet, efter Skaden i Royal Danes Boug at dømme, var sket i en Vinkel, der omtrent svarede til den af Royal Dane opgivne, nemlig c. 5 Streger, medens Refulgent havde erklæret, at Sammenstødet skete i en Vinkel af $1^1/_2$ Streg. Endvidere var det faktisk, at begge Skibe efter Sammenstødet havde Forenden i Nord, medens Refulgent, hvis dens Forklaring om Sammenstødet skulde være rigtig, maatte have drejet sin Forende sydover.

Ved Betragtning af Kortet og under Hensyn til de paa nævnte Sted af Floden værende Strømforhold maatte Sammenstødet nærmest antages at skyldes, at Refulgent under Manøvren med at gaa rundt om Panash Point ikke havde lystret Roret og derfor var gaaet tværs over Løbet, medens Royal Dane, der befandt sig paa den nordlige Side af Løbet, ikke kunde komme nærmere til denne uden Risiko og derfor holdt Kurs, indtil Faren for Sammenstød blev truende, i hvilket Øjeblik den slog bak i Maskinen. Refulgent maatte derfor siges alene at være Skyld i Sammenstødet. (Sh. Gaz.)

Styrmændene og Sejlskibsflaaden.

Vi have modtaget følgende:

Undertegnede, som har den Ære at være Medlem af Navigatør-Foreningens Bestyrelse, vilde være den ærede Søfartstidende taknemmelig for Optagelse af følgende Linier:

Det er mig undertiden vanskeligt at tage Stilling til de Spørgsmaal, Foreningen helliger sin Opmærksomhed, og jeg har derfor særlig Anledning til at udtale min fulde Tilslutning til Foreningens Standpunkt i Diskussionen om „Styrmændene og Sejlskibsflaaden".

At nedsætte Fordringerne til Styrmandseksamen paa en Tid, da vor Skibsfart og Handel kan glæde sig ved usædvanlig Fremgang, og da de Krav, der stilles Navigatøren, vokse Dag for Dag, vilde — saaledes forekommer det mig — være lidet tidssvarende og i Virkeligheden til stor Skade for vore Styrmænd.

Skal der være Tale om Forandring i Eksamenskravene — og en Ordning paa enkelte Punkter var maaske ønskelig — vil Forandringen forhaabentlig komme til at gaa i Retning af at skærpe Fordringerne; thi Maalet maa dog være, at den danske Navigatørstand i Retning af teoretisk Uddannelse paa sit Fags Omraade stilles saaledes, at den ikke behøver at vige for noget andet Lands, og dette Maal anerkendes sikkert af Regeringen og Rigsdagen.

Hvad særlig angaar Kendskabet til Dampskibsmaskinen, kan det maaske siges at være mindre nødvendigt for en Styrmand, der i Øjeblikket farer med Sejlskib, men det bør dog erindres, at Maskinlæren omfatter mange Æmner af almindelig Interesse for alle Sømænd. Ombord i et Sejlskib findes baade Spil, Blokke, Taljer m. m., altsammen Ting, der belyses i Maskinlæren; her behandles endvidere det vigtige Spørgsmaal om „Skibets Stabilitet", og er der noget Fag, der giver rig Anledning til Udvikling og Selvtænkning, er det uden Tvivl Maskinlæren. Med andre Ord, Fjernelsen af dette Fag vilde være ensbetydende med et føleligt Tab af Kundskaber for den vordende Navigatør.

Der er i de senere Aar fra Statens Side gjort saa meget for Styrmandens teoretiske Uddannelse, og det er næppe sandsynligt, at disse Goder atter skulde blive krævede tilbage.

At Fordringerne til Fiskeskipperprøven ikke rigtig passe sammen med Fordringerne til den øvrige Styrmandseksamen er vel i Øjne faldende, men skulde dette Forhold ændres, maatte det forhaabentlig være i Retning af at skærpe Fordringerne til Fiskeskipperprøven. Det kan næppe siges at være for meget forlangt, at Fiskeskipperen skal kunne anstille og beregne de daglig forefaldende Observationer af Solen.

Hvad nu Manglen paa Styrmænd i Sejlskibene an-

gaar, skal jeg villigt indrømme, at min Sagkundskab paa dette Punkt er noget mangelfuld, men jeg vil dog tillade mig et Par Smaabemærkninger om denne Sag.

Som Dreng har jeg havt rig Lejlighed til at se, hvad der i nogle Sejlskibe bydes Styrmanden, og efter dette kan man sandelig ikke fortænke den eksaminerede Styrmand i, at han, naar Lejlighed gives, søger over i Dampskibe. Det vilde sikkert være Uret imod ham, om denne Lejlighed til at skaffe sig bedre Kaar lukkedes eller besværliggjordes for ham. Det er meget sandsynligt, at Afskaffelsen af Maskinlæren som tvungent Fag vilde føre til, at nogle Styrmandselever, dels paa Grund af Mangel paa Fremsynethed, dels paa Grund af Vanskeligheden ved at skaffe sig Pengemidler til Eksamenslæsning, vilde — til stor Skade for dem selv — tage til Takke med en Eksamen uden Maskinlæren; men det er dog et Spørgsmaal, om dette overhovedet vilde ske i nogen videre Grad; Erfaringen fra den udvidede Styrmandseksamen taler derimod. Denne Eksamen er efter Loven kun nødvendig for et forsvindende Antal Navigatører, men tages snart af Flertallet af vore Styrmænd.

At 1ste Styrmands teoretiske Uddannelse skulde være ringere end Skibsførerens, vilde sikkert ikke være heldigt, da han jo altid bør være fuldt ud kvalificeret til at overtage Skibets Førelse i paakommende Tilfælde; men ogsaa af andre Grunde er det betryggende, at Føreren og 1ste Styrmand staa lige højt i teoretisk Uddannelse.

Det kan sikkert ikke betvivles, at den ringere Gage i Sejlskibene spiller en stor Rolle med Hensyn til Manglen paa Styrmænd; men tillade Sejlskibenes økonomiske Stilling dem virkelig ikke at betale passende Gager, svarende til den Uddannelse, vore Styrmænd nu faa, og de Krav, der stilles til dem, saa kan jeg ikke se andet deri, end at saadanne Sejlskibe ikke mere ere tidssvarende, og i saa Fald ville de næppe kunne gøres dertil, ved at der skaffes dem billigere og daarligere uddannede Befalingsmænd.

Th. P. Funder.

Det er os kært at erfare, at den ærede Indsender er Medlem af Navigatør-Foreningens Bestyrelse. Thi hans Indlæg adskiller sig baade i Formen og Realiteten paa en velgørende Maade fra de mere end tarvelige Publikationer, der hidtil ere fremkomne fra Bestyrelsens, eller rettere fra dens Formands Side. Da vi, som tidligere fremhævet, nære megen Sympati for Foreningen og dens Opgaver, kan det kun glæde os at se et Medlem af dens Bestyrelse optage en Diskussion om denne Sag paa en forstandig og urban Maade.

Den ærede Indsender understreger, at Maalet maa være, at den danske Navigatørstand i Retning af teoretisk Uddannelse paa sit Fags Omraade stilles saaledes, at den ikke behøver at vige for noget andet Lands. Heri ere vi, som vi før have udtalt, fuldkommen enige med Indsenderen. Vi mene som han, at paa en Tid, hvor vor Skibsfart er i en glædelig Fremgang, bør man ikke nedsætte Fordringerne, der stilles til Navigatørerne. Men vi maa dog pointere, — og her ligger vistnok Forskellen mellem Indsenderens og vort Standpunkt, — at det, at der bør stilles store Fordringer til Navigatørernes Uddannelse, ikke behøver at betyde og ikke bør betyde, at der bør stilles lige store Fordringer til dem alle. Det vilde dog være urimeligt, om man f. Eks. forlangte, at de, der fører Skib i Sætteskipperfart, skulle, for at faa Ret hertil, bestaa den udvidede Styrmandseksamen, selv om man teoretisk kan sige, at de Kundskaber, denne giver, vilde være gavnlige for dem — Kundskaber er jo altid gavnlige. Og vi tro, at en Deling af Navigatørerne med Hensyn til de Fordringer, der stilles til dem, mere og mere vil vise sig nødvendig. Dampskibsfarten er jo, rent teknisk set, i en stærk Udvikling; mulig nærme vi os det Tidspunkt, da den tager helt andre Naturkræfter i sin Tjeneste end dem, den nu benytter, da den ogsaa i andre Henseender vil antage nye Former. Dette vil sandsynligvis kræve, at der maa stilles helt nye, mulig meget vidtgaaende Eksamensfordringer til de Navigatører, der skulle sejle med Dampskibene. Men man kan dog fornuftigvis ikke til de Navigatører, der skulle sejle med Sejlskib, stille de samme Fordringer, ganske uden Hensyn til, at det for dem er unødvendigt at have denne specielle Uddannelse. Det vilde i hvert Fald være at give Sejlskibsfarten Dødsstødet, og det er dog ikke Statens Opgave. Derfor tro vi, at der maa og bør komme en Deling som den omtalte. Og vi ere her i Overensstemmelse med det Princip i dansk Sønæringslovgivning, der siger, at Staten ikke bør fordre mere af Navigatørerne, end der behøves til med Sikkerhed at føre Skib over Søen*).

Den ærede Indsender gør nu, med Hensyn til Maskinlæren gældende, at dette er et for Sømanden alment dannende Fag. Mulig har han Ret heri. Men det er ikke tilstrækkelig Grund til at fordre det af de Navigatører, der ikke have Brug for det. Der findes ogsaa andre alment dannende Fag, som det for Sømanden vilde være en Lykke og en Fordel at faa Kendskab til, maaske endog i højere Grad end til Maskinlæren. Men Grænsen for, hvad Staten bør fordre, den er ikke og kan ikke være saa langt ude, at den medtager saadanne Fag. Den maa kun tillade at medtage det nødvendige, naturligvis i videste Forstand, saa bliver det dens og andres Opgave ud over dette at fremme almen og faglig Kundskabs Udbredelse. Hvad vi her sige, er ikke noget nyt; det er det Standpunkt, Lovgivningen staar paa for Sømandsstandens som for alle andre Klassers Vedkommende. Kun hvad Maskinlæren angaar, har man fraveget det, da man gjorde den til tvungent Fag for alle Navigatører. Hvor stor Virkning denne Bestemmelse har havt med Hensyn til den ringere Tilgang af Styrmænd til Sejlskibene, det er det naturligvis vanskeligt at have nogen Mening om. Men faktisk er det, at man fra Sejlskibsredernes Side tillægger den ikke ringe Virkning i denne Henseende, og vi se ikke, hvorledes man kan opretholde den, naar den af disse forlanges hævet for Sejlskibenes Vedkommende, uden at gøre Brud paa Lovgivningens ovenfor nævnte Princip. Og vi forstaa ikke, hvorfor den ærede Indsender har saa meget herimod, naar han dog tror, at det store Flertal frivilligt vil bestemme sig for Maskinlæren.

Vi have, som den ærede Indsender, den største Sympati for en Forbedring af Styrmændenes Kaar, hvad vi i en Aarrække have taget til Orde for. Men vi kunne vedblivende ikke se, at den stærke Tilgang af Styrmænd til Dampskibene og den ringe til Sejlskibene naturligt kan forklares som et Lønningsspørgsmaal, uden for saa vidt man naturligvis kan sige, at vil man betale højt nok, kan man altid faa Styrmænd; hvad kan man overhovedet ikke faa for Penge? Det staar for os som naturligt, at Skibsfartens Udvikling maa medføre denne stærke Tilgang til Dampskibene; selv om Lønningerne vare ens i Damp- og Sejlskibe — og det kan de fornuftigvis ikke være — saa tro vi, den vilde finde Sted. Vi støde atter her paa Nødvendigheden af en Deling; de Folk, der tage den nuværende Styrmandseksamen, ville i stigende Grad søge til Dampskibene, fordi de der har de største Chancer. Den nødvendige Følge er, at man spørger, om der da ikke i Sejlskibene kan anvendes Folk, der ikke behøve den Uddannelse, som maa fordres i Dampskibe. Og dette Spørgsmaal kan vel være be-

---

*) „Eksamensfordringerne bør ikke 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." (Sønæringslov-Kommissionens Betænkning af 28. Marts 1889, S. 3).

rettiget, naar man ser, at der nu fordres det samme for at føre et Sejlskib paa lidt over 100 Tons, naar det blot gaar Vest for Lindesnæs, som der fordres for at føre en stor Damper i alle Have.

Vi haabe at have gjort den ærede Indsender forstaaeligt, at vi ikke gøre os til Talsmand for en Nedsættelse af Fordringerne til vore Navigatører, men at vi forlange dem afpassede efter den Fart, de skulle sejle i, saaledes som de fleste søfarende Nationer have fundet det rettest. Andet eller mere har Sejlskibsrederi-Foreningens Bestyrelse ikke heller forlangt; om Enkelthederne i den Ordning, der maa træffes, maa der naturligvis være forskellige Meninger, og derom kan der forhandles. Men vi tro ikke, at det vil være vanskeligt at blive enige om disse Enkeltheder, naar man er enig i Hovedsagen: Delingens Nødvendighed. Og vi have ikke heller Grund til at tro, at Navigatørerne ere Modstandere af dette Sagens Kærnepunkt. Red.

Den danske Brig „Livingstones" Forlis.

Udenrigsministeriet har velvilligst tilstillet os følgende Oversættelser af nogle spanske Blades Meddelelser om Brig Livingstones Forlis ved San Sebastian:

„Hele Byen har samlet sig paa la Concha, hvis Strand er bedækket med Vragrester af Briggen Livingstone, som i Nattens Løb er bleven sønderslaaet. Det formodes, at den er bleven ødelagt paa Klipperne ved Foden af det kongelige Palads. Søernes Magt har været saa stor, at Skroget ved Dagens Frembrud kun var en Dynge Vragstumper, de fleste af mindre end 2 Meters Længde. Af Ladningen, som bestod af Fade med Lerjord til Porcellæn, er kun smaa Rester tilbage. Besætningen blev reddet paa en heroisk Maade af en Baad fra San Sebastians Havn med en Lods og 13 Matroser ombord. Med største Risiko gik de ud, da Briggen tabte sine Ankertoug og var paa Vej til at sønderslaas mod Klipperne, og da de nærmede sig Skroget, udkastede de en Kabel, som bandtes til en Bøje. Paa denne Maade frelste de de 8 Sømænd og 2 Carabineros, som befandt sig ombord, og vendte derefter mod Land. Befolkningen hilste de heltemodige Søfolk med begejstrede Leveraab, og Guvervøren skænkede dem en Belønning. Den danske Besætning var ude af sig selv af Glæde over at være bleven reddet fra den visse Død. Hele Byens Befolkning defilerer nu over la Concha for at se det sørgelige Billede, Vraget frembyder. Resterne af Skibet bevogtes af Carabineros og Politi.

De Kaolinfade, som Skibet var ladet med, gik i Stykker, og Substansen opløstes i Vandet i Bahia og ødelagde alle Krebsdyr og Fisk, som Bølgerne kastede op paa Stranden. Det menes, at der vil hengaa lang Tid, før Fisk igen kan leve i Vandet paa den Kant. Der arbejdes meget ivrigt paa Bjærgningen af nogle brugbare Dele af det skibbrudne Fartøj.

Skibsførernes og Styrmændenes Lønninger.

Gennem Dansk Navigatør-Forening er under 10. ds. til Rederierne indsendt følgende Adresse med c. 500 Underskrifter:

„Undertegnede Styrmænd og Skibsførere tillade sig herved gennem D. N.-F. endnu en Gang at henlede de ærede Rederiers Opmærksomhed paa de daarlige Gageforhold for Styrmændene og en Del af Skibsførerne.

Som Minimum for Styrmandsgagerne tillade vi os derfor at gøre følgende Henstilling: At en 1ste Styrmands Gage ikke bliver under 150 Kr. maanedlig, og at ingen 2den, 3die eller 4de Styrmand udmønstres under 100 Kr. pr. Maaned. For Atlanterhavsfart gives et Tillæg af 20 % af Maanedsgagen. Da de ærede Rederier i deres Svar paa Dansk Navigatør-Forenings Henvendelse angaaende Gagespørgsmaalet have udtalt deres store Sympati for Styrmændene, nære vi Undertegnede fuld Tillid til, at denne Sympati vil give sig Udslag i at opfylde vort Andragende."

Kjøbenhavns Skipper-Forening har givet Adressen følgende Paategning:

„Kjøbenhavns Skipper-Forening", som fuldt ud anerkender det store Ansvar, der paahviler Skibsførerne og Styrmændene under Udøvelsen af deres Gerning, giver med Glæde Adressen sin Tilslutning i Haabet om, at denne Henstilling til Rederierne vil bidrage til at forbedre Skibsførernes og Styrmændenes Gager.

P. B. V.

F. Harboe.

Generalforsamlinger.

Dansk Navigatør-Forening

afholdt i Søndags sin aarlige Generalforsamling.

Formanden, Kaptajn Callesen, bød Velkommen, og Foreningens juridiske Konsulent, Overretssagfører Rigenstrup, valgtes til Dirigent.

Viceformanden, Translatør Balthazar Pedersen, aflagde Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar. I Februar 1899 holdt Kapt. Callesen Møde i Nakskov, derefter sammen med Viceformanden og Styrmand Schoubye et Møde i Svendborg, Schoubye holdt Møder i Marstal og paa Thurø og sammen med Viceformanden i Esbjerg og paa Fanø. Møderne var godt besøgte og bragte mange Indmeldelser i Foreningen, især fra Marstal, Fanø og Esbjerg.

Ved Provst Bjerre og Kapt. M. Madsen blev i Januar i Rigsdagen indbragt et Andragende fra Foreningen om at faa Sømandsstanden ind under den almindelige Ulykkesforsikring. I Marts indsendtes et Andragende til Rederierne om Gageforhøjelse for Styrmænd. Det førte ikke til noget Resultat, og i et nyt Andragende i Juni udtaltes tillige Ønsket om Omordning af Vagtforholdene, naar Skibene ligger i Kjøbenhavn. Rederiforeningens Svar herpaa findes i Medlemsbladet for August. Da man mente, at ingen nævneværdig Gageforhøjelse havde fundet Sted, søgte man ved en Opfordring i Medlemsbladet at indhente Oplysning fra Styrmændene om deres Gager. Derefter besluttedes det at indsende en Adresse til Rederierne. Adressen, dat. 10. Febr. 1900, er underskrevet af c. 500 Medlemmer. Kjøbenhavns Skipper-Forenings Bestyrelse har givet Adressen sin Tilslutning og Paategning i Haab om, at denne Henstilling til Rederierne vil bidrage til en Forbedring af Skibsførernes og Styrmændenes Gager. Man henstiller i Adressen, at en 1. Styrmands Gage ikke bliver under 150 Kr. maanedlig, og at ingen 2., 3. eller 4. Styrmand udmønstres under 100 Kr. pr. Maaned. For Atlanterhavsfart gives et Tillæg af 20 pCt. af Maanedsgagen.

Det lykkedes Folkethingsmand K. M. Klausen at skaffe Kaptajnerne i D. Kgl. Grønlandske Handel forhøjet Pension. Initiativet hertil skyldes Foreningen, ligesom ogsaa

efter Foreningens Henvendelse derom Kapt. Marius Jørgensen og Styrmand Jensen hædredes med Redningsmedaillen.

Styrmand Th. Schoubye gennemgik som Revisor det reviderede Regnskab, der balancerer med 11,354 Kr. 56 Øre. I Sparekassen indestaar 3,800 Kr. 88 Øre, der er en kontant Kassebeholdning af 375 Kr. og Foreningen har for Annoncer og i resterende Medlemsbidrag desuden c. 1,000 Kr. til Gode, som ikke er opført i Regnskabet. Revisionen havde intet fundet at udsætte paa Regnskabet, men gjorde kun opmærksom paa, at c. 50 Medlemmer har faaet tilsendt Medlemsbladet, skønt de staar i Restance med Medlemsbidrag i to Halvaar. Det er i Strid med Lovene.

Viceform., Balthazar Pedersen, udtalte, at Bestemmelsen i Loven er vag; et Medlem kan være lovlig undskyldt, naar han ikke sender sit Kontingent, og Undladelse af at sende Bladet vil let skade Foreningen.

Efter en længere Diskussion om denne Sag, billigede Forsamlingen Bestyrelsens Handlemaade, og Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Derefter foretoges Valg af Bestyrelse. I Stedet for Kapt. H. Bønlykke, der ikke ønskede at modtage Genvalg, valgtes Styrmand Th. Schoubye; iøvrigt genvalgtes de afgaaende Medlemmer, nemlig Kapt. Julius Jensen, Styrmand O. Møller og Navigationslærer Funder. Endvidere valgtes 6 Suppleanter, en Revisor og en Revisorsuppleant.

Forskellige Forslag til Lovændringer kom derpaa til Forhandling.

Kapt. Schmidt stillede paa 97 Medlemmers Vegne Forslag om Forhøjelse af Medlemskontingentet, som nu er 3 Kr. halvaarlig, til 20 Kr. aarlig for Skibsførere, 10 à 12 Kr. for første og anden Styrmænd og 6 à 8 Kr. for Aspiranter og 3. Styrmænd. Bestyrelsen havde ikke anbefalet Forslaget, da det let vilde medføre en Klassedeling, som var uheldig, og desuden svække Tilgangen til Hjælpefonden, til hvilket ethvert Medlem kan yde, hvad han selv finder for godt.

Kapt. Bonde foreslog en Forhøjelse fra 6 til 8 Kr. aarlig for alle Medlemmer.

Formanden, Kapt. Callesen, tilraadede at blive staaende ved det nuværende Kontingent.

Styrmand Jørgensen indsaa ikke, der var Grund til Forhøjelse, da Foreningen har c. 4,000 Kr. indestaaende i Sparekassen. Forskel i Kontingentet for Førere, Styrmænd o. s. v. kan der slet ikke være Tale om.

Kapt. H. Bønlykke udtalte sig ligeledes imod Forhøjelsen, men opfordrede de tilstedeværende til at træde ind i Hjælpefondet.

Efter yderligere Bemærkninger af forskellige Medlemmer vedtoges det med alle Stemmer imod 2 ikke at forhøje Kontingentet.

Viceform. Balthazar Pedersen foreslog paa Bestyrelsens Vegne § 2 i Lovene forandret derhen, at enhver, der har alm. Styrmandseksamen, kan optages i Foreningen. Derved udelukkes Fiskeriskippere og Sætteskippere fra at blive Medlemmer. Dette Forslag gav Anledning til en meget lang Diskussion, men der var saa godt som fuld Enighed om, at Fiskeriskippere og Sætteskippere ikke burde optages som Medlemmer, og Ændringen vedtoges enstemmigt. Et Forslag om, at Bestyrelsen skal kunne optage Æresmedlemmer i Foreningen forkastedes, hvorimod Æresmedlemmer kan optages paa Generalforsamlingen.

Det vedtoges ligeledes, at Kontingentet vil blive opkrævet, forsaavidt det ikke forinden er indbetalt, ved Postopkrævning. Er Medlemsbidrag ikke betalt i tre Halvaar, bliver vedkommende Medlem anført i Medlemsbladet som udslettet. Udslettede Medlemmer kan igen optages imod at betale de resterende Bidrag for 3 Halvaar samt nyt Indskud. Ligeledes vedtoges enstemmigt et Bestyrelsesforslag om, at Forslag paa Generalforsamlingen vedtages eller forkastes ved alm. Stemmeflertal og Haandsoprækning, og skriftlig Afstemning skal kun finde Sted, naar det forlanges af mindst 5 Medlemmer. Bestyrelsen vælges dog ved skriftlig Afstemning.

Endelig forelaa fra Bestyrelsen Forslag om at forhøje Kassererens Løn fra 10 pCt. af Kontingentet til 15 pCt. af det indkomne Kontingent. Herom førtes en længere Forhandling. Resultatet blev, at Kassererens Løn fastsattes til 15 pCt. af det indkomne Kontingent, og Kassereren skal da uden særligt Vederlag tillige føre Hjælpefondets Regnskab, hvorfor der tidligere er betalt 300 Kr. aarligt. Kontoret skal da holdes aabent daglig fra Kl. 10 til 2.

Derimod vedtoges det at fastsætte Redaktørens Løn til 1000 Kr. aarlig. Saavel Kassererens som Redaktørens Gager fastsættes dog foreløbig kun for et Aar ad Gangen paa de aarlige Generalforsamlinger.

Til et Udvalg til nærmere Behandling af Spørgsmaalet om Fiskeriskipperes Adgang til at føre mindre Skibe og fare som Styrmænd i større Skibe valgtes Balthazar Pedersen, Kaptajn H. Bønnelykke, Kaptajn Julius Jensen, Navigationsskoleforstander Neergaard, Havnefoged Sørensen, Kapt. I. C. Petersen og Styrmand J. P. Jensen.

Efter at endnu Hjælpefondets Regnskab, der balancerer med 2,443 Kr., var gennemgaaet og enstemmig godkendt, sluttedes Generalforsamlingen.

Marstal Skibsrederes Sygeassurance

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Kassereren, Mægler Albert E. Boye, oplæste følgende Regnskab:

Indtægt: Beholdning fra f. A. Kr. 235.36, Indskud af 6 Skibe 160, Præmie af 53 Skibe i udenrigsk Fart 276, do. af 126 i evropæisk Fart 1,806 og 11 do. i Fart udenfor Evropa 319. Hele Præmien andrager 2,161 Kr. 20 Øre.

Udgift: Udbetalt Ristorno til 59 oplagte Skibe Kr. 188.45, Aktieret til 6 Skibe 50, Sygeunderstøttelse til 37 Skibe 1,365.75, Begravelse 148.59; ialt Udgift 1,752 Kr. 79 Øre; endvidere diverse Udgifter 18.75 og Kassererens Løn 101 Kr. Kassebeholdning 924 Kr. 7 Øre.

Der var ved Aarets Begyndelse ialt 208 Interessenter med 192 Skibe og et forsikret Mandskab af 853. I Aarets Løb var tilgaaet 6 Skibe, men udgaaet 8, saa det nye Aar begynder med et Antal af 190 Skibe.

Kassens Status: I Sparekassen indestaar 4,400 Kr., Renter 250 Kr. og Kassebeholdning 924 Kr. Der kalkuleres en Udgift af 500 Kr. til endnu ikke betalt Sygehjælp, hvorefter Kassens Reservefond er oppe paa godt 6 pCt. eller 5,264 Kr. 66 Øre.

Det vedtoges at udbetale 1 pCt. i Dividende.

Endelig henledede Kassereren Skibsførernes Opmærksomhed paa, at de altid burde melde deres syge Mandskab til den danske Konsul i Havne hvortil de kom, da de derved ofte sparede Sygekassen for Udgifter.

Svendborg Toldsteds Forsikrings-Forening for Søfolks Ejendele

afholdt den 12. ds. sin aarlige Generalforsamling, hvor det reviderede Regnskab fremlagdes og godkendtes.

De efter Tur fratraadte Medlemmer af Bestyrelsen, D'Hrr. Havnefoged C. E. Møller og Kapt. C. Hansen, genvalgtes, og i Stedet for afdøde Kapt. C. F. Jensen valgtes Kapt. L. T. Christensen.

Af Regnskabet fremgaar: Indtægt: Præmie af 147 Policer 1,473 Kr., indvundne Renter i Sparekassen og Banken 338 Kr. 69 Øre, ialt Kr. 1,811.69. Udgift: Udbetalt i Anledning af Forlis 1,140 Kr., diverse Udgifter 34 Kr. 50 Øre, Administrations-Omkostninger 100 Kr. Overskud 537 Kr. 19 Øre, ialt Kr. 1,811.69.

Foreningen ejede den 1. Januar 1900 10,241 Kr. 74 Øre, hvilket er 17 % af den løbende Risiko. Præmien er 2¼ % for Medlemmer, som have været 5 Aar i Foreningen, og 3 % for ny tiltrædende Medlemmer.

Vejle Sømands Forening

afholdt Søndag den 4. ds. sin aarlige Generalforsamling. Efter at Formanden, Kapt. P. Poulsen, havde budt den talrige Forsamling Velkommen, oplæstes Regnskabet for 1899, som fremviste en Indtægt af Kr. 459.96 og en Udgift af Kr. 238.25, hvoraf 200 Kr. er anvendt til Uddeling blandt trængende Enker efter Medlemmer af Foreningen. Fremgangen har saaledes været Kr. 221.71. Kassebeholdningen, som indestaar i Vejle Bank, var ved Regnskabsaarets Afslutning Kr. 2,571.11. Medlemsantallet var 84.

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgtes Mægler C. Holm og Havnefoged S. Gylding, som efter Tur skulde fratræde. Ligeledes genvalgtes Revisorerne, Kapt. C. Bertelsen og Kapt. M. N. Fischer.

Efter Forhandlingernes Afslutning oplæste Formanden en Skrivelse fra Eksekutorerne i afdøde Frøken Windings Bo, hvorefter den Afdøde har tillagt Foreningen en Gave paa 300 Kr., som vil blive udbetalt i Juni Termin d. A. Forsamlingen modtog denne Meddelelse med særlig Taknemmelighed.

Efter Generalforsamlingen afholdtes Fællesspisning og Bal, som fandt stor Tilslutning.

Vore Handelsskibes Forsyning med Bøger.

Vi have modtaget følgende:

I Anledning af en Artikel i Deres ærede Blad af 8. ds. med denne Overskrift tillader Undertegnede, der er Bestyrer af Sømandshjemmet i Aarhus, sig herved at oplyse, at fhv. Navigationslærer Rasch ikke, som i denne Artikel meddelt, er og aldrig har været Bestyrer af dette.

Og beder jeg den ærede Redaktion godhedsfuldt gennem Deres ærede Blad at berigtige denne Fejltagelse, der ellers let kunde have ubehagelige Misforstaaelser til Følge, idet ogsaa jeg „til Sømænds Underholdning" indsamler Bøger og Blade, og disse kunde let gaa til Hr. Rasch i Stedet for til Sømandshjemmet og omvendt.

Sømandshjemmet i Aarhus arbejder uafhængig og sorterer under St. Stefans-Foreningen.

Den 12. Februar 1900.

Med megen Agtelse
C. Thygesen.
Bestyrer af Sømandshjemmet i Aarhus.

Literatur.

I Februar-Hæftet af Tidsskrift for Søvæsen findes en Artikel om flydende Brændsel i Skibe af Underdirektør Rasmussen. I Afsnittet „Brændeoliefyring i Handelsskibe" omtaler Forfatteren Fordelene og Manglerne ved at overgaa fra Kul til Olie, hvilken Forandring synes at maatte være fordelagtig i Skibe, der fare mellem Evropa og Asien, hvor Kullene ofte ere daarlige og Trækken utilstrækkelig; da der endvidere er opdaget ny Petroleumskilder paa Borneo og i Birma, ere nu ikke saa faa Dampere paa disse Ruter indrettede til Brændeoliefyring, endnu dog i Forbindelse med Kulfyring.

Som en Fordel for det ny System kan nævnes, at Fyrbødere helt kunne undværes, hvor man udelukkende benytter Olie, der ogsaa er langt hurtigere og renligere at indskibe end Kul. En Mangel, især for hjemlige Dampere, er, at Prisen endnu er temmelig høj for Olie her hjemme og sikkert snarere vil stige end falde, hvis Oliefyring bliver almindelig.

Om Slæbekaner og Pramme.

Vi have modtaget følgende:

Der gøres stadig det ene Fremskridt efter det andet, hvorved Konkurrencen bliver haardere og haardere, særlig for dem, der vedblive at arbejde med de ældre Redskaber eller drive Sagerne paa samme Maade som i tidligere Tid; det er dog ikke enhver, der er saa heldig stillet, at han kan forlade, hvad han har, og gribe efter det nyeste, og heller ikke al Tid er det nye, som kommer frem, bedre end det gamle, selv om der ogsaa reklameres stærkt derfor. Det siges med mere eller mindre Ret, at Søfolk gennemgaaende ere meget konservative og kun nødig forlader, hvad de en Gang har lært at sætte Lid til. Grunden maa vel søges i, at Sømanden ikke alene vover sine Ejendele, men ogsaa sit Liv, foruden at han har et stort Ansvar baade overfor Mandskab, Passagerer, Reder og Ladningsejer; desuden viser Erfaring, at flere af de nye Skibsformer, hvormed Opfindere ville reformere Søfarten, har været ubrugelige i Praksis. De nu brugelige Skibsformer kan vel forbedres, men store Afvigelser vil medføre en forøget Risiko eller Tab paa andre Maader. Der begynder nu, især paa Nord- og Østersøen, at komme et Slags Skibe i Brug, der sikkert vil give Anledning til store Tab af Menneskeliv og Kapitaler, hvis der bliver arbejdet paa samme Maade som nu. Jeg mener Pramme og Slæbekaner. Det ser ud til, at de vil gribe stærkt om sig, og der er sikkert flere end mig, der med en vis Ængstelse har set Fremtiden i Møde for Sejlskibenes Vedkommende. Ved nærmere Kendskab til Forholdene ser det dog helt anderledes ud, og jeg skal nu fremkomme med lidt angaaende Slæbekaner, uden dog at bestride, at der kan være Folk, som har en stik modsat Mening om dette Spørgsmaal, end den, jeg vil gøre gældende.

Pramme og Slæbekaner bygges nu for Størstedelen af Jærn og Staal og er med faa Undtagelser nær bygget til at fare paa Floder og mindre Farvande; da der som oftest er lav Vandstand, maa de bære det mest mulige paa det mindste Dybgaaende, og dette naas ved 1) at gøre dem meget lave, men lange og brede; 2) at de bygges af meget tyndere Materialer end andre Fartøjer af lignende Bæreævne, 3) at de kun forsynes med mindst mulig Rigning, Opbygning og hvad andet, der stjæler af Bæreævnen.

Det er jo en bekendt Sag, at jo længere et Skib er i Forhold til sin Bredde og Dybde, desto svagere er det til at modstaa Paavirkning af Ladning og Søen; det giver sig allerede til Kende ved, at disse Fartøjer ikke kan taale at have Ladning i Enderne, uden at der samtidig findes Ladning i Midten eller omvendt. Sejlskibe ere som oftest ikke over 12 Gange saa lange som de ere dybe, og Dampskibe i Reglen ikke over 14 Gange saa lange, men Slæbekaner er ofte over 25 Gange saa lange som de ere dybe.

De bygges meget lettere end Skibe af samme Bæreævne; saaledes er Spantene til en Slæbekane paa 800 Tons d. w. i Reglen af samme Tykkelse som til et Sejlskib paa 250 Tons d. w.; desuden er der i Reglen slet ingen Kontraspant sat ind, ligesom der for det meste kun findes én Stringer i hver Side, og Kølsvinet, hvor en saadan findes, er meget svagt. Køl findes kun sjeldent, men det værste er dog, at Bundstokkenes Overkant gaar efter en ret Linie tværs over Skibet fra Side til Side, saaledes at Bundstokkene slet ikke løber op med Spantene i Kimingen; derved mister Spantene en stor Del af den Støtte, Bundstokkene ellers yder paa dette Sted. Det viser sig ogsaa, at Slæbekaner næsten al Tid faar Spantene knækkede i Kimingen, lige ovenfor hvor Bundstokkene ender, saa snart de tørne lidt imod Grunden. Pladerne ere ligeledes tynde og svare for en Slæbekane paa 800 Tons d. w. omtrent til, hvad der fordres for et

Sejlskib paa 250. Endvidere er næsten alle Bjælker kappet over, for at give Plads til de store Luger, hvorved baade langs- og tværskibs Forbindingen bliver i høj Grad svækket, uden at der paa anden Maade bliver gjort noget for at stive Skibet af; dertil kommer, at Bygningen af en Slæbekan ofte bliver betragtet med en vis Ligegyldighed baade af Reder og Bygmester, hvilket naturligvis giver sig til Kende ved, at Arbejdet bliver mindre omhyggeligt udført; jeg har saaledes adskillige Gange set, at Nithullerne i en 8 m/m Plade højst blev forsænket 3 m/m, c. $^1/_8$ Tomme; sæt nu, hvad der ofte er Tilfældet, at Nitten ikke fylder Forsænkningen fuldstændig, saa er det let forstaaeligt, at en saadan Nitte ikke har Ævne til at trække Pladerne saadan sammen som den bør, og det vil heller ikke vare længe, inden Nittens Hoved er totalt afrustet eller afslidt; om faa Aar behøves der kun et lille Stød for at drive Pladen fra eller aabne Naaderne. Nittehullerne skal mindst forsænkes gennem $^2/_3$ af Pladernes Tykkelse.

De fleste Slæbekaner har kun Rigningen for at kunne anbringe Lossebommene og hejse et Par smaa Sejl, naar Vinden er god; meget ofte er Masterne til at stryge (lægge ned), naar Skibene skal bugseres op imod Vinden eller passere under Broer. Af stor Nytte for Skibenes Sikkerhed er Rigningen ikke, da Sejlene i de fleste Tilfælde næppe tillader at gaa tværs under Vinden med gunstige Forhold. Hele Sikkerheden maa derfor baseres paa Slæbetrossen.

Paa Floder og mindre Farvande er Pramme og Slæbekaner sikkert det billigste og mest hensigtsmæssige Transportmiddel for store Partier Varer, men anderledes stiller Sagen sig, naar de skal benyttes til Varetransport over aaben Sø.

En sædvanlig Fragtdamper kan tage en Slæbepram med og altsaa bringe to Ladninger paa én Gang; Slæbeprammen kan ogsaa besørges fra Plads til Plads af en sædvanlig Bugserbaad. I første Tilfælde vil Fragtdamperen ikke kunne gøre Rejsen saa hurtig som sædvanlig, naar den kun har sig selv; især bliver der kun langsom Fremgang, hvis Fragtdamperen skal gaa op imod Vind og Sø med en Slæbekan efter sig, hvis da ikke Damperen har usædvanlig stor Maskinkraft; desuden vil den forbruge mere Brændsel, og det kan ogsaa hænde, at Damperen maa vente til Slæbekanen er lastet eller losset, medens denne ogsaa kan komme til at vente paa Damperen; det vil altsaa i mange Tilfælde foraarsage et Ophold for en af Parterne.

I det andet Tilfælde, hvor Slæbekanerne besørges fra Plads til Plads af Bugserdampere, kan samme Bugserbaad hente eller bringe en anden Slæbekan, indtil den første bliver færdig, og paa den Maade besørge Transporten af flere Kaner. Dette ser meget godt ud og kan ogsaa gaa, hvor alle Pladserne ligge langs det samme Farvand, men anderledes stille Forholdene sig, hvor Pladserne ligge langt fra hinanden, spredt til alle Sider, for jo længere Pladserne er fra hinanden, desto større Sandsynlighed er der for, at Prammene maa vente paa at blive besørget, og alle de Ture, en Slæbedamper maa gøre fra Plads til Plads, koster Brændsel, enten der er noget paa Slæb eller ikke.

Hvad Farerne angaar ved at føre Varerne over Søen paa denne Maade, saa er de større end ved enten at benytte Sejlskib eller Dampskib. I det Øjeblik, at Slæbetrossen knækker af, enten i godt eller daarligt Vejr, er Slæbekanen værgeløs, og især med Kuling er det ikke let at tilvejebringe Forbindelse igen, saa der kan føres en anden Slæbetrosse over, og det kan meget let indtræffe, at de lave Slæbepramme ved at falde tværs i Søen kan faa en Sø over. I det hele er den Slags Skibe ikke bygget saaledes, at man tør vente, at de kan udholde en Storm i aaben Sø; det maa for de flestes Vedkommende betragtes som et Held, naar de ikke gaar ned i Kælderen med første Storm. Bliver det mere almindeligt at befordre Varer over Søen i Slæbepramme, vil Assurandørerne sikkert snart blive nødt til at forhøje Præmierne for Varer, der befordres paa denne Maade.

Hvis Slæbeprammene skulle bygges solide nok til at gaa over aaben Sø med Varer, maa de bygges lige saa stærkt som Sejlskibe, hvorved de vil blive en Del dyrere end nu, og næppe i Stand til at konkurrere.

Efter min Opfattelse er der foreløbig ingen Fare for, at Slæbekaner skal blive alvorlige Konkurrenter for enten Sejl- eller Dampskibe paa aaben Sø, da det Skib, som selv har Fremdrivningsmiddel ombord, ikke er afhængigt af andre og kan sejle, naar det er klart; og fremfor alt, i daarligt Vejr er det Skib, der kan hjælpe sig selv, al Tid bedst stillet.

Anledningen til, at jeg har skrevet ovenstaaende, er, at flere, særlig større tyske Rederier i de sidste Aar og især nu anbringer mange Millioner i Slæbepramme, saa at der nu allerede er Tonnage til at besørge Trafiken, uagtet der er Snese under Bygning. Gaar Loven om den forventede Midland Kanal ikke igennem, vil det sikkert for flere Rederiers Vedkommende ende med en stor Fiasko; men det er godt muligt, at der forinden vil blive gjort Forsøg paa at anvende dem paa Nord- og Østersøen.

J. K. J.

Nybygninger, Køb og Salg.

Sk. Fædrenes Minde, 77 R. T., er af Skibsreder Chr. H. Nymann af Græsvænge solgt til Skibsreder Mads Christensen af Ommel for 9,900 Kr., inkl. Aktieretten i Ærø Søassurance.

Sk. Alpha, 92 R. T., er af Skibsreder H. J. Bager solgt til Kapt. Hansen, Aalborg, for 4,000 Kr.

Et Rederi i Marstal med Hr. Jens Carlsen som korrespond. Reder har hos Joh. B. Petersens Værft bestilt en ny 3/m. Skonnert, c. 170 R. T. Den skal være færdig til April n. A, og føres af Kapt. H. J. Albertsen.

Fra Flensborg Skibsværft er foretaget Prøvefart med den paa Værftet til Hamburg—Amerika Linien nybyggede Damper Sambia. Skibet, der er bygget til Germ. Lloyds Klasse A. I., har følgende Hoveddimensioner: 415′ × 50′ 2″ × 30′ 3″ og laster godt 5,600 Br. Reg.-Tons. Maskinen har tre Cylindre og ind. 1,800 HK. Prøvefartens Resultater var i alle Henseender tilfredsstillende.

Personalia.

Dødsfald. Mægler M. A. Marquardt i Nykjøbing F. er afgaaet ved Døden i en Alder af omtrent 80 Aar. Han var tidligere Sømand og blev Mægler i 1860. Han var i sjelden Grad anset og afholdt.

Fhv. Skibsfører H. C. Rasmussen af Troense er afgaaet ved Døden.

Fhv. Skibsfører Søren Hansen af Stege er afgaaet ved Døden.

Fra Sø og Land.

En Deputation, bestaaende af D'Hrr. Skibsreder Harbye og Skibsbygmester Abrahamsen, begge af Nordby, og Agent Klemmensen Pedersen, Sønderho, var i Mandags i Kjøbenhavn og havde Foretræde hos Landbrugsministeren for at udtale Ønskeligheden af, at Reformen af Strandvagten paa Jyllands Vestkyst ogsaa maatte omfatte Fanøs Vestkyst.

Det i Udenrigsministeriets Bekendtgørelse af 13. f. M. omtalte Gebyr af Lst. 2, som skal erlægges i brasilianske Havne af Skibe, der kun anløbe dem for Ordre, omfatter, ifølge en af det brasilianske Finansministerium senere given Fortolkning, ikke Fyrafgifter, hvilke altsaa skulle betales særskilt.

Et Bevis paa den tiltagende Trafik paa Nordamerikas store Søer afgive 4 nye store Dampere, som begynde deres Fart i den første Halvdel af Aaret 1900. De blive de største Dampere, som endnu ere satte i Gang paa Søerne. Længden er c. 480'; de forsynes med Quadruple Ekspansions Maskiner og Vandrørskedler. Med c. 18' Dybgaaende bære de henved 8,000 Tons.

En Proces om Liggedagspenge. I 1898 blev der afsluttet Befragtnings-Kontrakt mellem Grosserer Lauritzen af Esbjerg som Reder for Dampskibsselskabet „Vesterhavet" og Konsul M. Rasmussen i Fredericia om en Ladning Kul, der skulde indlades i Løbet af 72 Timer. Et af Selskabets Skibe, der lossede i Methil Dok, fik Ordre til at indtage Ladningen, og d. 25. August, Kl. 6 Morgen, erklærede Kaptajnen, at Skibet var klar til Indladningen, men desuagtet begyndte denne først d. 31. Kl. 3 Morgen og tilendebragtes samme Dags Eftermiddag Kl. 2. Efter at Kaptajnen havde nedlagt Krav paa Liggedagspenge, afgik Skibet i F. „Kold. Av." til Kolding og udlossede Ladningen til Konsul C. L. Schmidt, dog først efter at Liggedagspengene var deponerede med 300 Kr. Selskabet paastod sig ved Kolding Søret dette Beløb tilkendt, og Retten har ved sin i disse Dage afsagte Dom givet Selskabet Medhold.

Benløse Skinker. Grosserer Nørgaard, tidligere i mange Aar Bestyrer af Kjøge Andelsslagteri, har ført i Handelen „Dampkogte Skinker." Efter en ny Metode blive Skinkerne, efter først at være mildt saltede og befriet for Benet, kogte paa en Maade, saa al Næringsværdien bibeholdes, derefter rulles de i Rasp, pyntes med kruset Papir, og saa fremtræder Skinken, indpakket i en sirlig Papæske, saa delikat og lækker, som om det var Laks og ikke Skinke. Englænderne har forlængst i alle store Byer Udsalg af „Dampkogte benfri Skinker", idet de forlængst har forladt det gamle „Vandkogningssystem", der gør Skinken haard og tør.

Ugens Havarier.

Clytia. 3m. Skonnert af Svendborg, har paa Rejsen fra Granton paa Slæb uden Ladning været paa Grund udfor Dysart. Skibet, der huggede haardt paa Klippegrund, blev slæbt flot og bragt i Dok for at repareres. Kølen er svært beskadiget og flere Planker trykkede ind.

Danmark, Dpsk. af Kbhvn., har paa Rejsen fra Libau til Dunkerque været paa Grund paa Stubben. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen, tilsyneladende ubeskadiget.

Ernst David, 3m. Skonnert af Riga, har været paa Grund ved Saltholm. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen til Alloa. Skibet kom fra Kronstadt.

Amalienborg, Dpsk. af Kbhvn., har paa Rejsen fra Reval til Rotterdam med Kornlast maattet returnere til Reval med Skade, foraarsaget i Isen. Forpeaken var fuld af Vand.

Absalon, Dpsk. af Kbhvn., er paa Rejsen fra Pillau til Rotterdam indkommet til Cuxhaven med Skade paa Bougen og Forpeaken fuld af Vand.

Fyen, Dpsk. af Kbhvn., her ved Indsejlingen til Cardiff d. 7. ds. været i Kollision med engl. Dpsk. Baltigne og faaet mindre Skade.

Nidaros, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom hertil d. 8. ds. fra Hangø efter en meget haard Rejse og maatte reparere nogle mindre Skader i Bougen, som Skibet havde lidt ved at forcere Isen under den finske Kyst.

Oluf Bager, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund ved Koholmen. Odense Havneslæbedamper bragte Skibet flot og ind til Odense.

Skirner, Galease af Faaborg, har paa Rejsen fra Stubbekjøbing til Halmstad været paa Grund ved Lappen. Flot med Assistance af „Kattegat" og indbragt til Helsingør.

Sønderjylland, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund ved Bastø. Ankommet til Christiania med Skade paa Skruen.

Titania, Dpsk. af Stettin, er paa Stettiner Haffet sunket efter at være blevet skruet af Isen. Passagerer og Mandskabet reddet.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til Neufahrwasser 8. Feb. — Alexandra, Svensson, afg. fra Neufahrwasser 6. Febr., best. til N. York. — Algarve, Borries, afg. fra Kbh. 7. Feb., best til Reval. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Antwerpen 3. Feb. — Antwerpen, Kihl, i Reval. — Arkansas, Jespersen, ank. til Kbhvn. 5. Feb. — Arno, Strubberg, ank. til Savona 7. Feb. — Beira, Lunge, ankom til Swansea 3. Feb. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Messina 12. Feb. — Dagmar, Gade, ankom til Dundee 3. Feb. — Douro, Ørum, paa Reden (Karantæne). — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn. 11. Feb., best. til New Orleans. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 10. Feb., bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Methil 4. Feb. — Island, Skjødt, ankom til New York 8. Feb. — Kentucky, Caroc, ankom til Boston 10. Febr. — Leopold II, Kruse, i Reval. — Louisiana, Jensen, afgik fra St. Thomas 2. Febr., best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Erichsen, afgik fra Neufahrwasser 25. Jan., bestemt til New York. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra New York 27. Jan., best. til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 13. Febr., best. til Stettin — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Blyth 10. Feb. — Omsk, Petersen, i Kbhvn. — Seine, Staal, ankom til Bordeaux 4. Feb. — Texas, Holm, ankom til New Orleans 26. Jan. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christianssand 9. Feb., bestemt til New York. — Tiber, Bech, afgik fra Cadiz 10. Feb., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, afgik fra Rotterdam 10. Feb., bestemt til Kbhvn. — Xenia, Thidemann, afgik fra Hamburg 5. Feb., bestemt til Charleston.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Kbhvn. 11. Feb., bestemt til Stettin. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 12. Febr., bestemt til Vestnorge — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afgik fra Hull 11. Feb., bestemt til Kbhvn. — Ceres, Müller, afgik fra London 11. Feb., bestemt til Newcastle. — Christian IX, Mollerup, ankom til Pillau 12. Febr., best. til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Kbh. 9. Febr., best. til Stettin. — Constantin, Niedersøe, ankom til Hamburg 12. Febr., bestemt til Kbhvn. — Ella, Svane, ankom til Kbhvn. 8. Feb. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 8. Feb., bestemt til Hull. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Antwerpen 3. Feb., bestemt til Libau. — Kasan, Hansen, pass. Holtenau 12. Feb., bestemt til London. — Kiew, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 11. Febr. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 20. Jan., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Hull 11. Feb., best. til Kbhvn. — Maja, Johnson, ankom til Danzig 9. Febr.,

best. til Kbhvn. — Morsø. Frisenette, ankom til Throndhjem 11. Febr., bestemt til Gøteborg. — Moskov, Rohde, ankom til Kbhvn. 6. Feb. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 15. Feb. — Nordjylland, Kromann, ankom til London 12. Febr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Libau 13. Febr., bestemt til London. — Pregel, Olsen, afgik fra Libau 11. Feb., best. til Hull. — Thyra, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 12. Feb., bestemt til Christiania. — Valdemar, Kofod, ankom til Hull 5. Feb., bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Skagen 11. Feb., best. til Manchester. — Vesta, Øst-Jacobsen, ankom til Kbhvn. 5. Feb. — Vesuv, Andresen, ankom til Kbhvn. 13. Feb., bestemt til Antwerpen. — Viking, Lorentzen, ankom til Libau 12. Feb., bestemt til Hull. — Skalholt, Aasberg, ankom til Kbhvn. 9. Febr., bestemt til Hamburg. — Holar, Christensen, ankom til Kbhvn. 12. Feb., bestemt til Danzig.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 14. Feb., best. til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 14. Feb., best. til Aalborg. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Odense 15. Feb., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 15. Feb., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 14. Feb., best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 14. Feb., bestemt til Odense. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 14. Feb., best. til Kbhvn. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 14. Feb., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra London 7. Febr., ankom til Blyth 8. Febr. — Frode, Tofte, afgik fra Huelva 4. Febr., bestemt til New York. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Huelva 1. Febr., bestemt til Baltimore. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Neufahrwasser 6. Febr., bestemt til Philadelphia. — Skjold, Schmidt, afgik fra Kiel 9. Febr., ankom til Kønigsberg 11. Febr. — Danmark, Petersen, afgik fra Libau 5. Febr., ankom til Dunkerque 11. Febr. — Ragnar, Risø, afg. fra Stettin 10. Febr., bestemt til Sunderland. — Volmer, Riber, afg. fra Ghent 10. Febr., ankom til Blyth 12. Febr. — Dan, Hansen, afgik fra Libau 8. Febr., best. til Ghent. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Blyth 9. Febr., bestemt til Libau. — Harald, Holst, afg. fra Sunderland 13. Febr., bestemt til Stettin. — Olaf, Lorentzen, afgik fra St. Vincent 12. Febr., best. til Cork.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Eduard Barv, Jensen, ankom til Noworossik 31. Jan. — Russ, Jensen, afg. fra Genua 8. Febr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Swansea 9. Febr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Cardiff 8. Febr. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Barry 11. Febr. — Peter Berg, Thorsøe, afg. fra Alexandria 10. Febr.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Aguilas 13. Feb. — Kamma, Pedersen, afgik fra Sunderland 7. Feb. — Helga, Lagesen, afgik fra Newcastle 9. Feb. — Martha, Jørgensen, afgik fra Marseilles 9. Feb. — Therese, Rathje, ankom til Cette 10. Feb.

Vesterhavet. Niobe, Schmidt, ank. til London 13. Febr. — Nancy, Mathisen, ank. til Newport 8. Febr. — Nautik, Mortensen, ankom til Kaolak 7. Febr. — Nora, Christensen, ankom til Trondhjem 11. Febr. — Neptun, Jørgensen, afg. fra London 9. Februar, ankom til Newcastle 11. Febr. — Nerma, Jessen, afgik fra Frederikshavn 12. Febr., best. til Boness. — Alfa, Nielsen, afgik fra Hamburg 10. Febr., ank. til Esbjerg 12. Febr.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afg. fra Blyth 8. Febr., ank. til Devonport 10. Febr. — Rita, Jørgensen, afgik fra Guernsey 7. Febr., ankom til London 9. Febr.

Union. Frisia, Skov, ankom til Rouen 6. Februar.

Kjøbenhavn. Russia, Rasmussen, afgik fra Sunderland 9. Febr., bestemt til Swinemünde.

Danmebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Reval 27. Jan. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Cardiff 8. Feb., bestemt til Aden. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Alexandria 12. Feb. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Methil 12. Feb. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Poti 28. Jan., pass. Malta 6. Febr., bestemt til Baltimore. — Kronborg, Schultz, pass. Port Said 7. Feb., best. til Colombo. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 13. Febr. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Buenos Ayres 1. Febr. — Søborg, Fischer, ankom til Buenos Ayres 19. Jan. — Stjerneborg, Mathiasen, ankom til Oran 11. Feb. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra W. Hartlepool 11. Febr., bestemt til Kbhvn.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, ankom til Ardrossan 12. Febr. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 10. Febr. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Glasgow 8. Febr., bestemt til Livorno. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Cardiff 26. Jan., bestemt til Buenos Ayres. — Skodsborg, Lund, ank. til Glasgow 7. Feb. — Tuborg, Hveissel, ankom til Swansea 13. Febr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Kbhvn. 9. Febr., ankom til Libau 11. Febr. — Agnete, Jensen, ankom til Libau 13. Febr — Hermia, Sørensen, ankom til Grimsby 3. Febr. — Alice, Hansen, ankom til Kbhvn. 10. Febr. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Blyth 11. Febr., best. til Libau. — Bornholm, Petersen, ankom til Burntisland 10. Febr. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 13. Febr., best. til Kiel. — Rønne, Hintze, ankom til Landskrona 10. Febr. — Kjøbenhavn, Jensen, ankom til Stubbekjøbing 12. Febr.

Danmark. Rolf, Madsen, ankom til Libau 13. Febr. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Kiel 8. Febr. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Pillau 5. Febr., best. til Rotterdam. — Ansgar, Larsen, afgik fra Grangemouth 13. Febr., best. til Kbhvn. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Libau 11. Febr., best. til Dunkirk. — Hamlet, Sommer, afgik fra Pillau 11. Febr., bestemt til London. — Helge, Mathiesen, ankom til Kbhvn. 11. Febr.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afg. fra Singapore 10. Febr., bestemt til Penang. — Cathay, Jensen, afgik fra Port Arthur 8. Febr., best. til Wladivostock. — Annam, Cold, afgik fra Port Arthur 6. Febr., ankom til Shanghai 8. — Korea, Berendsen, ankom til Malta 3. Febr. — Malaya, Prahl, afgik fra Gøteborg 8. Febr., ankom til Antwerpen 11. Febr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Lissabon 12. Febr. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Boness 9. Febr. til Kbhvn. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Flensborg 9. Febr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Kbhvn. 6. Febr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Blyth 10. Febr., best. til Swinemünde. — London, Bom, afgik fra Lübeck 8. Febr.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 6. Febr. til Køge.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Mærdor, Brinck, sejlet fra Liverpool 28. Jan. til Rio Grande. — Nancy, Hansen, ankom til Buenos Aires 10. Jan., fra Rio Grande til Rosarie. — Max, Poulsen, prajet 13. Jan. 13° S. 35° W. fra Equadorkysten til Genua. — Tercera, Pedersen, ankom til Abrolhos (Australien) 29. Decbr. fra Algoa Bay. — Johanna, Thomsen, prajet 14. Jan paa 8° S. 34° W., fra Sunderland til Kapkolonien. — Paul, Svane, ankom til Ponta Delgades 9. Febr. fra Menado. — Prinsesse Marie, Winther, ankom til Nagasaki 10. Febr. fra Filadelfia. — Rosa, Brinck, ankom til Lissabon 10. Febr. fra Hamburg. — Franz, Pedersen, ankom til Anjer 11. Febr. fra Barry.

Fanø. Sønderho. Georg Schwalbe, Pedersen, afg. 8. Febr. fra Amsterdam til Molukkerne.

Svendborg. Emanuel, Bentzen, ankom til Great Yarmouth 6. Febr. — Newsky, Nielsen, ankom til Rotterdam 8. Febr. — Hertha, Hansen, ankom til St. Briaux 9. Febr. — Svafva, Nielsen, ankom til Christiania 8. Febr. — Venus, Jensen, ankom til Drøbak 11. Febr.

Ærø. Amor, Rasmussen, ankom 5. Febr. til Lissabon. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 6. Februar til Ardrossan. — Willy, Knudsen, ankom 6. Februar til Cardiff. — Argus, Jensen, ankom 5. Februar til Southampton. — Astræa, Svane, ankom 4. Februar til Trinidad fra Lissabon. Fuglen, Eschen, ankom 8. Februar til St. Malo. — Fri, Rasmussen, ankom 7. Febr. til Paimpol. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 7. Febr. til Pontrieux Red. — Eden, Hermansen, ankom 8. Febr. til Cardiff. — Ærø, Christensen, ankom 5. Febr. til Lissabon. — Ægir, Rasmussen, ankom 8. Febr. til Indsejlingen ved Pontrieux. — Ane Mathias, Eriksen, ankom 8. Februar til Bilbao. — Skirner, Jensen, ankom 8. Febr. til Plymouth. — Emanuel, Hansen, ankom 8. Febr. til Barfleur. — Danmark, Christensen, ankom 9. Febr. til Svansea. — Hosanna, Hay, ankom 9. Febr. til Oporto. — Sylfid, Kromann, ankom 10. Febr. til Cardiff. — Henriette, Holm, ankom 10. Febr. til Lissabon. — Hildur, Schmidt, ankom 10. Febr. til Kjøbenhavn. — Ingeborg, Svane, ankom 10. Febr. til Concarneau.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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. Fyrskibet „*Hals*" er inddraget for Is.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Karlshamn. Indsejlings-Fyrene ved *Karlshamn* brænde fremtidig hele Aaret.

Bottniske Bugt. Fyrskibet „Vestra Banken", SV. for *Vestra Finngrundsbanken*, udlægges i 1900 tidligst midt i Maj. Det skal da, i Stedet for rødt, fast Lys, vise hvidt Fire-Blink hver 20 Sekunder.

Finland. Finske Bugt. Helsingfors og Wiborg Distrikter. *Östersvartö* røde og hvide vekslende Fyr ved Indløbet til *Helsingfors* vises nu fra et hvidt, rundt Fyrhus paa en hvid, 19 Fod høj Baake. Flammens Højde: 49 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Det lyser over en Vinkel af 180°.

Alvatiniemi røde og hvide vekslende Fyr ved det N.-lige Indløb til *Björkösund* vises nu fra et hvidt, rundt Fyrhus paa en hvid, 42 Fod høj Baake. Flammens Højde: 53 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Det lyser fra N. 67° Ø. gennem N. og V. til S. 47° V.

Kivikari røde og hvide vekslende Fyr ved *Aspö* vises nu fra et hvidt, rundt Fyrhus paa en hvid, firkantet, 9 Fod høj Baake. Flammens Højde: 26 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Det lyser fra N. 23° Ø. gennem N., V. og S. til S. 55° Ø.

Laukasniemi røde og hvide vekslende Fyr, ved Indløbet til *Kotka*, vises nu fra et hvidt, rundt Fyrhus paa en hvid, 13 Fod høj Baake. Flammens Højde: 19 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Det lyser over en Vinkel af 60° over Farvandet.

Kukouri røde og hvide vekslende Fyr, ved Indløbet til *Kotka*, vises nu fra et hvidt, rundt Fyrhus. Flammens Højde: 7 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Det lyser over en Vinkel af 60° over Farvandet.

Aspö. Ledskär. *Ledskär* Baake, ved *Aspø*, er ødelagt af Storm og opføres ikke igen.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Varberg. Skälklippan. Sømærket paa *Skälklippan*, uden for *Varberg*, er odelagt af Is. Det skal snarest muligt opføres igen.

Norge. I 1900 tændes følgende Fyrlamper:

Løberen, Hvaler. 59° 4′ 45″ N. Br. 10° 58′ 40″ Ø. Lgd.

Kallerødpynten, Østerelven, Frederiksstad. 59° 10′ 45″ N. Br. 10° 57′ 30″ Ø. Lgd.

Gaasungen, Vesterelven, Frederiksstad. 59° 10′ 40″ N. Br. 10° 52′ 40″ Ø. Lgd.

Homborsundsleden, 2 Ledefyr. 58° 15′ 35″ N. Br. 8° 29′ 55″ Ø. Lgd.

Humlesund ved *Lillesand.* 58° 14′ 20″ N. Br. 8° 25′ 40″ Ø. Lgd.

Ledholmen ved *Kristianssand* S. 58° 6′ 55″ N. Br. 8° 5′ 40″ Ø. Lgd.

Svinør, V. for *Mandal.* 58° 1′ 25″ N. Br. 7° 15′ 15″ Ø. Lgd.

Svenør. I 1900 forandres *Svenør* Fyr, saa at Synsvidden bliver 17½ Kml. Det faar en rød Vinkel over *Sydostgrunden.* Taagesignal med Kanonskud oprettes.

Fra 15de Maj til 20de Juli 1900 er det nuværende Fyr slukket. 58° 58′ 5″ N. Br. 10° 9′ 20″ Ø. Lgd.

Lille Torungen. Fra 15de Maj til 15de Juli 1900 er *Lille Torungen* Fyr slukket paa Grund af Forandring. 58° 24′ 40″ N. Br. 8° 47′ 55″ Ø. Lgd.

Oksø. I 1900 slukkes *Oksø* Fyr, og et Lynfyr, der hver 10 Sekunder viser To-Lyn, tændes i et Jærntaarn c. 30 Alen ØSØ. for det nuværende. Synsvidden: 10 Kml. Det nye Taarn kan skjule det nuværende Fyr i en Vinkel af c. 1 Streg. 58° 4′ 15″ N. Br. 8° 3′ 30″ Ø. Lgd

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. I 1900 forandres følgende Fyrlamper saaledes:

Værholmnakke, Røst, Lofoten, skal vise Fyr med Formørkelser. Mod Ø. skal den vise rødt Lys over *Tenskærtarren.* 67° 29′ 30″ N. Br. 12° 5′ 0″ Ø. Lgd.

Bratskær, Røst, Lofoten, skal vise Fyr med Formørkelser. 67° 30′ 50″ N. Br. 12° 12′ 30″ Ø. Lgd.

Utvær. Til Efteraaret 1900 tændes paa *Utvær* et Lynfyr, der hver 3 Sekunder viser Et-Lyn. Synsvidden: 19 Kml. Fyret vises fra et Jærntaarn. 61° 2′ 15″ N. Br. 4° 30′ 55″ Ø. Lgd.

I 1900 tændes følgende Fyrlamper:

Linesund, Stavangerfjord. 59° 2′ 35″ N. Br. 5° 41′ 15″ Ø. Lgd.

Leiesundet, Akrehavn, Karmøen. 59° 15′ 30″ N. Br. 5° 11′ 5″ Ø. Lgd.

Bondesund, Hardangerfjord. 60° 8′ 0″ N. Br. 5° 55′ 0″ Ø. Lgd.

Kvamsø, Hardangerfjord. 60° 21′ 35″ N. Br. 6° 17′ 5″ Ø. Lgd.

Hindøsund. 61° 22′ 15″ N. Br. 4° 54′ 0″ Ø. Lgd.

Florø, paa *Søndre Rotaflue.* 61° 36′ 10″ N. Br. 5° 0′ 55″ Ø. Lgd.

Fosnavaag, Søndmøre. 62° 20′ 25″ N. Br. 5° 39′ 10″ Ø. Lgd.

Sæbuodden, Hitteren. 63° 29′ 20″ N. Br. 8° 14′ 40″ Ø. Lgd.

Kalholmen, Sulen, Frøien. 63° 51′ 10″ N. Br. 8° 25′ 30″ Ø. Lgd.

Naboskjær i *Brønnøsund.* 65° 28′ 20″ N. Br. 12° 12′ 30″ Ø. Lgd.

Trætholmen, Skaalværleden. 65° 55′ 40″ N. Br. 12° 12′ 30″ Ø. Lgd.

Gjeitholmen, Skaalværleden. 65° 58′ 45″ N. Br. 12° 40′ 40″ Ø. Lgd.

Kvalholmen ved *Lovunden.* 66° 25′ 10″ N. Br. 12° 29′ 0″ Ø. Lgd.

Grimsholmen, Søndre Helligvær. 67° 23′ 10″ N. Br. 13° 53′ 30″ Ø. Lgd.

Lille Manshausen, Grøtø. 67° 49′ 25″ N. Br. 14° 47′ 35″ Ø. Lgd.

Nordkilklub ved *Tilthornet, Salten.* 68° 9′ 40″ N. Br. 15° 54′ 20″ Ø. Lgd.

Valberg paa *Skogholmen, Lofoten.* 68° 10′ 15″ N. Br. 14° 0′ 0″ Ø. Lgd.

Hæsholmene, Borge, Lofoten Yderside. 68° 13′ 20″ N. Br. 13° 28′ 20″ Ø. Lgd.

Eggum, Lofoten. 68° 18′ 30″ N. Br. 13° 43′ 0″ Ø. Lgd.

Borgevær, Lofoten. 68° 19′ 40″ N. Br. 14° 50′ 15″ Ø. Lgd.

Kvalnæs, Lofoten. 68° 20′ 40″ N. Br. 14° 59′ 0″ Ø. Lgd.

Klubholmen, Bergsfjord, Finmarken. 70° 15′ 30″ N. Br. 21° 46′ 26″ Ø. Lgd.

Galten, Sørøen, Finmarken. 70° 44′ 25″ N. Br. 22° 23′ 50″ Ø. Lgd.

Kjølnes, Ø. for *Berlevaag, Finmarken.* 70° 49′ 50″ N. Br. 29° 17′ 0″ Ø. Lgd.

Tyskland. Jade. Fra den 18. April til den 25. Maj 1900 afholdes Skydeøvelser i *Jade.* Skydepladsen begrænses saaledes.

a) Fra den 18de—21de April, fra 4de—5te Maj, fra 7de—12te Maj og den 11te Maj om Natten mod N. af Linien Observatoriet—*Eckwarder* Kirke og mod S. af Linien Pumpestationen—Tønde Nr. 24 indtil 14,000 Alens Afstand fra Kystbatterierne mod SØ. og fra *Eckwarderhörn* til den N.-lige Grænse i *Jade* hele Bredde.

b) Fra 23de—26de April og fra 17de—20de Maj af samme Linier indtil 8,000 Alen fra Kystbatterierne og mellem Grænserne i *Jade* hele Bredde.

c) Fra 27de til 28de 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 30te April—5te Maj mod N. af Linien *Hooksiel* Anduvnings-Baake—Tønde Nr. 14 og mod S. af Linien *Heppenser* Kirke—Tønde Nr. 21 indtil 16,000 Alens Afstand fra *Groden* Batteri og mellem Grænserne i *Jade* hele Bredde.

e) Fra 15de—17de Maj som under d anført og desuden mod N. af en Linie i N. fra Fort *Rüstersiel*, mod S. af Linien Nordmolehoved—*Schweiburger* Mølle, fra Fort *Rüstersiel* ned ad Floden indtil 11,000 Alen, og fra Fort *Heppens* op ad Floden indtil 14,000 Alen mod SØ, mellem Grænserne i *Jade* hele Bredde.

Naar der skydes, hejses rødt 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.

Seegat van Norderney. Dove Tief. *Dove Tief* har flyttet sig c. 1,100 Alen Ø. efter og Retningen i Indløbet gaar nu i S. ½ V. Afmærkningen og Ledefyrene ere flyttede efter Løbet.

Holland. Zeegat van Terschelling. Vlieland. I Foraaret 1900 forandres det hvide og røde, faste *Vlieland* Fyr paa *Hooge Vuurduin* ved *Oost Vlieland* til at vise hvidt Lys over Søen, hvor det nu viser rødt Lys, og er formørket over Ydergrundene, med to røde Vinkler, den ene uden for *Eierlandsche Gronden*, den anden uden for *Terschelling* Ydergrunde. 53° 17′ 48″ N. Br. 5° 3′ 36″ Ø. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Zeegat Hoek van Holland. I *Nieuwe Rotterdamsche Waterweg* er Dybden i Indløbet nu 26½ Fod. Middellavvande, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

Zeegat van Zieriksee. Zuid Banjaard. En hvid og sort tærnet Spidstønde med Diamant, mærket „*Z. B. r.*", er som Anduvningstønde for *Zuid Banjaard* udlagt i 6 Fv. Vand. 51° 38′ 52″ N. Br. 3° 26′ 44″ Ø. Lgd.

England. North Foreland. En grøn Tønde er i 12 Fv. Vand udlagt tæt VSV. for Vraget af *„Tartar"*, fra Fyrskibet *„North Goodwin"* i N. 1° V. og fra Fyrskibet *„Tongue"* i S. 74° Ø. 51° 27′ 40″ N. Br. 1° 35′ 0″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Binic. Ved *Binic* ere Havnearbejderne fuldførte og de tre midlertidige Fyr slukkede. Ved Havnen brænder nu kun *Binic* hvide, faste Fyr paa Yderenden af Molen *Penthièvre*.

Passage de la Deroute. Le Marié N. En c. $^3/_4$ Kbl. lang Sandbanke, der med 19 Fod strækker sig i N. t V. og S. t. Ø., er funden N. for Grunden *Le Marié*. 49° 3′ 5″ N. Br. 1° 48′ 40″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Baie de Quiberon. En 8 Fods Grund er fuuden c. $2^3/_4$ Kbl. SV. for Baaken *Buisson de Méaban* i Linien *Crac'h* lave Fyr overet med Toppen af Øen *Mousker*. 47° 31′ 58″ N. Br. 2° 58′ 45″ V. Lgd.

Lorient. Baie de Lomalo. En Klippe, der ved Lavvande netop er over Vandet, ligger c. $^1/_8$ Kbl. S. 62° Ø. fra *Soulard* Taarn.

En Klippe, der netop er overflydt ved Lavvande, ligger c. $^3/_4$ Kbl. S. 28° V. fra *Soulard* Taarn.

En Klippe med 2 Fod Vand, Lavvande, ligger c. 1 Kbl. S. 60° V. fra *Soulard* Taarn.

En Klippe med 1 Fod Vand, Lavvande, ligger tæt V. for den foregaaende.

Soulard Taarn ligger paa 47° 42′ 0″ N. Br. 3° 21′ 33″ V. Lgd.

Afrika. Elfenbenskysten. San Pedro. *San Pedro* hvide Lynfyr viser paa Grund af Havari midlertidig hvidt, fast Fyr. 4° 44′ 45″ N. Br. 6° 36′ 0″ V. Lgd.

New Brunswick. Bay of Fundy. Quaco. Klokketønden ved *Quaco Reef* og Klokketønden ved *Quaco Ledge* inddrages hver Vinter, naar Is gør det nødvendigt, og Stumptønden ved *Quaco Shoal* ombyttes med en rød Spirtønde. Tønderne udlægges igen omtrent den 15. April. I 1900 ombyttes Stumptønden ved *Quaco Shoal* med en Spidstønde.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Jupiter Inlet. Et Vrag ligger sunket S. 66° Ø. fra *Jupiter Inlet* Fyr, c. 2 Kml. fra Kysten. En Mast er 6 Fod over Vandet.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Valencia. Paa Grund af Arbejdernes Fremskridt ved Forlængelsen af Ø.-Molen ved *Valencia* Havn er Tønden ved dennes Yderende flyttet og ligger nu c. 1,700 Alen Ø. t. S. fra Fyret paa Bøjningen af Molen.

Italien. Elba. Porto Ferraio. Om kort Tid forandres Fyret paa Batteriet *Gallo* ved Indløbet til *Porto Ferraio* til kun at lyse fra S. 25° Ø. gennem S. til S. 43° V. Det formørkes altsaa over Grunden *Linguella* og Grunden ud for Pynt *Della Torre*.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi Sound. Horn Island Pass. Et rødt, fast Fyr tændes omtrent den 1. Februar 1900 paa *Horn Island Pass* Baake, der staar i 18 Fod Vand paa Ø.-Siden af *Horn Island Pass* i Linie med Midtfarvands Tønderne for at staa ind i *Mississippi Sound*. Flammens Højde: 29 Fod. Baaken er rød, firkantet, pyramideformet, og staar paa Pæle. 30° 13′ 22″ N. Br. 88° 29′ 44″ V. Lgd.

Round Island Spit. Et rødt, fast Fyr tændes omtrent den 15. Februar 1900 paa *Round Island Spit* Baake, der staar i 7 Fod Vand c. 50 Alen N. for Løbet N. om *Round Island*. Flammens Højde: 29 Fod. Baaken er brun, trekantet, pyramideformet, og staar paa Pæle. 30° 19′ 38″ N. Br. 88° 38′ 2″ V. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Brasilien. — *Rio de Janeiro* er erklæret for mistænkt for Pest.

Italien. — Alle *argentinske* Havne ved *Atlanterhavet* og *Rio Parana* ere erklærede for smittede af Pest.

Kjøbenhavns Børskurs d. 14. Febr. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			$97^3/_4$	98
Danmark			85	$86^1/_4$
Norden			$122^1/_2$	$122^3/_4$
Kjøbenhavn	102	103	$102^1/_2$	$102^3/_4$
Carl			$55^1/_4$	56
Dannebrog			$97^1/_2$	$97^3/_4$
Skjold	$70^1/_2$		$70^1/_2$	$70^3/_4$
Helsingørs Dampsk.	65	67	67	$67^1/_2$
Østersøen	101		$100^1/_2$	$101^1/_2$
Nordsøen	68		$67^1/_2$	69
Torm			$95^1/_2$	101
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			100	103
Urania	$74^1/_4$	76	75	$75^1/_4$
Union	106	$105^1/_2$	$105^1/_2$	$105^3/_4$
Hejmdal			$105^1/_2$	108
Dampsk. af 1896	$98^3/_4$		$98^1/_2$	99
Østasiatiske			111	112
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	91
$3^1/_2$% uopsig. Stats			$94^3/_4$	96
$3^1/_2$% Husejer Kreditk.			$83^1/_4$	85
$3^1/_2$% Kbhvns Kreditf.	$85^1/_2$		$85^1/_4$	$85^1/_2$
$3^1/_2$% Østift. Kreditf. 6 Ser.	86	$^1/_4$	86	$86^1/_4$
4% — — 6 —			$86^1/_4$	$86^1/_2$
$3^1/_2$% Landkreditk. 3 —	88	$^3/_4$	$88^3/_4$	$89^1/_4$
Aktier.				
Nationalbank	138		$137^3/_4$	138
Privatbank	$130^1/_2$	$^3/_4$, 131	$130^1/_2$	$130^3/_4$
Landmandsbank			125	127
Handelsbank			$122^3/_4$	$123^1/_4$
Burm. & Wain	87	$86^3/_4$	$86^3/_4$	87
Helsingørs Jærnsk.			92	$92^1/_2$
Sukkerfabr.			$99^1/_2$	$99^3/_4$
Bryggeri Aktier	$91^1/_4$		91	$91^1/_4$

Vekselkurser d. 13. Februar 1900.

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.85
London	18.28	18.24
Paris	72.60	—
Amsterdam	151.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 13. Februar 1900.

Russiske Noter	216.60
4% Russiske Consols	—
$3^8/_{10}$% — Boden Kredit	95.40
5% Mexikanske 1899	99.00
5% Rumænske Stats	95.10
4% — — 1890	83.70

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

„Det Foren. Dampskibs." 6,000, „Norden" 58,000, „Kjøbenhavn" 46,000, „Carl" 6,000, „Dannebrog" 20,000, „Skjold" 22,000, „Urania" 78,000, „Union" 10,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 2,000, „Østasiatiske" 30,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Spis kun
Nørgaards Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 3705.

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

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. O. Andersen,
Norra Hamngatan 10.
Göteborg.
Dampere af alle Størrelser og Slags for **Passagerer, Last, Bugsering, Isbrydning** m. m., sælges i Kommission. Korrespondance udbedes.
Klip Annoncen ud!

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.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

BENYT
CARLSEN, NIELSEN & CO.,
CARDIFF,
for Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.
Damp & Sejl.
• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter. • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.
*Telefon 155. * Telegrams Skandinav.*

Afdeling for Danmark:
Østergade 22, Kjøbenhavn K.
(Selskabets Ejendom).
„Thule" er Skandinaviens største og mest søgte Livsforsikringsselskab.
„Thule"s aarlige Udbytte til Aktionærerne er begrændset til 30,000 Kr., der aldrig kan overskrides.
„Thule"s Forsikrede fritages for Præmiebetaling i visse Invaliditetstilfælde.
„Thule"s Forsikrede udbetales aarlig stigende Bonus; for 1898: Kroner 386,273.00.

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.

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 almindelige danske Skibsførerforening af 1874
afholder sin aarlige Generalforsamling Torsdag den 22. Februar Kl. 7 Em. i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13, 1. Sal, med følgende Dagsorden:
1) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
2) Valg af to Bestyrelsesmedlemmer.
3) Valg af to Revisorer.

Bestyrelsen.

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestauratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

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. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

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

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

Hotel
Kronprinds Frederik,
Nyhavn 19.
*** Værelser fra 1 Kr. ***
Th. Hermansen.

Café van Zandt,
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

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.

Af Emile Robins Legat til Redningsbelønning vil et Beløb af 376 Kr. kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart, og som i Aaret 1899*) har frelst Mandskabet paa et Skib af hvilkensomhelst Nationalitet fra en overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kunne indgives til Justitsministeriets 1. Ekspeditionskontor **inden den 15. April d. A.**

Justitsministeriet, den 3. Februar 1900.

P. M. V.
Ricard.

*) I Bekendtgørelsen i vort sidste Nummer **stod fejlagtig** „Aaret 1898".

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.

Amerikanske

Gummi Støvler

til

Søbrug

anbefales.

Columbia,
Vestervoldgade 4
(Ny Rosenborg).
Kjøbenhavn V.

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.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere.
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg"
Telefon Nr. 56.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

N. C. BACH,

Skibsmægler.
Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, Nørresundby.
Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.
Aarhus.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling **Lørdag den 24de Februar d. A., Kl. 6 Eftermiddag,** paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal Nr. 18, hvor foruden de sædvanlige Sager vil blive at foretage:

1) Valg af 3 Repræsentanter.
2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.

Det reviderede Regnskab over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavelsom Legatregnskaberne for 1899 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 6te Februar 1900.

P. B. V.
F. Harboe.

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.**

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

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.**

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.

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

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.

Ankere & Kjæder, Tougværk og alle **Skibs-Inventarier** samt **Skibshandel.**

P. Schou, Frederikshavn.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNÖHRHARD.

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.

PETER IBSEN.

Lager af Værktøj.
Illustreret Prisliste gratis.

Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

PETERSEN & NIELSENS

Galvaniseringsanstalt.

Adelgade 83 · Nørrebrogade 212

anbefaler sig med Forzinkning af alle Slags Smede- og Støbejærnsarbejder til billige Priser og hurtig Ekspedition.

Telefon 6944. **Telefon Tagenshus 37.**

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.

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.

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 Hotel „SIAM“.
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

Jeg var meget plaget af Brysttrykken, Hjærtebanken og Kortaandethed, hvilket jeg er bleven fritagen for ved at bruge 1 hel Flaske af Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir. Da jeg nu skal rejse til en anden Verdensdel, og jeg befrygter, at Deres saa fordelagtig bekendte Eliksir ikke endnu der kan erholdes, har jeg forsynet mig rigelig deraf, da jeg tror, det er et godt Middel mod mange Sygdomme.
Randers.
P. C. Christensen,
1. Maskinmester paa Dampsk. »Frejr«.

Undertegnede har i over 3 Aar lidt af **Hjærtebanken og daarlig Fordøjelse,** har i den sidste Tid anvendt **Waldemar Petersens** verdensberømte **China-Livs-Eliksir** og er ved Brugen heraf bleven betydelig bedre. Min Kone har i flere Aar lidt af **Tryk paa Hjærtekulen,** hvilket imidlertid fuldstændigt har fortaget sig, ligeledes ved Hjælp af **China-Livs-Eliksiren.**
Kjøng pr. Glamsbjerg, d. 2. August 1899.
Rasmus Hansen.

Efter at jeg knapt i et Aars Tid har anvendt **Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** saavel til mig selv som til andre kan jeg herved bevidne, at jeg anser det for et **særdeles godt Middel** mod **Appetitløshed,** mod **Svækkelse** i Fordøjelsen og deraf følgende Opstød, mod **Kortaandethed, Kvalme** og **Trykken** paa Brystkassen.
Hamri paa Island.
Arni Arnason, Læge.

Undertegnede, der lider af **Nervesvaghed,** har i ca. 3 Maaneder benyttet **Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** og kan med Glæde og Taknemlighed meddele, at Kuren har bevirket en forbausende Fremgang.
Lille Colbjørnsensgade 8, Kjøbenhavn.
Agnes Christiansen.
Faas overalt samt i Vindepotet **Frederiksberggade 27, Telefon 1336.**

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.

H. HANSENS Skibshandel,
Havnegade, Kolding.
anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.
Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.
Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

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.

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.

INDHOLD: Engelsk Sammenstødssag. — Styrmændene og Sejlskibsflaaden. — Den danske Brig „Livingstone“s Forlis. — Skibsførernes og Styrmændenes Lønninger. — Generalforsamlinger. — Vore Handelsskibes Forsyning med Bøger. — Literatur. — Om Slæbekaner og Pramme. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.
Redigeret af L. DRECHSEL.
I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 8. Kjøbenhavn, Torsdag den 22. Februar 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

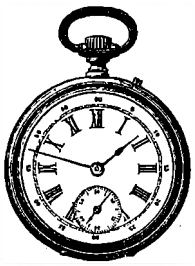
3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

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



W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Forlang altid

Otto Monsteds

Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

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

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON.

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

Telefon 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.

Madsen & Worm. **Herluf Trollesgade 7.**
Kjøbenhavn K.
Assurance-Mæglere.
Telefon 4897. • Telegramadresse: **Wormadsen.**

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 Reparationer af Dampskibsmaskiner.

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.

P. Simonsen & Co.

Skibshandlerforretning,

Odense,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende til D'hrr. Skibsføreres velvillige Erindring.

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.

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.

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, 1. **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.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Jeg var meget plaget af Brysttrykken, Hjærtebanken og Kortaandethed, hvilket jeg er bleven fritagen for ved at bruge 1 hel Flaske af Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir. Da jeg nu skal rejse til en anden Verdensdel, og jeg befrygter, at Deres saa fordelagtig bekendte Eliksir ikke endnu der kan erholdes, har jeg forsynet mig rigelig deraf, da jeg tror, det er et godt Middel mod mange Sygdomme.

Randers.

P. C. Christensen,

1. Maskinmester paa Dampsk. »Frejr«.

Undertegnede har i over 3 Aar lidt af **Hjærtebanken og daarlig Fordøjelse,** har i den sidste Tid anvendt **Waldemar Petersens** verdensberømte **China-Livs-Eliksir** og er ved Brugen heraf bleven betydelig bedre. Min Kone har i flere Aar lidt af **Tryk paa Hjærtekulen,** hvilket imidlertid fuldstændigt har fortaget sig, ligeledes ved Hjælp af **China-Livs-Eliksiren.**

Kjøng pr. Glamsbjerg, d. 2. August 1899.

Rasmus Hansen.

Efter at jeg knapt i et Aars Tid har anvendt **Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** saavel til mig selv som til andre kan jeg herved bevidne, at jeg anser det for et **særdeles godt Middel** mod **Appetitløshed,** mod **Svækkelse** i Fordøjelsen og deraf følgende Opstød, mod **Kortaandethed, Kvalme** og **Trykken** paa Brystkassen.

Hamri paa Island.

Arni Arnason, Læge.

Undertegnede, der lider at **Nervesvaghed,** har i ca. 3 Maaneder benyttet **Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** og kan med Glæde og Taknemlighed meddele, at Kuren har bevirket en forbausende Fremgang.

Lille Colbjørnsensgade 8, Kjøbenhavn.

Agnes Christiansen.

Faas overalt samt i Vindepotet **Frederiksberggade 27, Telefon 1336.**

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.

Telefon 2657.

Lille Strandstræde 8.

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.

Styrmændenes Lønninger.

Spørgsmaalet om en Forbedring af Styrmændenes Lønninger har, som vi meddelte i vort sidste Nummer, paany faaet Aktualitet ved den gennem Dansk Navigatør-Forening af c. 500 Navigatører til Rederierne indgivne Adresse om en Forbedring af Lønningerne „for Styrmændene og en Del af Skibsførerne". Det synes dog at fremgaa af Adressens Indhold, at det fortrinsvis er de førstes Lønninger, den tager Sigte paa.

Formen for denne Henvendelse til Rederierne er ganske vist lidt ejendommelig, vi kunde fristes til at sige lidt gammeldags. Det kunde have sin Interesse at vide, hvor mange „Adresser" der i Aarenes Løb er bleven forsynet med Underskrifter i den danske Sømandsstand, men de Resultater, de have bragt, have desværre været grumme fattige, hvis der overhovedet har været nogen. Og i Grunden er dette ikke saa mærkeligt. En saadan Adresse, for hvis Indhold og Skæbne Ansvaret er fordelt paa en Mængde Hoveder, og som er rettet til noget saa ubestemt som f. Eks. „Rederierne", den glider let ind i den evige Stilhed, uden at der, naar en Tid er gaaet, er ret mange, der skænker den en Tanke. Det er netop en af Grundene til, at man i vor Tid har dannet Organisationer, hvorved Forhandlingen, eventuelt Kampen, føres mellem ansvarlige Bestyrelser, og sikkert er det, at der ad denne Vej er opnaaet ganske andre Resultater end i „Adressernes" Tid. Det forekommer os derfor ikke at være nogen egentlig klog Taktik, Navigatør-Foreningens Bestyrelse har valgt ved at bruge et Vaaben, der ellers anses for sløvt og forældet.

I Adressen henstiller man til Rederierne, at der som Minimum for Styrmandsgagerne fastsættes følgende: 1ste Styrmand 150 Kr. maanedlig, for 2den, 3die eller 4de Styrmand 100 Kr., med et Tillæg for Atlanterhavsfart af 20 pCt. af Maanedsgagen. Som Ordene staa der, maa man antage, at Adressen ønsker disse Minimumsgager indførte i alle danske Damp- og Sejlskibe. Selvfølgelig kan dette dog ikke være Tilfældet, thi en saadan Ordning vilde jo være ganske meningsløs og uigennemførlig, og det er klart, at de to ansete Foreninger, der anbefale Adressen, umulig kunde have skrevet under paa den under denne Forudsætning; dette fremgaar til Overflod deraf, at Navigatør-Foreningen i sit Medlemsblad har meddelt, at „150 Kr. fra dens Side aldrig har været opstillet som Norm for en Styrmandshyre med en Skonnert." At Adressen altsaa ikke, hvad angaar disse Minimumsgager, tager Sigte paa alle danske Skibe, det er klart nok. Men det er uheldigt, at den ikke er affattet saaledes, at den udelukker enhver Misforstaaelse i denne Henseende, og navnlig saaledes, at den tydeligt angiver, i hvilke Skibe, den ønsker disse Minimumsgager indført.

Disse Indvendinger, der jo nærmest tage Sigte paa den efter vor Mening ikke heldige Form, under hvilken denne Bevægelse er rejst, vedkomme imidlertid ikke Adressens Realitet, som er denne, at Styrmændene i Dampskibene (af 477 Underskrivere ere mindst de 400 Navigatører i Dampskibsfart) anmode Rederierne om en Forbedring af deres Lønninger.

Dampskibsrederierne have, som bekendt, i de senere Aar forhøjet Lønningerne for Maskinmestrene, Fyrbøderne og Matroserne. Skibsførernes og Styrmændenes Lønninger ere derimod i de fleste Rederier uforandrede, og hvad særlig Styrmændenes Lønninger angaar, saa ere de gennemgaaende alt for lave i Forhold til det Arbejde og det Ansvar, der paahviler Styrmændene. Hvorledes kan det nu være, at Styrmændene saaledes have været Stedbørn, medens Maskinmestre og Matroser have opnaaet de forbedrede Kaar, de ønskede? Er det fordi Rederierne have mere Sympati for de sidste end for de første? Det er det ganske sikkert ikke. Det er ikke heller, fordi de trængte mere til bedre Lønninger end Styrmændene, og endnu mindre, fordi deres Stillings Betydning fordrede det. Nej, Grunden er ene den, at Maskinmestre og Matroser havde Magt til at gennemføre deres Fordringer, og denne Magt har Styrmændene ikke havt og har den vel heller ikke endnu. Og det er det ulykkelige ved Lønningsspørgsmaalene i Handelsflaaden som i de fleste andre Fag, at de altid gøres til rene Magtspørgsmaal, at det kun drejer sig om de Underordnedes Magt til at gennemføre deres Fordringer og Arbejdsgivernes til at modsætte sig dem. Det vilde vidne om en højere Kultur, naar man en Gang kom saa vidt, at disse Spørgsmaals Afgørelse bestemtes under Hensyn til Værdien af det Arbejde, der er Tale om. Hvis Dampskibsrederierne kun spurgte herom ved Afgørelsen af det foreliggende Spørgsmaal, da ere vi overbeviste om, at de hurtigt imødekom Styrmændenes Ønsker, thi selvfølgelig vide de, at det ansvarsfulde, besværlige og omfattende Arbejde, der er paalagt Styrmanden i et Dampskib, bør betales bedre, end det gennemgaaende bliver det nu.

Det vilde sikkert være unyttigt nu at drøfte denne Sags Detailler, netop fordi vi tro, at Dampskibsrederne i og for sig anerkende det berettigede i Styrmændenes Krav om forbedrede Kaar. Hvad vi her tage til Orde for, det er dette, at Rederne af den indgivne Adresse tage Anledning til at gennemføre en Lønningsreform for Styrmændene. Det vil være en Retfærdighedshandling mod disse, og det vil være i Dampskibsredernes vel forstaaede Interesse, at Navigatørerne i deres Skibe sikkres økonomiske Kaar, der svare til deres Stillings Betydning. For Udviklingen af sunde Arbejdsforhold i den danske Dampskibsflaade vilde det være af største Betydning, om Rederne nu frivilligt gennemførte denne Reform, og vi give derfor den fremkomne Adresse vor varmeste Anbefaling.

Isforholdene i Farvandene Øst og Vest for Grønland i 1899

er Titlen for et lige udkommet, af V. Garde bearbejdet Særtryk af Meteorologisk Instituts nautisk-meteorologiske Aarbog. Oplysningerne, der her gives, ere bl. a. baserede paa direkte Observationer fra Førerne af en Del Skibe, deriblandt 1 dansk Orlogsskib, 7 danske Dampskibe og 14 danske Sejlskibe. Disse Undersøgelser have desuden fundet en væsentlig Støtte ved en af den internationale Geograf-Kongres i Berlin i 1899 vedtagen Resolution, i hvilken Kongressen erklærer det danske meteorologiske Institut som bedst egnet til Centralsted for Indsamling og Bearbejdelse af Oplysninger vedrørende Isforholdene i de nordlige Have; den anmoder derfor de andre Instituter om at bevæge Førerne af Krigs- og Handelsskibe til at give Beretning om den Drivis, som de møde, om at forsyne Skibene med Skemaer, der blive dem tilstillede fra det danske Institut, og om at anmode Skibenes Førere om at indføre deres Beretninger paa Skemaerne og indsende disse, saa snart Skibene komme i Havn, enten direkte til Centralstedet eller gennem de respektive Instituter. Det ses, at vort meteorologiske Institut herved er kommet til at indtage en ledende Stilling ved Undersøgelsen af Isforholdene i

alle de arktiske Farvande, som befares af Skibe, og for at løse denne betydningsfulde Opgave, haaber Institutet paa virksom Støtte fra de Mænd, som befare de arktiske Have, og uden hvis Hjælp det forønskede Maal ikke kan naas; dette Maal er at udgive en aarlig, samlet Fremstilling af Udbredelsen, Mængden, Formen og Driften af den arktiske Drivis, og hyppige kortfattede Meddelelser om Isforholdene paa forskellige Steder og til forskellige Tider. Institutet modtager med stor Taknemmelighed alle Oplysninger, som kunne bidrage til, at Maalet kan naas, men for at de hyppige Meddelelser om Isforholdene kan fremkomme, maa Observatorerne, saa ofte Lejlighed gives, sende Observationerne til Institutet, som da gennem Tidsskrifter og Blade bringer de indsendte Oplysninger til Almenhedens Kendskab. Oplysningerne kunne indsendes ufrankerede under Adresse: Meteorologisk Institut, Kjøbenhavn.

Det nu udkomne Hæfte bringer en Række Ismeddelelser for 1899 i samme Omfang og Form som tidligere, idet de planlagte udvidede Isobservationer først kunne begynde i 1900. De afsluttes med en Oversigt over det forløbne Isaars Ejendommeligheder. Paa Grundlag heraf udtales det, at den Omstændighed, at der er gaaet mindre Polaris til Grunde end i et Normalaar, kan faa en uheldig Indflydelse paa Isforholdene Øst for Grønland i 1900, hvilket dog meget afhænger af Vind- og Strømforhold i Vinteren 1899—1900; fremdeles at Eftersommerens gunstige Isforhold under Østgrønland stiller en gunstig Foraarssaison i Udsigt under Sydvestgrønlands Kyst. Den overordentlig store Mængde Isfjelde (c. 2,000), som mødtes ved Kap Farvel i Oktober 1899, og som sikkert ere de samme, som Prlmt. Amdrup iagttog i Juli lidt Nord for Angmagsalik, kan mulig blive en Ulempe for Skibsfarten paa Nordamerika, hvad dog meget vil afhænge af Vindforholdene. Hvis mange af dem drives paa Land under Sydvestgrønland, vil de mulig allerede ende deres Dage her, men det er ikke udelukket, at de holde sig ude i Strømmen, og i saa Tilfælde ville de mulig efter et forbigaaende Besøg i Davis-Strædet kunne ventes imellem 40° og 50° N. Br. i Løbet af kommende Foraar eller Sommer.

De Undersøgelser, Meteorologisk Institut hidtil har udført paa dette Omraade, og som nu skulle foregaa efter en meget udvidet Maalestok, have, som det vil ses af ovenstaaende, betydelig praktisk Interesse for alle Skibsførere, der sejle paa de arktiske Have. Institutet har derfor Ret til at vente, at disse Skibsførere ville yde det al den Støtte, de formaa, og vi give den Opfordring, det retter til dem herom, vor bedste Anbefaling.

Literatur.

Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender.

1. Hæfte af denne af Nordisk Skibsreder-Forening udgivne Samling er nylig udkommet. Samlingen redigeres af Skibsreder-Foreningens energiske Bestyrer, Hr. J. Jantzen under Medvirkning af Dispachør Carl I. Jonsson i Stockholm og cand. jur. C. Sundorph i Kjøbenhavn, Udgiver af Sø- og Handelsretstidende.

Det maa meget paaskønnes, at den gode Tanke, at udgive en Domssamling som denne, saa hurtig er blevet ført ud i Livet, og vi vil haabe, at dette Værk maa finde den Udbredelse, som det i saa høj Grad fortjener.

Der er jo nemlig ingen Tvivl om, at det er af stor Interesse at faa samlet de i Henhold til den fælles skandinaviske Sølov afsagte Domme; mulig af og til ledsaget af kritiske Afhandlinger og lignende, og forsynet med et godt Sagregister, vil denne Samling blive en værdifuld Haandbog for alle, der have med Søfartsforhold at gøre.

Det første Hæfte indeholder to Domme, en afsagt af Grimstad Søret d. 15. Jan. 1900, og en afsagt af Kolding Søret d. 24. Jan. 1900. Den koldingske Sag, der af Konsul Lauritzen i Esbjerg som Reder var anlagt mod Købmand C. L. Smith som Ladningsmodtager til Betaling af Overliggedagspenge, er kortelig omtalt i „Dansk Søfartstidendes" sidste Nummer, hvorfor vi ikke nærmere skal komme ind paa denne Sag.

Den norske Sag drejede sig om et Forsikringsspørgsmaal. Dampskibet Aure kom i Snetykning paa Grund ved Hesteskærs Fyr paa Hudstadviken og sank. Skibet havde ikke Lods ombord, idet 2. Styrmand fungerede som Kendtmand. I Henhold til den norske Søforsikringsplan § 43,2 c*), fratrak Kaskoforsikreren 20 % i Erstatningen paa Grund af, at der ingen Lods havde været ombord. Retten kom imidlertid til det Resultat, at § 43,2c ikke kunde finde Anvendelse. Det var under Sagen tilstrækkelig godtgjort, at det i den Fart, hvori Skibet befandt sig, var almindeligt at bruge Kendtmand og ikke offentlig beskikket Lods, og hvad det efter § 43 kom an paa, var, at Kaptajnen havde sørget for at faa en fuldt ud tilfredsstillende Vejledning; dette maatte han nu i dette Tilfælde siges at have havt efter alt, hvad der forelaa om 2. Styrmands Egenskaber som Kendtmand, og Ulykken kunde heller ikke tilskrives daarlig Manøvrering, men maatte tilskrives den tætte Snetykning. Forsikreren kunde derfor ikke erkendes berettiget til at afdrage de 20 % i Erstatningen.

Ankerlanterner.

Kollisionssager udmærke sig ofte ved, at Vidnerne paa de respektive Skibe komme til diametralt modsatte Konklusioner, og ofte er det øjensynligt, at Vidnerne paa begge Sider ere fuldkomment overbeviste om, at deres Udsagn ere absolut sande, og dog er det umuligt, at begge Parter kan have Ret.

I Kollisionssagen mellem Philadelphian og Ella Sayer har vi netop et saadant Tilfælde. Paketten Philadelphian løb en smuk, klar Nat ind i Ella Sayer, som laa til Ankers i St. Lawrence Bugten. Retten skulde nu afgøre, om Paketten havde holdt daarligt Udkig, eller om Damperens Lanterner havde brændt daarligt. Damperen maatte indrømme, at dens Ankerlanterne havde været anbragt 60 til 70 Fod agten for Forstavnen i Forrigningen i Stedet for paa dens sædvanlige Plads under Fokketaget. De mest modsigende Vidnesbyrd blev afgivet, endogsaa af Lodsen og Kaptajnen paa Paketten, men Retten afgjorde, at Ella Sayers Vidner fortjente mere Tiltro end Philadelphians.

Førstnævntes Ankerlanterne havde, fandt Dommeren, brændt klart i Kollisionsøjeblikket, hvorimod sidst nævnte ikke havde holdt tilfredsstillende Udkig, medens den sejlede med fuld Fart i et snævert Farvand.

Skibsførere ville gøre vel i at mærke sig, at Retten var af den Mening, at en Ankerlanterne i Forrigningen ikke er i Overensstemmelse med Loven. Dette Forhold havde imidlertid ikke foraarsaget Kollisionen. De nautiske Assessorer gjorde Dommeren opmærksom paa den

*) Den omdisputerede Passus i Paragrafen lyder saaledes: „Har Skipperen uden Nødvendighed undladt at tage Lods paa Farvand eller i Fart, hvor Lods sædvanlig benyttes, er Assurandøren ved Forsikring af Skib og Fragt for Rederiet berettiget til at afkorte indtil 20 % i Erstatningssummen. Bevisbyrde for at Undladelsen var tvungen paahviler i dette Tilfælde den Forsikrede.

Tvetydighed, der findes i Artikel II med Hensyn til Ankerlanterner, idet den nok træffer Bestemmelse om, i hvilken Højde over Dækket Lanternen skal være anbragt, men derimod nøjes med at sige, at den skal befinde sig „i den forreste Del" af Skibet. En Skibsfører kan derfor tro, at Forrigningen er i Overensstemmelse med Loven og først opdage sin Fejltagelse, naar han maa møde for Retten.

Artikel II faar derfor næppe Lov til at beholde sin nuværende misvisende Ordlyd.

(Naut. Mag.)

The Harter Act.

Den engelske Court of Appeal har nylig afsagt Dom i en ret interessant Sag, der drejede sig om Forstaaelsen af den amerikanske Harter Acts Nr. 3, hvori det hedder: „that if the owner of any vessel transporting merchandises or property to or from any port in the United States of America shall exercise due diligence to make the said vessel in all respects seaworthy and properly manned, equipped and supplied, neither the vessel, her owner or owners, agent or charterers shall become or be held responsible for damage or loss resulting from faults or errors in navigation or in the management of the said vessel.

Sagens faktiske Omstændigheder vare følgende: Damperen Rodney førte en Ladning Hvede og Majs fra Baltimore til Newcastle. Konnossementerne indeholdt Henvisning til the Harter Act. Ved Ankomsten til Bestemmelsesstedet var en Del af Ladningen beskadiget, navnlig var en Del af den Ladning, der havde ligget i Lastrum Nr. 1, bleven beskadiget ved at der var løbet Vand ned i Lasten fra et lige under Dækket liggende Rør. Dette Rør var et Afløbsrør fra Bakken, og det var oplyst, at da Skibet paa Overrejsen havde meget haardt Vejr, og en Mængde Vand som Følge deraf havde samlet sig paa Bakken, havde Baadsmanden, der havde sin Kahyt der, og som fandt, at Vandet løb for langsomt bort, forsøgt at klare Afløbet ved Hjælp af en Jærnrager, hvorved han imidlertid havde stødt Hul i Røret, saa at Vandet derigennem løb ned til Ladningen. Rederiet hævdede nu, at Baadsmandens Handling faldt ind under the management of the vessel, og at det derfor var uden Ansvar for den derved opstaaede Skade.

Newcastle Provinsialret, der først havde Sagen til Paadømmelse, gav imidlertid ikke Rederiet Medhold. Efter Dommerens Anskuelse maatte der ganske vist ved management være ment noget andet end ved navigation, men Spørgsmaalet var, hvor langt man kunde udstrække dette Ords Betydning, om man kunde udstrække den til at omfatte Handlinger som Baadsmandens i nærværende Tilfælde. Dette mente Dommeren ikke; Ordene maatte indskrænkes til at omfatte Udførelsen eller Ikke-Udførelsen af saadanne Handlinger, som gjordes eller burde gøres for Skibets Sikkerheds Skyld, for at bevare det i sødygtig Stand, men af denne Art var Baadsmandens Handling ikke.

The Court of Appeal kom til det modsatte Resultat. Det, der var foretaget, var gjort for at klare Bakken for Vand, det vil sige gøre Bakken egnet til Ophold for Mandskabet, hvortil den var bestemt, altsaa i Virkeligheden for atter at gøre en Del af Skibet egnet til det Brug, hvortil denne Del var bestemt; dette maatte sikkert siges at være gjort in the management. Underretten havde givet Ordene en altfor indskrænket Betydning, naar den, maaske foranlediget ved Udtrykkene i en tidligere Sag af lignende Art, havde villet lægge Vægt paa, om Handlingen gjordes for Skibets Sikkerheds Skyld; det maatte være tilstrækkeligt, naar Handlingen foretoges for at bevare Skibets gode Tilstand i den ene eller den anden Retning. Rederiet maatte saaledes i Henhold til the Harter Act Nr. 3 erkendes fritaget for Ansvar for Baadsmandens Handling i dette Tilfælde.

(Sh. Gaz.)

Engelske Appelretsdomme.

De Domme, der afsiges af the Court of Appeal, have jo for saa vidt alle temmelig stor Betydning, som de ere bindende for alle Domstole undtagen House of Lords, og det kan derfor maaske have Interesse kortelig at fremhæve enkelte i den senere Tid fra Admiralitetsretten appellerede Søsager, der have fundet deres Afgørelse ved Court of Appeal. Uden at gaa nærmere ind paa Detaillerne, skulle vi efter „Sh. Gaz." kortelig omtale disse Sager, navnlig læggende Vægt paa Resultaterne, Domstolenes Udtalelser om Ret og Fejl i det givne Tilfælde.

De svenske Dampere Carola og Ørnen stødte sammen i Kattegat; de kom omtrent lige imod hinanden, og Ørnen gav et kort Fløjtestød og lagde Roret Bagbord, medens Carola, efter at have svaret med et kort Fløjtestød, lagde sit Ror Styrbord, hvilket havde til Følge, at Ørnen, skønt den stoppede og bakkede, løb op i Carolas Styrbordsside.

Ved Admiralitetsretten drejede Striden sig om, hvorvidt Skibene havde været til Bagbord for hinanden (rødt imod rødt) eller til Styrbord for hinanden, og Admiralitetsretten gav Ørnens Forklaring om at have havt Carola lidt om Bagbord Medhold, og fastslog, at det var rigtigt af Ørnen at lægge Roret Bagbord, medens det var forkert af Carola at lægge sit Ror Styrbord. Men Ørnen havde dog ogsaa Fejl, idet den ikke i rette Tid stoppede og bakkede.

I Court of Appeal fik Sagen samme Udfald. Fra Ørnens Side blev det fremhævet, at da Carola havde vist sin grønne Lanterne paa Ørnens Bagbords Side, maatte Skibene betragtes som krydsende hinandens Kurser (se Søvejsreglernes Art. 19) og Ørnen derfor berettiget og forpligtet til at holde sin Kurs, medens Carola skulde gaa af Vejen. Retten gik ogsaa ud fra, at Skibene paa det omtalte Tidspunkt havde krydsende Kurser, men den kom til det Resultat, at Ørnen, der ifølge Søvejsreglernes Art. 21 Anm. havde en Forpligtelse til, naar Sammenstød ikke kunde undgaas ved Handlinger af det Skib, der skulde gaa af Vejen, selv at gaa af Vejen, ikke hurtig nok havde efterkommet denne sin Pligt til at gaa af Vejen ved at stoppe og bakke, idet den først lidt efter at det var blevet umuligt for Carola at undgaa Sammenstødet, havde gjort denne Manøvre. Naar man husker paa, at det i slige Tilfælde drejer sig om Minutter og halve Minutter, ja mindre Tidsdele endnu, synes Art. 21 Anm., fortolket saa strængt som i nærværende Tilfælde, at stille meget store Fordringer til Skibsførerne.

En anden Sag drejede sig om en Damper Fagerli, der om Natten agterfra løb ind i en Skonnert ved Navn Sensation; da det oplystes, at det Lys agter, som Sensation skulde vise, ikke havde været noget fast Lys og ikke havde kunnet ses i den Afstand, det burde kunne ses, kort sagt ikke havde været i Overenstemmelse med Forskrifterne, erklæredes Sensation for skyldig, men ved Admiralitetsretten var ogsaa Fagerli fundet at have Skyld, idet Dommeren var af den Anskuelse, at selv

om der ikke kunde siges at være holdt daarligt Udkig, og selv om man ikke kunde bebrejde hverken Lodsen eller Kaptajnen Mangel paa Opmærksomhed, kunde maaske Udkiggen have givet bedre Underretning, og der var en Mulighed for, at Fagerli saa kunde have undgaaet Sammenstødet.

Appelretten kom imidlertid til det Resultat, at disse Betragtninger ikke kunde føre til at paalægge Fagerli nogen Skyld i Sammenstødet, da der ikke for dette Skibs Vedkommende var konstateret nogen Forsømmelse, som kunde være Aarsag til Sammenstødet.

En tredie Sag handlede om Bjærgeløn. Damperen Kilmaho havde i den biscayiske Bugt ved at støde mod et Vragstykke ødelagt sin Skrue. Damperen Tintore kom forbi og tog Kilmaho paa Slæb i Henhold til en Overenskomst, hvorefter den skulde have 2,000 £ for Bugsering til Ferrol. Da Bugseringen havde vedvaret c. 50 Kvartmil, maatte den opgives af Tintore, og der afsluttedes da en anden Overenskomst, hvorefter Tintore skulde gaa til Ferrol og søge Assistance; denne Overenskomst henviste til de tidligere Bugseringsforsøg og endte med at sige: for alt dette forpligter Kaptajnen paa Kilmaho sig til at betale det samme Beløb, som tidligere er vedtaget for Bugsering til Ferrol. Tintore gik til Ferrol, men imidlertid blev Kilmaho bjærget af en anden Damper uden nogen Medvikning af Tintore.

Da Sagen bragtes for Admiralitetsretten blev det af Kilmahos Rederi paastaaet, at hvis den anden Overenskomst alene gik ud paa, at Tintore for at sejle til Ferrol og søge Assistance skulde have 2,000 £, var den ugyldig som meningsløs høj; omfattede den tillige den tidligere Bugsering, da var der ved denne jo ikke ydet Skibet nogen Hjælp, da det var i en værre Stilling efter end før Bugseringen, og Kaptajnen kunde ikke forpligte sit Rederi ved Overenskomst om Betaling for allerede ydet Arbejde.

I Admiralitetsrettens Dom udtaltes det, at den anden Overenskomst maatte vedrøre al den ydede Hjælp, at Betalingen ikke kunde kaldes særlig høj, og at den anden Overenskomst maatte betragtes som en Variation af den første, og at det ikke kunde siges at ligge udenfor Kaptajnens Berettigelse saaledes at forandre den først indgaaede Overenskomst. Admiralitetsretten tilkendte derfor Tintore 2,000 £ i Bjærgeløn.

Ved Court of Appeal fik Sagen et andet Udfald. Den Gang Tintore opgav Bugseringen, var der ingen som helst Hjælp ydet, idet Kilmaho var i en værre Situation end før; der kunde saaledes ikke gøres nogen Paastand paa Bjærgeløn efter den første Overenskomst, og den anden Overenskomst havde ingen Betydning, da den gik ud paa Betaling af et aldeles meningsløst Beløb for at dampe de 40 Kvartmil ind til Ferrol. For den Ulejlighed, Tintore havde havt, Tab af Trosser etc. burde der imidlertid ydes noget, og Retten fastsatte Beløbet til 500 £.

Ethelhilda ktr. Heathpool var en almindelig Sammenstødssag, hvor 2 Dampere stødte sammen i Taage, Ved Admiralitetsrettens Dom var Ethelhilda erklæret for alene skyldig i Kollisionen, da den gik med stærk Fart i Taage og lagde sit Ror Bagbord, forinden den vidste noget om det mødende Skibs Kurs.

Sagen appelleredes, for om mulig at faa Heathpool ogsaa kendt skyldig paa Grund af Overtrædelse af Reglen om at stoppe og bakke (Søvejsreglernes Art. 16). Sagen fik imidlertid samme Udfald ved Appelretten som i første Instans. Det udtaltes i Dommen, at Heathpool ikke havde overtraadt Art. 16, idet den gik med saa langsom Fart, den overhovedet kunde, den Gang Taagen kom op. Maskinen havde en Gang været stoppet, men det kunde ikke forlanges, at den stadig skulde være stoppet. Da det endvidere maatte betragtes som givet, at Sammenstødet ikke vilde være undgaaet, selv om Heathpool, da den saa Ethelhildas Lanterner, havde bakket, fandt Retten ikke, at der havde været nogen Nødvendighed for at bakke (se Art. 23). Denne sidste Betragtning af hvad der er Pligt i Henhold til Søvejsreglerne synes at staa noget i Strid med de Synspunkter, som House of Lords har givet til Kende i lignende Tilfælde.

Endelig var der en Sag mellem Damperen J. W. Taylor og Kornpram Nr. 4, der havde et Sammenstød paa Themsen. Det fremhævedes under denne Sag, at nogle af Thems-Reglerne vare indbyrdes i Strid, saaledes Regel 49 og Regel 53, idet 49 siger, at en Damper, der nærmer sig et andet Fartøj, saaledes at der opstaar Fare for Sammenstød, skal sagtne Farten, stoppe og bakke om nødvendigt, medens 53 siger, at naar det ene Fartøj skal gaa af Vejen, skal det andet holde sin Kurs og Fart.

Ved Admiralitetsrettens Dom var J. W. Taylor kendt skyldig som havende overtraadt Regel 53, idet den havde stoppet og bakket. Ved Appelrettens Dom blev Damperen derimod frikendt, idet man overvandt Vanskeligheden ved de tvende Reglers indbyrdes Strid ved en Henvisning til en almindelig Bestemmelse i de specielle Sejlads-Vedtægter om Tilladelse til at fravige Reglerne i Tilfælde af øjeblikkelig Fare.

Savnede Skibe.

Flere orkanagtige Storme i 1899 forøgede betydeligt Listen over savnede Skibe.

17 Dampskibe, 17 Jærnsejlskibe og 28 Træsejlskibe forsvandt i Løbet af Aaret. Alle Damperne mødte deres Skæbne i Nordatlanterhavet, 10 af dem under de Februarstorme, som ogsaa gjorde Paketterne Bulgaria og Savonia usødygtige. Med faa Undtagelser sejlede alle Damperne og Jærnsejlskibene under engelsk Flag.

Gennemsnitstallene af savnede Skibe for det sidste Tiaar er henholdsvis 12 og 18. Jærnsejlskibene Laurelbank, 2,237 Tons, Caradoc, 2,409 Tons, Celtic Bard, 1,795 Tons, og Dominion, 2,328 Tons, vare ballastede, da de forsvandt, og alle fire paa Rejse mellem vestlige og østlige Havne i det stille Hav. For lidt Ballast synes at maatte tages stærkt i Betragtning med Hensyn til Skibenes Sikkerhed.

Af de 28 Træsejlskibe vare de 18 ladede med Tømmer, og de fleste var skandinaviske Skibe af Størrelse fra 500 til 1,000 Tons. Gennemsnitstallet af savnede Træsejlskibe i det sidste Tiaar er omtrent 12. Skibe, som paa Grund af Usødygtighed ikke vilde kunne blive udklarerede, hvis de sejlede under engelsk Flag, kunne godt sejle med Tømmer under andre Nationers Flag, derfor er der Mulighed for, at nogle af disse savnede Skibe ejedes af Englændere. Antallet af savnede Skibe kunde nemt være blevet større i 1899, naar man tager Orkanerne i Januar, Februar og August i Betragtning, samt de utallige andre Aarsager, som kunne medvirke til at sende et Skib til Bunds.

(Naut. Mag.)

Aarsregnskaber.

Dampskibsselskabet Kjøbenhavns Regnskab for 1899 balancerer med Kr. 685,428.17. Indtægt: Saldo fra 1898 Kr. 66,997.03, Skibenes Overskud Kr. 614,546.20, Kursavance Kr. 3,884.94 Udgift: Omkostnings-Konto, Telegrammer etc.,

Vederlag til Forretningsføreren, de Kommitterede m. Fl., Renter, ialt Kr. 78,134.68, Aarets Overskud Kr. 607,293.49. Til Reservefondet henlægges 10 pCt. af Aktiekapitalen, Kr. 300.000, i Udbytte udbetales 10 pCt.

Dampskibsselskabet Østersøens Regnskab for 1899 balancerer med Kr. 229,995.27. Indtægt: Saldo fra 1898 Kr. 9,889.50, Skibenes Overskud Kr. 192,511.44, Netto Provenu ved „Patrias" Salg ÷ den bogførte Værdi Kr. 23,829.75, Kursavance Kr. 3,764.58. Udgift: Omkostnings-Konto, Telegrammer etc., Vederlag til Forretningsføreren, de Kommitterede m. Fl., Renter, ialt Kr. 21,968.65, Aarets Overskud Kr. 208,026.62. Til Reservefondet henlægges 20 pCt. af Aktiekapitalen, Kr. 120,000, i Udbytte udbetales 10 pCt.

Dampskibsselskabet Unions Regnskab for 1899 balancerer med Kr. 295,366.62. Indtægt: Saldo fra 1898 Kr. 12,127.17, Skibenes Overskud Kr. 283,239.45. Udgift: Omkostnings-Konto, Telegrammer etc., Vederlag til Forretningsføreren, de Kommitterede m. Fl., Renter, Kurstab, ialt Kr. 50,812.45, Aarets Overskud Kr. 244,554.17. Til Reservefondet henlægges 10 pCt. af Aktiekapitalen, Kr. 100,000, i Udbytte udbetales 10 pCt.

Dampskibsselskabet Ingas Regnskab for 1899 ballancerer med Kr. 135,382.51. Indtægt: Skibenes Overskud Kr. 135,382.51. Udgift: Omkostnings-Konto, Telegrammer etc., Vederlag til Forretningsføreren og de Kommitterede, Renter, Kurstab, ialt Kr. 23,975.14, Aarets Overskud Kr. 111,407.37. Til Reservefondet henlægges Kr. 45,000, i Udbytte udbetales 10 pCt.

Generalforsamlinger.

Svendborg Søassurance

afholdt d. 17. ds. sin aarlige Generalforsamling, hvor Regnskabet for 1899 fremlagdes. Kassereren gav en Oversigt over Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar.

Det fremgik heraf, at i Aarets Løb har Foreningen havt 4 totale Forlis, hvoraf de tre hidrørte fra Kollisioner. Et af disse blev af Modparten tilnærmelsesvis erstattet, om de to andre føres der endnu Sag. Tabet ved Forlis kan kalkuleres til Kr. 26,000. Der har været 28 Havarier, hvoraf 3, der skyldtes Kollision med andet Skib, ere erstattede ved mindelig Overenskomst. Tabet ved Havarier kan ansættes til Kr. 49,000, hvorefter Foreningens Udgift ved Forlis og Havarier kan kalkuleres til Kr. 75,000.

I Aarets Løb er der indtegnet 8 nye Skibe og 11 Forhøjelser til et samlet Beløb af Kr. 180,700, medens der for forliste, solgte og nedsatte Skibe er udgaaet Kr. 132,100, saa at Tilgangen har været Kr. 48,600. Fartpræmien for sidste Aar var 3 % for det Tidsrum, Skibene vare i Fart.

Regnskabet balancerer med Kr. 299,278.83. Indtægt: Kassebeholdningen fra 1898 var Kr. 1,169.20, Indskudspræmie Kr. 7,508.24, Rente af Kapital og diverse Forskud Kr. 8,286.81, Indgaaet af Foreningens Fond Kr. 1,000, Fartpræmie Kr. 66,982.26. Resterende Fartpræmie fra 1898 Kr. 103.42, Hævet i Svendborg Bank Kr. 111,529.64, Refunderet Forskud paa Havarier Kr. 74,645.13, Erstatning for „Fylla" inkl. Reders Andel Kr. 8,412.34, Ifølge Antegnelse til Regnskab 1898 Kr. 0.79, Samtlige Indskud af Skibenes Forsikring og Forhøjelse Kr. 19.641. Udgift: Udbetalt for Forlis Kr. 37,697.72, for Havarier Kr. 48,445.28, Forskud paa Havarier og diverse Kr. 96,513.60, Indskudsudbytte af solgte og forliste Skibe Kr. 10,122.83. do. ved Nedsættelsen Kr. 4,848, Indsat i Svendborg Bank Kr. 84,212.34, Resterende Indskudspræmie Kr. 12,139.85, do. Fartpræmie Kr. 40.70, Alm. og tilfældige Udgifter Kr. 5,087.58, Kassebeholdning d. 31. Decbr. 1899 Kr. 170.93. Foreningen ejede d. 31. Decbr. 1899 Kr. 267,015.52; dens Risiko inkl. henstaaende Aktierettigheder er Kr. 2,479,100.

Ifølge efter Tur fratrædende Funktionærer, Hr. C. J. Jensen, Komitemedlem, Hr. P. Bom, Syns- og Taksationsmand, samt Hr. P. Christensen, Suppleant, bleve alle genvalgte.

Efter Generalforsamlingens Slutning blev det af en Del Redere fra Svendborg, Thurø og Troense vedtaget at stifte en ny Assurance-Forening under Navn af **Svendborg Søassurances 2den Afdeling** med det Formaal at optage den overskydende Kasko Andel, der ikke kan optages i Svendborg Søassurance, dog ikke ud over Kr. 10,000 paa enkelt Skib. Den nye Forening er baseret paa Gensidighed, er uafhængig af Svendborg Søassurance, men har med faa Undtagelser fælles Love med denne. En Bestyrelse blev valgt og Foreningen træder i Virksomhed straks.

Fanø Skibsreder-Forening.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os d. 18. ds.:

Nævnte Forening afholdt i Gaar sin aarlige Generalforsamling. Formanden, Skibsreder P. N. Winther, bød Velkommen. Til Dirigent valgtes Skoleinspektør Holger Poulsen, hvorefter Sekretæren, Kapt. J. H. Svarrer, oplæste Forhandlingsprotokollen for Aaret 1899; tillige oplæste han nogle ældre Gavebreve, ifølge hvilke Venner af Fanø Sømandsstand i sin Tid havde skænket 2,000 Kr. til en Stiftelse, hvis Navn er „Fanø Navigationsfond." Kapitalen er anbragt i Finansministeriet (Indskrivningsbeviser.) I Renter er opsparet c. 650 Kroner, som indestaa i Fanø Sparekasse; men da Fonden først skal træde i Virksomhed, naar dens Formue har naaet en Størrelse af 10,000 Kr., vil det vare længe, inden denne Stiftelse kan blive en Støtte for Sømandsstanden. Sekretæren fremlagde derefter Regnskabet for forrige Aar, hvilket Regnskab godkendtes.

Indtægterne vare: Gave fra Firmaet Knøhr & Burchard Nf., Hamburg, Kr. 100,00, Gave fra Skibsreder Hansen, London, Kr. 18,00, Medlemskontingent (indenbys) Kr. 547,00, Medlemskontingent (udenbys) Kr. 52,00, Bidrag fra Skibene ($1^1/_2$ Øre pr. Ton) Kr. 421.00. Indvundne Renter Kr. 119,64, Bladsalg Kr. 4,30. Ialt 1.261.94. Udgifterne — deraf 317 Kr. 48 Øre til Bladhold — udgjorde ialt Kr. 1.031,97. Fremgangen har altsaa været Kr. 230.79. Formuen var ved Aarets Begyndelse Kr. 2.833,44. Ved Aarets Slutning var Foreningens Formue altsaa Kr. 3.064,23.

I Foreningen er indmeldt 48 Skibe med en samlet Tonnage af 28,121 Reg. Tons. Baade Antallet af Skibe og Tonsdrægtigheden er i Tilbagegang. Medlemsantallet er 150. Generalforsamlingen bevilgede 100 Kr. til nævnte Navigationsfond, 100 Kr. til den frivillige Understøttelses-Forening for Enker i Nordby Sogn og 100 Kr. til Fanø praktiske Sømandsskole samt Bidrag til oplysende Foredrag. Til Medlem af Styrelsen valgets Skibsreder Jg. N. Hansen. Sekretæren og Revisorerne genvalgtes.

Søassurance-Foreningen Ærø

har if. Ærø Avis afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Forretningsfører, Kancelliraad H. C. Grube afiagde Regnskabet.

Der har været en Indtægt af mellem 81,000 og 82,000 Kr., Obligationer, Renter m. m. har indbragt 9,357 Kr. I det hele har der været en samlet Indtægt af 483,826 Kr. 28 Øre. Havariudgifterne ere 69,127 Kr., Administrationsudgifterne kun 1,859 Kr. Ristornoen beløber sig til 3,459 Kr. Aaret slutter med et Underskud af 51,392 Kr. Reservefonden er paa 320,898 Kr., hvorefter Kassen kan ansættes til $12^9/_{10}$%.

Derefter foretoges Valg af Bestyrelsesmedlemmer.

Kancelliraad Grube foreslog at udvide Bestyrelsen med 2 nye Medlemmer, saaledes at denne fremtidig kommer til at tælle 7. Dette vedtoges.

Ved det derefter foretagne skriftlige Valg valgtes der 3 nye Bestyrelsesmedlemmer: Navigationslærer Christensen med 54 St., Skibsrederne J. C. Hansen („Johanne") med 46 St. og A. C. Albertsen med 32 St. Derefter havde Skibsreder B. B. Friis og Havneforstander Petersen hver 31 St., førstnævnte blev ved Lodtrækning Suppleant sammen med R. R. Levinsen; denne sidste genvalgtes tillige som Revisor.

Derefter behandledes følgende Forslag fra Bestyrelsen: „Jærnskibe kan kun optages i Foreningen, naar de have Klasse svarende $^5/_6$ 1. 1. i fransk Veritas".

Kancelliraad Grube udtalte, at der havde været forskellige Meninger om det mere eller mindre heldige i at optage Jærnskibe i Assurancen. Der var dem, som mente, at der var større Risiko forbunden med at optage disse i Assurancen, de mindre Skibe byggedes med for tynde Plader, ligesom det under Havaritilfælde var vanskeligere at faa dem reparerede paa de forskellige Havnepladser. Men Jærnskibene have en Fremtid for sig og derfor bør man stille sig saa imødekommende overfor dem som vel muligt.

Skibsreder Fr. Andersen: Skal Jærnskibene optages i Assurancen, maa der svares en højere Præmie af dem.

Agent N. Petersen: Rundt om i Havnene lægger man nu mere og mere an paa at kunne reparere Jærnskibe.

Skibsreder L. I. Bager mente, at man kunde gaa med til Bestyrelsens Forslag, dog tilføje i Vedtagelsen: foreløbig. Man kunde saa se næste Aar, hvorledes Sagerne stillede sig.

Skibsreder Jens Carlsen og Kaptajn L. Weber holdt paa en højere Præmie for Jærnskibene.

Kancelliraad Grube: Det er sagt mig, at de kjøbenhavnske Assurandører foretrække Jærnskibe for Træskibe. Desuden er vi ifølge Lovene nødte til at optage dem i Assurancen.

Skibsreder Fr. Andersen fastholdt, at den Gang man stiftede Foreningen, var der næppe nogen, som tænkte paa Jærnskibene. Derfor bør de endnu ikke optages, eller i hvert Fald svare en højere Rente.

Forretningsfører, Skibsreder N. Ohlsen henstillede, at man foreløbig for dette Aar optog Skibene til den ordinære Præmie og saaledes vedtog Bestyrelsens Forslag. Man kunde saa næste Aar optage Spørgsmaalet til ny Overvejelse og eventuelt forhøje Præmien for Jærnskibe.

Et Medlem foreslog at forandre Klassen til 3. 3. 1. i Stedet for $^5/_6$ 1. 1., da Risikoen ellers vilde blive for stor.

Denne Forandring i Forbindelse med det af Hr. N. Ohlsen stillede Forslag vedtoges derpaa af Forsamlingen.

Et Forslag om at forandre Tiderne for Ristornoen blev efter en lang Forhandling resultatløst, idet man vedtog, i hvert Fald for i Aar, at bibeholde den hidtil gældende Norm for denne. Men saavel denne Sag som den om Jærnskibene vil efter al Sandsynlighed paany komme frem.

Fra Archangel.

Af en Dansk Sejlskibsrederi-Forening tilstillet Beretning til Udenrigsministeriet fra det danske Konsulat i Archangel meddeler Foreningen os følgende Uddrag, der formentlig har Interesse for danske Redere og Skibsførere:

Bankvæsen. For nogle Aar siden er her bleven oprettet en Filial af „Russisk Bank for udenrigsk Handel". Banken har stor Betydning som en Faktor, tjenende til at frigøre Skibsførere fra den dem før paatvungne saakaldte „Købmandskurs". Som den letteste Fremgangsmaade for Skibsredere til gennem denne Bank at udbetale sine hertil kommende Fartøjer de fornødne Pengebeløb, anbefaler Banken selv følgende: Vedkommende Beløb indbetales i Bank hjemme mod Erholdelse af Cheque eller Kreditiv paa Archangelbanken. Herved afgøres alle Udgifter i Hjemlandet. Banken udbetaler under disse Omstændigheder Beløbene uden nogen Udgift for Skibsførerne.

Handelskonvention. I den saakaldte Handelskonvention gør Købmændene her paa Stedet Fordring paa, at alle Skibsførere, hvis ikke anderledes stipuleret i Certepartiet, er pligtige til at overdrage Indkassering af indgaaende Fragt til Skibets Konsignatarius og herfor erlægge en Afgift af 3 %.

Indgaaende Fragt bliver at udregne efter sidste St. Petersborger 3 Maaneders Kurs paa den Dag, da Udlosningen er tilendebragt. For udgaaende Last betales en Adressekommission af 55 Kopek pr. Register-Ton. Alle Forsøg paa at faa denne Afgift forandret har hidtil været forgæves.

Ved et godt Sammenhold mellem Rederne kunde maaske disse tilkæmpe sig en Formindskelse i denne Afgift. Man bør søge at opnaa at faa indført i Certepartierne den udtrykkelige Bestemmelse: „free address-commission".

For Afregning med Skibsførere fastsættes i Konventionen hvert Aar en bestemt, for disse lidet favorabel Kurs. Midlet til at undgaa dette er paapeget ovenfor under min Omtale af Bankvæsenet her paa Pladsen.

Ingen Skibsfører har Ret til at adressere sit Skib til anden Købmand end den, der har at levere den største Del af Lasten.

Som kutymemæssigt Dagsarbejde ved Lastningen af Dampskibe anses:

af Trælast.....	50	Std. H.D. Deals & Batten.
- —	40	- - boards Loths & Staves.
- Beg.....	600	Tønder.
- Tjære	500	—
- Korn og Linfrø.	1000	Qvarter.
- Hør	60	Tons.

Liggedagene begynde at løbe fra Dagen efter at Notice er givet om, at Skibet er færdig til at paabegynde Ladning.

Handelskonventionens § 12 hidsættes, paa Grund af dens særlige Interesse, i sin Helhed: In case of differences between merchants and captains, arrising in consequence of dead freight or demurrage, which could not be arranged mutually the merchant is entitled to deposit the respective amount of the claim at the court of justice at port of loading, in which case the captain is bound to sign clean bills of lading.

Diverse Raad.

Toldbodskonnossement. Hvis Kaptajnerne under eller efter Indlastningen har noget at bemærke ved Lasten, der medfører, at de ved Konnossementets Udstedelse vil have paaført en eller anden Klausul, bør de strengt overholde, at saadan Klausul ogsaa bliver paaført det Konnossement, der indleveres til Toldkammeret. Efter russisk Lov skal nemlig Toldkonnossementet være fuldt ud ligelydende med de øvrige Konnossementer.

Kridt- og Saltladninger. Naar Fartøjer ankomme med Kridt eller Salt løst i Rummet, bør Kaptajnerne nøje paase, at vedkommende Modtager paa Toldboden opgiver Vægten ubekendt.

Toldsegl. Om noget Toldsegl ombord brydes, ilægges Fartøjet, uanset hvem der er den Skyldige, en Bøde af 100 Rubel.

Forholdsregler ved Ilandbringelse af Ting. Under Fartøjets Henliggen i Archangel maa Kaptajnen

nøje paase, at intetsomhelst bringes i Land, det være sig i hvilketsomhelst Øjemed, uden at Toldmyndighederne paa Forhaand underrettes Enhver Ilandbringelse, selv om det kun er Tøj til Vask eller Reparation, betragtes som Smugling, naar den foregaar uden Bemyndigelse, og straffes med Konfiskation af Genstandene og Erlæggelse af Bøder. udgørende fem Gange det paa Genstandene faldende Toldbeløb.

Hospitalet. Syge Søfolk kunne anbringes paa Byens Hospital mod Erlæggelse af 1 Rubel pr. Døgn for Kur og Medicin. Kaptajnerne indprentes i paakommende Tilfælde straks at gøre Anmeldelse til Konsulatet.

Forhold til Politiet. Kaptajnerne anmodes om at indprente Skibsbesætningen, at alle under Ophold i Land er underkastede de russiske Love, og at det er strengt forbudt at bære Kniv eller andet Vaaben under Ophold i Land, samt at voldsom Opstand mod Politi og anden Myndighed straffes efter Krigsloven.

Søfolks Rømning. Det bør bringes til Søfolks Kundskab, at hvis de rømme eller paa anden selvforskyldt Maade blive skilte fra deres Fartøjer, udsætte de sig for de største Ubehageligheder; thi ingen har Ret til at opholde sig inden Ruslands Grænser uden at være i Besiddelse af officielt Pas. — I denne Forbindelse bør ogsaa bemærkes, at efter her gældende Regler kan ingen Sømand efter Afmønstring faa sit Tøj i Land, opholde sig her eller senere forlade Stedet, uden at han fra Konsulatet har erholdt Pas.

New-York og Montreal.

Et nyt Kanalprojekt.

Det er næppe muligt paa Forhaand at overse, hvor vidt rækkende Følger Realisationen af den kanadiske Regerings Plan om at drage den enorme Trafik mellem de vestlige amerikanske Territorier og Evropa fra New-York til Montreal, vil kunne faa.

Hidtil har New-York været det store Centrum, hvorfra Produkterne fra Landet omkring de store Søer eksporteredes, fordi den nærmeste Vandvej (for Eks. fra Chicago) er gennem Kanalen mellem Erie Søen og Hudson Floden. Det er klart, at Amerikanerne er fuldt vidende om denne Kanals Værd og Vigtighed, og at de stadig bestræbe sig for at forøge Trafiken derigennem, men et nyt Projekt er nu undfanget, hvilket alvorligt truer med at afskære en stor Del af Trafiken ad denne Rute.

Det meddeles, at den kanadiske Regering har udarbejdet komplette og detaillerede Planer til Oprettelse af en direkte Forbindelse fra Huron Søen til Ottawa Floden og videre til Montreal gennem St. Lawrence Floden. Dette vil forkorte Distancen fra Chicago til Atlanterhavs-Kysten og England betydeligt. Nu for Tiden gaa Skibene fra Chicago over de to store Søer Michigan og Huron, derpaa over Søen St. Clair og gennem Detroit Kanalen ind i Erie Søen, gennem Erie Kanalen Øst paa til Albany og derfra gennem Hudson Floden til New-York. Hele Rejsen ad denne Rute og over Atlanterhavet bliver omtrent 4,500 miles.

Hvis nu en Kanal anlægges fra Georgian Bay (Huron Søen) til Ottawa Floden, behøve Skibene fra Chicago kun at passere Michigan Søen, en Del af Huron Søen og den korte Kanal til Ottawa for at naa Montreal. Hele Distancen er kun 980 miles, medens Distancen fra Chicago til New-York er 1,425 miles. Rejsen fra Montreal til Liverpool er snarest kortere end fra New-York til Liverpool, og i Virkeligheden vil der paa hele Rejsen fra Chicago til Liverpool kunne spares omtrent 725 miles ved at gaa gennem den projekterede kanadiske Kanal.

Nogen Vanskelighed for Kanalens Anlæg synes der ikke at være. da hele Vejen gaar gennem lavt liggende Land, og hvis Planen gennemføres, er der Udsigt til, at en livlig Trafik vil opstaa mellem Kanada og Landet omkring Søerne.

Som et Modtræk imod Kanalen tænke Amerikanerne paa Uddybning af Erie Kanalen, saa at den bliver sejlbar for Skibe med stor Tonnage samt Borttagelse af alle Sluser med Undtagelse af 3. (Fairplay).

Personalia.

Kapt. Lorentzen, der midlertidig førte Dpsk. Moskov, har overtaget Dpsk. Viking, medens Føreren af Dpsk. Viking. Kapt. V. Rohde har overtaget Moskov.

Kapt. C. Rasmussen, der nu atter er rask, har igen overtaget Dpsk. Ydun. hvorefter Styrm. P. Schmidt, der midlertidig førte Skibet, er traadt tilbage i Stillingen som Styrmand.

Dpsk. Cimbria føres under Kapt. A. G. C. Olsens Sygdom af Kapt. H. T. Ishøy fra Dpsk. Oluf Bager, medens sidst nævnte Skib føres af Kapt. R. Skow fra Dpsk. Zampa.

Efter overstaaet Sygdom har Kapt. L. F. Mecklenborg atter overtaget Dpsk. Koldinghus, medens den midlertidige Fører af dette Skib, Kapt. S. Kolster, atter har overtaget Dpsk. Expres, og H. Kolster, der midlertidig førte Dpsk. Expres, er traadt tilbage i Stillingen som 1ste Styrmand i Dpsk. Koldinghus.

Da Kapt. H. P. Sørensen er sygemeldt, har Kapt. C. M. Jørgensen fra Dpsk. Falster overtaget Dpsk. Thyra. Kaptajn L. Andresen, der midlertidig førte Dpsk. Aurora, har overtaget Dpsk. Falster, medens først nævnte Skib indtil videre er overtaget af Kapt. L. Iversen fra Dpsk. Lion.

Da Kaptajn E. Holst fra Dpsk. Saltholm er sygemeldt, har den ombordværende Styrmand E. Ruge foreløbig overtaget Førelsen af Skibet.

Fra Sø og Land.

I Anledning af det Brev, som „Fairplay" har modtaget fra en svensk Skibsreder om Lasteforholdene i Poti, og som var gengivet her i Bladet d. 8. ds., har Føreren af det engelske Dampskib John Bright tilskrevet „Fairplay", at den svenske Reders Brev er misvisende og unøjagtigt, idet den Erklæring, som Havneautoriteterne i Poti forlangte underskreven af de Førere, der vilde benytte anden Plads end den ved de tre tjenlige Kajpladser, kun er bleven fordret bragt i Anvendelse efter Dampskibet John Brights Stranding, og ingen Kaptajn, der er ved sine fulde fem, hvad enten han er svensk, dansk eller af anden Nationalitet, kan tænkes at ville underskrive et saadant Dokument. Kaptajnen tilføjer, at han personlig indstændig raadede Kaptajnerne paa det svenske og danske Dampskib til under ingen Omstændighed at undertegne et saadant Dokument.

Ugens Havarier.

Ferona, Skonnert af Svendborg, er med en Ladning Kul forlist i Christianssunds Havn. Mandskabet er reddet. Skibet byggedes i 1868 i Troense af Eg og maalte 129 Netto Reg.-Tons.

Nordjylland, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Themsen været i Kollision med Dpsk. Sir Galahead. Begge Skibe fortsatte Rejsen.

Euxinia, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Shields til Portsmouth indkommet til Boston med Slagside og Vand i Forrummet, Brud paa Ballasttank og Skade paa Broen. Reparerer i Boston.

Hamburg, Trawler af Altona, har maattet søge ind til Korsør paa Grund af Overisning.

Harald, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Sunderland til Stettin med Kul grundstødt paa Sønder Hertha udfor Warberg. Forskibet fuldt af Vand.

Wermland, Dpsk. af Gøteborg, er paa Rejsen fra Hull til Helsingborg med Kul strandet d. 17. ds. udfor Harboøre. Hele Besætningen, 18 Mand, og 2 Kvinder reddedes af Redningsbaaden. Skibet, der staar paa yderste Revle, bliver rimeligvis Vrag.

Fædres Minde, Skonnert af Svendborg, er paa Rejsen fra Pillau til Jersey med en Ladning Havre indløbet til Arendal. Skibet, der har været ude i den haarde Østenstorm, har mistet Klyverbom, Fokkemast og Mesanmast og har faaet forskellig anden Skade.

Kentucky, Dpsk. af Kjøbenhavn, er indløbet til Halifax med Tab af Baade, Skade paa Skanseklædningen og med Kulmangel.

Niobe, Dpsk. af Esbjerg, har paa Themsen været i Kollision med Dpsk. Supernal.

Polaris, Dpsk. af Helsingfors, er paa Rejsen til Kjøbenhavn med Passagerer og Stykgods grundstødt ved Høganäs d. 19. ds.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 18. Feb. — Alexandra, Svensson, afgik fra Neufahrwasser 6. Febr., best. til N. York. — Algarve, Borries, ankom til Reval 14. Feb.. — A. N. Hansen, Paaske, afg. fra Antwerpen 18. Feb. til Kbhvn. — Antwerpen, Kihl, i Reval. — Arkansas, Jespersen, afg. fra Kbh. 18. Feb., best. til Neufahrwasser. — Arno, Strubberg, ank. til Livorno 15. Feb. — Beira, Lunge, afgik fra Swansea 13. Feb., bestemt til Lissabon. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Messina 11. Feb. — Dagmar, Gade, ankom til Methil 7. Feb. — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn. 11. Feb., best. til New Orleans. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 11. Feb., bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Methil 17. Feb., bestemt til Genua. — Island, Skjødt, afgik fra New York 17. Feb., best. til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, ankom til New York 15. Febr. — Leopold II, Kruse, i Reval. — Louisiana, Jensen, ankom til New Orleans 10. Febr. — L. P. Holmblad, Erichsen, afgik fra Neufahrwasser 25. Jan., bestemt til New York. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra New York 27. Jan., bestemt til Kbhvn. — Norge, Knudsen, ankom til Kbhvn. 20. Febr. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Blyth 16. Feb., best. til Kbhvn. — Omsk, Petersen, i Kbhvn. — Seine, Staal, afgik fra La Rochelle 16. Feb., best. til Havre. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 19. Feb., bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christianssand 9. Feb., bestemt til New York. — Tiber, Bech, pass. Darthmouth 16. Febr. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 17. Feb., bestemt til Reval. — Xenia, Thidemann, afgik fra Hamburg 4. Feb., bestemt til Charleston.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Stettin 17. Feb., bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Arendal 19. Febr., bestemt til Vestnorge — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 19. Feb., bestemt til Libau. — Ceres, Müller, afgik fra Newcastle 15. Feb., bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 19. Febr., best. til London. — Christianssund, Kjølsen, ank. til Kbhvn. 18. Febr., best. til Gøteborg. — Constantin, Niedersøe, ankom til Kbhvn. 16. Febr., bestemt til Libau. — Ella, Svane, ankom til Kbhvn. 8. Feb. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 18. Febr., bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingvartsen, passeret Holtenau 18. Feb., bestemt til Libau. — Kasan, Hansen, ankom til London 15. Febr., bestemt til Hamburg. — Kiew, Jacobsen, ank. til Kbhvn. 11. Febr. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 20. Febr., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 14. Feb., best. til Pillau. — Maja, Johnson, ank. til Kbhvn. 16. Febr., best. til Hamburg. — Morsø Frisenette, afgik fra Stavanger 19. Febr., bestemt til Gøteborg. — Moskov, Rohde, ankom til Kbhvn. 6. Feb. — Nishnij Novgorod, Harder, er ankommen til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 19. Febr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Libau 19. Febr., bestemt til London. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 16. Feb., best. til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 19. Febr., bestemt til Stettin. — Valdemar, Kofod, ankom til Hull 5. Feb., bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til Manchester 18. Feb., best. til Liverpool. — Vesta, Øst-Jacobsen, ankom til Kbhvn. 5. Febr., bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, afgik fra Kbhvn. 15. Febr., bestemt til Antwerpen. — Viking, Lorentzen, ankom til Libau 12. Feb., bestemt til Hull. — Skalholt, Aasberg, ankom til Kbhvn. 19. Febr., bestemt til Danzig. — Holar, Christensen, ank. til Danzig 16. Feb., bestemt til Kbhvn. — Jyden ankom til Libau 19. Febr., bestemt til Kbhvn. — Adolph Andersen ankom til Antwerpen 8. Febr., bestemt til Kbhvn.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 22. Feb., best. til Newcastle. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 21. Feb., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 21. Feb., best. til Leith via Aarhus. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 21. Feb., best. til Newcastle via Svendborg og Horsens.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 17. Febr., best. til Libau. — Frode, Tofte, afgik fra Huelva 4. Febr., bestemt til New York. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Huelva 1. Febr., bestemt til Baltimore. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Neufahrwasser 6. Febr., bestemt til Philadelphia. — Skjold, Schmidt, afgik fra Pillau 19. Febr., best. til Rouen. — Danmark, Kraemer, afgik fra Dunkerque 17. Febr., ankom til Blyth 18. Febr. — Ragnar, Risø, afg. fra Sunderland 17. Febr., bestemt til Stettin. — Volmer, Riber, afg. fra Blyth 19. Febr., best. til Libau. — Dan, Hansen, afgik fra Ghent 16. Febr., ankom til Blyth 19. Febr. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Blyth 9. Febr., ankom til Libau 15. Febr. — Harald, Holst, afg. fra Sunderland 13. Febr., bestemt til Stettin. — Olaf, Lorentzen, afgik fra St. Vincent 12. Febr., best. til Cork.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Pawel Andrejeff, Johnsen, pass. Gibraltar 16. Febr. fra Huelva. — Wlademir Sawin, Jørgensen, pass. Dartmouth 16. Febr. — Russ, Jensen, pass. Gibraltar 16. Febr. — Peter Berg, Thorsøe, ankom til Poti 17. Febr. — Eduard Barv, Jensen, afgik fra Noworossisk 15. Febr, pass. Pera 17. Febr.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Marseilles 10. Febr. ankom til Aguilas 13. Feb. — Kamma, Pedersen, afgik fra Sunderland 7. Feb., best. til Marseilles. — Helga, Lagesen, afgik fra Newcastle 9. Feb., best. til Cette. — Martha, Jørgensen, afgik fra Marseilles 10. Febr., ankom til Aguilas 13. Febr. — Elna, Møller, afgik fra Glasgow 19. Febr., best. til Marseilles. — Therese, Rathje, afgik fra Cette 15. Febr., best. til Huelva.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Port Said 18. Febr. — Niobe, Schmidt, afgik fra London 17. Febr., best. til Methil. — Nancy, Mathisen, afgik fra Cardiff 17. Febr., bestemt til Kbhvn. — Neptun, Jørgensen, afg. fra Newcastle 15. Febr., ankom til Havre 18. Febr. — Nerma, Jessen, ankom til Boness 16. Febr. — Nora, Christensen, ank. til Ørkedalsøerne 15. Febr. — Alfa, Nielsen, afgik fra Hamburg 17. Febr., ank. til Esbjerg 18. Febr.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afg. fra Devonport 14. Febr. ank. til Newcastle 17. Febr. — Rita, Jørgensen, afgik fra Newcastle 18. Febr., best. til Dover.

Kjøbenhavn. Russia, Rasmussen, afgik fra Swinemünde 15. Febr., ankom til Libau 17. Febr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Dunkerque 17. Febr., bestemt til Liverpool.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Port Said 7. Feb., best. til Colombo. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Barry 8. Feb., bestemt til Aden. — Søborg, Fischer, ankom til Buenos Ayres 19. Jan. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Buenos Ayres 1. Febr. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Gibraltar 14. Febr. best. til Baltimore. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn 15. Febr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Newcastle 18. Febr. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Methil 15. Febr. bestemt til Kbhvn. — Amalienborg, Dømel, ankom til Reval 27. Febr. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Alexandria 12. Febr. — Stjerneborg, Mathiesen, ankom til Sevilla 18. Febr.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, afgik fra Cardiff 26. Jan., bestemt til Buenos Ayres. — Skodsborg, Lund, afgik fra Glasgow 15. Feb., best. til Neapel. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Glasgow 8. Febr., best. til Livorno. — Jægersborg, Agerlin, afgik fra Blyth 16. Febr., best. til Kbhvn. — Guldborg, Jensen, ankom til Ardrossan 12. Febr. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Swansea 16. Febr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Libau 15. Febr., best. til Rotterdam. — Agnete, Jensen, ankom til Libau 13. Febr — Hermia, Sørensen, ankom til Grimsby 3. Febr. — Alice, Hansen, afgik fra Kbhvn. 17. Febr., ankom til Libau 19. Febr. — Sjælland, Schultz, afgik fra Blyth 11. Febr., ankom til Libau 19. Febr. — Bornholm, Petersen, afgik fra Burntisland 18. Febr., best. til Kiel. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 16. Febr. — Rønne,

Hintze. ankom til Libau 19. Febr. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Bogense 15. Febr.

Danmark. Rolf, Madsen, afgik fra Libau 17. Febr., best. til Gand. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Grangemouth 18. Febr. — Absalon, Predbjørn, ankom til Rotterdam 17. Febr. — Ansgar, Larsen, ankom til Kbhvn. 17. Febr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Dunkirk 16. Febr. — Hamlet, Sommer, ankom til London 16. Febr. — Helge, Mathiesen, ankom til Sunderland 18. Febr.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Annam, Cold, ankom til Hongkong 19. Febr. — Siam, Glahn, afgik fra Colombo 20. Febr., bestemt til Port Said. — Cathay, Jensen, ankom til Wladivostock 13. Febr. — Korea, Berendsen, ankom til Malta 3. Febr. — Malaya, Prahl, ankom til Antwerpen 11. Febr. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Port Said 2. Febr., best. til Singapore.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afgik fra Lissabon 17. Febr., best. til Fernandine. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Kbhvn. 15. Febr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Grangemouth 18. Febr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Burntisland 19. Febr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Swinemünde 19. Febr., best. til Libau.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Libau 13. Febr.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Leith 15. Febr. — Svend, Nielsen, ankom til Burntisland 17. Febr.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 14. Feb. til Horsens. — Enigheden, Nielsen, ankom 14. Febr. til Boness.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Røhl, Kallesen, sejlet fra Rio Grande 10. Jan. til Havre. — Wilhelmine, Oldefar, ankom til Cette 15. Febr. fra Junin. — Mathilde, Strømberg, ankom til Marseille 15. Febr. fra Jaluit. — Johanne, Thomsen, ankom til Capetown 17. Febr. fra Sunderland. — Puck, Clausen, sejlet fra Liverpool 14. Febr. til Para. — Union, Svarrer, ankom til Apia 8. Febr. fra Delagoa Bay. — Aalborg, Clausen, sejlet fra Apia 9. Decbr. til Libau. — Anna Agnete, Mathiasen, sejlet fra Sidney 8. Febr. til Jaluit. — Sixtus, Lassen, sejlet fra Valparaiso 17. Febr. til Iquique. — Emilie, Brinck, sejlet fra Cape Town 24. Jan. til Amsterdam.

Svendborg. Fulvia, Nielsen, ankom til Burghead 11. Febr. — Elise, Andreasen, ankom til Burghead 13. Febr. — Sophie, Jensen, ankom til Ystad 14. Febr. — Grethe, Brandt, ankom til Leith 15. Febr. — Fortuna, Christiansen, ankom til Falmouth 16. Febr. — Agnes, Dam, ankom til Faaborg 15. Febr. — Heimdal, Andreasen, ankom til Dortrecht 19. Febr. — Jørgen, Jensen, ankom til Lissabon 19. Febr. — Ludvig, Larsen, ankom til Fowey 19. Febr.

Ærø. Frem, Folmer, ankom 12. Febr. til Legue. — Nansen, Pofler, er ankommen til Savanna la Mar (Jamaica). — Fri, Rasmussen, ankom 17. Febr. til til Pontrieux. — Lucinde, Christensen, ankom 10. Febr. til Falmouth f. O. — Alf, Rasmussen, indkom 17. Febr. læk til Aberdeen paa Rejse fra Dysart til Pontrieux.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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.

Lystønderne indenfor *Skagen* kunne ikke ventes at være paa Station.

Lys- og Fløjtetønden *„Tangen"*, Lystønden *„Hatter-Barn"*, *Kattegat*, samt Lys- og Klokketønderne *„Ostindiefarer-Grund"* og *„Taarbæk-Rev"*, *Sundet*, ere inddragne for Is.

Fyrskibene *„Læsø-Rende"* og *„Kobbergrund"*, *Kattegat*, samt *„Lappe-Grund"*, *Sundet*, ere inddragne for Is.

Østersøen. Rødsand SØ. Klokketønden *Rødsand SØ.* er sunket eller bortdrevet fra Station.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sundet. Fyrskibene *„Oscarsgrundet"* og *„Kalkgrundet"* ere inddragne for Is.

Fremtidig inddrages Fyrskibet *„Kopparstenarne"* hvert Aar den 16de December og Fyrskibene *„Finngrundet"* og *„Vestra Banken"* den 11te December, for saa vidt det ikke har været nødvendigt at inddrage dem tidligere.

Sandhamnssundet. Lystønden i *Sandhamnssundet* er inddragen for Is og en Stage udsat paa Stationen.

Öregrunds Skjærgaard. Følgende Fyrs Brændetid er fremtidig saaledes:

Käringön, Tolföregrundet og *Råstensudde* fra 1ste April—15de Maj og fra 20de Juli—31te December, samt *Gåssten* Fyr fra 1ste April—31te Maj og fra 20de Juli—31te December.

Tyskland. Rügenwaldermünde NNV. De NNV. for *Rügenwaldermünde* liggende Vragstykker ere borttagne. Dybden paa Stedet er 9 Fv.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Kattegat. Fyrskibet *„Fladen"* er inddraget for Is.

Marstrand. Erholmen V. Fartøjet, der laa sunket $1^1/_2$ Kbl. V. for *Erholmen*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Paternoster. Fra den 12te Februar 1900 gives Taagesignalet ved *Paternoster* Fyr atter som sædvanlig med Kanonskud

Norge. Griseboerne. Fløjtetønden ved *Griseboerne* er flyttet c. 2 Kbl. S. hen. 58° 54′ 25″ N. Br. 10° 47′ 55″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Stavanger. Kalhammeren. Fra den 15de Februar 1900 gives paa *Kalhammeren* Taagesignal med Klokke, hvorpaa hver 20 Sekunder slaas Et-Slag. 58° 58′ 50″ N. Br. 5° 43′ 30″ Ø. Lgd.

„Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning" holder Redningsskøiter krydsende ved *Norges* Kyster, i Reglen paa følgende Strækninger:

I Mundingen af *Kristianiafjord* fra 15de September—15de April.

I *Langesundsbugt* fra 15de September—15de April.

Mellem *Bonden* og *Lindenæs* fra 1ste Oktober—31te December.

Mellem *Lister* og *Egersund* fra 1ste Oktober—31te December.

Mellem *Tananger* og *Espevær* fra 1ste Januar—1ste Marts.

Mellem *Stolmen* og *Fedje* fra 1ste Oktober—30te April.

Mellem *Aalesund* og N. for *Kristianssund* fra 1ste Oktober—31te December og fra 1ste Februar—31te Maj.

Mellem *Lofoten* og *Vesteraalen* fra 1ste November—15de April.

I *Senjen* fra 1ste November—15de April.

Mellem *Ingø* og *Kjelvik* fra 1ste November—15de Juni.

Mellem *Kjelvik* og *Vardø* fra 1ste Oktober—15de Juni.

Skøiterne ere malede hvide med et rødt Malteserkors i blaa Ring i Bougen og i Storsejlet en rød Ring, hvori Bogstaverne R. S.

Tyskland. Jade. Fra 1ste April til 1ste Oktober 1900 afholdes Skydeøvelser i *Jade* mellem Tønderne Nr. 16 og Nr. 18. Der skydes mod Ø. inden for en Linie i N. fra Tønde Nr. 16 og i S. 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 1ste April til 1ste Oktober afholdes Sømineøvelser i *Vareler Tief*. Pladsen er afmærket med fire Bøjer med rødt Flag. Dampere, der føre rødt Flag og om Natten forude en rød Lanterne over en hvid, ligge ude. Pladsen er spærret for al Sejlads. Anvisninger skulle ubetinget følges.

Holland. IJmuiden. Ved *IJmuiden* er Dybden uden for og i Havnemundingen samt i Kanalen til Sluserne $24_{,2}$ Fod med daglig Lavvande, hvilket er $2_{,9}$ Fod under Middel-Vandstand. Udgangspunktet for Vandstand-Signalerne er $24_{,2}$ Fod.

Det tillades Skibe med 25 Fods Dybgaaende at gaa op ad *Noordzee* Kanalen, naar der er $1_{,6}$ Fod under Middel-Vandstand, altsaa med $^1/_2$ Fod Vand under Kølen

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Boulogne. Fra 1ste Marts 1900 gives Vandstand-Signalerne paa Yderenden af V.-Molen ved *Boulogne* Havn for hver $^1/_4$ Meter over Kortets Nulpunkt. Om Dagen gives Signalerne uden Hensyn til Højden af Vandstanden.

Trouville. Et Fartøj er sunket paa *Banc de Trouville*. En grøn Spirtønde er udlagt ved Vraget. 49° 24′ 56″ N. Br. 0° 3′ 45″ Ø. Lgd.

England. Folkestone. Paa Yderenden af Forlængelsen af *Folkestone* Pier ere følgende Fyr tændte: Paa N.-Hjørnet to grønne, faste Fyr lodret for hinanden, paa S.-Hjørnet et grønt, fast Fyr og paa Midten et hvidt, fast Fyr.

Omtrent fra 1ste Marts 1900 gives Taagesignal fra Yderenden af Pieren med Taagehorn, der hver $^1/_2$ Minut giver Et-Stød af 7 S. Varighed; Stød 7 S., Pause 23 S. 51° 4′ N. Br. 1° 12′ Ø. Lgd.

Fyr og Taagesignal flyttes udad, efterhaanden som Arbejdet skrider frem.

Nordlige Atlanterhav.

New Brunswick. Gulf of St. Laurence. Shippegan Gully. Den røde Spirtønde ved Yderenden af Løbet over Barren ved det S.-lige Indløb til *Shippegan Gully* er ombyttet med en rød Stumptønde, som ligger i 2 Fv. Vand.

Den røde Spirtønde indenfor samme Barre er ombyttet med en rød Tønde, der ligger i 2 Fv. Vand.

De to røde Spirtønder inden for samme Indløb, tæt inden for *Alexander Point*, ere ombyttede med røde Tønder.

Den sorte Tønde ved SV.-Kanten af Farvandet i *Shippegan Sound* ud for Pynten mellem *Canoe Point* og *Paint Point* er ombyttet med en sort Stumptønde, der ligger i $3^1/_2$ Fv. Vand.

Den lille røde Tønde ud for *Marcella Point* er ombyttet med en stor, rød Tønde.

Den sorte Tønde ud for *Grasse Point* er inddragen.

For at staa ind i *Shippegan Sound* gøres den røde Stumptønde uden for Barren, derfra holdes *Indian Point* Ledefyrlinje til den røde Tønde indenfor Barren, hvorfra Løbets Afmærkning følges. For at staa ind fra *Chaleur Bay* søges den sorte, stumpe Ydertønde ved *Grand Batture*, ud for *Skait Point*, som ligger c. $2^1/_2$ Kml. NØ. for *Pokesueae* Fyr i $3^1/_2$ Fv. Vand, saa at man har den 1 Kbl. om Bagbord, hvorefter der styres S. 2° Ø.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Lynn Harbor. Black Marsh Channel. Omtrent den 10. Februar 1900 flyttes *Black Marsh Channel* røde faste Fyr c. 100 Alen S. 66° V. hen til en sort Duc d'Albe, der staar netop tørt ved Lavvande 60 Alen V. for V.-Kanten af den gravede Rende til *Lynn Harbor*. 42° 26′ 53″ N. Br. 70° 56′ 35 V. Lgd.

Den gamle Duc d'Albe borttages, men der bliver paa dens Plads, omtrent midt i Løbet, en Hindring med 5 Fod Vand Lavvande, der afmærkes med en Tønde.

New York. New York Upper Bay. Buttermilk Channel. Grunden paa Ø.-Siden af *Buttermilk Channel* er borttagen. Den røde Spirtønde Nr. 2, *Red Hook Flats* Tønde, der afmærkede Grunden, er derfor inddragen. Der er nu 24 Fod Vand, Middel Lavvande, indtil 50 Alen fra Bolværket.

Virginia. Chesapeake Bay. Smith Point. Fra omtr. den 10. Februar gives Taagesignal ved *Smith Point* Fyr, $2^1/_2$ Kml. ØSØ. for *Smith Point*, med en *Daboll* Trompet, der hver 6 Sekunder giver Et-Stød af 4 S. Varighed. Stød 4 S., Pause 2 S. Samtidig ophører Taagesignalet med Klokke.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Marseille. Pointe du Pharo. Damperen *„Ajaccio"* er sunken tæt ved *Pointe du Pharo* ved Indløbet til *Marseille*. En grøn Lystønde, der viser grønt Fyr, er udlagt i c. 5 Fv. Vand $^1/_2$ Kbl. NV. t. V. fra Fyret *Pharo*. For Indgaaende i *Marseille* Havn og for Udgaaende fra den S.-lige Forhavn skal man holde Tønden om Bagbord. 43° 17′ 42″ N. Br. 0° 40′ 48″ Ø. Lgd.

Italien. Neapel. Det røde Blinkfyr paa Yderenden af Molen *San Vincenzo* ved *Neapel* Havn viser paa Grund af Havari midlertidig rødt, fast Fyr.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston Bay. Red Fish Bar. Omtrent den 25. Februar 1900 ombyttes det hvide, faste Fyr *Red Fish Bar*, ud for *Edwards Point*, med en hvid Lanterne, og Taagesignalet ophører. Fyr og Taagesignal skulle flyttes til det nye Fyrtaarn, der opføres ved den gravede Rende over Barren.

Galveston. I Indløbet til *Galveston Harbor* er den rød og sort vandret stribede Spidstønde ved Vraget af *„City of Waco"* flyttet og ligger nu c. 80 Alen SØ. for Vraget. Dette vil om kort Tid blive borttaget.

Den N.-lige, rødmalede Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, ligger nu i $17^1/_2$ Fod Vand tæt til N.-Siden af Indløbet til Renden, c. 1 Kbl. SØ. for dens tidligere Plads.

Den S.-lige, sorte Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, ligger nu i 23 Fod Vand tæt til S.-Siden af Indløbet til Renden, c. 1 Kbl. SØ. for dens tidligere Plads.

Begge disse Lystønder kunne blive flyttede.

Crab Island. Port Ferro. Fyret ved *Port Ferro* er nu tændt.

Karantænebestemmelser.

Italien. — Karantæneforanstaltningerne overfor *Ægypten* ere ophævede.

Københavns Børskurs d. 21. Febr. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	98	$^1/_4$	98	$98^1/_4$
Danmark	$87^1/_4$		$87^1/_4$	$87^3/_4$
Norden	$123^1/_2$		$123^1/_2$	$123^3/_4$
Kjøbenhavn	102	$^1/_4$	102	$102^1/_4$
Carl	55		55	$55^1/_4$
Dannebrog	$97^1/_2$		$97^1/_4$	$97^1/_2$
Skjold			$70^3/_4$	$71^1/_4$
Helsingørs Dampsk.	67		$66^1/_2$	68
Østersøen	102	$^1/_2$	102	$102^1/_2$
Nordsøen			$65^1/_2$	74
Torm			96	100
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			100	108
Urania			73	74
Union	$105^1/_2$		$105^1/_2$	106
Hejmdal			107	—
Dampsk. af 1896			$98^1/_2$	99
Østasiatiske			111	$111^1/_2$
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
$3^1/_2$% uopsig. Stats			$94^3/_4$	96
$3^1/_2$% Husejer Kreditk.			$83^1/_4$	85
$3^1/_2$% Kbhvns Kreditf.			$84^1/_2$	86
$3^1/_2$% Østift. Kreditf. 6 Ser.	86		86	$86^1/_4$
4% — — 6 —			86	$87^1/_4$
$3^1/_2$% Landkreditk. 3 —			$88^1/_4$	$89^1/_2$
Aktier.				
Nationalbank			$137^3/_4$	138
Privatbank			131	$131^3/_4$
Landmandsbank			125	127
Handelsbank			$122^1/_2$	123
Burm. & Wain			$86^1/_2$	$87^1/_2$
Helsingørs Jærnsk.			92	$92^1/_2$
Sukkerfabr.	99		99	$99^1/_4$
Bryggeri Aktier			$90^3/_4$	91

Vekselkurser d. 20. Februar 1900.

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.28	18.24
Paris	72.60	—
Amsterdam	151.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 20. Februar 1900.

Russiske Noter	216.40
4% Russiske Consols	—
$3^8/_{10}$% — Boden Kredit	95.40
5% Mexikanske 1899	98.80
5% Rumænske Stats	95.00
4% — — 1890	83.60

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

„Det Foren. Dampskibs." 30,000, „Danmark" 12,000, „Norden" 32,000, „Kjøbenhavn" 56,000, „Carl" 4,000, „Dannebrog" 18,000, „Skjold" 10,000, „Urania" 22,000, „Union" 6,000, „Dampskibsselskabet at 1896" 2,000, „Østasiatiske" 46,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16

Til at lede et Dampskibsselskab, der agtes startet ved Indkøb af — foreløbig 1 à 2 — gode secondhands Baade, søges en dygtig, med Mæglerforretning og Befragtning kyndig Mand i 30—35 Aars Alderen.

„Dansk Søfartstidende"s Kontor modtager Billetter under Mærket „S. 100".

A. O. Andersen,
Norra Hamngatan 10.
Göteborg.
Dampere af alle Størrelser og Slags for **Passagerer, Last, Bugsering, Isbrydning** m. m., sælges i Kommission. Korrespondance udbedes.
Klip Annoncen ud!

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.

Spis kun
Nørgaards Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 3705.

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.

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.

A. L. Nielsen,
Kolonial- & Skibsproviantering sforretning.
Havnen 18, Randers.
Stort Lager af Maskin- & Cylinderolier.

Wilh. G. Brummerstedt,
Uhrmager.
St. Strandstræde 43.

Frederik Petersen,
Cycle- & Maskinværksted,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Nye Cycler haves paa Lageret
Østervoldgade 16, A.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn
forbereder Elever saavel til Fiskeskipper- som til Sætteskipperprøven. Nærmere Oplysninger meddeler Skolens Forstander, Navigationslærer **Hansen,** eller Bestyrelsens Formand, Konsul **Christian Cloos.**

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestaurator er.
Filial:
St. Strandstræde 43.

Hotel Skandia
Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

TH. SIMONSEN,
NYHAVN 57.
SØLVMEDAILLE I MALMØ OG STOCKHOLM FOR LANTERNER.
GRUNDLAGT 1825.

Wald. Petersen's Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

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.

Nyt Blæk.
Neelmeijers
Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.
Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.
Faas overalt. Telefon 3332.
Hovedforhandling hos
E. Jacobsen Ellegaard,
Holbergsgade 5. Kbhvn.

Café van Zandt,
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

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.

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.

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.**

Dampskibsselskabet „Østersøen“

afholder Lørdagen den 24de Februar, Kl. 1½ Eftm., ordinær Generalforsamling i Hotet „Phønix“.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1899 reviderede Regnskab og Indstilling om Decharge.
3. Forslag til Fastsættelse af Aarsudbyttet.
4. Valg af en Kommitteret.
5. Valg af 2 Revisorer.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kunne afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, fra den 19de til den 22de ds., inklusive, Kl 11—2, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihændehaveren, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 16. Februar 1900.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Inga“

afholder Lørdagen den 24de Februar, Kl. 3¾ Eftm., ordinær Generalforsamling i Hotel „Phønix“.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Oversigt over Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse af Aarsregnskab samt Fastsættelse af Aarsudbytte.
2. Forslag til Udvidelse af Selskabets Aktiekapital.
3. Valg af en Kommitteret.
4. Valg af en Revisor.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kunne afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, fra den 19de til den 22de ds. inklusive, Kl. 11—2, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihændehaveren eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 16. Februar 1900.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn“

afholder Lørdagen den 24de Februar, Kl. 3 Eftm., ordinær Generalforsamling i Hotel „Phønix“.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1899 reviderede Regnskab og Fastsættelse af Aarsudbyttet.
3. Valg af en Kommitteret.
4. Valg af 2 Revisorer.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kunne afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, fra den 17de til den 22de Februar inklusive, Kl. 10—2, mod Forevisning af Aktier lydende paa Ihændehaveren eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 7. Februar 1900.

Bestyrelsen.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling **Lørdag den 24de Februar d. A., Kl. 6 Eftermiddag,** paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal Nr. 18, hvor foruden de sædvanlige Sager vil blive at foretage:

1) Valg af 3 Repræsentanter.
2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.

Det reviderede Regnskab over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavelsom Legatregnskaberne for 1899 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 6te Februar 1900.

P. B. V.

F. Harboe.

Dampskibsselskabet „Union“

afholder Lørdagen den 24de Februar, Kl. 2¼ Eftm., ordinær Generalforsamling i Hotel „Phønix“.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1899 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.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kunne afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, fra den 19de til den 22de ds. inklusive, Kl. 11—2, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihændehaveren, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 16. Februar 1900.

Bestyrelsen.

Det Helsingørske Dampskibsselskab

afholder sin aarlige ordinære Generalforsamling Mandag d. 5te Marts d. A. i Hotel Dagmar Kl. 6 Efterm.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed.
2. Fremlæggelse af Ekstrakt af det reviderede Regnskab for 1899 samt Forslag til Fastsættelse af Udbyttet.
3. Indstilling om at meddele Decharge for det reviderede Regnskab.
4. Valg af Kommitteret samt af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler samt Regnskabs-Ekstrakten for 1899 udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade Nr. 3, 1ste Sal, Mlbgn., fra den 24de Februar til 3die Marts fra Kl. 12—2, mod behørig Legitimation i Henhold til Lovenes § 11.

Dampskibsselskabet „Norden“

afholder Generalforsamling i Hotel „Phønix“ Fredag den 2. Marts 1900, Kl. 6 Efterm.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed.
2. Regnskabsaflæggelse for Aaret 1899 samt Indstilling om Decharge for det reviderede Regnskab.
3. Valg af et Medlem af Kontrolkomiteen.
4. Valg af Revisorer for Regnskabsaaret 1900.

Adgangskort og Stemmesedler til Generalforsamlingen samt Regnskabsekstrakten for 1899 erholdes imod Forevisning af Aktierne fra den 22de til den 27de Februar d. A., begge Dage inkl., paa Selskabets Kontor, Amaliegade Nr. 43, Stuen, fra Kl. 11—1.

Kjøbenhavn, den 16. Februar 1900.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Vulcan“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Lørdagen den 3die Marts d. A. Kl. 3½ paa Selskabets Kontor, Skjoldsgade Nr. 1, Stuen, med følgende Dagsorden:

1) Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Regnskabsaar.
2) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab for 1899 til Decharge.
3) Fastsættelse af Udbytte for 1899.
4) Valg af 2 Kommitterede.

Kjøbenhavn, den 18de Februar 1900.

Bestyrelsen.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Fyn

afholder sin aarlige Generalforsamling Søndagen den 25de Februar, Eftm. Kl. 3, i Herr Gæstgiver L. Skous Lokaler i Troense, hvor det reviderede Regnskab vil blive fremlagt og Beretning givet om Foreningens Virksomhed i 1899.

Dampskib afgaar fra Svendborg til Troense om Eftermiddagen Kl. 2.

Bestyrelsen.

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 I Kld.**

BENYT

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

for Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter. • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. ✱ Telegrams Skandinav.

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.

PETER IBSEN. Lager af Værktøj.

Illustreret Prisliste gratis.

—— Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K. ——

Manometre, Vacummetre og Tællere.

P. Otzen & Thorstenson.

Vesterbrogade 24. ✱ Kjøbenhavn V. ✱ Telefon 3011.

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

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.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"
Telefon Nr. 56.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Paul Sørensen,

Skomageri.

Toldbodvejen 18.

4819 • Telefon • 4819.

Flytter fra 1. Novbr. til

Bredgade 77.

Hj. af Toldbodvej.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved **Claus Christensen,**
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.

Cykler haves paa Lager fra

135 Kr.

Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.

Mindre Skibsarbejde udføres.

18, Lille Strandstræde 18.

Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører,

anbefaler sin

Skibsprovianteringshandel.

Randers.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.

Kjøbenhavn K.

Telefon 3528.

Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.

Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

J. Melander,

Blikkenslager,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af ferske, saltede og røgede

Fedevarer.

Glarmester
Wald. Stallknecht
udfører
alt Skibs- og Bygnings-arbejde.
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.

Café Hotel „SIAM".
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

Afdeling for Danmark:
Østergade 22, Kjøbenhavn K.
(Selskabets Ejendom)-
„Thule" er Skandinaviens største og mest søgte Livsforsikringsselskab..
„Thule"s aarlige Udbytte til Aktionærerne er begrændset til 30,000 Kr., der aldrig kan overskrides.
„Thule"s Forsikrede fritages for Præmiebetaling i visse Invaliditetstilfælde.
„Thule"s Forsikrede udbetales aarlig stigende Bonus; for 1898: Kroner 386,273.00.

Forbindskasser
for Skibe, **16, 18, 22 Kr. og højere Priser.**
• Prøver sendes paa Forlangende. •
Simonsen & Weels Efterfølger.
20, Købmagergade 20. K.

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

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.

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.

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

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.

INDHOLD: Styrmændenes Lønninger. — Isforholdene i Farvandene Øst og Vest for Grønland i 1899. — Literatur. — Ankerlanterner. — The Harter Act. — Engelske Appelretsdomme. — Savnede Skibe. — Aarsregnskaber. — Generalforsamlinger. — Fra Archangel. — New-York og Montreal. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

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

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 9. Kjøbenhavn, Torsdag den 1. Marts 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

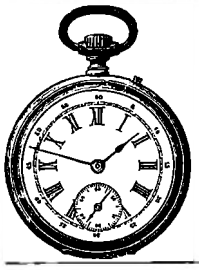
Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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



W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14 · 16.
Reparations-Værksted.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Til at lede et Dampskibsselskab, der agtes startet ved Indkøb af — foreløbig 1 à 2 — gode secondhands Baade, søges en dygtig, med Mæglerforretning og Befragtning kyndig Mand i 30—35 Aars Alderen.

„Dansk Søfartstidende"s Kontor modtager Billetter under Mærket „S. 100".

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. udvidet 1877.

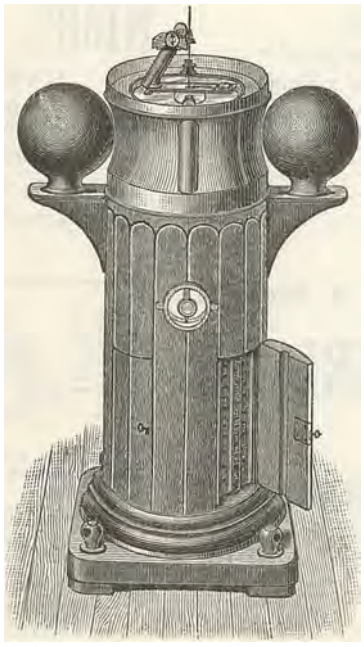
Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.

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

Alm. Kompasser.

Baadskompas m. m.

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



Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.

Azimuth & Peilinstrumenter efter forskellige Modeller.

Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine** Cherup & A. I.

Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.

Barometre, enk. og dobb.

Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres

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

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Til Skibsbrug

kan særlig anbefales

Tuborg-Øl og Central Skibsøl

Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

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.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

Paul Sørensen,
Skomageri.
Toldbodvejen 18.
4819 • Telefon • 4819.
Flytter fra 1. Novbr. til
Bredgade 77.
Hj. af Toldbodvej.

S. Lindtner,
Skibsværft, Vejle,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Damp-Rambuk
haves til Udleje.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* **Telefon 5598.** *

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.**

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 — Nyhavn Nr. 65. — 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, 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.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

H. B. HANSEN,
SEJLMAGER,
HAVNEVEJEN, KOLDING.

Frihavns-Restaurationen
„Atlanten",
Indgang fra Nordre Frihavnsvej,
anbefales d'Hrr. Skibs-Officerer
med
à la carte Retter
samt koldt Bord hele Dagen.
Telf. Frihavnen 68.
Ole Nielsen.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestaurateurer.
Filial:
St. Strandstræde 43.

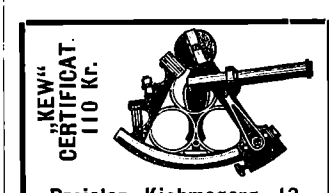
N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

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

Hotel
Kronprinds Frederik,
Nyhavn 19.
* Værelser fra 1 Kr. *
Th. Hermansen.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.



Preisler, Kjøbmagerg. 13.

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

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

De internationale Søvejsreglers Art. 16 og Art. 21.

Ovennævnte to Artikler i de internationale Søvejsregler ere for Tiden meget omtalte i de forskellige Landes Søfartspresse, og talrige ere de Sammenstødssager, i hvilke Domstolene have fastslaaet en Overtrædelse af disse to Artikler.

Vi skal i det følgende kortelig gengive nogle af de Betragtninger, der fra forskellig Side ere anstillede over dette for Skibsfarten saa vigtige Æmne.

Ved en engelsk Domstol blev den tyske Damper Pontos og den engelske Damper Star of New Zealand, der havde havt et Sammenstød, begge erklærede for skyldige, idet begge havde overtraadt Art. 16. Ved Hamburg Seeamt blev der i Anledning af dette Sammenstød for nylig afholdt et Forhør over Besætningen paa den tyske Damper, og Retten udtalte da, at Sammenstødet i første Linie var foraarsaget af den tætte Taage; men begge Skibe havde overtraadt Art. 16, idet de, efter at de havde hørt Taagesignalet fra den modgaaende Damper uden at kunne bestemme dennes Plads, havde beholdt deres Fart, i Stedet for, som Art. 16 kræver, at stoppe. Den tyske Damper havde endvidere begaaet den Fejl, at den, efter at have hørt Taagesignalet uden at kunne se det fremmede Skib, havde manøvreret med Roret efter en Formodning om det andet Skibs Plads.

Den samme Fejl, at manøvrere efter en Formodning om det andet Skibs Plads, blev begaaet i sin Tid af den norske Damper Valhalla, der i Farvandet ved Bornholm stødte sammen med den danske Damper Perwie, og det var denne Fejl, der førte til, at Valhalla ved Sø- og Handelsrettens Dom af 25. August 1399 (se „Dansk Søfartstidende" Nr. 37 for den 14. Septbr. 1899) blev kendt skyldig i Sammenstød.

I en Artikel i „Hansa" om Sejlads i Taage udtales det, at Art. 16, der fordrer, at man i Taage skal gaa med moderat Fart, hænger som et Damoklessværd over Skibsførernes Hoveder. Hvad er moderat Fart?

Et Forsøg, der i sin Tid gjordes paa at bestemme den til visse Sømil i Timen, viste sig straks umuligt, idet der var saa mange forskellige Omstændigheder at tage i Betragtning, som t. Eks. Skibets Bygning og Manøvredygtighed, Farvandet, om det er mere eller mindre befærdet, og endelig Vejret, tættere eller mindre tæt Taage o. s. v.

Med Hensyn til Opfattelsen af denne Regel hos Førerne af de store engelske Handelsdampere foreligger der en ret interessant Meddelelse fra et Medlem af en i sin Tid nedsat Kommission til Undersøgelse af Sammenstød i Taage (The Fog-Collission-Committee). Denne Mand anmodede flere af de betydeligere engelske Skibsførere om Besvarelse af visse Spørgsmaal om Sejlads i Taage, og af disse Besvarelser fremgik det, at de alle paa det aabne Hav altid gik med fuld Kraft; de vidste godt, at de derved tilsidesatte Reglerne, men disse vare i mange Retninger absurde, og de vilde ikke altid kunne følge dem, idet de maatte tage Hensyn til Fordringen om hurtig Besørgelse af Varer, Passagerer og Post.

Hvorledes Forholdene nu til Dags ere i den engelske Handelsmarine, véd vi ikke, og det er jo ogsaa sjeldent, at man faar Udtalelser som de ovenfor nævnte at høre, men et er givet, nemlig at det er ganske forkasteligt i tæt Taage at gaa med fuld Kraft. De internationale Søvejsregler ere jo givne for at forebygge Sammenstød, men Meningerne vil sikkert altid være delte om, i hvor høj Grad de svare til deres Formaal. Det engelske Blad „Syren" gør saaledes opmærksom paa, at Art. 21, om at det Skib, der ikke skal gaa af Vejen, skal holde sin Kurs og Fart, ofte har ført til Sammenstød, og det paavises i denne Sammenhæng, hvor vanskeligt det er for Skibsføreren at handle rigtigt efter denne Artikel. Det Skib, der skal holde Kurs, skal jo nu efter Art. 21 ogsaa holde sin Fart, men, hvis det for det andet Skib er blevet umuligt at undgaa Sammenstød, da skal det kursholdende Skib gøre, hvad det kan, for at undgaa Sammenstødet. I Kraft af denne Regel risikerer en Skibsfører meget let at blive dømt skyldig, enten fordi han har stoppet for tidlig, altsaa ikke holdt sin Fart, eller fordi han har stoppet for sent, altsaa ikke gjort sit til at undgaa Sammenstødet, da dette ikke kunde afværges fra det andet Skibs Side. Den gyldne Middelvej er ikke altid saa let at træffe i Praksis.

Et talende Eksempel paa de ubillige Resultater en streng Fortolkning af Art. 21 kan føre til, frembyder den i „Dansk Søfartstidendes" sidste Nummer omtalte Sag imellem de to svenske Dampere Carola og Ørnen. Der var ingen Tvivl om, at Carola var Skyld i Sammenstødet, og Retten anerkendte Ørnens Manøvrer og erklærede det for rigtigt, at Ørnen skulde holde Kurs og Fart, men kom dog til det Resultat, at Ørnen, der i sidste Øjeblik stoppede og bakkede, skulde have gjort dette noget tidligere, idet Retten skønnede, at det noget tidligere maatte have været klart, at Carola ikke ved nogen Manøvre kunde undgaa Sammenstødet. Ørnen, der saaledes havde sejlet fornuftigt og i Overensstemmelse med Reglerne lige til det sidste Øjeblik, da den efter Rettens Mening ventede for længe med at gøre, hvad der skulde gøres, blev i Kraft heraf ogsaa erkendt skyldig i Sammenstødet, et Resultat, der forekommer saa meget mere ubilligt, naar henses til den i England gældende Regel, at den ved et Sammenstød opstaaede Skade deles lige mellem Skibene, naar begge kendes skyldige, uden at der som andet Steds tages Hensyn til den større og mindre Skyld. Det sidste Princip, der anvendes de fleste Steder udenfor England, fik som bekendt almindelig Tilslutning paa det internationale Søretsmøde i London i Fjor, og det maa haabes, at det som det eneste retfærdige snart vil blive antaget ogsaa i England.

Under det engelske Delingsprincip maatte som bekendt ogsaa den danske Damper Cathay lide, idet den Damper, med hvilken den stødte sammen, Clan Mac Gregor, fik et Hul i Siden og sank med en kostbar Ladning, og begge Skibes samlede Skade deltes derefter lige imellem dem, hvorved Cathay kom til at udrede et meget stort Beløb i Erstatning. Ogsaa i denne Sag drejede det sig om Art. 16 og 21, idet begge Skibe efter Admiralitetsrettens Skøn havde overtraadt Art. 16 ved ikke, da den anden Dampers Taagesignal hørtes, at stoppe og bakke. Cathay var ganske vist i Overensstemmelse med Art. 16 gaaet med moderat Fart, men da den hørte den anden Dampers Taagesignal og syntes, at Lyden trak agterefter, hvorfor man formodede, at den anden Damper vilde gaa agten om, holdtes Kurs og Fart i Henhold til Art. 21, hvilket var forkert, da Art. 16, som den specille Regel for Sejlads i Taage, burde være fulgt.

Som ovenfor berørt vil Meningerne altid være delte med Hensyn til disse internationale Søvejsregler, og det kan jo heller ikke undgaas, at de vil blive anvendte paa forskellig Maade af de forskellige Landes Domstole, men det er klart, at det af Hensyn til Skibsfartens Sikkerhed er nødvendigt at have saadanne Regler, og det er nødvendigt, at den, der overtræder Reglerne, maa ifalde Ansvar, men det vilde paa den anden Side være ubilligt, fordi et Skib i Henhold til Søvejsreglerne erklæres skyldig eller medskyldig i et Sammenstød, deraf altid at slutte, at der fra Skibsførerens Side foreligger Forsømmelse eller Mangel paa Agtpaagivenhed, thi det

ses jo meget ofte, at det kun er en ringe Fejl i Bedømmelsen af Situationen, der fører til Overtrædelse af Reglen, og det maa erindres, at medens Domstolen anvender en lang og omhyggelig Prøvelse af alle foreliggende Omstændigheder for at komme til et Resultat med Hensyn til, hvad der var rigtigt under en given Situation, har Skibsføreren kun Minutter eller halve Minutter til at danne sit Skøn og handle derefter. Der kan saaledes meget godt forefalde Tilfælde, hvor et Skib maa dømmes skyldig i et Sammenstød, skønt der fra Førerens Side foreligger ikke nogen Forseelse og heller ikke nogen Forsømmelse, men højst et fejlagtigt Skøn over den foreliggende Situation.

V. M.

Dampskibet „Fredensborgs" Bjærgning af 33 Menneskeliv.

Den danske Damper Fredensborg (Dampskibsselskabet Dannebrog), der føres af Kaptajn P. Hartmann, udførte en ualmindelig smuk og behjærtet Sømandsdaad, da det i afvigte Uge i Nordsøen reddede alle de ombordværende paa den engelske Fuldrigger Talis, Kapt. Stenhaus. Fredensborg afgik fra Methil d. 15. Februar og mødte i Nordsøen den svære Storm, som rasede i de Dage. Den 16de observeredes, c. 50 Sømil fra den skotske Kyst, Talis, der laa paa Siden med Raanokken i Vandet og visende Nødflag. Fra Fredensborg forsøgte man at bringe Hjælp med en Redningsbaad, men det lykkedes ikke i den høje Sø; det holdt sig derefter i Nærheden af Talis hele Natten, og næste Morgen gik Fredensborgs Redningsbaad atter ud, ført af 1ste Styrmand Hansen og med Tømmermanden og 3 Matroser ombord. Trods den svære Sø lykkedes det at komme ret ud for Klyverbommen og at faa Forbindelse med denne ved at der fra Talis blev kastet en Line ud. Kaptajnens Hustru firedes nu først ned i Redningsbaaden med et Redningsbælte om Livet, derpaa Hovmesteren med Kaptajnens 8 Maaneders Barn surret fast paa Ryggen og saa den øvrige Besætning, tilsidst Lodsen, der var norsk, og Kaptajnen, ialt 33 Mennesker. Redningsbaaden førte i 3 Ture de Reddede over til Fredensborg, og Arbejdet varede omtrent tre Timer; Talis var, da det var fuldført, synkefærdigt. — Talis hørte hjemme i Greenoch. Det gik i Ballast til Frederikstad, hvor det skulde lade Planker til Melbourne. Det havde ligget krænget om paa Siden i to Døgn, og de ombordværende havde gennemgaaet store Lidelser. Skibet var fladbundet og væltede, idet Ballasten (Raajærn) forskød sig, da Skibet hævedes op af en Bølge. Talis var 300′ langt og 43′ bredt; det var 9 Aar gammelt. — „Fredensborg" førte de Reddede her til Kjøbenhavn. De udtalte sig med den største Anerkendelse om den gode Modtagelse og Pleje, de fandt ombord i det danske Skib.

Denne Beretning fortæller i al sin Korthed om det Mod og den Sømandsdygtighed, som Kaptajn Hartmann og hans brave Mandskab her have lagt for Dagen.

Generalforsamlinger.

Kjøbenhavns Skipper-Forening

afholdt sin aarlige Generalforsamling Lørdag den 24. Febr.

Formanden, Kaptajn H. F. M. Harboe aabnede Generalforsamlingen og foreslog Kapt. J. J. Benedictsen til Dirigent, hvilket vedtoges.

Dirigenten takkede for Valget og erklærede Generalforsamlingen for lovlig indvarslet.

Formanden, Kapt. Harboe aflagde Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar. Han havde ikke meget at meddele, da det havde været et stille Aar. Af størst Betydning var det, at der blev nedsat en Regeringskommission, der skal varetage Sømandsstandens Interesser, altsaa ogsaa Skibsførernes. I Aarets Løb er 6 Medlemmer afgaaede ved Døden, og der er indtraadt to nye Medlemmer. Medlemsantallet var den 1. Januar 1900 ialt 114. Desuden havde Foreningen 4 Æresmedlemmer.

Formanden aflagde derefter Regnskabet for Aaret 1899, idet han for de enkelte Posters Vedkommende henviste til det trykte og omdelte Regnskab.

I den egentlige Foreningskasse med Ligbærer- og Søbrudnekassen balancerer Indtægt og Udgift med 10,090 Kr. 64 Øre. Kontingent af stilleliggende Medlemmer udgjorde 192 Kr., i Medlemskontingent indkom 835 Kr., i Indtrædelsesafgift 89 Kr., i Lejeindtægter af Gaarden ved Holmens Kanal 6,544 Kr. 96 Øre. Der er indkøbt 1,000 Kr. Husejerkreditkasse-Obligationer for 926 Kr. 53 Øre. Kassebeholdningen var d. 1. Januar 1899: 1,178 Kr. 18 Øre, d. 31. Decbr. s. A. 654 Kr. 93 Øre.

I Fattigkassen balancerer Indtægt og Udgift med 4,726 Kr. Der er ydet Understøttelser til 7 gamle Medlemmer, 66 Enker og 8 Børn, ialt 3,194 Kr., og der er indkøbt 1,000 Kr. Husejerkreditkasse-Obligationer for 926 Kr. 53 Øre. Kassebeholdningen var d. 1. Januar 1899: 466 Kr. 54 Øre, d. 31. Decbr. s. A. 593 Kr. 47 Øre.

Skipper-Stiftelsens Kasseregnskab balancerer med 16,078 Kr. 57 Øre. Lejeindtægten har udgjort 5,090 Kr., Renter af Obligationer 7,415 Kr., Andel i det Suhrske Legat 760 Kr., i de Spanjerske Legater 1,000 Kr. Der er indkøbt 3.000 Kr. Husejerkreditkasse-Obligationer for 2,779 Kr. 60 Øre. Den 1. Januar 1899 var Kassebeholdningen 718 Kr. 99 Øre, d. 31. Decbr. s. A. 1,651 Kr. 18 Øre.

Status er opgjort saaledes, at Skipper-Foreningen d. 31. Decbr. 1899 ejede 440,636 Kr. 77 Øre. Til Foreningen er henlagt Legater til et Beløb ialt af c. 301,100 Kr.

Samtlige Regnskaber er forsynede med Revisorernes Paategning om, at intet er fundet ved dem at erindre, ligesom Revisorerne har attesteret, at saavel Aktiverne som de kontante Beholdninger er eftersete og befundne at være i Orden.

Da ingen begærede Ordet med Hensyn til Regnskabet, godkendtes dette enstemmigt.

Derefter foretoges Valg af Repræsentanter i Stedet for Kaptajnerne H. G. V. Aaris og C. A. Bonde, som fratraadte efter Tur, og H. F. Nielsen, der er afgaaet ved Døden. Efter Bestyrelsens Forslag genvalgtes de to fratrædende Repræsentanter enstemmigt og valgtes Kapt. V. C. F. Jespersen, ligeledes enstemmigt. De fratrædende Revisorer og Revisor-Suppleanter genvalgtes ligeledes enstemmigt.

Kaptajn Jespersen takkede for det paa ham faldne Valg.

Kapt. Philipsen vilde henlede Opmærksomheden paa, at det tyndede stærkt ud i Medlemmernes Række. Han haabede derfor, at den nyvalgte Repræsentant, der staar i Rapport til de yngre Skibsførere, vil virke for at skaffe Foreningen Tilgang af nye Medlemmer.

Kapt. Jespersen lovede at gøre, hvad han formaaede, i den Henseende.

Formanden udtalte Haabet om, at der maa komme mange nye Medlemmer. Foreningen ejer ikke faa Midler, og det er derfor en Fordel at være Medlem. Som et Eksempel kan nævnes, at en Skibsførers Enke nu i 20 Aar har havt Understøttelse af Foreningen, foruden at hun nyder et Par Legater. Som et andet Eksempel kan nævnes Enken efter en Dampskibsfører. Da hendes Mand pludselig omkom, fik hun straks af Foreningen udbetalt 175 Kr., hvoraf 150 Kr. var Huslejehjælp, som fremdeles ydes hende.

Dermed sluttede Forhandlingerne. Protokollen oplæstes og godkendtes, hvorpaa Dirigenten hævede Generalforsamlingen.

Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874

afholdt sin aarlige Generelforsamling Torsdag den 22. Februar.

Formanden, Kaptajn Jacob Holm aabnede Generalforsamlingen. Overretsprokurator Steinthal var Dirigent.

Formanden aflagde Aarsberetning for 1899. Bestyrelsen holdt i Aarets Løb 14 Møder. Den 8. Januar d. A. holdt Foreningen 25 Aars Jubilæumsfest, ved hvilken Marineministeren og forskellige Autoriteter vare Foreningens Gæster, medens et stort Antal Æresmedlemmer og Medlemmer med Damer havde givet Møde. Festen forløb paa den mest tilfredsstillende Maade. — Foreningen har havt den Glæde at modtage et Legat paa 5,000 Kr. fra Frk. A. H. Tøndering. Kaptajn J. Breininger, som en lang Række Aar har været knyttet til Foreningen, har tidligere tiligemed sin Hustru stiftet et Legat, deres Sølvbryllupslegat. De har nu yderligere skænket Foreningen 500 Kr., der skal lægges til deres Sølvbryllupslegat, som herefter bærer Navn af Sølvbryllups- og Jubilæumslegat. Vi bringer dem derfor Foreningens Tak. (Forsamlingen gav sin Tilslutning til Kende ved at rejse sig).

I Aarets Løb er 15 af Foreningens Medlemmer afgaaede ved Døden. Blandt de afdøde Medlemmer er ogsaa Foreningens tidligere mangeaarige Formand, Kaptajn Hans Emil Hansen. De tilstedeværende Medlemmer véd alle, hvormeget Foreningen skylder ham. Ogsaa en anden af de afdøde Medlemmer, Kaptajn Rudolph Rasmussen, staar Foreningen i stor Taknemlighedsgæld til. Han var i en lang Række af Aar Bestyrelsesmedlem. (Forsamlingen rejser sig). Ogsaa Kaptajn Jørgen Arboe er død. Han har en Gang ved et Foreningsmøde sagt: Naar jeg er død, skal I drikke et Mindebæger for mig. Og næste Dag sendte han en Bikubebog med 100 Kr. Denne Sum er nu vokset til ca. 160 Kr. som vil blive anvendt efter Bestemmelsen til et Mindebæger i al Stilhed efter Mødets Slutning. (Forsamlingen rejser sig).

Formanden gennemgik derefter det reviderede Regnskab.

Foreningens Kasseregnskab balancerer med 4,787 Kr. 15 Øre. Kassebeholdningen den 1. Januar 1899 var 1,143 Kr. 59 Øre, den 31. Decbr. s. A. 838 Kr. 31 Øre foruden kontant i Sparekassen af Grundfonden 400 Kr. Foreningens Status d. 31. Decbr. 1899 viser, at Foreningen ejer ialt 6,938 Kr. 31 Øre.

Sygekassens Regnskab balancerer med Indtægt og Udgift: 3,592 Kr. 53 Øre. Bidraget fra Æresmedlemmer var 1,086 Kr. 04 Øre. Der er udbetalt i Sygehjælp til Medlemmer 489 Kr. 93 Øre. Den 1. Januar 1899 var Kassebeholdningen 1,909 Kr. 06 Øre, den 31. Decbr. s. A. 3,097 Kr. 07 Øre kontant i Sparekassen. Status den 31. Decbr. 1899: Sygekassen ejer ialt 17,697 Kr. 07 Øre.

I Enke- og Hjælpekassen balancerer Indtægt og Udgiftmed 19,963 Kr. 11 Øre. I denne Sum er indbefattet $^1/_3$ af Æresmedlemsbidragene, 1086 Kr. 04 Øre, der er overført som Bidrag til Sygekassen. Der er ialt ydet 10,310 Kr. i Understøttelse til Enker foruden 680 Kr. til forskellige trængende Medlemmer. Kassebeholdningen d. 1. Januar 1899 var 6,227 Kr. 57 Øre, den 31. Decbr. s. A. 6,059 Kr. 70 Øre. Status d. 31. Decbr. 1899: Enke- og Hjælpekassen ejer ialt 161,059 Kr.

Af Legatfondet for ugifte Døtre efter Medlemmer er der ydet 240 Kr. i Understøttelse, og Fondet ejer 6,685 Kr. 94 Øre.

Af J. H. Forbæcks Legat er der ydet 80 Kr. i Understøttelser, og Legatet ejer 2,493 Kr. 88 Øre.

Marie Tøndering, født Johansens Legat udgør 5,283 Kr.

Kaptajn J. Breininger gjorde opmærksom paa, at Sygekassens Regnskab viser en Statusforbedring siden i Fjor paa 1,188 Kr., medens Enke- og Hjælpekassens Status siden i Fjor er gaaet 168 Kr. 57 Øre tilbage. For 7—8 Aar siden vedtoges det, at en Trediedel af Æresmedlemmernes Bidrag til Enke- og Hjælpekassen skulde overføres til Sygekassen. Men da Enke- og Hjælpekassens Status nu viser Tilbagegang, kan der være Anledning til at overveje, om man ikke tager for meget bort fra denne Kasse, saa meget mere, som der fra April kommer endnu nogle Enker til, der skal understøttes. Taleren vilde derfor foreslaa, at man nu lod Enke- og Hjælpekassen faa den Trediedel tilbage, som man har givet til Sygekassen.

Formanden: Da jeg overtog Posten som Kasserer, udbetaltes der 4—5000 Kr. til Enker; nu udbetaler vi over 10,000 Kr. til dem. Det er derfor naturligt, om Enke- og Hjælpekassen kan gaa noget tilbage. Da Foreningen blev stiftet, gik en Del Medlemmer i omtrent samme Alder ind i den, og deraf følger det ret naturligt, at der nu ogsaa omtrent paa en Gang kommer mange Enker til. Men der kommer da ogsaa en Tid, da mange Enker falder fra. Om faa Aar vil derfor Enkekassen komme til at staa meget bedre end nu. Man har ogsaa sagt, at Sygekassen skulde søges bragt op til 20,000 Kr., og indtil dette er naaet, skulde man tage den omtalte Trediedel af Enke- og Hjælpekassen. Det er især til Medlemmer i Marstal og Sønderho, at der er udbetalt Sygehjælp i større Omfang, thi der kender alle hverandre, og alle faar Sygehjælp, medens næsten ingen faar Sygehjælp andre Steder. Men der kan ogsaa andre Steder fra blive stillet Krav til Sygekassen i Fremtiden, og jeg tror derfor ikke, vi skal tage noget fra Sygekassen, før den faar 20,000 Kr.

Kaptajn Fenger vil støtte Breiningers Forslag, da Enkerne dog ligger Foreningens nærmest.

Formanden: Naar vi har en Sygekasse, ligger de Syge os lige saa nær som Enkerne. Og jeg maa dog vide, hvad jeg skal gøre, naar der stilles Krav til Sygekassen, og den ikke kan møde saadanne berettigede Krav.

Kaptajn Møller: For 7—8 Aar siden oprettedes Sygekassen for at drage Medlemmer til Foreningen. Der var da nogen Ængstelse for, at Enkekassen skulde komme til at lide et for stort Tab ved den da tagne Bestemmelse. Jeg tror ikke, at Enkerne vil gaa bort lige saa hurtigt efter hverandre, som Mændene er gaaet bort, saaledes som Formanden mente. Og vi skulde meget nødigt gaa til at nedsætte Understøttelsen til Enkerne til 80 Kr. aarlig. Sygekassen udfylder jo ogsaa sit Hverv tilfredsstillende, naar den lægger saa mange Penge op, som Tilfældet er.

Kaptajn Breininger: At Sygekassen skulde bringes op til 20,000 Kr. er aldrig nævnt paa Generalforsamlingerne eller vedtaget i noget Bestyrelsesmøde. Jeg mente, at vi skulde have indhentet Æresmedlemmernes Tilladelse til at overføre Trediedelen af deres Bidrag til Sygekassen. Men det blev der sagt Nej til, da man frygtede, at mange Æresmedlemmer saa vilde trække sig tilbage. Da Generalforsamlingen er den øverste Myndighed, er der intet at sige dertil. Men vi havde ikke ganske rent Mel i Posen.

Kaptajn Knudsen nærede Frygt for, at Enke- og Hjælpekassen skulde gaa tilbage, og han udtalte, at „Enker er meget vanskelige at faa Livet af, naar de har det nogenlunde“ (Munterhed).

Formanden: Kapt. Knudsen maa ikke misforstaa mig. Naar Damer er kommet over en vis Alder, er det meget vanskeligt „at faa Livet af dem“, men der maa dog komme et Tidspunkt, da ogsaa Enkerne i større Antal falder fra.

Kapt. Callesen: Sygekassen er kun 8 Aar, Enkekassen er fra Foreningens Begyndelse og maa have Fortrinsret. Skal vi have en Sygekasse, saa er den, vi har, for lille. Den skulde være baseret paa, at vi betalte noget til den.

Formanden: Sygekassen blev navnlig oprettet af Hensyn til de mange fattige Medlemmer, særlig i Marstal. Vi maa dog ogsaa tage Hensyn til disse fraværende Medlemmer.

Kaptajn Callesen: Der er i Aarets Løb indmeldt 12 Medlemmer, men der døde 15. Vi bliver alle gamle, og vi efterlader alle Enker. Der kommer tilsidst saa mange, at Enkekassen gaar Fallit.

Formanden: Det er meget kedeligt at høre saadanne pessimistiske Udtalelser. Da vi oprettede Enkekassen, skete det jo ikke saadan hen i det blaa. Vi indhentede jo den Gang statistiske Oplysninger hos Statens Anstalt for Livsforsikring, og derefter indrettede vi os saaledes, at der ikke er nogen Fare for Enkekassen.

Kaptajn Breininger: Ja, Beregner Andresen sagde,

at vi kunde slippe igennem, men heller ikke mere. Og han sagde ogsaa, at naar en Kvinde blev over de 50 Aar, saa blev hun ved at leve.

Formanden: Der er ingen Fare. Vi kan vente at beholde de Bidrag fra Æresmedlemmerne, vi nu har, og naar der er gaaet 5 Aar til, kan vi gaa op til at give over de 100 Kr. i Understøttelse.

Kaptajn Callesen: Der er blandt Æresmedlemmerne mange gamle Firmaer, som kan falde bort, og der kommer ikke ny Æresmedlemmer nok i deres Sted.

Formanden: Regnskaberne i en Række af Aar viser ingen Tilbagegang, men kun Fremgang.

Dermed var denne Sag uddebatteret, men den kunde ikke sættes under Afstemning, da den ikke havde været opført paa Dagsordenen, og selv om den havde været det, havde det ikke nyttet, thi det viste sig, at Forsamlingen ikke var beslutningsdygtig, da kun 36 Medlemmer var til-Stede, medens der skal være mindst 40 Medlemmer, naar den ordinære Generalforsamling skal være beslutningsdygtig.

Som Følge heraf kunde heller ikke Regnskabet godkendes, og der kunde ikke vælges Bestyrelsesmedlemmer og Revisorer.

Det besluttedes derfor snarest muligt med 14 Dages Varsel at indkalde en ekstraordinær Generalforsamling, som er beslutningsdygtig uden Hensyn til Antallet af de mødende Medlemmer. Dagsordenen vil da være: Regnskabsaflæggelse, Valg af to Bestyrelsesmedlemmer og af to Revisorer samt Behandling af Kapt. Breiningers Forslag.

Dirigenten hævede derpaa Generalforsamlingen.

Dampskibsselskabet Kjøbenhavn

har afholdt aarlig Generalforsamling. Den korresponderende Reder, Konsul Fisker aflagde Beretning. Kornfragterne fra Østersøen havde den største Del af Aaret været flove og først bedret sig i dets Slutning, medens Trælast- og Kulfragterne havde været gode, men Ekspeditionen paa Kulpladserne slet og Kulpriserne høje. Det samme maatte gennemgaaende siges om Amerikamarkedet. Status var særdeles god, særlig da Selskabets fire største Baade kunde realiseres til meget større Beløb, end de var bogført for. Udsigterne for i Aar ere gode. De nye Skibe, „Euxinia" og „Canadia", have vist sig fortrinlige. Selskabets Skibe have havt betydelige Havarier. „Normannia" er blevet ombygget, hvorved dets Kubikindhold er forøget med c. 20 pCt. og dets afgiftspligtige Tonnage formindsket med c. $3^1/_2$ pCt.

Med Hensyn til Regnskabet henvise vi til det i vort sidste Nummer optagne Uddrag.

Dampskibsselskabet Østersøen

har afholdt aarlig Generalforsamling. Konsul Fisker aflagde Beretning. Skibene have væsentlig sejlet i Timecharter. „Patria" var solgt for 281,829 Kr. 75 Øre, dets bogførte Værdi var 258,000 Kr., Fortjenesten altsaa 23,829 Kr. 75 Øre, foruden den Nettofortjeneste, Baaden har indsejlet i de 3 Aar, Selskabet har ejet den. Selskabets nye Skib, der ogsaa hedder „Patria", er meget fordelagtigt. Status er særdeles god og Udsigterne for i Aar lyse.

Regnskabet var i Uddrag optaget i vort sidste Nummer.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Grosserer C. A. Leth.

Dampskibsselskabet Union

har afholdt aarlig Generalforsamling. Konsul Fisker aflagde Beretning. Skibene har gennemgaaende sejlet til gode Fragter, men "Caledonia"s to større Havarier og de Ulemper, Pesten i Alexandria foraarsagede for „Britannia", fremkaldte nogle Forstyrrelser i Driften. Det ældste Skib, „Anglia", har i de $4^1/_2$ Aar, Selskabet har ejet det, givet en Nettofortjeneste af ialt 121 pCt. af dets bogførte Værdi eller 27 pCt. pr. Aar. Status er udmærket god og det nye Aar kan forventes at give et godt Resultat.

Regnskabet var i Uddrag optaget i vort sidste Nummer.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Grosserer C. A. Leth.

Dampskibsselskabet Inga

har afholdt aarlig Generalforsamling. Konsul Fisker aflagde Beretning. Større Havarier og Sygdom blandt Besætningen havde for nogle af Skibene reduceret Fortjenesten betydeligt. „Inga" er i disse Dage solgt til dens bogførte Værdi efter i de 5 Aar, Selskabet har bestaaet, at have givet en Fortjeneste af ialt c. 100 pCt. Et nyt Skib var købt i Stedet for det forliste „Livadia", men c. 1,000 Tons større, for 34,000 Lst. Aktiekapitalen agtes udvidet og en ny Baad af Størrelse mindst som „Flandria" anskaffet. Skibene ventes sluttede til fordelagtige Fragter.

Bestyrelsens Forslag om at udvide Aktiekapitalen med indtil 1 Mill. Kr. vedtoges enstemmigt.

Regnskabet var i Uddrag optaget i vort sidste Nummer.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Kontreadmiral V. Hansen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Jagt Caroline af Marstal, 24 R. T., er af Kapt. C. C. Eriksen solgt til Styrmand H. Madsen for 3,200 Kr. inkl. Aktieretten i Søassurancen „Marstal."

Sk. Axel af Rudkjøbing, 63 Tons, er af Feodor & Alfr. Nielsen solgt til Skibsf. Ole Jensen af Thurø for 6,600 Kr.

Kryolit,- Mine- og Handelsselskabet her i Byen har købt Skruebarkskibet Vestye Egeberg af Tønsberg; det er bygget i Helsingør i 1875 og maaler 232 R. T. Skibet faar Navnet Ivigtut og skal benyttes til Transport af Kryolit fra Grønland til Kjøbenhavn.

Fra Flensborg Skibsværft er sat en ny Damper i Vandet for det tysk-australske Dampskibsselskab; den fik Navet Duisburg og dens Hoveddimensioner ere: 403′ 8″ × 47′ 8″ × 32′.

Personalia.

Hr. C. Sommer har faaet Bevilling som autoriseret Forhyringsagent her i Kjøbenhavn fra 1. Januar d. A.

Føreren af „Det forenede Bugserselskab"s Dampskib Mjølner, Kapt. Schultz, fejrer i Dag sit 25 Aars Jubilæum som ansat i Selskabets Tjeneste.

Kapt. T. Müller, der midlertidig førte Dpsk. Ceres, har indtil videre overtaget Dpsk. Tiber. Ceres føres derefter af Kapt. H. C. Christensen, der midlertidig førte Dpsk. Holar, hvilket Skib atter er overtaget af Kapt. J. P. Øst Jacobsen, der har ført Dpsk. Vesta under Kapt. P. Bays Sygdom.

Dpsk. Vesta overtages paa sin forestaaende Rejse til Island af Kapt. C. J. Holm fra Dpsk. Botnia, medens Botnia føres af Kapt. S. Kolster fra Dpsk. Expres, hvorefter Styrmand H. Kolster fra Koldinghus atter overtager Expres.

Da Kapt. J. Krogh paa Dpsk. Gefion er sygemeldt, har Kapt. B. Thorlacius fra Dpsk. Malmø foreløbig overtaget Skibet.

Kapt. H. P. Sørensen, der nu atter er rask, har overtaget Dpsk. Aurora, hvorefter Kapt. L. Iversen der midlertidig førte Skibet, atter er til Disposition for Dpsk. Lion,

Kapt. Th. Jensen fra Dpsk. Thy har efter overstaaet Sygdom atter overtaget Skibet, hvorefter den midlertidige Fører, B. Petersen, er traadt tilbage i Stillingen som 1ste Styrmand.

Kapt. J. P. Bay har under Kapt. J. Thøgersens Sygdom foreløbig overtaget Førelsen af Dpsk. Dronning Lovisa.

Dødsfald. Skibsfører Claus Rasmussen af Marstal er afgaaet ved Døden i en høj Alder.

Styrmand W. H. Philipsen, der var ansat i Svitzers Bjærgningsentreprise, er afgaaet ved Døden.

Fra Sø og Land.

Søretsskønnet over Dpsk. „Skiens" Skade ved Sammenstødet med Dpsk. „Aarhus" er nu afgivet. Skaden bestaar i, at Stævnen er brækket paa to Steder og alle Plader foran for første Spant fra Kølen til Dækket bortrevet. Pladerne, som staar igen, ere bøjede i ret Vinkel mod Bagbords Side.

Omkostningerne ved Reparationen ansatte Skønsmændene til 8,000 Kr., nemlig Jærnarbejde 5,500 Kr., Træarbejde 500 Kr. og Doksætning 2,000 Kr.

Skibet i skadelidt Stand værdsattes til 40,000 Kr.

(Norg. Sjøft.)

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 6. Trækning begynder Onsdag d. 7. Marts. I denne Trækning bortspilles Gevinster til en Værdi af 285.307 Kr., fordelte paa 20,500 Gevinster, endvidere 5000 Indskudsgevinster, 500 Ekstragevinster og en Tillægspræmie paa 1,250 Kr. 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.

Julius Holmblad, Dpsk. af Kbhvn., har paa Rejsen fra Grangemouth til Kbhvn. været ude i haardt Vejr, og en Braadsø har taget B. B. Baad og tilføjet Skibet en Del ovenbords Skade.

Nor, Barkskib af Kragerø, er paa Rejsen fra Liverpool til Kbhvn. med en Ladning Koks strandet ved Lerwick og er Vrag.

Hengest, Dpsk. af Aarhus, har paa Rejsen fra Boness til Hjemstedet været ude i Stormen og faaet nogen ovenbords Skade; paa Overrejsen til England havde Skibet Ild ombord. Ved Ankomsten til Aarhus var Hengest aldeles overiset.

Thalia, 3-m. Skonnert af Windau, er paa Firth of Forth fundet drivende med Kølen i Vejret. Besætningen antages at været omkommen.

Najaden, svensk Dpsk., der besørger Farten Malmø-Kjøbenhavn-Lübeck, har været paa Grund paa Sydflinten. Flot med Assistance og indbragt til Malmø med Skade paa Skruen.

Bryderen, Dpsk. af Kbhvn., har ved Hals været i Kollision med Dpsk. Flandria og faaet en Del Skade paa Skrog og Maskine.

Baldur, Dpsk. af Kbhvn., har været paa Grund ved Helsingborg. Flot med Assistance og har ingen Skade taget.

Hermann, 3-m. Skonnert af Nexø, er strandet ved Lerwick og er Vrag. Besætningen er reddet. Skibet var paa Rejsen fra England til Norge med Kul.

Polaris, Dpsk. af Helsingfors, der, som meddelt, grundstødte udfor Høganæs d. 19. ds., er bragt flot af Svitzers efter at en Del af Ladningen var losset. Polaris er ankommet hertil.

Familien, Skonnert, er paa Rejsen fra Dysart til St. Malo indkommen til Harwich med Skade efter Kollision.

Wermland, Dpsk. af Gøteborg, er strandet udfor Harboøre; er nu fuldstændig Vrag.

Alf, Skonnertbrig af Marstal, er paa Rejsen fra Leith til Frankrig indbragt til Aberdeen med en Del Skade.

Carl Rahtkens, Dpsk., er paa Rejsen fra Novorrossisk til Aarhus med Oliekager grundstødt udfor Grimstad. Forrummet er fuldt af Vand.

Rurik, Dpsk. af Libau, har paa Rejsen fra Glasgow til Libau med Kul været paa Grund nord for Helsingborg. Flot og indkommet hertil.

Wilhelmine, Dpsk. af Fredericia, har været sunket i Knebelvig. Skibet er hævet og er indkommet til Aarhus uden større Skade.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 23. Feb., bestemt til New Orloans. — Alexandra, Svensson, afgik fra Neufahrwasser 6. Febr., best. til New York. — Algarve, Borries, afgik fra Kbhvn. 26. Feb., bestemt til Skotland. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Kbhvn. 21. Feb. — Antwerpen, Kihl, afgik fra Reval 21. Febr., bestemt til Rotterdam. — Arkansas, Jespersen, ankom til Neufahrwasser 20. Feb. — Arno, Strubberg, ankom til Messina 23. Feb. — Beira, Lunge, ankom til Lissabon 20. Feb. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Messina 21. Feb., bestemt til Malaga. — Dagmar, Gade, afgik fra Methil 22. Feb., best. til Livorno. — Florida, Koch, afgik fra Neufahrwasser 7. Feb., best. til New Orleans. — Hekla, Thomsen, ankom til Christiania 26. Feb. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Methil 17. Feb., bestemt til Genua. — Island, Skjødt, afgik fra New York 17. Feb., bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra New York 22. Febr., bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Reval 21. Feb., best. til Dunkirk. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 18. Febr., best. til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Erichsen, ankom til New York 21. Febr. — Nicolai II., Michelsen, ankom til Kbhvn. 18. Febr. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 22. Febr., bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, i Kbhvn. — Omsk, Petersen, afgik fra Kbhvn. 24. Feb., best. til Reval. — Seine, Staal, afgik fra Havre 24. Feb., best. til Kbhvn. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 17. Feb., best. til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christianssand 9. Feb., ankom til New York 27. Feb. — Tiber, Müller, i Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Reval 21. Feb. — Xenia, Thidemann, afgik fra Hamburg 4. Feb., bestemt til Charleston.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Kbhvn. 26. Feb., bestemt til Manchester. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Arendal 19. Febr., bestemt til Throndhjem — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afgik fra Libau 25. Feb., bestemt til Hull. — Ceres, Müller, ankom til Kbhvn. 21. Feb., bestemt til Libau. — Christian IX, Mollerup, ankom til London 26. Febr., bestemt til Kbhvn. — Constantin, Niedersøe, ankom til Libau 23. Febr., best. til London. — Ella, Svane, afgik fra Kbhvn. 27. Feb., best. til Vestnorge. — Douro, Ørum, ankom til Kbhvn. 26. Febr., bestemt til London. — Frederik, Thomsen, afgik fra Hull 25. Febr., bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Libau 21. Feb., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Hansen, ankom til Hamburg 24. Febr., bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, ankom til Leith 24. Febr., bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 22. Feb., best. til Hull. — Maja, Johnson, ank. til Kbhvn. 25. Febr., best. til Danzig. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 26. Febr., bestemt til Stettin. — Moskov, Rohde, afgik fra Kbhvn. 26. Feb., best. til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, er ankommen til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Kbhvn. 25. Febr., bestemt til Pillau. — Perm, Christensen, ankom til London 23. Febr., bestemt til Antwerpen. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 16. Feb., best. til Kbhvn. — Valdemar, Kofod, ankom til Kbhvn. 23. Feb., bestemt til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Manchester 22. Feb., best. til Liverpool. — Vesta, Christensen, er ankommen til Kbhvn., bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ankom til Antwerpen 20. Febr. — Viking, Lorentzen, afgik fra Kbhvn. 25. Feb., bestemt til London. — Skalholt, Aasberg, ankom til Danzig 23. Febr., bestemt til Kbhvn. — Holar, Christensen, afgik fra Kbhvn. 26. Feb., bestemt til Hamburg. — Kursk, Møller, ankom til Kbhvn. 21. Febr. — Loire, Rabe, ankom til Hull 25. Febr., bestemt til Kbhvn.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 28. Feb., best. til Kbhvn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 1. Marts, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Leith 28. Feb., best. til Odense. — Esbjerg, Bentzen, afg.

fra Odense 1. Marts, best. til Newcastle via Frederikshavn. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 28. Feb., best. til Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 28. Feb., best. til Odense. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 28. Feb., best. til Leith via Aarhus og Aalborg. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 28. Febr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 17. Febr., ankom til Libau 23. Febr. — Frode, Tofte, afgik fra Huelva 4. Febr., bestemt til New York. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Huelva 1. Febr., bestemt til Baltimore. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Neufahrwasser 6. Febr., bestemt til Philadelphia. — Skjold, Schmidt, afgik fra Pillau 19. Febr., ankom til Rouen 27. Febr. — Danmark. Kraemer, afgik fra Blyth 23. Febr., best. til Libau. — Ragnar, Risø, afg. fra Stettin. 27. Febr., bestemt til Sunderland. — Volmer, Riber, afg. fra Blyth 19. Febr., ankom til Libau 23. Febr. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 23. Febr., best. til Sunderland. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Tyne Dock 9. Febr., best. til Sunderland. — Harald, Holst, afg. fra Sunderland 13. Febr., best. til Stettin. — Olaf, Lorentzen, afgik fra St. Vincent 12. Febr., ankom til Cork 25 Febr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Bona 22. Febr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Aalborg 24. Febr. — Eduard Barv, Jensen, afgik fra Port Said 23. Febr. — Alex. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Brindisi 25. Febr., ankom til Zante 26. Febr.

Helmdal. Anine, Løffler, afgik fra Aguilas 22. Febr. — Kamma, Pedersen, afg. fra Marseilles 24. Febr. — Helga, Lagesen, ankom til Cette 24. Febr. — Martha, Jørgensen, ankom til Rotterdam 27. Febr. — Therese, Rathje, ankom til Huelva 21. Febr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Cyprus 24. Febr. — Niobe, Schmidt, ankom til Methil 21. Febr. — Nancy, Mathisen, ank. til Kbhvn. 23. Febr. — Nautik, Mortensen, afgik fra Las Palmas 18. Febr., best. til Dunkirk. — Nora, Christensen, afgik fra Trondhjem 20. Febr., best. til Teneriffa. — Neptun, Jørgensen, afg. fra Hull 23. Feb., ankom til Rotterdam 25. Febr. — Nerma, Jessen, afgik fra Esbjerg 25. Febr., best. til Methil — Alta, Nielsen, afg fra Hamburg 25. Febr., ankom til Esbjerg 26. Febr.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afg. fra Tyne 21. Febr., ank. til Shoreham 26. Febr. — Rita, Jørgensen, afgik fra Dover 22. Febr., ankom til Newcastle 24. Febr.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Starck, ankom til Liverpool 21. Febr.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til Colombo 25. Febr. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Port Said 25. Februar, bestemt til Aden. — Søborg, Fischer, afgik fra Buenos Ayres 23. Febr., bestemt til San Vincent f. Ordre. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Buenos Ayres 1. Febr. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Gibraltar 14. Febr., best. til Baltimore. — Uranienborg, Schmidt, ankom til W. Hartlepool 26. Febr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 26. Febr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 22. Febr. — Amalienborg, Dømel, ankom til Reval 27. Febr. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Alexandria 21. Febr. — Stjerneborg, Mathiesen, ankom til Sevilla 18. Febr.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, afgik fra Cardiff 26. Jan., bestemt til Buenos Ayres. — Skodsborg, Lund, afgik fra Glasgow 15. Feb., best. til Neapel. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Livorno 26. Febr., best. til Sevilla. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 21. Febr. — Guldborg, Jensen, afgik fra Ardrossan 22. Febr., best. til Livorno. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Swansea 16. Febr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Rotterdam 22. Febr. — Agnete, Jensen, afgik fra Libau 24. Febr., best. til Amsterdam. — Hermia, Sørensen, ank. til Kbhvn. 22. Febr. — Alice, Hansen, afgik fra Libau 23. Febr., best. til London. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Libau 19. Febr. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 23. Febr. — Nauta, Madsen, ankom til Burntisland 25. Febr. — Rønne, Hintze, ankom til Landskrona 25. Febr. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Gøteborg 22. Febr.

Danmark. Rolf, Madsen, ankom til Gand 25. Febr. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Grangemouth 22. Febr., best. til Kiel. — Absalon, Predbjørn, ankom til Southshields 24. Febr. — Ansgar, Larsen, ankom til Libau 25. Febr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Blyth 24. Febr. — Hamlet, Sommer, ankom til Dunston 25. Febr. — Helge, Mathiesen, ankom til Kbhvn. 25. Febr.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Colombo 20. Febr., bestemt til Port Said. — Annam, Cold, afgik fra Hongkong 20. Febr., ankom til Saigon 21. Febr. — Cathay, Jensen, afgik fra Wladivostock 24. Febr., bestemt til Muroran. — Korea, Berendsen, ankom til Port Said 24. Febr. — Malaya, Prahl, ankom til Antwerpen 11. Febr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afgik fra Lissabon 17. Febr., best. til Fernandine. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Boness 26. Febr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kbhvn. 27. Febr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Burntisland 24. Febr., best. til Kiel.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Libau 21. Febr. — London, Bom, afgik fra Reval 24. Febr., best. til Rotterdam, returnerede til Reval 25. Febr., begrundet paa Ishindringer.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Libau 27. Febr., best. til Rotterdam.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Methil 21. Febr. — Svend, Nielsen, afgik fra Burntisland 22. Febr., best. til Kiel.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Cito, Christensen, pass. St. Helena 21. Jan. fra Molukkerne til Ponta Delgade. — Vega, Pedersen, sejlet fra Corinto 17. Jan. til Estero Real. — Gladstone, Christiansen, ankom til Emden 21. Febr. fra Ny Caledonien. Franz Schwalbe, Poulsen, ankom til Anjer 21. Febr. fra Cardiff, beordret til Hongkong. — Casma, Sonnicksen, ank. til Port Natal 22. Febr. fra London. — Copley, Struckmann, sejlet fra Antofogasta 21. Febr. til Kanalen f. O. — Lenita, Clausen, sejlet fra Valparaiso i Begyndelsen af d. M. til Punta Arenas. — H. Grohmann, Nielsen, indkom til Tvedestrand 24. Febr., fra Shields til Laurvig. — Dorane, Sigurdsen, sejlet fra Hamburg 24. Febr. til Cardiff.

Svendborg. Fortuna, Christiansen, ankom til Fowey 20. Febr. — Emanuel, Bentzen, ankom til Sunderland 23. Febr. — Christine, Nielsen, ankom til London 23. Febr. — Lilli, Rasmussen, ankom til Genua 26. Febr.

Ærø. M. Hay, Petersen, ankom 19. Febr. til Sunderland. — Hjalmar, Christoffersen, ankom 21. Febr. til Brisnes. — Kvik, Andersen, ankom 22. Febr. til Fowey. — Arken, Christensen, ankom 21. Febr. til Rio Grande. — Haabet, Christensen, ankom 23. Febr. til Helsingborg. — Caroline, Knudsen, ankom 24. Febr. til Frederiksværn. — Immanuel, Hansen, ankom 24. Febr. til Fowey.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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.

Fyrskibene *„Læsø-Rende“* og *„Lappe-Grund“* ere atter udlagte paa Station.

Sundet. Helsingør Havn. I Indløbet til og i *Helsingør* Havn er Dybden nu 25 Fod.

Østersøen. Gjedser Havn. I Begyndelsen af Marts 1900 tændes ved *Gjedser* Havn to røde, faste Fyr, der holdte overet i N. 7° V. lede gennem den over *Rødsand* gravede Rende til Havnen.

Bagfyret er anbragt paa Stationsbygningens Tag. Flammens Højde: 43 Fod. Synsvidden og Lysævnen: 9 Kml. Spejlapparat.

Forfyret vises fra samme Pæl paa Havnens Ø.-Mole, hvorfra *Gjedser* Havn Ø.-Ledefyr vises, og 365 Alen S. 7° Ø. fra Bagfyret. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden og Lysævnen: 9 Kml. Spejlapparat.

Fyrene lyse kraftigt over en Vinkel af 10° paa hver Side af Fyrlinien og brænde hele Aaret.

De to Stænger med røde, firkantede Topbetegnelser tæt N. for *Gjedser* Havn ere borttagne.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sundet. Fyrskibene *„Oscarsgrundet“* og *„Kalkgrundet“* ere atter udlagte paa Station.

Smålands Skjærgaard. Vieskär. Sømærket paa *Vieskär* er ødelagt og opføres ikke igen. 58° 0′ 30″ N. Br. 16° 50′ 33″ Ø. Lgd.

Finland. Finske Bugt. Rondö-Matala. Til Foraaret 1900 forsynes de to Sømærker S. for *Rondö-Matala* hver med en rød Ballon. 60° 26′,5 N. Br. 28° 18′,0 Ø. Lgd.

Rusland. Fyrskibet *„Nekmansgrund"* flyttes, naar det i 1900 atter udlægges, til NV.-Enden af *Vinkova Grund.*

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Kattegat. Fyrskibet *„Fladen"* er atter udlagt paa Station.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Helgoland. Det røde, faste Fiskerfyr med hvid Vinkel paa den lave Kyst af *Helgoland,* c. $^1/_2$ Kbl. fra det inderste af Landingsbroen, er slukket.

Elben. Lühe. Den røde, faste Vinkel i *Lühe* Fyr paa Dæmningen ved V.-Siden af *Lühe* Munding, mellem de to hvide Lysvinkler med Hurtigblink, er forandet til en hvid, fast Vinkel.

Paa Ø.-Hjørnet af samme Fyrs Baake er ved Siden af det hvide, faste Fyr tændt et rødt, fast Fyr, der lyser S. og V. for en Linie fra Baaken til den røde Spirtønde K indtil *Elben* S.-lige Bred.

Weser. Rother Sand. I Februar 1900 ombyttes Lystønden S. for *Rother Sand* med en rødmalet Lys- og Klokketønde, mærket D/D.

Jade. Aussen Jade. Fra den 1ste Marts 1900 gives i *Aussen Jade* om Dagen Vandstand-Signaler for store Dampere, for Indgaaende fra *Wangeroog* Fyrtaarn og for Udgaaende fra Fyrskibet *„Aussen Jade".* Signalerne gives efter Taltabellen i den internationale Signalbog og betyde i Tiendele Meter, Vandstanden over Kortets Nulpunkt, hvilket er Middel-Springtids Lavvande. Er Vandstanden undtagelsesvis under Kortets Nulpunkt, hejses en sort Ballon over selve Talsignalet. Signalet forandres for hver Femtedel Meter og gøres, saa længe Damperen er inden for Signalvidde.

Holland. Zuiderzee. Knar. Vraget, som laa sunket ved Indersiden af *Knar,* er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Het Open IJ. Tjalken *„De Onderneming"* er sunken paa N.-Siden af Farvandet i *Het Open IJ,* c. $^1/_2$ Kml. uden for *Oranje* Slusen og 1 Kbl. fra Dæmningen. Vraget er afmærket paa den sædvanlige Maade. 52° 22′ 35″ N. Br. 4° 58′ 29″ Ø. Lgd.

IJmuiden. Ved *IJmuiden* er Udgangspunktet for Vandstand-Signalerne nu $25_{,8}$ Fod.

Zeegat van Brouwershaven. Volkerak. I *Volkerak (Karolinegeul)* ere følgende Tønder flyttede og ligge nu saaledes: Rød Lystønde Nr. 1 i 17 Fod Vand. 51° 39′ 7″ N. Br. 4° 17′ 36″ Ø. Lgd., Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kegle i 13 Fod Vand. 51° 39′ 9″ N. Br. 4° 18′ 2″ Ø. Lgd og Spidstønde Nr. 2 i 15 Fod Vand. 51° 39′ 4″ N. Br. 4° 18′ 14″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Mersey. Birkenhead. Tranmere. *Tranmere* Pier er borttagen, de to røde Fyr paa Pieren slukkede og Taagesignalet ophørt. 53° 23′ 5″ N. Br. 3° 0′ 15″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vineyard Sound. Robinsons Hole. Damperen *„Andandhu"* er sunken tæt ved *Robinsons Hole.* En rødmalet Lystønde, der hver 30 Sekunder viser hvidt, fast Lys i 10 S., Mørke i 20 S., er i 9 Fv. Vand udlagt 50 Alen S. for Vraget, fra *Naushon Island* venstre Side i S. 1° V. og fra *Gay Head Fyr* i N. 12° Ø.

Connecticut. New London Harbor. Lægteren *„Robert"* er sunket ved Ø.-Siden af Løbet ud for *New London* Fyr. En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 5 Fv. Vand udlagt ved Vraget, fra *Black Rock* i S. 27° V. og fra *New London* Fyr i S. 48° Ø.

New York. New York Lower Bay. Old Orchard Shoal. Paa Vraget af *„Satanella",* $^1/_3$ Kml. S. for *Old Orchard Shoal,* ere Masterne borttagne, hvorfor den røde Lanterne er borttagen. En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 18 Fod Vand udlagt tæt NV. for Vraget, fra *Old Orchard Shoal Fyr* i S. 2° V. og fra *Romer Shoal* Fyr i S. 85° V.

Chesapeake Bay. Pooles Island SV. Vraget af Lægteren *„Hero",* c. $2^1/_2$ Kml. SV. for *Pooles Island,* er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

North Carolina. Fyrskibet *„Diamond Shoal"* er drevet fra Station og ligger c. 4 Kml. NØ. for denne, fra *Cape Hatteras* Fyr i S. 58° Ø.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Marseille. Cap Janet. Saut de Marrot. Om kort Tid tændes paa Toppen af Højden *Saut de Marrot* et Lynfyr, der hver 15 Sekunder viser Tre-Lyn; Mørke mellem Lynene $^1/_2$ S., mellem Grupperne $13^1/_2$ S. Flammens Højde: 105 Fod. Lysævnen: $27^1/_2$ Kml. for det hvide, $20^1/_2$ Kml. for det røde og 18 Kml. for det grønne Lys. Fyret viser hvidt Lys fra N. $70^1/_2$° V. gennem V. til S. $34^1/_2$° V., rødt Lys fra S. $34^1/_2$° V. til S. $10^1/_2$° V. over Øerne *Ratoneau, If* og *Pomégues,* samt Grundene ud for disse Øer, hvidt Lys fra S. $10^1/_2$° V. til S. $6^1/_2$° V. over det fri Farvand mellem Øen *If* mod V. og *Banc de Canoubier* og Klipperne *Tarantan* mod Ø., grønt Lys fra S. $6^1/_2$° V. gennem S. til S. $11^1/_2$° Ø. over Grundene ved *Pointe d'Endoume* og *Cap Croisette,* Mørke fra S. $11^1/_2$° Ø. gennem Ø. og N. til N. $70^1/_2$° V. Mellem S. $32^1/_2$° V. og S. $36^1/_2$° V. vise Blinkene hvidt Lys fulgt af rødt Lys. Fyret vises fra et Fyrhus. 43° 20′ 43″ N. Br. 5° 20′ 46″ Ø. Lgd.

Samtidig slukkes Fyret *Cap Janet.*

Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

Italien. Neapel. Det røde Blinkfyr paa Yderenden af Molen *San Vincenzo* ved *Neapel* Havn er igen i Orden.

Østrig-Ungarn. Quarnero-Kanal. Øen Selve. Arat de O'stro. Paa *Arat d'Ostro,* Øen *Selve* SØ.-Spids, tændes om kort Tid midlertidig et rødt og et grønt Fyr. Det grønne Fyr lyser fra N. $67^1/_2$° Ø. gennem Ø. til S. 56° Ø., det røde fra S. 56° Ø. gennem S. og V til N. 52° V. Flammens Højde: 22 og 16 Fod. Synsvidden: 5 Kml. for det røde, 3 Kml. for det grønne Lys. 44° 20′ 52″ N. Br. 14° 43′ 10″ Ø. Lgd.

Castelnuovo di Cattaro. Det grønne Fyr paa N.-Molens Yderende ved *Castelnuovo di Cattaro* er slukket. Det røde Fyr paa Havnens S.-Mole er flyttet til Yderenden af dens Forlængelse.

Grækenland. Euboa. Atalante Kanal. Limné. V. for Landsbyen *Limné* er tændt et rødt, fast Fyr, der lyser over 270°. Flammens Højde: 84 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Det vises fra en 25 Fod høj Jærnpæl. 38° 45′ 38″ N. Br. 22° 18′ 30″ Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Mexiko. Vera Cruz. Sacrificios. Fyret *Sacrificios* viser rødt, fast Lys fra N. 46° V. til N. 22° V. over Grunden *Gallega,* hvidt, fast Lys fra N. 22° V. til N. 17° V., over det frie Farvand mellem Grundene *Gallega* og *Blanquilla,* Mørke fra N. 17° V. gennem N. til N. 7° Ø. over Grunden *Blanquilla,* hvidt, fast Lys fra N. 7° Ø. til N. 15° Ø., over det frie Farvand mellem Grundene *Blanquilla* og *Anegada de Adentro,* rødt, fast Lys fra N. 15° Ø. til N. 58° Ø., over Grunden *Anegada de Adentro* og Øen *Verte,* hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 6 S. fra N. 58° Ø. gennem Ø. til S. 24° Ø., og hvidt, fast Lys fra S. 24° Ø. gennem S. og V. til N. 46° V.

For at staa ind i Havnen skal man holde Havnefyret paa Toldmolen (røde Vinkel) lidt aabent til højre af Fyret *Benito Juarez.*

Cuba N.-Kyst. Gibara. Fyrtaarnet paa *Peregrina Point* staar paa den SV.-ligste af de fire smaa Pynter, der danne den NV.-lige Yderende af *Peregrina* eller *Windward Point,* c. 2000 Al. S. 78° V. fra Yderenden af *San Fernando Point.*

En hvid Lanterne vises fra Flagstangen paa det enligt liggende Hus paa Havnens S.-Side.

En Grund, c. 1 Kbl. lang i Ø. og V. og $^1/_2$ Kbl bred, med 14 Fod Vand, ligger paa Ø.-Siden af Indløbet, dens V.-Ende ligger c. 700 Alen N. 87° V. fra Fyret. Mellem Grunden og Grunden ved Indløbets V.-Side er Farvandet ikke over 2 Kbl. bredt.

Midt i den SV.-lige Del af dette Løb ligger en 19 Fods Grund c. 3 Kbl. S. 70° V. fra Fyret.

Man skal gaa mindst 100 Alen Ø. om Tønden ved Ø.-Siden af de 13 à 18 Fods Klippegrunde, der ligger ved V.-Siden af Indløbet.

Great Bahama Bank. Great Isaacs Fyr V. Grunden, der formentes at ligge $1^1/_2$ à 2 Kml. V. for *Great Isaacs* Fyr, findes ikke. Muligvis har der paa Stedet ligget et Vrag, som er bortdrevet.

St. Lucia. Port Castries. Ved *Port Castries* er Karantæne Tønden atter udlagt c. 3 Kbl. S. 50° V. fra *Vigie* Fyr.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Barren ved *Rio Grande do Sul* kunde hver Dag i December 1899 passeres af Skibe med et Dybgaaende af $12_{,1}$ Fod.

Karantænebestemmelser.

Sverig. — *Oporto* er erklæret for pestfri.

Italien. — Alle *argentinske* Havne ved *Atlanterhavet* og Floden *Parana* samt *Brasilien* fra S.-Grænsen til *Bahia* medregnet, ere erklærede for pestsmittede.

Brasilien. — *Rosario* er erklæret for smittet af Pest, de andre *argentinske* Havne for mistænkte. Skibe fra pestsmittet Havn skulle udstaa Karantæne i *Ilha Grande,* fra mistænkt Havn i *Tamandaré (Pernambuco), Tatuoca (Belem)* eller *Ilha Grande.*

Santos og *Rio de Janeiro* ere erklærede pestfri.

Københavns Børskurs d. 28. Febr. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			98¾	99
Danmark			88	88½
Norden	124		124	124¼
Kjøbenhavn	92½	¼	92¼	92½
Carl	55½		55½	55¾
Dannebrog	98¼		98	98¼
Skjold	71¾		71½	71¾
Helsingørs Dampsk.	67		66½	68
Østersøen	93		92½	93
Nordsøen			64½	71
Torm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			100	107
Urania			76	78
Union			95½	96½
Hejmdal			108	110
Dampsk. af 1896			102	102¾
Østasiatiske			111¾	112
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			94¾	96
3½% Husejer Kreditk.			83¼	85
3½% Kbhvns Kreditf.			84½	85½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			86	86¼
4% — — 6 —			86	87
3½% Landkreditk. 3 —			88	89½
Aktier.				
Nationalbank			137¾	138¼
Privatbank			131¼	131½
Landmandsbank			125	127
Handelsbank			122¾	123
Burm. & Wain	87	¼	87	87½
Helsingørs Jærnsk.			91½	93
Sukkerfabr.			99	99¼
Bryggeri Aktier			90½	91

Vekselkurser d. 27. Februar 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.26	18.22
Paris	72.55	—
Amsterdam	151.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 27. Februar 1900.

Russiske Noter	216.40
4% Russiske Consols	100.10
3⁸/₁₀% — Boden Kredit	95.30
5% Mexikanske 1899	99.20
5% Rumænske Stats	95.50
4% — — 1890	83.50

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

„Det Foren. Dampskibs." 22,000, „Danmark" 8,000, „Norden" 12,000, „Kjøbenhavn" 48,000, „Carl" 10,000, „Dannebrog" 12,000, „Skjold" 14,000, „Urania" 4,000, „Union" 2,000, „Dampskibsselskabet at 1896" 12,000, „Østasiatiske" 16,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Bekendtgørelse
fra
Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

26. Series

6te Trækning begynder Onsdag den 7de Marts 1900.

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	—	»	5000 -	1	—	»	500 -
1	—	»	600 -	1	—	»	1500 -	1	—	»	400 -
1	—	»	400 -	1	—	»	1000 -	1	—	»	300 -
1	—	»	300 -	1	—	»	900 -	1	—	»	200 -
1	—	»	200 -	1	—	»	700 -	7	—	à	100 -
7	—	à	100 -	7	—	à	600 -	34	—	»	50 -
34	—	»	50 -	34		»	300 -	137	—	»	20 -
137	—	»	30 -	137	—	»	100 -	283	—	»	20 -
283	—	»	20 -	283	—	»	50 -	350	—	»	15 -
350	—	»	15 -	350	—	»	30 -	501	—	»	10 -
501	—	»	10 -	501	—	»	15 -	3682	—	»	8 -
3682	—	»	8 -	3682	—	»	10 -				

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 der paa samme faldne Gevinst, endvidere 1 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.**

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. 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.

Hotel Skandia
Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
samt **Skibshandel.**
P. Schou, Frederikshavn.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Café van Zandt,
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

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.

CARL FEERUP,
Esbjerg.
Stort Lager af Toug, Olie, Maling,
Kolonial — Konserves.
Udførselsvarer særdeles billig.

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn".

Udbytte for 1899, 10%, udbetales fra og med den 27. Febr. i Den danske Landmandsbank, Hypothek og Vexelbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1899.

Dampskibsselskabet „Inga".

Udbytte for 1899, 10%, udbetales fra og med den 27. Febr. i Kjøbenhavns Handelsbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1899.

Dampskibsselskabet „Union".

Udbytte for 1899, 10%, udbetales fra og med den 27. Febr. i Den danske Landmandsbank, Hypothek og Vexelbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1899.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Vesterhavet"

afholder ordinær Generalforsamling paa Konsul J. Lauritzens Kontor i Esbjerg Mandag den 5. Marts d. A. Kl. 2 Eftermiddag.

Der foretages:

1. Beretning om Selskabets Virksomhed og Forretningens Gang i det forløbne Aar, samt om Skibenes Tilstand.
2. Fremlæggelse af Statusoversigt og Ekstrakt af det reviderede Regnskab for 1899.
3. Forslag fra Bestyrelsen om Køb af 2 Skibe og Ændring af Statuternes § 16.
4. Valg af 1 Kommitteret.

Esbjerg, den 21. Februar 1900.

Bestyrelsen.

Det Helsingørske Dampskibsselskab

afholder sin aarlige ordinære Generalforsamling Mandag d. 5te Marts d. A. i Hotel Dagmar Kl. 6 Efterm.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed.
2. Fremlæggelse af Ekstrakt af det reviderede Regnskab for 1899 samt Forslag til Fastsættelse af Udbyttet.
3. Indstilling om at meddele Decharge for det reviderede Regnskab.
4. Valg af Kommitteret samt af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler samt Regnskabs-Ekstrakten for 1899 udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade Nr. 3, 1ste Sal, Mlbgn., fra den 24de Februar til 3die Marts fra Kl. 12—2, mod behørig Legitimation i Henhold til Lovenes § 11.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Vulcan".

Den aarlige Generalforsamling afholdes Lørdagen den 3die Marts d. A. Kl. 3½ paa Selskabets Kontor, Skjoldsgade Nr. 1, Stuen, med følgende Dagsorden:

1) Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Regnskabsaar.
2) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab for 1899 til Decharge.
3) Fastsættelse af Udbytte for 1899.
4) Valg af 2 Kommitterede.

Kjøbenhavn, den 18de Februar 1900.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Østersøen".

Udbytte for 1899, 10%, udbetales fra og med den 27. Febr. i Kjøbenhavns Handelsbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1899.

Dampskibsselskabet „Norden"

afholder Generalforsamling i Hotel „Phønix" Fredag den 2 Marts 1900. Kl. 6 Efterm.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed.
2. Regnskabsaflæggelse for Aaret 1899 samt Indstilling om Decharge for det reviderede Regnskab.
3. Valg af et Medlem af Kontrolkomiteen.
4. Valg af Revisorer for Regnskabsaaret 1900.

Adgangskort og Stemmesedler til Generalforsamlingen samt Regnskabsekstrakten for 1899 erholdes imod Forevisning af Aktierne fra den 22de til den 27de Februar d. A., begge Dage inkl., paa Selskabets Kontor, Amaliegade Nr. 43, Stuen, fra Kl. 11—1.

Kjøbenhavn, den 16. Februar 1900.

Bestyrelsen.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Da den den 22. Febr. afholdte Generalforsamling ikke var beslutningsdygtig, indkaldes i Henhold til Lovenes § 7 en ny Generalforsamling **den 16. Marts Kl. 7 Eftm., i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13, 1. Sal,** med samme Dagsorden som tidligere:

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

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Cimbria".

Den aarlige Generalforsamling afholdes **Onsdag den 14. Marts Kl. 7 Eft. paa Selskabets Kontor, Frederiksgade Nr. 6, 1ste Sal.**

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af Regnskab for det forløbne Aar til Decharge ledsaget af Angivelse af Selskabets Status.
3. Forslag til Anvendelse af Overskudet.
4. Valg af Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Regnskabsekstrakt udleveres paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 6, fra 1. Marts til 11. Marts inklusive mod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 27. Februar 1900.

Bestyrelsen.

M. Christiansen

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hintzes Enke

PETERSEN & NIELSENS

Galvaniseringsanstalt.

Adelgade 83 · Nørrebrogade 212

anbefaler sig med Forzinkning af alle Slags Smede- og Støbejærnsarbejder til billige Priser og hurtig Ekspedition.

Telefon 6944. Telefon Tagenshus 37.

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.

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.**

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.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"
Telefon Nr. 56.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,

Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

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.**

Udsalg for Aarhus
ved J. P. Johansen, Skolegade 34.

BENYT

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

for Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • *Direkte Importører af Skandinaviske Produkter.* • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. ✳ Telegrams Skandinav.

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.)

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.

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 I Kld.**

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.

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.

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 Reparationer af Dampskibsmaskiner.

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.

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.

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.

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.

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.

Spis kun

Nørgaards Dampkogte Skinker.

Engelsk Patent Dampkogningsmetode.

Al Næringsværdi bibeholdt.

Benfri, færdige til Spisning.

Fabrikslager: Nørregade 35.

Telefon 7305.

Nyt Blæk.

Neelmeijers

Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.

Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.

Faas overalt. Telefon 3332.

Hovedforhandling hos

E. Jacobsen Ellegaard,

Holbergsgade 5. Kbhvn.

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.

Jeg var meget plaget af Brysttrykken, Hjærtebanken og Kortaandethed, hvilket jeg er bleven fritagen for ved at bruge 1 hel Flaske af Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir. Da jeg nu skal rejse til en anden Verdensdel, og jeg befrygter, at Deres saa fordelagtig bekendte Eliksir ikke endnu der kan erholdes, har jeg forsynet mig rigelig deraf, da jeg tror, det er et godt Middel mod mange Sygdomme.

Randers.
P. C. Christensen,
1. Maskinmester paa Dampsk. »Frejr«

Undertegnede har i over 3 Aar lidt af **Hjærtebanken og daarlig Fordøjelse,** har i den sidste Tid anvendt **Waldemar Petersens** verdensberømte **China-Livs-Eliksir** og er ved Brugen heraf bleven betydelig bedre. Min Kone har i flere Aar lidt af **Tryk paa Hjærtekulen,** hvilket imidlertid fuldstændigt har fortaget sig, ligeledes ved Hjælp af **China-Livs-Eliksiren.**

Kjøng pr. Glamsbjerg, d. 2. August 1899.
Rasmus Hansen.

Efter at jeg knapt i et Aars Tid har anvendt **Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** saavel til mig selv som til andre kan jeg herved bevidne, at jeg anser det for et **særdeles godt Middel** mod **Appetitløshed,** mod **Svækkelse** i Fordøjelsen og deraf følgende Opstød, mod **Kortaandethed, Kvalme** og **Trykken** paa Brystkassen.

Hamri paa Island.
Arni Arnason, Læge.

Undertegnede, der lider af **Nervesvaghed,** har i ca. 3 Maaneder benyttet **Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** og kan med Glæde og Taknemlighed meddele, at Kuren har bevirket en forbausende Fremgang.

Lille Colbjørnsensgade 8, Kjøbenhavn.
Agnes Christiansen.

Faas overalt samt i Vindepotet **Frederiksberggade 27, Telefon 1336.**

Café Hotel
„SIAM“.
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

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.

H. HANSENS Skibshandel,

Havnegade, Kolding.
anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.

Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.
Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

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.

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.

INDHOLD: De internationale Søvejsreglers Art. 16 og Art. 21. — Dampskibet „Fredensborg“s Bjærgning af 33 Menneskeliv. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

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

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 10. Kjøbenhavn, Torsdag den 8. Marts 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.

Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

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

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

W. O. le Maire,
Ur- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

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.

Madsen & Worm. **Herluf Trollesgade 7.** Kjøbenhavn K.
Assurance-Mæglere.
Telefon 4897. • Telegramadresse: **Wormadsen.**

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.

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.

N. Reippürt,
Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

Sagfører Ludvig Metz,
Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

P. Simonsen & Co.
Skibshandlerforretning,
Odense,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende til D'hrr. Skibsføreres velvillige Erindring.

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.**

TH. SIMONSEN,
NYHAVN 57.
SØLVMEDAILLE I MALMØ
OG **STOCKHOLM**
FOR LANTERNER.
GRUNDLAGT 1825.

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, 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.

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

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

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

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

J. CHR. PETERSENS
Papirhandel,
St. Kirkestræde 1.
Skibsdagbøger.
Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.
Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreforhandlere Rabat.

Jeg var meget plaget af Brysttrykken, Hjærtebanken og Kortaandethed, hvilket jeg er bleven fritagen for ved at bruge 1 hel Flaske af Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir. Da jeg nu skal rejse til en anden Verdensdel, og jeg befrygter, at Deres saa fordelagtig bekendte Eliksir ikke endnu der kan erholdes, har jeg forsynet mig rigelig deraf, da jeg tror, det er et godt Middel mod mange Sygdomme.
Randers.
P. C. Christensen,
1. Maskinmester paa Dampsk. »Frejr«.

Undertegnede har i over 3 Aar lidt af **Hjærtebanken og daarlig Fordøjelse,** har i den sidste Tid anvendt **Waldemar Petersens** verdensberømte **China-Livs-Eliksir** og er ved Brugen heraf bleven betydelig bedre. Min Kone har i flere Aar lidt af **Tryk paa Hjærtekulen,** hvilket imidlertid fuldstændigt har fortaget sig, ligeledes ved Hjælp af **China-Livs-Eliksiren.**
Kjøng pr. Glamsbjerg, d. 2. August 1899.
Rasmus Hansen.

Efter at jeg knapt i et Aars Tid har anvendt **Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** saavel til mig selv som til andre kan jeg herved bevidne, at jeg anser det for et **særdeles godt Middel** mod **Appetitløshed,** mod **Svækkelse** i Fordøjelsen og deraf følgende Opstød, mod **Kortaandethed, Kvalme** og **Trykken** paa Brystkassen.
Hamri paa Island.
Arni Arnason, Læge.

Undertegnede, der lider at **Nervesvaghed,** har i ca. 3 Maaneder benyttet **Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** og kan med Glæde og Taknemlighed meddele, at Kuren har bevirket en forbausende Fremgang.
Lille Colbjørnsensgade 8, Kjøbenhavn.
Agnes Christiansen.
Faas overalt samt i Vindepotet **Frederiksberggade 27, Telefon 1336.**

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Søulykke-Statistiken.

Aaret 1898. Fem Aars Resultater. En skarp Kritik.

Indenrigsministeriet har i disse Dage offentliggjort Statistisk Oversigt for 1898 over Søulykker for danske Skibe og for fremmede Skibe i danske Farvande, udarbejdet ved Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet i Kjøbenhavn. For de danske Skibes Vedkommende udviser Statistiken, at det samlede Antal af Søulykker og Søskader i 1898 har været 193; af disse ere de 140 overgaaede Sejlskibe, de 53 Dampskibe. I 172 Tilfælde, nemlig over 126 Sejlskibe og 46 Dampskibe, har der været afholdt Søforhør eller Søforklaring. Af fremmede Skibe er der overgaaet 146 Ulykker i danske Farvande i 1898.

For de danske Skibe fordele Ulykkerne sig saaledes:

Sejlskibe.

Stranding (med Forlis) 30, Grundstødning 45, Kæntring 4, Sprungen læk i Søen 3, Forladt synkefærdig 10, Forskellig Søskade 5, Kollision 22, Kondemnation efter Søskade 1, Ildsvaade 1, Bortebleven 5, Overbordfalden 14, ialt 140.

Dampskibe.

Stranding (med Forlis) 1, Grundstødning 20, Forladt synkefærdig 1, Forskellig Søskade 1, Kollision 22, Ildsvaade 3, Overbordfalden 4, Bjærgning af Skib 1, ialt 53.

I de tidligere Anmeldelser her i Bladet af denne aarlig fremkommende Statistik have vi stedse peget paa, at dens Betydning og dens Berettigelse laa i, at den fremstillede de gennem Søforhørene tilvejebragte Oplysninger om Aarsagerne til de stedfundne Søulykker. Vi udtalte i vor Anmeldelse i Fjor, at hvis disse Oplysninger virkelig tilvejebragtes ved Søforhørene og offentliggjordes tilligemed disse, da vilde de have deres store Betydning som Advarsel for Skibsførere, der besejle de omhandlede Farvande, og som gennem Søretternes Udtalelser om Aarsagerne til Ulykkerne mangen Gang vilde faa et gavnligt Vink, der vilde hjælpe dem til at undgaa en Katastrofe, og vi paaviste, hvor slet Statistiken svarede til dette sit Formaal. Om den nu fremkomne Statistik for 1898 maa i saa Henseende desværre siges ganske det samme som om dens Forgængere, men hvad der giver den Interesse er, at den ledsages af en af Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet ved Bureauchef A. Schneider udarbejdet Undersøgelse af Spørgsmaalet om, hvorvidt det med Rette kan siges, at de af Søretterne tilvejebragte Oplysninger om de faktiske Forhold, under hvilke de enkelte Ulykkestilfælde ere foregaaede, og om de Omstændigheder, der maa antages at have foraarsaget Ulykken, have vist sig tilstrækkelig fyldestgørende for Lovens Formaal, samt i modsat Fald at søge bragt under Overvejelse, ved hvilke Midler de forefundne Mangler muligt kunne ventes afhjulpne. Den Besvarelse, Bureauet paa Grundlag af de nu foreliggende 5 Aargange af Statistiken, med Referater af over 600 her i Landet optagne Søforhør, giver af dette Spørgsmaal, har betydelig Interesse.

Med Hensyn til de Søforhør over Søulykker, der i Fem-Aaret 1894—98 ere tilstødte danske Skibe, oplyses det, at deres Antal har været i stadig og betydelig Stigning, nemlig fra 94 til 172, eller med over 80 %.; ved Sø- og Handelsretten her i Byen er Antallet endog steget med over 200 %. Aarsagen hertil er ikke, at Ulykkerne paa Søen ere forøgede i samme Forhold, men den er utvivlsomt dels den, at Søretslovens Undersøgelsessystem er bleven bedre indarbejdet, dels, at der vistnok i mange Tilfælde er blevet optaget Søforhør, hvor en Søforklaring vilde have været fuldt ud fyldestgørende for Øjemedet. De fleste Søretter synes nemlig at fortolke Søretslovens § 9 paa en efter dens Formaal formentlig urigtig Maade, idet den ses at være anvendt ogsaa paa de i Sølovens § 40 omhandlede Søskader, angaaende hvilke der kun skal aflægges Søforklaring.

Denne store Forøgelse af Søforhørernes Antal har været ledsaget af en tilsvarende Utilfredshed med Loven og givet Anledning til en Del Klager fra Redere og Skibsførere over det derved foranledigede unødige Ophold for Skibene og Tidsspilde for Skibsofficererne og Besætningerne, ligesom Søretsmedlemmerne have klaget over Spild af Tid og Arbejde. Bedømmes Resultaterne af Søforhørene efter de opnaaede Oplysninger om Aarsagerne til Søulykkerne, maa det vistnok ogsaa indrømmes, at Nyttevirkningen hidtil næppe har været nævneværdig.

Bureauet gaar derefter over til en Sammenligning mellem det danske og de tilsvarende engelske og tyske Undersøgelses-Systemer og kommer til det interessante Resultat, at Procent-Forholdet mellem Antallet af Søforhør og Antallet af Skibe i disse tre Søstater for Danmark er 15.7 %, for Tyskland 4.2 % og for England 1.5 %. Der skulde herefter overgaa danske Skibe 4 og 10 Gange flere, til søretslig Undersøgelse kvalificerede Søulykker end henholdsvis tyske og engelske Skibe, men dette er, som bekendt, ingenlunde Tilfældet, idet Søulykkerne Antal tvertimod gennemsnitlig er ringere for den danske Handelsflaade end for de to andre. Hertil kommer, at hvis der ikke, gennem den af Justitsministeriet i Henhold til Sølovens § 40, sidste Stykke, udøvede Censur over de fra de danske Konsulater indsendte Beretninger om de i fremmede Farvande hændte Søulykker for danske Skibe, havde fundet Indskrænkninger Sted af Søforhør ved at Ministeriet udskyder de Tilfælde, der ikke frembyde nogen Interesse for Skibsfarten, vilde Søforhørenes Antal være blevet endnu større. Aarsagen til det urimeligt store Antal danske Søforhør ligger derfor væsentligst i, at vort Undersøgelses-System savner en Censur gennem en overordnet sagkyndig Centralmyndighed, der skulde have den Opgave at træffe Bestemmelse om, hvilke af de anmeldte Søulykker, der egne sig til nærmere Undersøgelse ved Søforhør. Til Bedømmelse af, hvor vidt en Søulykke er af tilstrækkelig praktisk Betydning, for at det vidtløftige Maskineri med et Søforhør ved en Søret bør sættes i Bevægelse, maa der dog i saa Fald først foreligge en Forundersøgelse, altsaa en Søforklaring, optagen af eller aflagt for en af de dertil udvalgte sagkyndige Myndigheder.

Af den Fremstilling af de engelske og tyske Undersøgelses-Systemer, der herefter følger, ses det, at de i Modsætning til det danske, ere meget simple. Navnlig det engelske fastslaar en sagkyndig Forundersøgelse af alle Søulykker af alvorligere Betydning, hvorefter „Board of Trade" bestemmer om Søforhør skal afholdes. At det hele Maskineri i England er meget lidt kompliceret, ses ogsaa deraf, at der af de egentlige Søretter, til hvilke „Board of Trade" eventuelt henviser Sagen, kun findes ialt 17 i Storbritannien og Irland.

Som det danske Systems uheldigste Egenskab nævnes herefter den store Overflod paa Søretter; her findes jo nemlig lige saa mange, som vi have Underretter, altsaa c. 134, eller 11 Gange saa mange som i hele det tyske Rige. Og medens der i Tyskland kun haves 48 sagkyndige Søretsmedlemmer, kræver det danske System, foruden de 10 i Sø- og Handelsretten, mindst 200 søkyndige Søretsmed-

lemmer; med Føje siges det, at saa megen nautisk Ekspert-Sagkyndighed tør selv en gammel Søstat som Danmark næppe smigre sig med f. T. at have til Raadighed. Da nu Underretterne i Forvejen ere overbebyrdede med Forretninger, har Interessen for Søretsloven oftest kun været ringe og Resultaterne svare dertil, undtagen netop i statistisk Henseende. Med Hensyn til hele dette utilfredsstillende Forhold henviser Beretningen iøvrigt til en Artikel af „Et Søretsmedlem" i „Dansk Søfartstidende" for d. 10. Juni 1897, hvor det er skildret „i klar og koncis Form", og hvilken Fremstilling, da den ikke har mødt nogen Modsigelse, sikkert er korrekt.

Efter denne skarpe Kritik af vort Undersøgelses-System, gaar Beretningen over til at omtale Søretternes Udtalelser om Søulykkernes Aarsager. Det viser sig da, at disse Udtalelsers Antal er i jævn Tilbagegang, nemlig fra 22.3 til 18.6 %. Baade Lovens klare Ord og et senere ministerielt Cirkulære gøre det ganske utvivlsomt, at det er Søretternes Ret og Pligt at udtale sig om disse „Aarsager". Naar de i saa ringe Grad gøre det, er Grunden „efter Forlydende" den, at en Del af Søretterne ere betænkelige ved at afgive slige foreløbige Udtalelser, fordi de senere kunne blive dømmende i Sagen og derved komme i Modsigelse med sig selv, hvis senere fremkomne Oplysninger maatte føre Retten til et andet Resultat. Bureauet anser ogsaa dette Tilfælde for sandsynligt, men mener ikke, at det kan skade eller nedsætte Rettens Anseelse, fordi Hensynet til de ny Bevisligheders Fremkomst da maa være afgørende. I England og Tyskland har dette Forhold ikke foranlediget, at Søretterne have nægtet at afgive Kendelser over Aarsagerne, og Bureauet fremsætter det Spørgsmaal: „Hvis de danske Søretter, i Modsætning til de fremmede, maatte være berettigede til at undlade at udtale sig om Aarsagerne, til hvad Nytte kan da Oprettelsen af det vidtløftige Maskineri for Søulykke-Undersøgelser og Udgivelsen af Statistiken herover være, naar Resultaterne af Søforhørene forblive uoplyste og de som Følge heraf intetsomhelst Udbytte kunne yde til Gavn for Navigeringen eller til Sikkerheden for Liv og Ejendom paa Søen? I de her omhandlede fem Aar er der af de c. 600 afholdte Søforhør i de 500 Tilfælde intet udtalt om Søulykkens Aarsag, og af disse kan næppe uddrages nogen Oplysning, der med Udbytte kan benyttes i Lovens Hovedøjemed. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret synes næsten principmæssig at dele fornævnte Betænkelighed, idet der fra denne saa godt som ingen Udtalelser foreligger om Aarsagerne til de 185 Søulykker, den i de fem Aar har undersøgt, hvor betydelige og nautisk belærende end disse synes at have været. I Modsætning hertil har Søretten i Frederikshavn i de fleste Tilfælde afgivet udførlige Udtalelser, saaledes i 1898 angaaende 10 Søulykker; ved 4 af disse var Strandingernes Aarsag Manglen af tidssvarende Søkort.

De Bøder, der ere ikendte for Overtrædelse af Søloven og Søretsloven, skyldes særlig Undladelse af Anmeldelsen i rette Tid af en Søulykke (se Sølovens § 40 og Søretslovens § 9, sidste Stykke), i hele Femaaret dog kun i 18 Tilfælde. Vi skulle, idet vi nævne dette, gøre opmærksom paa, at naar Statistiken nævner Aarsagen som „Undladelse af Anmeldelse af Søulykke i første danske Havn", saa vilde det mulig have været betydeligt mere oplysende, om der var tilføjet, under hvilke Forhold og navnlig hvor længe de paagældende Skibe have opholdt sig i vedkommende danske Havn. Det er et omtvistet Spørgsmaal, om Skibsføreren ubetinget kan ifalde Bøde, fordi han anløber en dansk Havn uden at gøre Anmeldelse om en indtruffet Søulykke; vi henvise herom til Overretssagfører C. A. Olsens i 1899 udkomne Bog „Om Søforklaringer og Søforhør efter den danske Lovgivning" og til Artikler i dette Blads Nr. 15 og 16 s. A. Det er selvfølgelig muligt, at disse 18 Tilfælde ere saa utvivlsomme, at de intet oplyse om vedkommende Søretters Opfattelse i denne Henseende, men vi benytte Lejligheden til at paapege Ønskeligheden af en ministeriel Vejledning paa dette Punkt. Thi at en ubetinget Anmeldelsespligt, selv for Skibe, der kun ved Forbisejling søge Havn, kan medføre Tab og Tidsspilde for Rederier og Ladningsejere, fremgaar klart nok af den Besværing, der af „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart" i sin Tid rettedes til Justitsministeriet herom, desværre uden Resultat (se Repræsentationens Aarsberetning for 1898, S. 8—12).

Af Bøder er fremdeles i Femaaret ved Dom ikendt 5 for alvorligere Forsømmelser ved Navigering, d. v. s. for mindre end 1 pCt. af samtlige 616 Søulykker. I 99 af 100 Tilfælde ere Søretterne følgelig komne til det Resultat, at de stedfundne Søulykker nærmest hidrøre fra de bekendte Kategorier: „Acts of God or errors of judgment," altsaa „Naturkræfternes uafvendelige Indgriben eller Fejlgreb af den Vagthavende under vanskelige og farefulde Forhold," i hvilke Tilfælde der, som bekendt, alene kan blive Spørgsmaal om Tildelelse af en Advarsel fra vedkommende Sørets Side. Beretningen fastslaar, at Søretternes Undersøgelser her altsaa dog utvivlsomt have været til Nytte, idet de paa ubestridelig Maade paany have konstateret den danske Sømandsstands gamle, vel erhvervede Ry for dygtigt Sømandsskab og udholdende Agtpaagivenhed under Udførelsen af sit opslidende og ofte farefulde Kald. Indirekte bekræfter dog dette Resultat den unødige Vidtløftighed og delvise Overflødighed af det danske Undersøgelses-System.

Af Statistiken over Kollisioner ses det, at deres Antal har mere end fordoblet sig i Fem-Aaret og ialt medført Total-Forlis af 19 Sejlskibe og 5 Dampskibe samt Tab af 28 Menneskeliv og af over $^3/_4$ Mill. Kr. alene i Skibenes Værdi. Da det overvejende Antal Kollisioner finder Sted med engelske Skibe er Kendskab til de engelske Domstoles Opfattelse af Søvejsreglerne af stor Betydning, hvorfor enkelte engelske Domme i Kollisionssager ere optagne i Oversigterne.

Tab af Menneskeliv ved Søulykker har i Fem-Aaret været i betydelig Nedgang, fra 124 til 69. Forulykkelser ved „Overbordfalden" synes derimod tiltagne, nemlig fra 15 til 20, hvorfor erindres om Nødvendigheden af, at Redningsbøjen haves ved Haanden paa Dækket eller andet let tilgængeligt Sted, klar til øjeblikkelig Udkastning. Der synes at herske nogen Utilbøjelighed til at udkaste Redningsbøje i Tilfælde, hvor det skønnes, at den Overbordfaldne ikke vil kunne redde sig ved Hjælp af denne. Søforhør, navnlig ved fremmede Søretter, have godtgjort, at et sligt Skøn af Dæksmandskabet kan være ganske fejlagtigt, hvorfor Undladelse af en saadan Udkastning, naar der har været den ringeste Chance for, at Redningsbøjen kunde have gjort Nytte, er bleven betragtet som en saa alvorlig Forsømmelse, at Ansvar er bleven gjort gældende mod den Vagthavende.

Af danske Skibsbesætninger er i Fem-Aaret i 29 Tilfælde 187 Mand bjærgede i fremmede Farvande. Med Undtagelse af 8 af disse Tilfælde foreligger der ingen officiel Bekendtgørelse om, og da paa hvilken Maade de paagældende fremmede Skibsførere eller Mandskaberne have modtaget Erstatning eller anden offentlig Anerkendelse for deres udviste Mod og store Anstrengelser, ofte under livsfarlige Vejrforhold. Mulig hidrører dette dog fra manglende officielle Bekendtgørelser om skænkede Belønninger, eller manglende instruktorisk Vejledning for Søretterne. — Danske Skibsbesætninger og Fiskere har i 1898 af den svensk-norske Regering i 5 Tilfælde modtaget Hædersgaver. — Krydstoldfartøjerne har i 6 Tilfælde af Perioden med Held medvirket ved Skibbrudnes og Overbordfaldnes Redning.

Efter en Oversigt over Femaarets Strandinger og Forlis paa de danske Kyster slutter Beretningen med at erkende, at den praktiske Betydning af det gældende danske Undersøgelses-System ingenlunde har opfyldt de efter Erfaringerne fra andre Søstater berettigede Forventninger. Som i høj Grad medvirkende hertil nævnes Savnet af det her i Landet saa længe ønskede „Board of Trade" (i formindsket Maalestok), der er særlig føleligt for den her omhandlede internationale Søforts-Foranstaltnings Vedkommende. De stærkt befærdede danske Farvande give Danmark en Ret og en Pligt til i alle internationale Søfartsforhold at holde sig paa Højde med de mest udviklede Søstater. Centralbestyrelsen for vort Handels- og Søfarts-Maskineri er uhensigtsmæssig og tungt arbejdende. Som det bedste Mønster for et dansk „Board of Trade" henvises endelig til Sveriges „Kommerskollegium."

Til ovenstaaende Beretning skulle vi i næste Nummer knytte nogle Bemærkninger.

„Dansk Navigatør-Forening"s Adresse.

Vi have modtaget følgende:

Forskellige Steder i Pressen, og sidst i „Nationaltidendes" Søfartstidende af 2den ds., har en Henvendelse fra „Dansk Navigatør-Forening" til Dampskibsrederierne været Genstand for Omtale, og nævnte sidste Artikel, der kaldes „Strøtanker" og er uden Mærke, søger tilsyneladende at belyse Spørgsmaalet fra begge Sider, men den, der er inde i Forholdene, bemærker dog straks, fra hvilken af de tvende Parter, Artiklen stammer. Den lader Rederne give flere Svar paa Spørgsmaal og Fremstillinger, som det aldrig kunde falde Rederne ind at svare, og den erklærer, at Styrmændene have Grund til at paastaa, at der ikke er noget rimeligt Forhold imellem Styrmændenes nuværende Hyrer og den Maskinmestre, Matroser og Fyrbødere have tiltvunget sig.

Dette sidste, der er Argumentet, hvorpaa Forlangendet om højere Løn for Styrmændene baseres, er fejlt, hvilket vil ses af, at de gangbare Hyrer i Dampskibe paa c. 1500 Tons vare

	1. Styrmand	2. Styrmand	Matroser & Fyrbødere
i 1890	Kr. 100	Kr. 72	Kr. 50
i 1900	Kr. 120	Kr. 85	Kr. 60

hvilket svarer til en Forhøjelse af 20 %, 18 % og 20 %.

I Dampskibe paa c. 3000 Tons

i 1890	Kr. 100	Kr. 72	Kr. 50
i 1900	Kr. 120-140	Kr. 90-100	Kr. 60
eller	30-40 %	20-29 %	20 %

Det Tillæg, som Styrmændene saaledes have faaet paa deres Lønninger i de senere Aar, viser sig saaledes at staa endog i særdeles godt Forhold til det Tillæg, Matroser og Fyrbødere have faaet og at de altsaa ikke af den Grund have noget at beklage sig over. Den Paastand, at Maskinmestre, Matroser og Fyrbødere skulde have tiltvunget sig Lønforhøjelse. er ogsaa for største Delen gal, og uagtet nævnte Artikel i Ord hævder, at Navigatørerne øjensynlig ikke ville ind paa Fagforeningsvejen, fremdrager den dog som en Advarsel for Rederne den Magt, der ligger i, at Navigatørerne slaa sig sammen, naar der bliver blæst Appel til Kamp. Da denne Dosis let kan tages af „Dansk Navigatør-Forenings" Medlemmer som god Latin, skal det fremhæves, at Forhandlingerne imellem Rederi-Foreningen og Maskinmestrenes Forening kun i meget ringe Grad optoges af Lønspørgsmaalet, men hovedsagelig drejede sig om Forholdene ombord, og at Rederne i 1898 ved Fyrbødernes Henvendelse til dem og i Betragtning af de gunstigere Tider tilstod dem en Lønforhøjelse af Kr. 5 pr. Maaned, hvilket Tillæg ogsaa gaves til Matroserne, der ikke havde anmodet om Forhøjelse af Hyren, idet Rederne ønskede at gøre Ret og Skel for alle. Til Tak for denne Imødekommenhed truede Matroserne i 1899 med Strejke, og for at undgaa en saadan, sattes Hyren saavel for Matroser som for Fyrbødere op til Kr. 60, men det er ogsaa den eneste Gang, at det kan siges, at Rederne have taget Hensyn til en Trudsel.

Da man vel bør gaa ud fra, at Navigatør-Foreningens Opgave er at varetage samtlige Navigatørers Interesse, og ikke udelukkende 1ste & 2den Styrmænds Interesser, burde den tage Hensyn til, at Rederne yde et stort Bidrag til Navigatørernes bedre Stilling, før de blive 2den Styrmænd, ved at have oprettet 3die Styrmændspladser i et stort Antal af Skibene. Dette vurderes ikke, hvorimod der forlanges, at 3die og 4de Styrmænd, som officielt aldeles ikke kendes, skulle have samme Hyre som 2den Styrmænd. Navigatør-Foreningen tager intet Hensyn til Skibenes Størrelse, Farter eller til Styrmændenes Anciennitet og Kvalifikationer. Dette er saavel unaturligt som upraktisk. Naar der proponeres en Lønning af Kr. 150 for 1ste Styrmænd, da er det den samme Løn, som 1ste Maskinmester har i mange mindre Skibe, og som endog er højere end flere Skibsførere har. Men ligesom 1ste Styrmand er Næstkommanderende paa Dækket, saaledes er 2den Maskinmester Næstkommanderende i Maskinen, og disses Hyrer kunne derfor, dersom der overhovedet kan træffes nogen Sammenligning i disse Forhold, bedst stilles i Klasse med hinanden — i al Fald kan 1ste Styrmand aldrig i Hyrespørgsmaalet stilles ved Siden af 1ste Maskinmester. Massedemonstrationer kunne vel undertiden føre til det Resultat, Udøverne tragte efter, men de afføde altid en Skygge, der følger dem, og derfor bør Bestyrelser af Foreninger eller Korporationer vel betænke, om de Fordringer, de opstille, og hvorpaa de samle Underskrifter, ere forsvarlige, og om der er virkelig Grund til at gøre dem gældende, og det har der efter det foranførte næppe været, da Bestyrelsen for „Dansk Navigatør-Forening" opfordrede Medlemmerne til at underskrive den Henvendelse til Rederne, som den senere tilstillede dem, og navnlig ikke efter at Rederne en Gang havde svaret paa en lignende Opfordring. At den Sympati for Styrmændene, som Rederne i deres Svar lod komme til Orde, ikke for disse skulde have nogen Værdi, naar den ikke paany gav sig Udslag i Form af klingende Mønt, saaledes som antydet i Navigatør-Foreningens Cirkulære til Rederne, er Skyggesiden ved Sagen, thi de naturlige Forhold afføder, at Navigatørerne ombord maa have Sympati for det Rederi, de farer for, ligesom Rederen maa have Sympati for Navigatørerne, og rokkes der ved dette Forhold, vil det være Begyndelsen til en Tilbagegang for den danske Skibsfart. Styrmændene skulle være Kaptajnernes højre Haand, fra deres Rækker skulle de fremtidige Skibsførere fremgaa, og Rederne maa være visse paa, at de sætte Rederiets Interesse øverst, saa længe det ikke gaar Funktionærernes for nær. Dette burde Bestyrelsen for „Dansk Navigatør-Forening" lægge sig paa Sinde, snarere end at agitere blandt Styrmændene og spolere det gode Forhold, men naturligvis, en Bestyrelse maa udrette noget, og at faa Medlemmerne til at underskrive paa en Henvendelse om højere Indtægter, er jo dog altid noget, om end noget særdeles let.

Naar nu Grunden til, at Styrmændenes Hyrer ikke tør sættes højere op, skal angives, da er den nærmest den, at vi allerede ere ud over, hvad der er gangbar Hyre hos vore nærmeste Naboer — Nordmænd, Svenskere, Tyskere og Russere, — og for at vore Skibe ikke skulle sejles agterud, men Redervirksomheden hos os kan florere til Fordel for hele Landet og ikke mindst til Fordel for Navigatørerne, er det nødvendigt, at Rederne passe nøje paa ikke at bebyrde Skibene i nogen Ret-

ning med højere Udgifter end de Nationer, vi skulle konkurrere med, thi det er jo netop Sagen, at Konkurrencen ikke saa meget er imellem de danske Rederier indbyrdes som imellem hele den internationale Flaade, af hvilken vor kun udgør en ringe Brøkdel, og derfor gaar det ikke an, at vi ville føre an. Var Konkurrencen indskrænket alene til vore Rederier indbyrdes, ja, da var det en let Sag, da lod der sig, med den Medgørlighed, vore Rederier altid viser sig at være i Besiddelse af, let nok træffe en indbyrdes Overenskomst om højere Hyre, thi da blev den ens for alle Konkurrenter, men det er nu en Gang ikke saa, og derfor lader Ekstraudgifter sig ikke paabyrde Skibene. *A.*

Toldvæsenet og Skibsfarten.

Toldeftersynet ved Hals bortfalder delvis. Sejlskibene forurettes.

I Aalborg Byraad fandt for nogle Dage siden en Forhandling Sted, der har betydelig Interesse, ikke alene med Hensyn til det særlige Spørgsmaal, den omhandlede, men ogsaa til Belysning af Toldvæsenets Stilling overfor Skibsfarten i Almindelighed. Vi referere Forhandlingen efter „Aalborg Stiftst." og skulle derefter knytte nogle Bemærkninger til den.

Havneudvalget har indstillet til Byraadet at udvirke, at alt Toldeftersyn ved Hals bortfalder for Dampskibe, som har Lods ombord, og for Damp- eller Sejlskibe, som ere under Bugsering eller Ledsagelse af en Havnen tilhørende Bugserdamper, samt at det paalægges Lodserne, der udfører den paagældende Lodstjeneste, at føre det i saa Henseende fornødne Tilsyn.

Som det fremgaar af Udvalgets Erklæringer er Forslagets Gennemførelse sikret.

I Indstillingen hedder det bl. a.:

„Paa Grund af sin Beliggenhed, c. 4 Mil fra Fjordens Udløb, har Havnen været uheldig stillet, idet det fra Toldvæsenets Side har været anset for nødvendigt, at der i Hals finder Toldeftersyn Sted, og at alle Skibe, som gaa til eller fra Aalborg, paa Strækningen mellem Hals og Aalborg er under Ledsagelse af Toldvæsenet eller under Toldforsegling, til Betryggelse mod, at der paa nævnte Strækning finder Defraudation Sted.

Denne Forholdsregel, der tidligere, da Trafikken hovedsagelig besørgedes af mindre Sejlskibe, som ofte kunde bruge flere Dage om at naa fra Aalborg til Hals eller omvendt, maa erkendes at have været berettiget, er imidlertid nu næppe tidssvarende. Sejladsen er nu for en stor Del bleven afløst af Dampskibe, hvis Størrelse er tiltaget med Barreløbets Udgravning. Fjorden er belyst, saa at Sejladsen kan foregaa saa vel om Natten som om Dagen, og der er Telefonforbindelse mellem Aalborg og Hals, saa at man kan kontrollere, om et Skib bruger mere Tid end nødvendigt om at naa fra det ene Sted til det andet."

For de store Dampskibe er det vanskeligt at manøvrere ved Hals, hvor Farvandet er af ringe Bredde. Ved indtræffende Uheld kan her let ske store Tab.

Tidligere Forhandlinger med Toldvæsenet om en Forandring i nævnte Forhold ere strandede paa, at Toldvæsenet ikke fandt tilstrækkelig Garanti mod ulovlig Trafik, naar Skibene gik lige ind til Aalborg. Generaldirektøren for Skattevæsenet har imidlertid nu bemyndiget Toldinspektøren i Aalborg til at tillade fra Aalborg udgaaende Dampskibe, der vanskelig kan mindske Fart eller stoppe ved Hals, at passere ud uden Toldeftersyn. Dette gav Udvalget Anledning til at tage Sagen op paa ny.

Referat:

Formanden oplæste en skriftlig Beretning om den nylig skete Kollision mellem „Bryderen" og „Flandria", der giver et opsigtvækkende Eksempel paa Følgerne af den uheldige Ordning ved Hals. Havde Isen ikke afbødet Sammenstødet noget, vilde „Bryderen" sandsynligvis være bleven løbet i Sænk. Udvalget har underhaanden forhandlet med Overtoldinspektoratet og Overlodsvæsenet, der stiller sig imødekommende, saa at Sagen nok vil gaa glat igennem.

Konsul Rechnitzer: Jeg skal ikke fremdrage alle Ulemperne ved den nuværende Ordning, men den forøgede Trafik kræver, at der maa ske en Forandring, naar Aalborg Havn skal være en saadan, paa hvilken der er fri Sejlads baade ved Nat og Dag. Jeg hører ikke til dem, der kaster Vrag paa mindre Fremskridt, naar man ikke kan opnaa alt; men jeg mener, at man bør gaa videre endnu, saa at alle Skibe fritages for Eftersynet ved Hals. Ogsaa for Sejlskibe er dette en stor Gene. Kommer et Skib ved Solnedgang til Hals, koster Klareringen efter dette Tidspunkt 4 Kr. 30 Øre. Et mindre Skib bliver da ofte hellere liggende Natten over og forspilder derved gunstig Vind. Dette gælder baade for ind- og udgaaende. Jeg tror, at dette Forhold ogsaa maa kunne ordnes for Sejlskibenes Vedkommende.

Hvad er der i Vejen for, at hele Toldetaten fra Hals flyttes herind, og at hele Toldeftersynet foregaar her. Et Par Kystvagter maa kunne forhindre ulovlig Trafik mellem Landjorden og Skibene og mellem disse indbyrdes paa Strækningen herfra og til Hals. Ved Langrækken kan man med Kikkert overse et stort Stykke af Fjorden.

Smugleri drives forøvrigt ikke mere som Forretning. Det drejer sig i Reglen kun om Bagateller. Her maatte der ogsaa være to Parter om slig Trafik, der let vilde kunne opdages og de skyldige blive klapsede ordentlig af. Selv om der ogsaa vedblivende maa være en Toldassistent i Hals, vil tre Kyststationer ikke være dyrere end den nuværende Ordning.

Formanden: For Tiden er det næppe gørligt at opnaa en mere indgribende Forandring end den foreslaaede, der ophæver de væsentligste Ulemper. I Øjeblikket er det ikke svært at røre ved Spørgsmaalet om at faa hele Toldeftersynet forlagt hertil. Der er nemlig paa Stablen en Omordning af hele Toldundersøgelsesvæsenet.

Bendtzen: Jeg vilde ogsaa gerne have Sejlskibene med (Formanden: Ja, men det faar De ikke). Sejlskibene forulempes meget ved, at de ofte maa blive liggende Natten over. Fra Vinga til Gøteborg er samme Vejlængde som fra Hals til Aalborg. Der er fri Passage baade for Damp- og Sejlskibe, hvorfor skulde det samme ikke kunne lade sig opføre her? Det er en let Sag at kontrollere Sejladsen hertil. Kystvagterne vilde ikke behøve altid at staa paa Udkig. De kunde f. Eks. tillige passe Fyrene. Lad os samtidig forlange fri Passage for Sejlskibe; de trænge mere til det, og her ved Aalborg er bedre Plads til at ankre op, for at Toldklareringen kan finde Sted.

Formanden: Af de Forhandlinger, der ere førte, ved jeg, at det vil være haabløst at søge om mere, end der er foreslaaet. Skal vi risikere at faa Nej paa hele Ansøgningen?

Rechnitzer: Jeg betonede før, at vi skal tage, hvad vi kan faa; men Eksemplet fra Krydstoldvæsenet viser, hvad man kan opnaa, naar man er ihærdig. Dansk Sejlskibsrederi-Forening ansøgte om, at Skibene maatte slippe for at blive bordede af Krydstoldvæsenet, hvortil Toldvæsenet svarede, at det var umuligt. Saa kom der dog den Forandring, at medens Skibene før risikerede at blive bordede indtil 3 Gange ude paa Søen, blev det nu indskrænket til 1 Gang, idet Skibene ved

at hejse Signal, der tilkendegav, at de allerede var bordede, slap for Gentagelse. Men Foreningen (der tæller c. 700 Sejlskibe) gik videre, fik Rigsdagsmændene med, og en skøn Dag bekendtgjordes det, at Krydsjagterne fremtidig kun skulde patrouillere og forhindre Smugleri, men ikke borde Skibene.

Denne Forhandling viser, at man kan komme vidt, naar man har en god Sag at forsvare. Ad Aare kan vi maaske naa et lignende Resultat i denne Sag.

Jørg. Berthelsen: Hellere end gerne gik Udvalget med til helt at ophæve Toldeftersynet ved Hals, men efter de Forhandlinger, vi har ført, er der ikke mere at opnaa, end hvad Forslaget gaar ud paa. Man kunde tilføje et yderligere Ønske; der er Tegn, som viser, at det vil komme saa vidt. Krydstoldvæsenets Forandring og Nedlæggelsen af Toldsteder tyder paa, at man anser den nuværende Ordning for forældet. At gøre dette Ønske til en Betingelse, vil derimod kun forhale Sagen. Jeg foretrækker — som Rechnitzer sagde — at tage, hvad man kan faa.

Klingenberg: Jeg ser intet til Hinder for, at vi kan komme igen med et videregaaende Andragende, og jeg haaber, det maa komme dertil, at Sejladsen bliver helt fri. Indtil da ere vi fornøjede med, hvad vi her vil opnaa.

— Byraadet vedtog at anbefale Udvalgets Indstilling.

Som man vil se, vil Toldvæsenet gaa ind paa, at Toldeftersynet ved Hals bortfalder for Dampskibe, som har Lods ombord, og for Damp- eller Sejlskibe, der bugseres eller ledsages af en af Aalborg Havns Bugserdampere. At Aalborg Byraad er blevet staaende ved Havneudvalgets Indstilling, der i Øjeblikket betegnede det eneste gennemførlige, er særdeles forklarligt. Imidlertid er det meget glædeligt, at Sejlskibsrederi-Foreningens Formand, Hr. Konsul Rechnitzer, under Forhandlingen saa energisk hævdede Sejlskibenes Ret til at opnaa de samme Indrømmelser, der her med fuld Føje ydes Dampskibene, og at han paaviste, at det beror paa en fuldstændig forældet og fejlagtig Opfattelse, naar Toldvæsenet vil opretholde den bestaaende Ordning for Sejlskibenes Vedkommende. Det maa antages, at den Ordning med Hensyn til Dampskibene, der nu træffes ved Hals, vil blive gennemført paa andre danske Fjorde, men Sejlskibsrederi-Foreningen vil da gøre sin hele Indflydelse gældende for ogsaa for Sejlskibene at opnaa en tilsvarende Forandring i de bestaaende Forhold i samtlige danske Fjorde, og med de Erfaringer for Øje, som Foreningens Formand fremdrog under Forhandlingen i Aalborg Byraad, er der al Grund til at stole paa dens Ævne til at bibringe Toldstyrelsen en mere moderne Opfattelse af Nutidens Skibsfart, end den synes at have.

Styrmændenes Lønninger.

Dansk Navigatør-Forening har fra Dampskibsrederi-Foreningen modtaget følgende Skrivelse:

„I Anledning af det af Dansk Navigatør-Forening til herværende Dampskibsredere sendte Cirkulære af 10. Februar angaaende Forhøjelse af Styrmændenes Hyrer tillade vi os herved, efter afholdt Rederimøde, at henvise til vor Skrivelse af 27. Juli f. A.

De allerfleste Redere have dels før, dels efter denne Dato forhøjet Styrmændenes Hyrer betydeligt, særlig naar Hensyn tages til, at de danske Hyrer ere 15 à 20% højere end de i vore Naboriger Tyskland, Rusland, Sverrig og Norge gangbare. Rederierne beklage derfor foreløbig ikke at kunne opfylde de i Cirkulæret udtalte Ønsker."

Kjøbenhavns Havn.

Indenrigsministeren har forelagt Folkethinget Forslag til Lov om Bemyndigelse for Kjøbenhavns Havnevæsen til at udføre følgende større Arbejder i Kjøbenhavns Havn:

1) et Bølgebryderanlæg i Havnen Nord for Frihavnen;
2) en ny Knippelsbro og i Forbindelse hermed en Regulering af Kystlinierne ved Broen;
3) en Afspærring med tilhørende Stemmeværk, Sluse, og Digeanlæg i Kalvebodstrand; samt
4) Landvindinger i Kalvebodstrand mellem Langebro og Havnens Sydgrænse.

Til delvis Dækning af Udgifterne ved disse Arbejder kan Indenrigsministeren tillade at optage et Laan for Havnekassens Regning indtil ialt 2 Mill. Kr.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Skjold

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer A. Carl aflagde Beretning. Det forløbne Aar maatte betegnes som et godt Aar for Dampskibsfarten; det begyndte vel med temmelig lave Fragter, men de bedredes i Løbet af Sommeren og Efteraaret og til Dels paa Grund af den engelsk-afrikanske Krig; samtidig steg dog ogsaa alle Udgifter. Hyren forhøjedes betydeligt, og Kulpriserne steg fra Dag til Dag, saa at de nu næsten ere dobbelt saa høje som for et Aar siden. Endvidere blev Ekspeditionen daarligere, saa det endelige Resultat er ikke fuldt saa godt, som man kunde have ventet.

Driftsoverskudet var tilsammen 306,861 Kr. 76 Øre, fra 1898 var der en Saldo af 86,451 Kr. 5 Øre, ialt 393,312 Kr. 81 Øre. Heraf foresloges udbetalt Tantièmer m. v. samt til Aktionærerne et Udbytte af 7½ pCt.

Da Fragterne i Aar begyndte at stige, blev Efterspørgslen efter Skibe livligere, og Bestyrelsen bestemte sig derfor til efter den Bemyndigelse, den fik i 1896, at sælge de tre Skibe Knud, Svend og Erik, og den opnaaede 335,000 Kr. for dem.

En af Selskabets Svagheder er, at der aldrig er blevet henlagt tilstrækkelige Beløb til Amortisation af Skibene. Ved Salget af de tre Skibe har dette vist sig.

Bestyrelsen har bestilt et nyt Skib paa c. 3,100 Tons, der vil blive færdigt i Juli. Det bygges hos Wm. Gray & Co. i West Hartlepool og vil i det væsentligste blive et lignende Skib som „L. H. Carl."

Der gaves Decharge.

Etatsraad N. Andersen genvalgtes til Kommitteret. Revisorerne genvalgtes ligeledes.

Et Forslag om at give de Kommitterede og Revisorerne større Honorar (1 pCt. af Skibenes Overskud), vedtoges enstemmigt.

Forslag om forøget Honorar for den korresponderende Reder (3 pCt. af Skibenes Overskud), kunde ikke endelig vedtages, da det fornødne Antal Aktier ikke var repræsenteret.

Dampskibsselskabet Carl

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer A. Carl aflagde Beretning.

Driftsoverskudet androg 266,026 Kr. 83 Øre, fra 1898 var der en Saldo af 98,220 Kr. 56 Øre, ialt 366,247 Kr. 39 Øre. Heraf foresloges udbetalt Tantième m. m. og til Kommitterede og Revisorer 970 Kr. Bestyrelsen foreslog, at der udbetaltes et Udbytte pr. 1899 af 5 pCt.

Der gaves Decharge.

Det fratrædende Medlem af Bestyrelsen, Kaptajn Craemer, og Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet Gorm

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer A. Carl aflagde Beretning.

Driftsoverskudet androg ialt 241,862 Kr. 70 Øre, fra 1898 var der en Saldo af 51,712 Kr. 85 Øre. Heraf foresloges udbetalt Tantièmer m. v. samt 10 pCt. Udbytte pr. 1899.

De tidligere i Behold værende Aktier, 134,000 Kr., ere i Aarets Løb blevne tilbudte de gamle Aktionærer til pari Kurs, saaledes at hver Ejer af 6 gamle Aktier havde Ret til at faa en ny Aktie. Paa denne Maade blev der disponeret over 112,000 Kr. De resterende 22,000 Kr. ere endnu i Behold.

Der gaves Decharge.

Den fratræde Kommitterede, Kaptajn Craemer, og Revisorerne genvalgtes.

Det vedtoges at give de Kommitterede og Revisorerne højere Honorar.

Et foreliggende Forslag til Lovændring, hvorved den korresponderende Reder erholdt højere Honorar, kunde ikke endeligt vedtages, da der ikke paa Generalforsamlingen var repræsenteret et tilstrækkeligt Antal Aktier.

Sømands-Foreningen

har afholdt aarlig Generalforsamling. Formand for Sø- og Handelsretten Madvig dirigerede.

Formanden, Kommandør P. F. Giødesen aflagde Beretning. Ialt var der i Understøttelse udbetalt i 1899 9,297 Kr. mod i 1898 10,128 Kr. Nedgangen skyldes væsentligst mindre Krav paa Sygehjælp.

Foreningens Formue er ialt 257,838 Kr., der fordeler sig saaledes: „De overordentlige Medlemmers Kasse", der næsten udelukkende bestaar af Legater, hvis Renter fordeles til Sømændene og deres Efterladte, ejer 82,336 Kr., Understøttelseskassen for syge, forliste og gamle Sømænd ejer 69,457 Kr., og Enkekassen 106,045 Kr. Formuen er i 1899 forøget med 5,248 Kr., der fordeler sig omtrent ligeligt paa Sømændenes Kasse og Enkekassen.

Medlemsantallet den 1. Januar 1900 var 1,158, hvoraf 183 Æresmedlemmer og overordentlige Medlemmer, 975 Sømænd. Formanden fremhævede det store Misforhold, der er mellem Velgørere og de Krav, der stilles til Hjælp i nogle Byer.

I Sømændenes Pengekasse, der allerede i nogle Aar ikke havde modtaget flere Indskud, henstod ved Aarets Udgang 3,679 Kr. 91 Øre.

De gode Resultater, Foreningen kunde opvise, skyldtes blandt andet Bidragene fra Kongehuset, en Gave paa 1,000 Kr. fra Generalkonsul R. Gædeken, 800 Kr. fra de fire kjøbenhavnske Søassurance-Selskaber, og iøvrigt Bidragene fra Foreningens mange overordentlige Medlemmer.

Byggefonden. Indtægten af Ejendommen „Sømandshjemmet" havde i 1899 været 18,396 Kr., Udgiften 18,282 Kr. Ejendommens Værdi var ansat til 297,000 Kr. En Del af Foreningens Medlemmer støttes med Huslejehjælp til et Beløb af 932 Kr., hvortil kunde lægges 441 Kr. som modereret Leje, ialt 1,373 Kr.

Sømandshotellet havde i 1899 været beboet af ialt 5,368 Mænd à 1 Dag imod gennemsnitlig for de 3 foregaaende Aar 4,186 Mænd.

Der gaves Decharge.

Formanden fremdrog de Vanskeligheder, som Loven om Alderdomsforsørgelse voldte Foreningen, derved at den Hjælp, som Medlemmerne, der faa Understøttelse efter den nævnte Lov, modtage af Foreningens Midler eller Legater, blev fradraget i den Alderdomshjælp, som Staten og Kommunen ydede. Med andre Ord, Foreningens og Legaternes Midler komme Staten og Kommunen til Gode, ikke Medlemmerne. Dette blev dobbelt beklageligt, da Søfolkene selv havde bidraget til at samle Foreningens Midler. Bestyrelsen havde derfor under Overvejelse, hvorledes Foreningen skulde stille sig til dette Spørgsmaal. Rimeligheden var for, at Medlemmer, der søge Kommunens og Statens Hjælp, ikke vilde kunne opnaa Understøttelse af Foreningen.

De efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlemmer, Kommandør Th. Braëm og Forretningsfører, Kaptajn F. Schierbeck, genvalgtes. Til Revisorer genvalgtes Kontreadmiral C. Bruun og Etatsraad H. P. Lyngbye.

Generalforsamlingen sluttede med Leveraab for Formanden og Dirigenten.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Fyen

afholdt Søndagen den 25. Februar sin aarlige Generalforsamling i Troense. Det reviderede Regnskab for 1899 fremlagdes og godkendtes. Det fremgik af dette, at der i Aaret 1899 var indtegnet i Kredsafdelingen 95 Skibe med en Netto-Tonnage af 13,148 Tons; deraf var af Redere paa Thurø indmeldt 56 Skibe med 7,244 Tons, Svendborg 27 med 3,958 Tons, Troense 5 med 703 Tons, Odense 4 med 836 Tons, Faaborg 2 med 285 Tons og Skaarupør 1 med 122 Tons. Det var det samme Antal Skibe som i Aaret 1898, men en forøget Tonnage af 130 Tons. Indtægterne havde været 840 Kr. 96 Øre. Heraf var de 609 Kr. 46 Øre Kontingent til Hovedforeningen. Resten af Indtægterne var medgaaet til Administrations- og Repræsentationsudgifter. Regnskabet sluttede med en Kassebeholdning af 185 Kr. 34 Øre.

Efter at Skibsreder J. Nielsen, Troense, var genvalgt som Bestyrelsesmedlem, og Dhrr. Skibsreder Anderskouw og Skibsbygmester N. P. Petersen som Revisorer, gav Formanden, Havnefoged Carl E. Møller, en kort Udsigt over Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar, ligesom Hovedforeningens Sekretær, Hr. L. Drechsel, oplyste Forsamlingen om Hovedforeningens Virksomhed og om de Resultater, den ventede at opnaa i det nye Aar. Der udspandt sig derefter en livlig Diskussion om forskellige foreliggende Spørgsmaal, men der vedtoges ingen Resolutioner, da man ansaa det rettest at afvente Udfaldet af den nedsatte Regeringskommissions Arbejde for Reformer i Søfartens Interesse.

Fra Generalforsamlingen, der var meget stærkt besøgt, ydedes der Kredsstyrelsens Virksomhed i det forløbne Aar den største Anerkendelse.

Dampskibsselskabet „Ajax"

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Skibsreder Torm aflagde Beretning og Kontorchef Jensen Regnskab, der viste en Fortjeneste af 59,704 Kr. 65 Øre paa en Aktiekapital af 76,500 Kr.

Det vedtoges at udbetale et Udbytte af 54 pCt., inkl. Fortjenesten ved Salg af Selskabets Skibe, og at udvide Aktiekapitalen til et saa stort Beløb, som maatte anses for nødvendigt til Anskaffelsen af en ny Damper. Der tegnedes af de gamle Aktionærer 30,000 Kr. ny Aktiekapital.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Skibsbygmester J. Ring-Andersens Værft i Svendborg løb d. 28. Februar en nybygget 3-m. Skonnert af Stablen. Skibet, der maaler 214.95 Br.-Tons, og som er bygget for Regning Aktieselskabet „Frem" i Svendborg, fik Navnet Henry Brooke og skal føres af Kapt. Rasmussen, tidligere Fører af Sk. „Brockenhuus Schack". D'Hrr. N. Jensen & Co. ere korresponderende Redere.

Islandsfarten. Firmaet Thor E. Tulinius, hvis Damper „Viking" ved Nytaarstid forliste paa Island, har i disse Dage indkøbt 2 Dampskibe, der begge skulle indgaa i Islandsfarten, nemlig af Dampskibsselskabet „Inga" dets Damper af samme Navn. „Inga", der i et Par Aar har været fragtet af Hr. Tulinius, laster 325 Tons og er en i Forhold til sin Størrelse kraftig Baad med Triple Ekspansions Maskine af 40 nom. H. K. „Inga" er bygget i Svendborg 1889.

Den anden Damper „Mjølnir" er indkøbt fra Norge, den er 15 Aar, men lige udstyret med nye Kedler, laster 700 Tons og har en Maskine paa 450 indic. H. K.; den er ualmindelig stærkt bygget med dobbelt Bund og Isforstærkninger af ekstra svære Dimensioner. „Mjølnir" er en kombineret Fragt- og Passagerdamper, der har Plads til 20 1. Kl. og 10 2. Kl. Passagerer. Den ventes at afgaa herfra Kjøbenhavn om nogle Dage direkte til Reykjavik med en Ladning Kul for Marineministeriet, hvorefter den indtræder i den af Hr. Tulinius etablerede faste Rute paa Island.

Personalia.

Havnefoged N. C. Jensen i Bogense har efter Ansøgning faaet sin Afsked med Pension fra 1ste Marts og Havnefogedposten er midlertidig overdraget Hr. P. Jürgensen.

Dødsfald. Fhv. Skibsfører Anders Hansen Kjær af Middelfart er afgaaet ved Døden.

Fra Sø og Land.

Føreren af 3m. Sk. „Zephyr", Kaptajn R. A. Hansen af Marstal, har if. „Ærø Avis" bl. a. tilskrevet sin Reder, Agent N. Petersen følgende:

„Atlanterhavet, den 11. Februar 1900.

— — — Vi have i Øjeblikket truffet paa en Damper, som laa med Flag oppe efter Hjælp. Efter at vi vare komne nærmere, viste det sig at være en ny Slæbedamper, bygget paa Glasgow-Revieret, som skulde ud til Kapkolonien. Den havde havt 30 Dages Rejse; den havde ikke i 3 Dage havt et Stykke Kul. Vi overlod den 2 Tons, som man mente Damperen kunde klare sig med for at naa Canary-Øerne, hvor den saa skal forsyne sig med Kul i Tenneriffa — — —

„Zephyr" har havt godt Vejr hele Tiden paa sin Atlanterhavstur.

Den i sin Tid meget omtalte Brenda Sag (se Dansk Søfartstidende for 1899 Nr. 22, 24 og 28) var d. 22. Februar til Paadømmelse af Court of Appeal og fik her samme Udfald som ved Admiralitetsretten.

Som det maaske erindres, drejede det sig om Losning af Trælast i London, hvor der eksisterer den Kutyme, at Rederiet afholder Udgifterne ved Losning i Lægter eller paa Kaj. Brenda's Certeparti indeholdt nu den sædvanlige Klausul: the cargo to be taken from alongside the steamer at charterers risk and expenses, men med Tilføjelsen: any custom of the port notwithstanding. I Kraft af denne sidste Sætning formente Rederiet, at Kutymen i London var traadt ud af Kraft, saa at den almindelige Regel om, at Rederiet kun er forpligtet til Levering ved Rælingen, maatte gælde. Denne Rederiets Paastand fik Medhold af Admiralitetsretten, hvis Afgørelse nu er stadfæstet af Court of Appeal.

Den alm. danske Skibsfører-Forening afholder ny Generalforsamling med uforandret Dagsorden d. 16. ds., da den for nylig afholdte ikke var beslutningsdygtig.

Ugens Havarier.

Ane Kathrine, Jagt af Marstal, er med en Ladning Kalksten strandet paa Tolken og er Vrag. Besætningen reddet.

Baldur, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Isen i Christiania Fjord brækket sin Skrueaksel og er indkommet til Christiania.

Rosa, Brig af Fanø, har været i Kollision og er indkommet til Lissabon med en Del mindre Skader samt Tab af Anker og 90 Favne Kæde.

Læsø, Postdpsk., kom d. 1. ds. paa Grund ud for Læsø Havn. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Frederikshavn.

Sidonia, 3-m. Skonnert af Hainess, har været paa Grund ved Prøvestenen.

Elbe, Fiskedpsk. af Altona, er strandet paa Sjællands Rev. Mandskabet reddet.

5 Trawldampskibe fra Aberdeen er i Stormen d. 21. Februar gaaede under med 70 Mand.

Rex, svensk Postdpsk., er strandet ved Rügen og er Vrag. 5 Kvinder af Skibets Besætning druknede. Den øvrige Besætning, Passagerer og Post reddedes.

Vega, Galease af Lohals, har været paa Grund ved Møen. Skibet er af Svitzers indbragt til Stubbekjøbing med Havari. Skibet havde en Ladning Kalksten ombord, hvoraf største Parten er kastet overbord for at faa Skibet af Grunden

Dpsk. Edla af Laurvig har d. 20. Februar passeret det kæntrede engelske Jærnskib Talus, hvis Besætning reddedes af dansk Dampsk. Fredensborg; Talus var under Bugsering af en stor Slæbebaad, c. 100 engl. Mil af den engelske Kyst. (Norg. Sjøft.)

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Portland 28. Feb., bestemt til New Orleans. — Alexandra, Svensson, ank. til New York 2. Marts. — Algarve, Borries, afgik fra Montrose 3. Marts, best. til Dundee. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Libau 6. Marts. — Antwerpen, Kihl, ankom til Rotterdam 28. Febr. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 6. Marts, bestemt til New York. — Arno, Strubberg, ankom til Messina 23. Feb. — Beira, Lunge, ankom til Oporto 4 Marts. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Cadiz 2. Marts, bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Gibraltar 3. Marts, bestemt til Livorno. — Florida, Koch, afgik fra Ponta Delgada 24. Feb., best. til New Orleans. — Hekla, Thomsen, ankom til Kbhvn. 28. Feb. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Gibraltar 28. Feb., bestemt til Genua. — Island, Skjødt, afgik fra Christiania 6. Marts, bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra New York 22. Febr., bestemt til Kbhvn. — Kiew ankom til Frederiksstad 2. Marts. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 4. Marts. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 18. Febr., best. til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Erichsen, afgik fra New York 2. Marts, best. til Christiania. — Nicolai II., Michelsen, ankom til Stettin 4. Marts. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 24. Febr., bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Newcastle 5. Marts. — Omsk, Petersen, ankom til Libau 3. Marts. — Seine, Staal, afgik fra Kbhvn. 5. Marts, best. til Libau. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 17. Feb., best. til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 3. Marts, best. til Kbhvn. —

Tiber, Müller, ankom til Grangemouth 4. Marts. — Tomsk, Andersen, ankom til Reval 21. Feb. — Vesuv, Andreasen, ankom til Bordeaux 1. Marts. — Xenia, Thidemann. ankom til Charleston 5. Marts.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Manchester 4. Marts, bestemt til Liverpool. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 5. Marts, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Hull 2. Marts, bestemt til Kbhvn. — Ceres, Christensen, ankom til Libau 2. Marts, bestemt til London. — Christian IX, Mollerup, afgik fra London 4. Marts, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Niedersøe, pass. Holtenau 4. Marts, best. til London. — Ella, Svane, ankom til Bergen 4. Marts, best. til Hamburg. — Douro, Ørum, ankom til London 5. Marts. — Frederik, Thomsen, ankom til Kbhvn. 2. Marts, bestemt til Kønigsberg. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Kbhvn. 5. Marts, bestemt til Antwerpen. — Kasan, Hansen, afgik fra Kbhvn. 4. Marts, bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 2. Marts, bestemt til Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Pillau 2. Marts, best. til Hull. — Maja, Petersen, ankom til Danzig 3. Marts, best. til Kbhvn. — Morsø. Frisenette, afgik fra Kbhvn. 28. Febr., bestemt til Stettin. — Moskov, Rohde, ankom til Libau 2. Marts. bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, er ankommen til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Pillau 5. Marts, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Antwerpen 3. Marts, best. til Kbhvn. — Pregel, Olsen, ankom til Kbhvn. 4. Marts, best. til Libau. — Thyra, Jørgensen, ankom til Swinemünde 4. Marts, bestemt til Christiania. — Valdemar, Kofod, ankom til Libau 3. Marts, best. til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 5. Marts, best. til Stettin. — Vesta, Holm, ankom til Leith 4. Marts, bestemt til Island. — Viking, Lorentzen, ankom til London 2. Marts, bestemt til Libau. — Skalholt, Aasberg, afgik fra Kbhvn. 6. Marts, bestemt til Hamburg. — Holar, Øst-Jacobsen, ankom til Kbhvn. 5. Marts, bestemt til Danzig.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 8. Marts, best. til Newcastle. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 7. Marts, bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Newcastle 7. Marts, bestemt til Aarhus. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 8. Marts, best. til Newcastle via Frederikshavn. — Knuthenborg, Kraiberg, afgik fra Newcastle 7. Marts, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 7. Marts, best. til Odense. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 7. Marts, best. til Newcastle via Svendborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 7. Marts, best. til Leith via Aarhus.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 17. Febr., ankom til Libau 23. Febr. — Frode, Tofte, afgik fra Huelva 4. Febr., ankom til New York 28. Febr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Huelva 1. Febr., ankom til Baltimore 28. Febr. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Neufahrwasser 6. Febr., ankom til Philadelphia 6. Marts. — Skjold, Schmidt, afgik fra Rouen 5. Marts, bestemt til Blyth. — Danmark, Kraemer, afgik fra Blyth 23. Febr., ankom til Libau 1. Marts. — Ragnar, Risø, afg. fra Stettin 27. Febr., bestemt til Sunderland. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 19. Febr., ankom til Libau 23. Febr. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 23. Febr., ankom til Libau 1. Marts. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 3. Marts, best. til London. — Olaf, Lorenzen, afgik fra St. Vincent 12. Febr., ankom til Cork 25 Febr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsøe, afgik fra Poti 27. Febr., pass. Konstantinopel 3. Marts. — Russ, Jensen, afgik fra Genua 28. Febr., pass Gibraltar 6. Marts. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Bona 3. Marts. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Marseille 5. Marts.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Granton 4. Marts. — Kamma, Pedersen, ankom til Huelva 1. Marts. — Helga, Lagesen, ankom til Pomaron 4. Marts. — Martha, Jørgensen, ankom til Tynen 2. Marts. — Elna, Møller, ankom til Marseille 5. Marts. — Therese, Rathje, afgik fra Huelva 28. Febr.

Urania. Polarstjernen, Callesen, ankom til Stettin 28. Febr. — Sirius, Branth, ankom til Libau 5. Marts. — Urania, Jørgensen, ank. til Kbhvn. 4. Marts. — Saturn, Lund, ankom til London 27. Febr.

Nordsøen. Finland, Schmidt, ankom til Rufisque 5. Marts. — Holland, Jørgensen, ank. til Kjøge 22. Febr. — Tyskland, Petersen, ank. til Randers 10. Febr. — Skotland, Nielsen, ankom til Newcastle 4. Marts.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Lemasol 27. Febr. — Niobe, Schmidt, afgik fra Methil 2. Marts, ank. til Esbjerg 4. Marts. — Nautik, Mortensen, ank. til Dunkirk 28. Febr. — Neptun, Jørgensen, afg. fra Rotterdam 3. Marts, ankom til Grimsby 5. Marts. — Alfa, Nielsen, afgik fra Hamburg 3. Marts, ankom til Esbjerg 4. Marts.

Kjøbenhavn. Russia, Jespersen, afgik fra Libau 28. Febr., ankom til Rotterdam 5. Marts.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afg. fra Workworth 4. Marts, best. til London. — Rita, Jørgensen, afgik fra Jersey 5. Marts, best. til Swansea.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til Colombo 25. Febr. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Aden 4. Marts. — Søborg, Fischer, afgik fra Buenos Ayres 23. Febr., bestemt til San Vincent f. Ordre. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Buenos Ayres 1. Febr. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Gibraltar 14. Febr., best. til Baltimore. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 5. Marts. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 4. Marts. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Poti 4. Marts. — Amalienborg, Dømel, afg. fra Reval 28. Febr., bestemt til Rotterdam. — Stjerneborg, Mathiesen, afgik fra Sevilla 1. Marts, bestemt til Ayr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Blyth 6. Marts.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, ankom til Puerto Senado 27. Febr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Sevilla 4. Marts. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 5. Marts. — Guldborg, Jensen, afgik fra Ardrossan 22. Febr., bestemt til Livorno. — Skodsborg, Lund, ankom til Neapel 2. Marts. — Tuborg, Hveissel, ankom til Catania 2. Marts.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Burntisland 4. Marts, best. til Kbhvn. — Agnete, Jensen, ankom til Rotterdam 1. Marts. — Hermia, Sørensen, ank. til Kbhvn. 22. Febr. — Alice, Hansen, ankom til London 1. Marts. — Sjælland. Sonnichsen, afgik fra Libau 4. Marts, best. til Leith. — Bornholm, Petersen, ankom til Grangemouth 4. Marts. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 5. Marts. — Rønne, Hintze, afgik fra Kbhvn. 3. Marts, best. til Libau.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Burntisland 5. Marts, bestemt til Kiel. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Kiel 4. Marts, bestemt til Burntisland. — Absalon, Predbjørn, afgik fra Southshields 1. Marts, bestemt til Libau. — Ansgar, Larsen, afg. fra Dunkirk 5. Marts. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Blyth 28. Febr., bestemt til Libau. — Hamlet, Sommer, ankom til Kbhvn. 4. Marts. — Helge, Mathiesen, afgik fra Kbhvn. 3. Marts, bestemt til Blyth.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Colombo 20. Febr., bestemt til Port Said. — Cathay, Jensen, afgik fra Muroram 26. Febr. — Annam, Cold, afgik fra Saigon 2. Marts, ankom til Singapore 5. Marts. — Korea, Berendsen, afgik fra Port Said 25. Febr., bestemt til Colombo. — Malaya, Prahl, afgik fra Antwerpen 2. Marts, bestemt til Port Said. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Singapore 5. Marts, bestemt til Wladivostock.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, afgik fra Lissabon 17. Febr., best. til Fernandine. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Kbhvn. 5. Marts. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Kbhvn. 5. Marts, best. til Grangemouth.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Kiel 1. Marts.

Myren. Erik, Steen, afgik fra Methil 1. Marts, best. til Libau. — Svend, Nielsen, afgik fra Kiel 5. Marts, bestemt til Libau.

Ægir. Anna, Jensen, ankom til Rotterdam 5. Marts.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ank. 5. Marts til Boness. — Energi, Hansen, ankom 5. Marts til Kallundborg.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Prindsesse Marie, Winther, sejlet fra Nagasaki 28. Febr. til Newcastle N. S. W. — Laura, Kallesen, ankom til Corinto 26. Febr. fra New York via Montevideo. — Havila, Holm, sejlet fra Cardiff 25. til Iquique. — Sixtus, Lassen, ankom til Iquique 25. Febr. fra Valparaiso. — H. Gromann, Nielsen, ankom til Laurvig 26. fra Shields. — Nanna, Warrer, ankom til Knysna 27. Febr. fra Goole. — Serapis, Winther, ankom til Plymouth 1. Marts fra Taltal. — Paul, Svane, ankom til Marseille 28. Febr. fra Molukkerne via Punta Delgade — Sophie, Svarrer, ankom til Apia 18. Novbr. 99 fra New Britain — Dorane, Sigurdsen, pass. Dungeness. 28. fra Hamburg til Cardiff. — Medor, Svarrer ankom til Barbados 1. Marts fra Conway. — Sørine, Andersen, sejlet fra Hamburg 3. Marts til Port Elisabeth. — Maracaibo, Svarrer, sejlet fra Pernambuco 24. Jan. til Maracaibo. — Nancy, Hansen, ankom til Rosario 30. Jan. fra Rio Grande. — Clara, Nielsen, sejlet fra Delagoa Bay 1. Febr. til Ny Caledonien.

Svendborg. Ariel, Nielsen, ankom til Southampton 1. Marts — Fulvia, Nielsen, ankom til Leith 28. Febr. — Newsky, Nielsen, ankom til Plymouth 2. Marts. — Marie

Nielsen, ankom til Harburg 1. Marts. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Christianssand 3. Marts. — Venus. Jensen, ankom til Newcastle 2. Marts. — Mine, Møller, ankom til Devis 3. Marts. — Marie, Rasch, ankom til Leith. 4. Marts. — Faders Minde, Lundqvist, ankom til Jersey 5. Marts.

Ærø. Thor, Kromann, afgik 24. Febr. fra Cuxhaven til Maracaibo. — Sylphe, Wilhelmsen, ankom 27. Febr. til Leith. — Thekla, Fabricius, ankom 26. Febr. til Weymouth. — Dronning Louise, Petersen, ankom 25. Febr. til Leith. — Alfa, Rasmussen, ankom 27. Febr. til Cardiff. — Juliane, Christensen, ankom 28. Febr. til Bogense. — Karen. Hansen, ankom 28. Febr. til Invergordon. — Prøven, Schmidt, ankom 28. Febr. til Newport Mon. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 1. Marts til Fowey. — Hans, Folmer, ankom 2. Marts til Great Yarmouth. — Christian den 9ende, Knudsen, ankom 2. Marts paa Teigsmouth Red. — Norden, Rasmussen, ankom 2. Marts til St. Malo. — Salvador, Fabricius, ankom 2. Marts til Kings Lynn. — Fuglen, Eschen, ankom 3. Marts til Leith. — Freya, Østermann, ankom 5. Marts til Boness.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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. Samsø. Lushage. I Slutningen af Maj 1900 ventes tændt paa *Lushage, Samsø* SØ.-Pynt, et hvidt Blinkfyr, der hver 20 Sekunder viser To-Blink, Blink c. $^1/_2$ S., Mørke c. $4^1/_2$ S., Blink c. $^1/_2$ S., Mørke c. $14^1/_2$ S. Det lyser fra N. 24° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 85° V. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: $10_{,5}$ Kml. Linseapparat af 6te Orden. Fyret vises fra et hvidt, 28 Fod højt Taarn med graat Tag. Der er ikke Vagt ved Fyret. 55° 45′,9 N. Br. 10° 37′,4 Ø. Lgd.

Sundet. Lys- og Klokketønden *„Taarbæk Rev"* er atter udlagt paa Station.

Østersøen. Rødsand SØ. Indtil Klokketønden *„Rødsand SØ."* atter udlægges, ligger Vintersømærket paa dens Station.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Tyskland. Østersøen. Ifølge Telegram af 2den Marts 1900 fra „Marineamt" i *Berlin* ligger et Vrag sunket paa 53° 58′ N. Br. 14° 15′ Ø. Lgd. Stængerne ere over Vandet.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 20de Februar. 54° 35′ N. Br. 1° 55′ Ø. Lgd. Et drivende Vrag.

Tyskland. Elben. Cuxhaven. Alte Liebe. Fra 1ste Marts 1900 gives ved Bolværket *Alte Liebe* Taagesignal med Gongong, hvorpaa hver 2 Minutter slaas i $^1/_2$ Minut, naar Skibes Taagesignal høres.

Holland. Texel. Fort Harssens. I den første Halvdel af Marts skydes nogle Skud fra Fort *Harssens* inden for Linier i N. 20° Ø. og N. 60° Ø. fra Fortet og indtil 14,000 Alens Afstand fra Fortet. En Time før der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet og desuden et Flag, der angiver Retningen, hvori der skydes, saaledes: Et rødt og hvidt Flag betyder N., et hvidt og sort Flag NØ. og et sort Flag Ø. Dampere ligge ude for at advare og om fornødent assistere Sejlskibe.

Zeegat van Goeree. Slijkgat. I *Slijkgat* viser den sorte Lystønde *„S. G. Nr. 4"*, der midlertidig viste hvidt, fast Lys, nu atter Fyr med Formørkelser, Lys 7 S., Mørke 3 S. Synsvidden: 5 Kml. 51° 51′ 0″ N. Br. 3° 57′ 54″ Ø. Lgd.

I *Slijkgat* viser den rød og sort vandret stribede Lystønde *„B. SG."* midlertidig hvidt, fast Fyr med forøget Lysstyrke. 51° 50′ 54″ N. Br. 3° 55′ 12″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Somme. Skonnerten *„Jeanne et Eugénie"* er sunken tæt ved det S.-lige Indløb til *Somme.* Vraget er afmærket med en grøn Spidstønde. 50° 10′ 27″ N. Br. 1° 27′ 45″ Ø. Lgd.

England. Plymouth. Rubble Bank. Kanten af *Rubble Bank* er nu afmærket saaledes:

North Rubble Bank røde Spidstønde ligger i 33 Fod Vand, Springtids Lavvande, c. $^1/_2$ Kbl. S. 60° V. fra SV.-Hjørnet af Jetty Nr. 1 ved N.-Pynten til *Camber* Indløb.

South Rubble Bank røde Spidstønde ligger i 30 Fod Vand, Springtids Lavvande, c. $1^1/_3$ Kbl. S. 4° V. fra SV.-Hjørnet af Jetty Nr. 1. 50° 21′ 50″ N. Br. 4° 11′ 5″ V. Lgd.

Uden for Tønderne er den mindste Dybde 29 Fod.

Den røde Spidstønde, der laa c. 2 Kbl. SV. for SV.-Hjørnet af Jetty Nr. 1, er inddragen.

Skotland. Firth of Clyde. Cumbrae. *Cumbrae* Fyr er nu forandret til et elektrisk Blinkfyr, der hver $^1/_2$ Minut viser To-Blink. 55° 43′ 15″ N. Br. 4° 58′ 0″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Noirmoutier. Chaussé des Boeufs. Den røde Klokketønde med Kegle ved *Les Boeufs* flyttes om kort Tid til 46° 55′ 27″ N. Br. 2° 26′ 53″ V. Lgd.

Lorient Red. Kerbel. *Kerbel* Fyr er ødelagt ved Lynnedslag.

Et hvidt, fast, midlertidigt Fyr af samme Art som det ødelagte er tændt i Fyrpasserboligen, c. 700 Alen S. 61° V. fra Fyret. Flammens Højde: 39 Fod.

Holdt overet i N. 61° Ø. med *Lohic* Fyr leder det gennem det SV.-lige Løb til *Lorient.*

Loire. Banc de l'Eve. Fartøjet *„Marie"* er sunket i 13 Fod Vand c. 2 Kbl. NØ. for den rødmalede Lystønde, der viser grønt Lys, ved *Banc de l'Eve.* Vraget ligger i Fyret *Morées* grønne Vinkel; ved at staa gennem denne maa man holde *Portcé* Fyr overet med *Kerlédé* Fyr. 47° 14′ 24″ N. Br. 2° 15′ 31″ V. Lgd.

Afrika. Portugisisk Guinea. Jeba Flod. Løbet Cayo. Fyrskibet *„Rio Ave"* er udlagt i Løbet *Cayo.* Fra d. 1. Marts 1900 viser det et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 37 Fod. Synsvidden: 10 Kml. 11° 48′ 18″ N. Br. 16° 25′ 55″ V. Lgd.

Lodser findes ombord, der lodse til Ankerpladserne *Bissau* og *Bolama.*

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Krim. Sebastopol. Ved den røde Stage, som ved Indløbet til *Sebastopol* afmærker Gruuden ud for Batteriet *Konstantinoff*, er udlagt en rød Fløjtetønde med dyb Tone, c. 1 Kml. N. 14° V. fra Fyret ved *Chersones* Kloster.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Louisiana. Mississippi River. Omtrent den 20. Februar 1900 foretages følgende Forandringer i Belysningen af *Mississippi River* neden for *New Orleans:*

Følgende Fyr tændes:

New Canal hvide, faste Fyr vises fra en hvid Pæl paa Flodens NØ.-lige Bred, ved den nye Kanal oven for *Lucas.* Flammens Højde: 34 Fod.

Fort Jackson Point hvide, faste Fyr vises fra en hvid Pæl paa Flodens S.-lige Bred, paa *Fort Jackson Point.* Flammens Højde: 34 Fod.

Jesuit Bend hvide, faste Fyr vises fra en hvid Pæl paa Flodens V.-lige Bred, ved Katolsk Kirke i *Jesuit Bend.* Flammens Højde: 34 Fod.

Følgende Fyr flyttes saaledes:

St. Philips Bend røde, faste Fyr $^1/_4$ Kml. Ø. hen til Huset paa Flodens N.-lige Bred, $^1/_2$ Kml. neden for Fort *St. Philip.*

Harris Bayou røde, faste Fyr $^1/_4$ Kml. NV. hen paa Flodens NØ.-lige Bred, lige over for *Sixty Mile Point.*

Favret hvide, faste Fyr $^1/_2$ Kml. NV. hen paa Flodens N.-lige Bred, lige overfor *Céleste.*

Mc Call røde, faste Fyr 1 Kml. N. hen paa Flodens Ø.-Side, c. 23 Kml. neden for *New Orleans,* ved den øvre Side af *Bertrandville.*

Nærmere Meddelelse senere.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Imbitiba Bugt. Papagaios Øen Ø. Et Vrag med en Mast over Vandet ligger sunket i 6 Fv. Vand 2 Kml. Ø. for *Papagaios* Øen. 22° 54′ S. Br. 41° 59′ V. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Danmark. — Karantænen overfor *Alexandria* og *portugisiske* Havne er ophævet. Ligeledes ophæves over for *Alexandria* de i Forbindelse med Karantænen anordnede Indførselsforbud.

Tyrkiet. — Karantænen er hævet over for Skibe kommende fra *Portugal.*

Sverrig. — *Brasilien* er erklæret for pestfri.

Brasilien. — *Madeira* og *Azorerne* ere erklærede for smittefri.

I *Santos* er udbrudt gul Feber.

Københavns Børskurs d. 7. Marts 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	98¼	98	98	98¼
Danmark			88	88¾
Norden	113¾	114	113¾	114
Kjøbenhavn	93		92¾	93
Carl	50½		50½	51
Dannebrog	98	97¾	97¾	98
Skjold			66½	67
Helsingørs Dampsk.	60	62	61½	62
Østersøen			—	—
Nordsøen			65	69
Torm			96	105
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			101	105
Urania			74	75
Union			95¼	96
Hejmdal			—	—
Dampsk. af 1896			105	106
Østasiatiske	111¼		111¼	111½
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.	100		99½	100
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			90½	92½
3½% uopsig. Stats			94¼	96
3½% Husejer Kreditk.			83¼	84
3½% Kbhvns Kreditf.	84½	¼	84¼	84½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			86	86¼
4% — — 6 —			85¾	86½
3½% Landkreditk. 3 —	89½	¾, 90	89¾	91½
Aktier.				
Nationalbank			137¾	138
Privatbank			131¼	131¾
Landmandsbank			125	127
Handelsbank	122¾		122½	123
Burm. & Wain	86	85¾	85¾	86
Helsingørs Jærnsk.			92¼	94
Sukkerfabr.			99	99¼
Bryggeri Aktier	90¼	89¾	90	90¼

Vekselkurser d. 6. Marts 1900.

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.20	89.00
London	18.27	18.23
Paris	72.60	—
Amsterdam	151.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 6. Marts 1900.

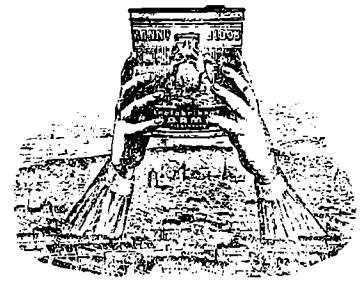
Russiske Noter	216.25
4% Russiske Consols	99.70
3⁸/₁₀% — Boden Kredit	95.40
5% Mexikanske 1899	99.00
5% Rumænske Stats	94.50
4% — — 1890	82.30

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

„Det Foren. Dampskibs." 12,000, „Danmark" 6,000, „Norden" 74,000, „Kjøbenhavn" 56,000, „Carl" 18,000, „Dannebrog" 30,000, „Skjold" 18,000, „Urania" 10,000, „Union" 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 26,000, „Østasiatiske" 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Tlf. 5047.



VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering

anbefales:

A. FORMANNS
BLODBUDDING
(i hermetisk lukkede Daaser).

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

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.**

Udsalg for Aarhus
ved J. P. Johansen, Skolegade 34.

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.)

M. Christiansen

M. Christiansen,

Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hintzes Enke

Carlsdal Fabriker,

Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.

C. B. P. Strandby,
Kolding.

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.

Gafé van Zandt,

Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

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.

CARL OLESENS

Skotøjslager,
St. Strandstræde 31,
anbefales.
Alt Skomagerarbejde udføres.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Da den den 22. Febr. afholdte Generalforsamling ikke var beslutningsdygtig, indkaldes i Henhold til Lovenes § 7 en ny Generalforsamling **den 16. Marts Kl. 7 Eftm., i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13, 1. Sal,** med samme Dagsorden som tidligere:

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

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Cimbria".

Den aarlige Generalforsamling afholdes **Onsdag den 14. Marts Kl. 7 Eft. paa Selskabets Kontor, Frederiksgade Nr. 6, 1ste Sal.**

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af Regnskab for det forløbne Aar til Decharge ledsaget af Angivelse af Selskabets Status.
3. Forslag til Anvendelse af Overskudet.
4. Valg af Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Regnskabsekstrakt udleveres paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 6, fra 1. Marts til 11. Marts inklusive mod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 27. Februar 1900.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Vendila".

Den aarlige Generalforsamling afholdes Fredagen den 16. Marts Kl. 7 Eftm. paa Selskabets Kontor, Frederiksgade Nr. 6, 1. Sal.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af Regnskab for det forløbne Aar til Decharge, ledsaget af Angivelse af Selskabets Status.
3. Forslag til Anvendelse af Overskudet.
4. Valg af Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Regnskabsekstrakt udleveres paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 6, til 13. Marts inklusive mod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 1. Marts 1900.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Heimdal".

Den ordinære Generalforsamling afholdes Fredagen den 9de Marts 1900 Kl. 3 paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1899 samt Fastsættelse af Udbyttet.
3. Valg af en Kommitteret og to Revisorer.
4. Udtrækning af 5 af Selskabets Partialobligationer.

Adgangskort og Stemmesedler samt Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, daglig mellem **Kl. 11—1,** imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændehaveren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 2. Marts 1900.

P. B. V.

Martin Carl.

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

Hotel Skandia
Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

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".

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.

N. C. BACH,
Skibsmægler.
Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,
Nørresundby.
Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,
Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,
Skibsmægler,
AALBORG.
Telegr. Adr.: Peter.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

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

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg".
Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,
Skibsmægler.
Aarhus.

Licitation.

Til Frederiksberg Kommune ønskes leveret:

350 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 Leverancer eller Dele deraf, modtages indtil Mandag den 19. Marts d. A. Kl. 12 Middag paa Frederiksberg Kommunes Kontor, Lampevej Nr. 2, hvor de indkomne Tilbud ville blive aabnede i Overværelse af de Bydende.

Frederiksberg Stadsingeniør, den 3. Marts 1900.

Licitation.

Til Frederiksberg Kommune ønskes leveret:

120 Kubikfavne Gangstigrus,
240 — 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 Leverancer eller Dele deraf, modtages indtil Mandag den 19. Marts d. A. Kl. 12 Middag paa Frederiksberg Kommunes Kontor, Lampevej Nr. 2, hvor de inkomne Tilbud ville blive aabnede i Overværelse af de Bydende.

Frederiksberg Stadsingeniør, den 3. Marts 1900.

Auktion å strandad Ångare.

Genom offentlig auktion som förrättas vid Backo Jernvägs station Lördagen den 10de i denna månad kl. 12 på dagen kommer att till den högstbjudande försäljas den å Södra Hertan vid Bua kusten strandade danske ångaren **Harald** med ångmaskin samt en del fartyget tillhörande inventarier och rigg samt innehafvande last af ångkol. Ångaren, 5 år gamal, är försedd med triple maskin om 150 Nom Hästkraften, byggd af stål i Stockton och mäter 1331 Reg. ton, Fartyg ock last utropas först hvar för sig och sedan gemensamt. Med betalningen lemnas anstånd 8 dagar skolande inroparne vid klubbslaget ställa vederhäftig borgen för skedde inrop. Närmare vilkor tillkännagifvis vid auktionstillfället samt hos undertecknad.

Spekulanter kunna komma till strandningsplatsen från Buapen Backa eller från Varberg.

Varberg, den. 5 Mars 1900

Efter anmodan

Gust. Magnusson.

Skib til Salg.

En ældre Jagt, 18 Tons drægtig, der f. T. henligger i Nyborg Havn, er billig til Salg. Henvendelse til **Skipper C. Larsen, Nyborg.**

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Gorm".

Lørdag den 10de Marts d. A. Kl. 3, afholdes ekstraordinær Generalforsamiing i **Hotel Phønix,** hvor endelig Beslutning vil være at tage om et paa den ordinære Generalforsamling fremsat Forslag om Ændring i Lovenes Paragraf 17.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor, **Amaliegade 22, daglig mellem Kl. 11—1,** indtil den 8de ds. inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 2den Marts 1900.

P. B. V.

L. H. Carl.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Skjold".

Lørdag den 10de Mbrts d. A., Kl. 3, afholdes ekstraordinær Generalforsamling i **Hotel Phønix,** hvor endelig Beslutning vil være at tage om et paa den ordinære Generalforsamling fremsat Forslag om Ændring i Lovenes Paragraf 16.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor, **Amaliegade 22, daglig mellem 11—1,** indtil den 8de ds. inkl., imod Opgave af Numre af de paa Navn lydende Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændehaveren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 2den Marts 1900.

P. B. V.

L. H. Carl.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Carl".

Lørdag pen 10de Marts d. A., Kl. 3., afholdes ekstraordinær Generalforsamling i **Hotel Phønix,** hvor endelig Beslutning vil være at tage om et paa den ordinære Generalforsamling fremsat Forslag om Ændring i Lovenes Paragrafer 7 og 23.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor, **Amaliegade 22, daglig Kl, 11—1,** indtil den 8de ds., inkl., imod Opgave af Numre af de paa Navn lydende Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændehaveren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 2den Marts 1900.

P. B. V.

L. H. Carl.

Leverance af Søsten.

Kjøbenhavns Tvangs- og Arbejdsanstalt vil have Brug for 210 Kubikfavne Søsten, som skulle leveres paa Stenpladsen ved Ladegaardens Bygninger efter Betingelser, der ligge til Gennemlæsning paa Ladegaardens Kontor hver Søgnedag fra Kl. 10—3. Anstaltens Inspektør, som er bemyndiget til at afslutte Handlerne, modtager skriftlige, 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 6. Marts 1900.

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.

PETERSEN & NIELSENS

Galvaniseringsanstalt.

Adelgade 83 • Nørrebrogade 212

anbefaler sig med Forzinkning af alle Slags Smede- og Støbejærnsarbejder til billige Priser og hurtig Ekspedition.

Telefon 6944. **Telefon Tagenshus 37.**

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.**

A. L. Nielsen,

Kolonial- & Skibsproviantering sforretning.
Havnen 18, Randers.
Stort Lager af Maskin- & Cylinderolier.

Havnefyr & Lanterner.
Metalspejlapparater.

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

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Frihavns-Restaurationen
„Atlanten",

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

Paul Sørensen,

Skomageri.
Toldbodvejen 18.
4819 • Telefon • 4819.
Flytter fra 1. Novbr. til
Bredgade 77.
Hj. af Toldbodvej.

Niels Jensen,

Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

Th. Poss's Eftf.

J. P. V. Sørensen.
Brogade 10, Kjøbenhavn C.
Sadelmager, Tapetserer og Dekorator.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt Skibsarbejde.
Telefon 1618.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved **Claus Christensen,**
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.
Kjøbenhavn K.
Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.
Agentur for
Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir" i Stockholm.
Expedition af de svenske Postdampskibe:
„Malmø", „Lübeck", „Najaden", „Halland", „Halmstad" „J. P. Dillberg" og **„Westkusten"** i Farten
Kjøbenhavn—Lübeck
samt
Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.
Endvidere
„Æolus", „Transit Nr. 1" og **„Nore"** i Farten
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,
Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.
Damp & Sejl.
• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter. • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.
Telefon 155. * Telegrams Skandinav.

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.

PETER IBSEN. Lager af Værktøj.

Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Wilh. G. Brummerstedt,
Uhrmager.
St. Strandstræde 43.

Frederik Petersen,

Cycle- & Maskinværksted,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Nye Cycler haves paa Lageret
Østervoldgade 16, A.

Nyt Blæk.

Neelmeijers
Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.
Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.
Faas overalt. Telefon 3332.
Hovedforhandling hos
E. Jacobsen Ellegaard,
Holbergsgade 5. Kbhvn.

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

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.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

Glarmester
Wald. Stallknecht
udfører
alt Skibs- og Bygningsarbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

Café Hotel „SIAM".
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

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.

Hotel Kronprinds Frederik,
Nyhavn 19.
* **Værelser fra 1 Kr.** *
Th. Hermansen.

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.

Telefon Nr. 62. * Telegramadr.: HANSEN, Vejle.

CARL HANSEN. VEJLE.
Største Lager af prima Kul for Skibsbrug.
Vejle Dampbaade
paatager sig Lystture samt Bugseringer i indenrigske Farvande til **billige Rater.**
Telefon Nr. 62. * Telegramadr.: HANSEN, Vejle.

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.

H. R. HERMANSEN,
Sækviperingsforretning,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.
• Telefon 5826. •
Aarhus. Havnegade 28.

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

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

Spis kun Nørgaards Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

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

INDHOLD: Søulykke-Statistiken. — „Dansk Navigatør-Forening"s Adresse. — Toldvæsenet og Skibsfarten. — Styrmændenes Lønninger. — Kjøbenhavns Havn. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

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

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 11. Kjøbenhavn, Torsdag den 15. Marts 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

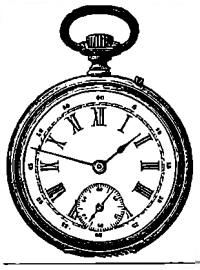
Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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



W. O. le Maire,
Ur- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

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

Lauritz Kirkeby,
26, Laxegade 26.

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.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. udvidet 1877.

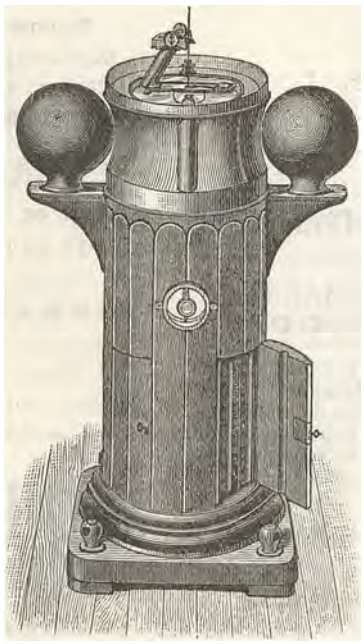
Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.

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

Alm. Kompasser.

Baadskompas m. m.

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



Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.

Azimuth & Peil-instrumenter efter forskellige Modeller.

Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine** Cherup & A. I.

Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.

Barometre, enk. og dobb.

Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres

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

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Madsen & Worm. **Herluf Trollesgade 7.** Kjøbenhavn K.
Assurance-Mæglere.
Telefon 4897. • Telegramadresse: **Wormadsen.**

Til Skibsbrug

kan særlig anbefales

Tuborg-Øl og Central Skibsøl

Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle

Conserves til Skibsbrug

af Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l. • Prislister udleveres paa Forlangende.

Kontor og Lager: Store Kongensgade 106.

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.

N. Reippürt,
Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

Sagfører Ludvig Metz,
Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

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.

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.

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

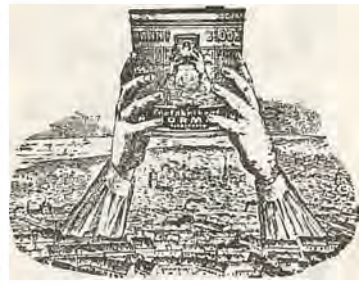
Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Tlf. 5047.



VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering
anbefales:
A. FORMANNS
BLODBUDDING
(i hermetisk lukkede Daaser).
Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

PETER IBSEN.

Lager af Værktøj.
Illustreret Prisliste gratis.

Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

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.

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

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

Sørets-Institutionen.

Af de interessante Kommentarer, der i Aar ledsage Statistiken over Søulykker, og som vi gengave i vort sidste Nummer, vil man have set, at den Statsinstitution, Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet, i hvis Haand Udarbejdelsen af denne Statistik er lagt, fælder en ren og klar Fordømmelsesdom over hele den ved Etableringen af Søretterne skabte Institution og de Resultater, dens femaarige Virksomhed har bragt. Bureauets Fremstilling fastslaar, at den hele Institution er forfejlet, fordi Undersøgelses-Systemet er for vidtløftigt og kompliceret, og fordi Søretterne i stedse mindre Grad opfylde Lovens Bydende om at afgive Udtalelser om Aarsagerne til Søulykkerne.

Det fortjener megen Paaskønnelse, at Bureauet saaledes med en Aabenhed, der ikke er almindelig hos Statsinstitutioner, har udtalt sig om de Mangler, der findes ved Søretsinstitutionen, saa meget mere som den Kritik af vore Søretter og Søforhør, der stedse er fremsat fra Skibsfartens Side, derved har faaet en officiel Bekræftelse af ikke ringe Værd, og som Bureauets Kritik selvfølgelig fremtræder med et Kendskab til denne Sags Enkeltheder, som andre vanskeligt tilegner sig. Det synes imidlertid, at den Omstændighed, at Bureauet saaledes har brudt Staven over det bestaaende System, bør give Anledning til, at der nu gøres et alvorligt Forsøg paa at komme bort fra det. Det er klart, at den Uvillie, man fra Skibsfartens Side stedse har næret mod Søretsinstitutionen, vil tiltage fra Aar til Aar. Der paaføres ved disse Søforhør Skibene en Mængde unødvendig Tidsspilde, uden at det gennem dem tilvejebragte Materiale faar nogen nævneværdig Betydning for Skibsfarten. Og man kan med Sikkerhed sige, at dette Forhold under det bestaaende System ikke vil blive bedre. Vi støtte denne Formening ikke blot paa den foreliggende 5 Aars Statistik, der viser Søretsudtalelsernes aftagende praktiske Værd, men ogsaa paa den Omstændighed, at Søretternes Ledelse er lagt i Hænderne paa Underdommerne, der som Regel ikke kunne forudsættes at nære tilstrækkelig Interesse for den rent nautiske Del af Sørettens Arbejde, ganske bortset fra, at de, som anført i Beretningen, have mere end nok at bestille i Forvejen.

Vi tro ikke, at det vil være muligt for de nautisk kyndige Medlemmer af Søretterne at bringe denne Sag i en anden Gænge ved at bryde den passive Modstand, som Søretternes Ledere, Underdommerne, som Regel ville yde mod Søretternes Arbejde med praktiske Formaal for Øje. Ulykken er, at hele denne Søretsinstitution i sit Anlæg er ægte bureaukratisk. For at undersøge disse Søulykker og afgive Udtalelser om dem, har man etableret dette, i Forhold til vort Lands Størrelse svimlende Antal af Søretter og derved skabt et Apparat, der er meningsløst stort, og som jo nu viser sig slet ikke at virke efter sin Bestemmelse. Og det nytter ikke her, at man har en Lov, der udtrykkelig udtaler, at Søretterne skal udtale sig om Søulykkernes Aarsager, og et ministerielt Cirkulære, der indskærper Lovens Ord — naar Søretterne ikke **vil** det, har man jo ingen Magtmidler til at tvinge dem, og Statistiken viser jo, at Søretternes Tilbøjelighed til at afgive saadanne Udtalelser er stedse aftagende.

Det synes altsaa nu erkendt fra alle Sider, at vil man en tilfredsstillende Ordning, maa man bort fra det nuværende System. Og vi forstaa Skibsmaalings-Bureauets Beretning saaledes, at det ønsker de nuværende Søretters Arbejde delt, saaledes at der igennem Søforklaring optages en Forundersøgelse af nogle dertil bestemte sagkyndige Myndigheder.

For mulig at bidrage til, at denne Sags Behandling bringes ind i et praktisk Spor, skulle vi gøre opmærksom paa, at den nu nedsatte Søfarts-Kommission har under Overvejelse en Reform af Besigtelsesvæsenet for Skibe, der under Havari indkomme i danske Havne, saaledes at man tilstræber Oprettelsen af et fast og fast lønnet Besigtelsespersonale. Vilde det ikke være naturligt, om man satte den her omtalte Forundersøgelse af Søulykker, der netop kræver nautisk Sagkundskab, i Forbindelse med Oprettelsen af en saadan fast og sagkyndig Besigtelses-Insitution? Det er en Tanke, som vi henstille til nærmere Overvejelse, som det synes os i det rette Øjeblik, fordi det altsaa maa antages, at en Reform af Besigtelsesvæsenet netop nu planlægges. Og det synes os, at der her er en Mulighed for at sikkre en sagkyndig Forundersøgelse af Søulykkerne uden det vidtløftige Apparat, der nu benyttes ved Søforklaringerne. En Ordning som den her antydede forekommer os saa meget mere naturlig, som Søretslovens § 1 henlægger Forretningerne med Hensyn til de i Søloven omhandlede Besigtigelser, Skøn og Taksationsforretninger under Søretterne, hvilke Forretninger selvfølgelig vilde overgaa til den faste Besigtelses-Institution, om en saadan blev oprettet.

Det er væsentlig for at fremføre denne Tanke, at vi have villet knytte disse Bemærkninger til Skibsmaalings-Bureauets Beretning. Vi skulle da ikke heller komme nærmere ind paa Spørgsmaalet om Dannelsen af en overordnet sagkyndig Centralmyndighed, der skal bestemme, om Søforhør skal afholdes eller ikke. Men vi haabe ikke, at en Løsning af det skal vente paa det danske „Board of Trade", der, om vi tør sige det, ikke ligger i Luften endnu. Men **den** nautiske Indsigt, der udkræves, for paa Grundlag af en sagkyndig Forundersøgelse at afgøre, om den stedfundne Søulykke bør undersøges ved Søforhør, den vil vel kunne findes i bestaaende Institutioner her i Landet. Findes den f. Eks. ikke i Kjøbenhavns Sø- og Handelsret, der maaske vil vise noget mere Interesse for den hele Søretsinstitution, end den hidtil har vist, naar den saaledes blev et overordnet Led af denne?

Det staar for os som de Vanskeligheder, der ere forbundne med en Reform af Søretsinstitutionen, saaledes at denne blev af virkelig praktisk Betydning for vor Skibsfart, ikke ere uoverkommelige. Naar man gennemførte de ovenfor antydede Foranstaltninger, naar man afskaffede det hele bureaukratiske Apparat, som Søretterne have vist sig at være, og naar man overdrog selve Søforhørene til nogle faa Søretter, der forstod Betydnngen af Lovens Bydende om saa vidt muligt at paavise Søulykkernes Aarsager, da vilde Søforhørene her i Landet sikkert efterhaanden blive lige saa nautisk oplysende som de ere det navnlig i England. Skibsmaalings-Bureauet har gjort sig fortjent ved at vise, at et Brud med det nuværende System i hvert Fald er nødvendigt, saa vist som Erkendelsen heraf er det første Skridt henimod bedre Forhold.

Finansloven.

Af de Ændringsforslag, der ere stillede til Finanslovforslagets forestaaende 3die Behandling i Folkethinget, nævne vi følgende:

Et Forslag om udvidet Vagthold paa Jyllands Vestkyst var oprindelig bestemt til ikke at omfatte Ribe Amt. Der stilles nu af Landbrugsministeren For-

slag om at forhøje Bevillingen med 15,000 Kr., hvoraf de 11,000 Kr. ere Udgift en Gang for alle, saaledes at det udvidede Vagthold kommer til at omfatte ogsaa Ribe Amts Kyster. — Herved imødekommes det af Dansk Sejlskibsrederi-Forening til Folkethinget indgivne, i dette Blads Nr. 4 omtalte Andragende.

Indenrigsministeriet foreslaar at oprette en Skibssignalstation ved Helsingør, der formenes at ville være af stor Betydning for Skibsfarten paa Kjøbenhavn og Østersøen. Den skal ligge enten paa Kronborgpynten eller paa Helsingørs Havnemole og vil koste c. 9,800 Kr., og 3,600 Kr. i aarlig Udgift.

Marineministeriet foreslaar at anlægge et Ledefyr paa Hov Havnemole, Jylland. Det anses som en hensigtsmæssig Vejledning for Sejladsen i Farvandet mellem Jylland og Samsø. Det skal være et fast Fyr med farvede Vinkler, og det vil koste 3,200 Kr., og 325 Kr. i aarlig Drift.

Samme Ministerium foreslaar at oprette en telegrafisk Forbindelse mellem Fyrskibene ved Horns Rev og Land. I Motiverne til dette Forslag betegnes Horns Rev som et af de farligste Punkter paa Jyllands Vestkyst. Trods de Foranstaltninger, der ere trufne for at advare de Søfarende, ere Strandinger paa Horns Rev ikke sjældne og kræve hyppigt Menneskeliv, da de som Regel ikke kunne observeres fra Land eller fra Fyrskibene paa Grund af Revets store Udstrækning. Og selv om det forliste Skib observeres fra et af Fyrskibene, vil det sjældent være muligt at hjælpe de Skibbrudne paa Grund af den store Afstand til Revet (6 à 7 Kml. fra Fyrskibet „Horns Rev“ og 8 Kvm. fra Fyrskibet „Vyl“), hvilken Fyrskibenes Fartøjer ikke uden Fare kunne tilbagelægge i haardt Vejr; kun ved Hjælp af tilfældigt forbipasserende Skibe kan der da skaffes Hjælp fra Land. Der erindres om det tyske Dampskib Remus' Stranding for nylig; en Del af de 14 Mennesker, der ved denne Lejlighed fandt Døden, vilde sandsynligvis være blevne reddede, om Fyrskibet havde havt telegrafisk Forbindelse med Land, og denne Begivenhed har bevirket, at Ministeriet igen har optaget Spørgsmaalet om telegrafisk Forbindelse mellem disse Fyrskibe og Land, hvilket tidligere maatte opgives paa Grund af de betydelige Udgifter. Man antager nu at kunne etablere en Forbindelse med Telegrafering uden Traad mellem Fyrskibene ved Horns Rev og Land, og man vil herom henvende sig til det Selskab i London, der har bragt denne Opfindelse frem, og ved hvilket Opfinderen Marconi selv er ansat som teknisk Leder. I Trinity House, hvorunder det engelske Fyrvæsen sorterer, har man overfor den danske Fyrdirektør udtalt sin fulde Tilfredshed med Systemets Anvendelse. Planen er nu at anbringe et Apparat paa hvert af de to Fyrskibe og et paa Blaavandshuk Fyr; det vil koste ialt c. 15,000 Kr. og endvidere c. 7,000 Kr. i aarlig Udgift.

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening har andraget Indenrigsministeriet om en Understøttelse af Staten til Udgivelsen af et af Skibsfører Jens Kusk Jensen af Nykjøbing paa Mors udarbejdet Værk om praktisk Sømandsskab. Ministeriet foreslaar, efter at have indhentet Erklæringer om Sagen fra Navigationsdirektøren og „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“, at der i dette Øjemed bevilges 5,000 Kroner.

Til en planlagt Udvidelse og Forbedring af Korsør Havn foreslaas bevilget Korsør Kommune 100,000 Kr.

Med Undtagelse af Forslagene om en Signalstation ved Helsingør og om Tilskud til Korsør Havn, ere samtlige ovennævnte Forslag tiltraadte af Finansudvalget og kunne saaledes ventes gennemførte.

Skibsførernes Anmeldelsespligt til danske Konsulater.

Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart have vi modtaget følgende Meddelelse, som er Repræsentationen tilstillet af Udenrigsministeriet, og paa hvilken vi i særlig Grad henlede Rederiernes og Skibsførernes Opmærksomhed:

„Da det viser sig, at danske Skibsførere i det forløbne Aar i stort Omfang have undladt at anmelde sig til de danske Konsulater i de Havne, hvor de have losset eller ladet, henstiller Udenrigsministeriet til den ærede Fællesrepræsentation at gøre de interesserede Kredse bekendt med, at der herfra i alle de fra Konsulaterne indberettede Tilfælde er gjort Skridt til Tiltale imod de paagældende Skibsførere i Henhold til § 3 i Lov om Konsulatvæsenet af 14de April 1893.“

Vi tilføje, at den nævnte Paragraf gaar ud paa, at enhver Skibsfører, som indkommer til fremmed Havn for der at losse eller lade, er forpligtet til inden sin Afrejse at tilstille Stedets Konsul eller Vicekonsul en skriftlig Meddelelse, der skal affattes i Overensstemmelse med den i Udenrigsministeriets Bekendtgørelse af 31. Maj 1893 fastsatte Formular. Forsømmelse heraf straffes som de i Sølovens § 286 omhandlede Forseelser.

Skippernes Organisation.

Vi have modtaget følgende:

Hvorfor er ikke flere af de mindre Skippere Medlemmer af Dansk Sejlskibsrederi-Forening?

Ja, mon ikke Grunden i første Række er den, at der mangler den rette Forstaaelse af, i hvor høj Grad det er til Nytte og Fordel at holde sammen. Men denne Fordel maa vi ikke forlange skal komme lige med det samme, man er blevet Medlem. Det kan jo ogsaa være, man nyder Fordelene, uden ret at erindre, at det er Foreningen, der har udvirket den. For Eks., at man ikke skal stoppe for Krydsfartøjer, at der maaske er kommet en Prik, et Fyr eller et Taagesignal et Sted, hvor der trængtes dertil.

Saa mener En, at der jo endnu ikke er ret mange Medlemmer i Foreningen, saa det kan jo ikke hjælpe noget at være med. Ja, om vi alle mente det, saa vilde jeg ogsaa tro, det var bedre, ingen Forening at have. For saa vilde det blive daarligere end det er, og den Tid vilde næppe være langt borte, da de mindre Skippere ogsaa vilde forstaa, hvor nødvendigt det er at holde sammen. For mon ogsaa alle de andre Samfundslag, der have sluttet sig sammen, skulde være dumme, og vi Smaaskippere de eneste kloge? Nej, saaledes er det ikke, desværre snarere det modsatte.

Saa mener nogle, at Bestyrelsen ikke har baaret sig rigtigt ad. Kan godt være; men mon de, der mener det, havde kunnet gøre det bedre. Ja, bagefter maaske nok; ellers mener jeg nej. Generalforsamlingen bør ogsaa paatale, hvis der er nogen, enten det saa er Be-

styrelsesmedlemmer eller ej, der krænker Foreningens Vedtægter.

Men hvis nu vor Afdeling af Foreningen gik fremad? Hvis der nu, foruden forbedrede Certepartier, Liggedage o. lign., blev opnaaet, at et Fartøj, der lastede 1500 Ct., fik 1 Øre mere i Fragt pr. 100 ℔. Det vilde ikke kunne mærkes for Forbrugerne, men for vedkommende Fartøj vilde det være 375 Kr. mere i Fragt for 25 Ladninger, altsaa i c. 1 Aar.

Tænk over det! Og hvis I alligevel mener, at det er rigtigt ikke at være Medlem af Dansk Sejlskibsrederi-Forening, lad os saa høre en Grund derfor, der ikke har noget at gøre med, hvad man i daglig Tale kalder at skubbe sig fra det, eller faa Nytte paa andres Bekostning.

Rødvig, d. 5. Marts 1900.

J. P. Nielsen.

Afmærkningen af Mariager Fjord.

Vi have modtaget følgende:

Da der fra Havneudvalgene i Hobro og Mariager er gjort Skridt til Fjordens Uddybning og udskrevet Licitation over Indsejlingsbaaker, uden at der samtidig tales om Ledefyr for Ind- og Udsejling af Fjorden fra og til Alsodde, eller om forbedret Afmærkning og en synligere Anduvningstønde, fremkommer dette for om mulig at fange Vedkommendes Opmærksomhed herfor.

Sejladsen paa Fjorden er vel mangedoblet siden for 30 à 40 Aar siden, men Afmærkningen af Farvandet har desværre ikke holdt Skridt med Trafikens og Sejladsens Udvikling. Medens Skibene forhen ofte brugte flere Dage, end der nu bruges Timer, til at befare Fjorden, var der den Gang ofte Tid og Lejlighed til at erstatte manglende Prikker; nu derimod forceres Sejladsen og samtidig glipper Lejligheden til at erstatte det manglende eller mangelfulde.

De her paa Fjorden hjemmehørende Fartøjer kunne jo ofte, paa Grund af særligt Kendskab til Forholdene, hjælpe sig paa den ene eller anden Maade, men den fremmede Skibsfører, navnlig Kystfarerne, for hvem Kampen for Tilværelsen jo ogsaa er haard, og for hvem Lodspengene ere et ret føleligt Indgreb i den ofte tarvelige Fortjeneste, og som derfor let forstaaeligt gerne ville spare disse, for dem bør der gøres noget, saaledes at de kunne søge Fjorden og sikker Ankerplads i eller ved Alsoddes umiddelbare Nærhed, naar Vind- og Vejrforhold tillade det, da Smaafarten paa Fjorden vel længe vil vedblive paa Grund af de ved samme liggende industrielle Anlæg.

Lad os en Gang undersøge, hvorledes vor nærmeste Nabo, Randers, holder sin Fjord afmærket. For det første sker dette ved en i passende Afstand fra Indløbet udlagt Anduvningstønde, dernæst ved Indløbet en Tid af Aaret ved hvide og røde Tønder, om Vinteren ved Flydevagere. Længere inde angive faste Ris- og Halmprikker Farvandets Retning. Dette er vel endda ikke fuldt tilfredsstillende, men dog langt at foretrække for det her paa Fjorden eksisterende Afmærkningssystem. Da Strøm- og Isforhold paa Mariager Fjord og Randers Fjord paa det nærmeste ere lige, turde deres Afmærkninger vel ogsaa bedst taale Sammenligning. Flydevagere vilde selvfølgelig være de heldigste, hvor de kunne anvendes, men da maa Bøjen være saa stor, at den kan bære en passende Stage med Topbetegnelse og Fortøjning, og have en saadan Højde, at man ikke som nu ofte er henvist til at staa og stirre frem for sig for at finde Vagerne, og da navnlig de hvide; naar dertil kommer, at Landmærkerne i de fleste Tilfælde ere langt borte og vanskelige at se, saa forstaar man de, desto værre hyppige, kedelige Uheld, der træffe saavel den ene som den anden af Fjordfarerne, og forvolde Tab af saavel Tid som Penge.

Tid er Penge, lyder det overalt, hvor man kommer, og alt sættes ind paa at holde sine Konkurrenter Stangen; derfor er det af Interesse for saavel Købmand som Skibsfører, respektive at faa sine Varer frem saa hurtigt som muligt, og at udføre sin Rejse saa hurtigt som gørligt ved Benyttelse af alle Hjælpekilder, hvilke for Skibsføreren i første Række bestaa i god Afmærkning af Farvandene.

I en Vinter som denne, med megen Is, der tager de faste Koste bort, eller holder dem under Isen tilligemed Flydevagerne, vistnok paa Grund af, at de ere for smaa, mener jeg, at det vilde være heldigt, navnlig ved Drejningerne, at anvende faste Pælemærker med forskellig Topbetegnelse til Gavn for saavel Lodserne som Skibsførerne, ligesom Sejladsen ved disse Mærker vilde kunne foregaa hurtigere end nu.

Naar om Vinteren alle Vagere ere borte, ville saadanne Pæle være til megen Nytte, fordi Landmærkerne, som Huse, Høje, Skovpynter, enlig staaende Træer o. s. v. ere vanskelige at skelne, naar Jorden er dækket med Sne. Med Hensyn til Landmærkerne, da kunne disse i de fleste Tilfælde, navnlig naar det gælder om at anvende dem, daarlig ses. Søger man Fjorden, da har man et langt til Søs ledende Mærke ved at bringe Overgaards Hovedbygning overet med en til samme hørende hvidkalket Gaard, der ligger under Skoven ned imod Fjorden, og som leder lige til Anduvningstønden, hvilket Mærke er langt at foretrække for Baakerne ved Alsodde. Kun faa Skibsførere have antagelig havt Anelse om, at de kunne anvende Skorstenen paa den ved Alsodde liggende Dampmuddermaskine i Forening med Taarnet paa Overgaards Hovedbygning, for at ledes klar af den i Alsoddes Nærhed liggende Stengrund, vel at mærke medens Isen ligger fast, ellers kan det ikke anvendes.

Et andet og sikkert Mærke er den nordligste lave Pynt af Overgaards Skov overet med Fyrhuset paa Alsodde, men allerede her begynde Vanskelighederne paa Grund af den ofte over Fjorden og Baglandet om Efteraaret og Vinteren hængende disede Luft. Senere maa man søge en Vindmølle med en i umiddelbar Nærhed liggende Dampskorsten; denne Mølles Vinge maa vise en mindre Aabning med Dampskorstenen; senere søges nogle ved Visborggaard staaende Træer i en Huk paa Havnø Skov, for atter at søge et i samme Skov staaende højt Træ til Anvendelse med et i samme Skov liggende Hus, o. s. fr.

Disse Pejlinger og Kurser behøve ingen Kommentarer, men vise tydelig nok, hvor meget en bedre Afmærkning tiltrænges paa Mariager Fjord. Der findes i flere Tilfælde kun Tømmerender med paahæftede Stager, som i de fleste Tilfælde falde skøns eller langs i Vandet, navnlig naar det fryser, hvorimod tilstrækkelig store Flydevagere, lig Anduvningsvageren om Styrbord, have vist at kunne holde sig nogenlunde oprejst. Den om Sommeren ved Indsejlingen udlagte Træbøje kunde jo ogsaa om Vinteren ombyttes med den ved Hobro udlagte Jærnbøje, hvilken da, forsynet med en passende Topbetegnelse, kunde lægges længere til Søs, og gøre god Nytte for Skibe, som paa Grund af større Dybgaaende ikke godt kunne søge for langt ind, ligesom ogsaa Kystfarerne have et godt Anduvningsmærke i mindre sigtbart Vejr.

En Skibsfører.

Udstilling af Redningsapparater paa Fanø.

Fra Fanø skrives til os:

Onsdag d. 7. ds. vare de af Fabrikant S. M. Kromann fremstillede Apparater til Redning af Menneskeliv ved Søulykke udstillede paa Fanø. Den udstillede Samling af Redningapparater bestod af følgende Genstande:

En Rejsekuffert i Model, en Sømandskuffert i naturlig Størrelse, en Redningsvest i naturlig Størrelse, en Drage i halv Størrelse, et Kahytstag i Model, en Redningsstige i naturlig Størrelse, en Lommekniv med Entrehage i naturlig Størrelse.

Rejsekufferten er en Redningsbaad i en saadan Form, som enhver Rejsende let kan føre med sig. Den afgiver Plads til Klæder, Bøger, Proviant etc., og der er anbragt en Lygte paa den, hvori der brændes Karbid, som afgiver Gas, der er meget varmende, og hvormed kan koges Mad, samtidig med at Lygten virker som Lanterne. Derhos er paa Kufferten anbragt selvvirkende Oliedæmpere og flere nyttige Signalapparater og endelig en Pilk til at fange Fisk med samt en Aare som Ror.

Sømandskufferten er af Form og Størrelse som de Kister, Søfolkene bruge; men den er forsynet med Sænkekøl og af saa let Materiale og betydelig Bæreævne, at den kan bære den sværeste Mand gennem Braad og Brænding.

Redningsvesten er som en almindelig Vest i Udseende; med lufttæt Gummi er anbragt et Indlæg, som kan blæses op med Luft i nogle faa Minutter og paa denne Maade tjene som et bekvemt Redningsbælte, som kan bæres uden at vansyne eller genere.

Dragen er fabrikeret af et saadant Materiale, at den kan modstaa Fugtighed. Ved Kyststranding, der næsten altid foregaar med Paalandsvind, kan man ude fra det strandede Skib sætte Dragen op og lade den trække en tynd Line i Land, saa Forbindelse paa den Vis bringes i Stand, om ikke paa anden Vis, saa ved at skyde Dragen ned.

Modellen paa det fremstillede Kahytstag vil efter Fabrikant Kromanns Mening ogsaa kunne anvendes paa Promenadedækker og Komandobroer, saaledes at disse kunne i Nødstilfælde tjene som Redningsflaader, paa hvilke der ved given Lejlighed kan reddes Folk i Hundredevis.

Redningsstigen er et sindrigt Apparat, som tænkes anbragt mellem to Rælingsstøtter, og en Gummislange hænger ned fra den.

Lommekniven er af Størrelse og Form som en almindelig Sømandskniv, der ved en lille Fjeder holdes i sit Leje. Hæftet eller Skaftet kan ved at drejes lidt aabnes ved 4 Falser, som danne en 4-haget Entrehage til Brug ved Kollision, hvortil den særlig er tiltænkt. I Entrehagens Endering er anbragt en Silkesnor, stærk nok til at bære en Mand.

Samtlige udstillede Genstande vil blive indsendt til Verdensudstillingen i Paris. *P. K. P.*

Sømandshjem i London.

Uddrag af Aarsberetning fra den danske Generalkonsul i London.

Det skandinaviske Sømandshjem i London ved West India Docks, Poplar, blev i 1899 besøgt af 318 Danske, eksklusive saadanne, som kun tog Ophold der en enkelt Nat. Hjemmet er bekvemt beliggende for Søfolkene, som her kunne faa god Kost og Logi for moderat Betaling.

Det modtager Søfolks Hyre, naar det ønskes, og remitterer gennemsnitlig hvert Aar et Par Hundrede Tusind Kroner til Søfolkenes Slægtninge eller til Sparekasser i de skandinaviske Lande.

Tæt ved Hjemmet ligger den danske Sømandskirke og en Læsestue for Søfolk, hvor Blade og Bøger fra Moderlandene findes, samt Lejlighed gives til at besørge Korrespondance.

Sailors Home i Well Street og Dock St., London Docks, et lignende Etablissement for Søfolk fra alle Nationer, blev i 1899 besøgt af 71 Danske, og siden dets Oprettelse i 1835 have 6,877 danske Søfolk opholdt sig der.

I det hele besøgtes det i 1899 af 10,164 Søfolk foruden 621 Personer, som vare sendte dertil af „Shipwrecked Mariners Royal Benevolent Society" paa Grund af Forlis.

Hjemmet modtog i Aarets Løb af Søfolkene £ 40,336 og udbetalte dem £ 27,760, samt remitterede til deres Hjem £ 3,234.

Det gav gratis Forskud til Beløb £ 7,714 paa Søfolkenes Forskudsbeviser, hvorved Hyrebassernes Optrækkeri kunde undgaas, en Assistance, som bliver meget paaskønnet, men foraarsagede Hjemmet et mindre Tab.

Der var Aaret igennem ingen Mangel paa Hyre, og 2,478 Matroser fik Beskæftigelse ved Hjælp af Institutionen.

I Forbindelse med Hjemmet er en Navigationsskole samt en Kogeskole, som blive godt besøgte, og religiøse Foredrag holdes flere Gange om Ugen.

Greenwich Hospital for Søfarende af alle Nationer har atter i Aar været besøgt af en Del Danske, og mellem 2,000—3,000 Søfolk faa aarlig gratis Pleje og omhyggelig Behandling i denne fortræffelige Institution.

Generalforsamlinger.

Den frivillige Understøttelses-Forening for Enker i Nordby Sogn paa Fanø (Enkekassen).

Fra Nordby paa Fanø skrives til os d. 3. ds.:

Nævnte Forening, der nu har bestaaet i 53 Aar, har afholdt aarlig Generalforsamling. Formanden, Skibsreder P. N. Vinther, bød Velkommen, hvorefter Kassereren, Skibsfører H. A. Mathiasen, oplæste det reviderede Regnskab for Aaret 1899, i hvilket Aar Enkekassen har havt følgende Indtægter: Saldo fra forrige Aar Kr. 2.20. Medlemskontingent Kr. 2336.00. Afdrag paa Laan Kr. 1260.00. Indfriede Laan Kr. 1395.00. Indvundne Renter Kr. 1061.11. Gaver Kr. 1466.24. Hævet i Pengeinstituter Kr. 5080.00. Ialt Kr. 12600.55. Kassens Udgifter have været: Understøttelser til 91 Enker Kr. 5036.50. Udbetalte Laan Kr. 1500.00. Refusion Kr. 12.00. Administration Kr. 48,64. Indsat i Pengeinstituter Kr. 5981.48. Restancer Kr. 20.00. Saldo Kr. 1.93. Ialt Kr. 12,600.55. Foreningens Status stiller sig saaledes: Ved Aarets Begyndelse ejede Kassen Kr. 26,670.74. Ved dets Slutning Kr. 26,358.95. Tilbagegang Kr. 311.79. Regnskabet godkendtes.

Medlemsantallet var ved Udgangen af Aaret 1899: 177, hvoraf 65 ere fri for at betale Kontingent. De understøttede Enkers Antal er 91. De efter Tur fratrædende Styrelsesmedlemmer, Skibsreder I. P. Clausen, Købmand Joh. Mathisen og Skibsfører H. A. Mathiasen samt Revisorerne, Bankdirektørerne H. H. Clausen og C. C. Nielsen genvalgtes alle

Fanø Bombebøsse,

der for 26 Aar siden blev oprettet for at understøtte gamle, og trængende Sømænd, har afholdt aarlig Generalforsamling.

Formanden, Skoleinspektør Holger Poulsen, aflagde Beretning og Regnskab, der godkendtes.

Af de efter Tur fratrædende Styrelsesmedlemmer genvalgtes Skibsreder P. N. Harbye og Formanden. I Stedet for Bogholder P. Svarrer og Skibsreder M. N. Thing, der begge af Helbredshensyn ønskede at udtræde af Styrelsen, valgtes Skibsreder P. N. Winther og Skibsfører Jens Hansen.

Til Revisorer valgtes Skibsrederne L. Ankersen og A. P. Clausen.

Til Slutning bragte Formanden de afgaaede Styrelsesmedlemmer, af hvilke P. Svarrer har haft Sæde i Styrelsen, saa længe Bombebøssen har bestaaet en, hjertelig Tak.

(Fanø Avis.)

Det Helsingørske Dampskibsselskab

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Vekselleren N. Thomsen, aflagde Beretning og Regnskab.

Af Selskabets Baade have Ophelia og Kronborg været i Fart paa Middelhavet, Adriaterhavet, Sortehavet, Østersøen og Hvidehavet, medens Dana udelukkende har været beskæftiget mellem Østersø og Nordsø-Havne. „Ophelia" har havt et større Havari, hvilket nødvendiggjorde en Reparation, saa at Skibet i 2 Maaneder var ude af Fart. Det samlede Driftsoverskud andrager desuagtet c. 26 pCt. af Aktiekapitalen.

For indeværende Aar er der for alle 3 Baades Vedkommende truffet saadanne Dispositioner, at de ere beskæftigede for den største Del af Aaret til gennemgaaende højere Fragter end ifjor, og da man samtidig har været saa heldig at sikre sig de fornødne Bunkerkul til fordelagtige Priser, er der al Udsigt til et heldigt Resultat for Aaret 1900. Selskabets Status maa i det hele anses for at være betydelig forbedret.

Regnskabet viste en samlet Indtægt af 105,321 Kr., hvoraf det foresloges at udbetale 31,992 Kr. eller 8 pCt. af Aktiekapitalen i Udbytte til Aktionærerne og at overføre 15,736 Kr. til Vinden og Tabs Konto.

Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Statsgældsdirektør Andersen. Revisorerne genvalgtes.

Det kgl. oktr. Søassurance-Kompagni

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Regnskab og Status fremlagdes. Kompagniets Indtægter have været: Reserve fra 1898 til uafgjorte og paaregnede Skader 630,941 Kr. 2 Øre, Præmie i 1899 af forsikret Kapital 168 Mill. Kr. 1,763,904 Kr. 86 Øre. Indvundne Renter 55,611 Kr. 16 Øre, Ialt 2,450,457 Kr. 4 Øre. Udgifterne: Reassurance-Præmie af reassureret Kapital 18,3 Mill. Kr. 482,286 Kr. 79 Øre, udbetalt Ristorno ÷ Reassurandørernes Tilskud 39,390 Kr. 32 Øre, udbetalte Havarier ÷ Reassurandørernes Tilskud 1,001,235 Kr. 25 Øre. Administrations-Omkostninger 44,140 Kr. 60 Øre, Reserve til uafgjorte og paaregnede Skader 737,297 Kr. 27 Øre eller ialt 2,314,349 Kr. 63 Øre. Aarets Overskud bliver 136,107 Kr. 41 Øre.

Til Aktionærerne uddeles 10 pCt. eller 120,000 Kr.

Dampskibsselskabet „Norden"

har holdt aarlig Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, Hr. P. Brown aflagde Beretningen.

Det forløbne Aar havde været fordelagtigt, om end der havde været store Svingninger i Fragtmarkedet. Alle Selskabets Baade havde været i Fart. Sortehavs- og Donausmarkedet havde været det daarligste. Krigen mellem England og Transvaal havde naturligvis ikke kunnet skade Fragtmarkedet; nogen væsentlig Indflydelse i opadgaaende Retning havde dog ikke kunnet paavises.

Selskabet havde havt et Par mindre Uheld og et enkelt større (med „Nordpol"). Et nyt Dampskib „Nordby", paa 5700 Tons, var indkøbt i Oktober Maaned.

Udsigterne for 1900 maatte betegnes som særdeles lovende' til Trods for de stigende Kulpriser. Selskabets Status for Øjeblikket er ualmindelig god.

Regnskabet viste en samlet Indtægt af 918,352 Kr. Af Overskudet foresloges det at udbetale 12 pCt. i Udbytte til Aktionærerne og at henlægge 388,531 Kr. 76 Øre til Reserve- og Fornyelsesfondet, som herefter har en Størrelse af 1,287,359 Kr. 59 Øre. Der gaves Decharge.

Til Medlem af Kontrolkomiteen genvalgtes Formanden. Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet „Danmark"

har holdt aarlig Generalforsamling

Skibsreder Sonne aflagde Beretning. Aaret havde i det hele været gunstigt, navnlig Kulfragterne havde været gode. To af Skibene, „Rolf" og „Absalon", havde havt Havarier.

Formanden, Højesteretssagfører P. G. C. Jensen, aflagde Regnskab. Den samlede Indtægt var 271,009 Kr. 76 Øre. Det foresloges at udbetale et Udbytte paa 8 pCt af Aktiekapitalen og at henlægge 143,050 Kr. 71 Øre til Reservefondet, der herefter faar en Størrelse af 460,670 Kr. 48 Øre.

Der gaves Decharge.

Til Kommitteret genvalgtes Kaptajn Maegaard.

Dampskibsselskaberne „Skjold", „Gorm" og „Carl"

have afholdt ekstraordinære Generalforsamlinger.

Der forelaa til Afstemning Forslag til Lovændring, gaaende ud paa at lønne den korresponderende Reder med 3 pCt. af Skibenes Nettooverskud, dog med et Minimum pr. Skib.

Kommandør Buchwaldt, der havde stillet Forslaget, anbefalede det til Vedtagelse.

Det vedtoges enstemmigt i alle tre Selskaber.

Dampskibsselskabet „Vulcan"

har afholdt aarlig Generalforsamling. Den korresponderende Reder, Kaptajn C. P. Jensen aflagde Beretning. Dampskibet „Vulcan" havde et Netto-Overskud af 51,342 Kr., c. 34 pCt. af Aktiekapitalen; heraf vedtog man at udbetale 10 pCt i Udbytte og at henlægge Resten til Reservefondet. Dampskibet London kom først saa sent i Fart, at den ikke kunde optages i Regnskabet for 1899. Der gaves Decharge og de Kommitterede genvalgtes.

Dampskibsselskabet „Hejmdal"

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, Kaptajn Martin Carl aflagde Beretning. Selskabets Skibe have været beskæftigede paa Middelhavet og Nord- og Østersøen. Større Havarier og Uheld har Aaret været fri for. Dampskibet „Elna" fik dog i Isen udenfor Jakobsstad en Del Skade, og „Therese" havde i Rouen et langt Ophold paa Grund af Strejke mellem Havnearbejderne. Selskabets nye Skib „Harriet" blev afleveret 15. November og har vist sig at være et godt og fordelagtigt Skib. Det er registreret under norsk Flag, hvorved Indførselstolden, der under dansk Flag vilde have beløbet sig til c. 12,000 Kr., sparedes. Skulde det senere vise sig ønskeligt at faa Skibet under dansk Flag, kan dette altid gøres uden særlig Udgift. Skibene have indsejlet et Overskud af 364,008 Kr. Det foreslaaes, at der udbetales et Udbytte af 10 pCt., at der henlægges 200,000 Kr. til Reservefondet, og at Beløbet af Etablerings-Kontoen 8983 Kr. 53 Øre afskrives. Efter at Renter og Administrationsudgifterne ere afholdte, bliver der en Saldo af 2,687 Kr. 26 Øre at overføre til 1900.

Der gaves Decharge. Til Kommitteret genvalgtes Overretssagfører Carl Meyer.

Dampskibsselskabet „Jylland"

i Esbjerg har afholdt aarlig Generalforsamling. Formanden, Konsul I. Lauritzen aflagde Beretning og Regnskab. Selskabet har bestaaet i 5 Maaneder, og dets første Damper, Ingrid, har vist sig at være et godt og fordelagtigt Skib. Selskabets Indtægt har været c. 97,000 Kr., Driftsudgifterne c. 63,000 Kr., i Rente 1,416 Kr. Overskudet er c. 32,500 Kr, hvoraf 20,000 Kr. henlægges til Reservefondet, i Udbytte udbetales 5 p C t. af Aktiekapitalen, der er 200,000 Kr.

Der gaves Decharge.

Formanden oplyste, at Bestyrelsen i Liverpool havde købt et nyt Skib for 14,000 £; det laster c. 2,000 Tons. I Anledning af dette Køb foreslaas Aktiekapitalen udvidet med 200,000 Kr. til 400,000 Kr. I Handelsbanken var sikret et Laan paa 75,000 Kr. Udsigterne for indeværende Aar vare udmærkede.

Generalforsamlingen sanktionerede Købet af det nye Skib, vedtog den foreslaaede Udvidelse af Aktiekapitalen og bemyndigede Bestyrelsen til at optage et Laan paa 75,000 Kr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab

har afholdt aarlig Generalforsamling. Den korresponderende Reder, Kapt. Ingerslev aflagde Beretning. Han betegnede Aaret som heldigt trods de høje Kulpriser. Der var anskaffet et nyt Skib, men da det ikke havde vist sig tilfredsstillende, var det solgt igen, og et andet købt; dette sidste gik under russisk Flag. Selskabets Overskud var 406,538 Kr. I Udbytte udbetales 10 p C t.

Der gaves Decharge.

Premierløjtnant Mygind genvalgtes til Bestyrelsen. Revisorerne genvalgtes.

Bestyrelsen bemyndigedes til at anbringe indtil en Trediedel af Selskabets disponible Midler i russiske Skibe.

Svensk Højesteretsdom.

Den svenske Højesteret har nylig afsagt Dom i en Sag, der af forskellige Assuranceselskaber var anlagt til Forandring af en i Stockholm udfærdiget Dispache vedrørende den svenske Damper Norges Havari. Sagen, der har strakt sig over flere Aar, gik i Korthed ud paa følgende. Damperen Norge var bestemt fra Middelhavet til Christiania, Gøteborg og Stockholm. Den stødte paa Grund og søgte ind til Lissabon som Nødhavn, hvor Ladningen lossedes. Rederiet sendte Ladningen frem med andre Skibe, medens Norge blev repareret. I Lissabon ansattes Norge ved en lovlig Synsforretning til en Værdi i beskadiget Stand af c. 26,000 Kr., medens Reparationen ansloges til c. 40,000. Et af de Assuranseselskaber, der havde forsikret Ladningen, fandt den paa Skibet satte Værdi for lav og fik udmeldt en anden Besigtigelse, der satte Skibet til c. 76,000 Kr. Mod den i Stockholm derefter udfærdigede Dispache gjordes nu fra Ladningens Assurandører følgende Indvendinger: 1/ Dispachøren havde lagt den første Værdiansættelse af Skibet til Grund og ikke taget noget Hensyn til den anden, skønt den første efter alt det foreliggende (Skibets Alder, Klasse og Assurancetakst) maatte siges at være meningsløs lav. 2/ Ved Dispaschen var der tillagt Rederiet c. 16,000 Kr. ud over den oprindelige Fragt, idet der var opført Distancefragt til Lissabon + Fragt med de andre Skibe til Bestemmelsesstederne med Fradrag af den oprindelige Fragt, medens der efter Ladningsassurandørernes Mening ikke kunde tilkomme Rederiet mere end den oprindelig vedtagne Fragt, da Norge ikke var kondemneret, og Ladningen godt kunde have ventet paa, at Reparationen blev færdig. 3/ Fragtens bidragende Værdi var i Dispachen opført med Halvdelen af Distancefragten til Lissabon, medens Fragten skulde have bidraget med Halvdelen af den oprindelig betingede fulde Fragt. 4/ Som Kommissioner fandtes i Dispachen optaget, foruden c. 4,300 Kr. til Kommissionæren i Lissabon, 1,700 Kr. til Mæglere i Kristiania, Gøteborg og Stockholm og endvidere 2,000 Kr. til Rederiet, Aktieselskabet Svenske Lloyd i Gøteborg. Det som almindeligt Havari beregnede Beløb udgjorde ialt 33,000 Kr. hvoraf altsaa Kommissionen alene udgjorde 8,000 Kr. 5/ Undervægt paa det lossede Svovl var ikke af Dispachøren godtgjort som almindeligt Havari, skønt det maatte være en Følge af Losning og Indladning i Nødhavn.

Den 17. Januar 1899 faldt Raadhusrettens Dom, hvorefter Dispachen skulde omgøres, saaledes at det under 5 nævnte Tab skulde beregnes som almindeligt Havari, Rederiets under 4 nævnte Kommission Kr. 2,000 udgaa, Fragtens Bidragsværdi sættes til Halvdelen af den oprindelig vedtagne Fragt, og Beløbet for Merfragt, Kr. 16,000, udgaa. Derimod fandt Retten ikke noget at indvende imod den Værdi, hvormed Skibet havde bidraget, lige saa lidt som mod de andre under 4 nævnte Kommissioner.

Den 10. Januar faldt Højesterets Dom, der i Modsætning til Raadhusretten fastslog, at Skibet skulde bidrage med den højere Værdi, Kr. 76,000, da den anden Værdi maatte anses for meningsløs; i Lighed med Raadhusretten frakendtes Rederiet Berettigelse til Merfragten, Kr. 16,000, og til Kommission, Kr. 2,000, men Fragtens Bidragsværdi sattes til den halve Distancefragt i Overensstemmelse med Dispachen, ligesom Dispachørens Nægtelse af at optage Undervægten som almindeligt Havari godkendtes.

Resultaterne af denne Dom kunne kortelig sammenfattes i følgende Sætninger:

1/ En lovlig Synsforretning er ikke paa anden Maade bindende, end at dens Resultat kan omstødes, naar det ved senere Skøn eller paa anden Maade viser sig at være meningsløst.

2/ Et Rederi, hvis Skib i en Nødhavn maa losse for at reparere, kan ikke paa egen Haand afskibe Varerne og derfor forlange mere end den oprindelig aftalte Fragt.

3/ Et Rederi kan ikke beregne sig selv en Provision for Ordning af et Havari paa et af dets Skibe.

Nybygninger, Køb og Salg.

Sk. Christian af Thurø er solgt til Kapt. E. Dreiøe i Ærøskjøbing for 14,300 Kr.; den er 2 Aar gammel og maaler 50 Tons.

Skbrg. Thrine af Nakskov er af Hr. I. F. Holmblad solgt til et Konsortium i Marstal for 9,000 Kr. Skibet maaler 150 Tons Netto; det skal føres af Styrmand R. Mortensen.

Konsul J. Lauritzen i Esbjerg har i Blyth købt et nyt Dampskib, County af Durham; det skal føres af Styrm. Nielsen fra Barksk. Alexandra.

Fra Burmeister & Wains Værft er foretaget en vellykket Prøvetur med Dpsk. Manchuria, bygget til Russisk-Østasiatisk Dampskibsselskab. Skibets Dimensioner ere 428′ × 49′ × 30′ 6″, dets Bæreævne 7,000 Tons. Det er det største Fragtskib, der er bygget i Skandinavien.

D'Hrr. Hecksher & Søn her i Byen have købt Staaldampskibet „Heathdeve" af J. T. Lunn & Co. i Newcastle. Skibet maaler 3,203 Gross-Tons, 2,050 Netto-Tons og er bygget i 1894. Prisen ca. 34,000 £.

Personalia.

Danmarks Fiskeriagent i England, Kaptajn Sølling, er flyttet fra sin hidtil havte Bopæl i Hull til London. Hans nuværende Adresse er: 5 Fairholt Road, Stoke Newington, London N.

Dødsfald. Fhv. Skibsfører og Skibsreder S. B. Hansen er, if. „Fanø Avis", afgaaet ved Døden i en Alder af 79 Aar. Hansen blev født paa Fanø, hvor han det meste af sin Tid har havt sit Hjem; tidlig kom han til Søs og arbejdede sig snart op til selv at blive Skibsfører, ligesom han senere blev Skibsreder. Med sin store Interesse for Handel og Søfart, med sin helstøbte og vindende Personlighed og med sin Energi og Dygtighed faldt det i hans Lod at komme til at virke til Gavn og Velsignelse for Sømandsstanden paa Fanø. Ogsaa Esbjerg staar i Taknemlighedsgæld til ham; thi det var efter Initiativ af S. B. Hansen, at Dampskibet „Esbjerg", der senere gik over til „Det forenede Dampskibsselskab", blev bygget og 1872 begyndte at sejle med Kreaturer fra Esbjerg til England. Hansen førte Skibet, og Kapt. Mechlenborg var den Gang hans 2. Styrmand.

S. B. Hansen har, som nævnt, virket meget for Skibsfarten, navnlig med Henblik paa Fanø; kun var han ikke rigtig med paa, at Fanøboerne tilsidst gik over til at bygge Jærnskibe.

I det skjulte har S. B. Hansen øvet megen Velgørenhed. Han var afholdt af alle, som han kom i Berøring med.

Fra Sø og Land.

Nedenstaaende Tal giver et Overblik over den tyske Handelsflaades stærke Udvikling i de senere Aar.

Den 1. Januar 1899 bestod Flaaden af 1,223 Dampere og 2,487 Sejlskibe paa ialt 2,317,520 Tons og bemandet med 43,144 Mand. Heraf tælle de hamburgske Dampere, som i Tonstal ere blevne fordoblede i de sidste 10 Aar, nu 688 Skibe paa 767,000 Tons.

Hamburg-Amerika Linien har i 1899 befordret 75,000 Passagerer og 2 Millioner Kubikmeter Varer; den har startet 3 ny Linier og har i et Aar udvidet sin Flaade med 9 Skibe paa ialt 77,168 Tons.

Alle store tyske Selskaber ere i Færd med at udvide sig, ikke alene i evropæiske Farvande, men i det fjærne Østen, hvor næsten hele Kystfarten i de senere Aar er gledet fra engelske over paa tyske Hænder.

Bremen har 225 Dampere, hvoraf Norddeutsche Lloyd ejer 62 paa 400,000 Tons mod 30 paa 93,000 Tons i 1866. Hansa har 38 Dampere.

Ogsaa mindre Byer forøger deres Damperflaade; Stettin har 81, Lübeck 25, Flensborg 17 og Kiel 14 Skibe.

For Stettins Vedkommende kan anføres, at ogsaa her udvikler Handelen under tysk Flag sig paa den engelske Tonnages Bekostning. I sidste Aar forøgedes Tonstallet for de tyske Skibe, som besøgte Havnen, med 135,000 Tons, medens den engelske Tonnage gik 87,870 Tons tilbage.

Naar Tyskland for Øjeblikket befinder sig i en for Handel og Industri lykkelig Periode, er Grunden den, at Tyskerne i mange Aar have arbejdet paa at naa dette Maal. Det er ikke alene Handelsflaaden, men ogsaa Havnene, som udvikle sig enormt, fordi Regeringen for længe siden har været forudseende nok til at træffe Foranstaltninger, der direkte ere Aarsag til Udviklingen. I mange Aar har Tyskland anvendt Millioner paa at gøre Floderne lettere navigable, paa at bygge Kanaler og Havne, og nu nyde de simpelthen Renten af deres anvendte Kapital. Varer fra Tyskland, Østrig-Ungarn, Tyrkiet, Rusland og Frankrig transporteres paa Floderne til videre Udskibning i Hamburg, Bremen eller andre Byer.

Indsejlingen til Memel. Ved en d. 28. f. M. foretagen Pejling viste det sig, at Dybden i Indløbet til Memel udgør 15 Fod 7 Tommer rhinlandsk Maal.

Afmønstring af Søfolk i amerikanske Havne. Ifølge en af Treasury Department i Washington d. 2. Novbr. i Fjor truffen Afgørelse skulle alle i de Forenede Staters Havne afmønstrede fremmede Søfolk betragtes som Emigranter og følgelig undergaa den for saadanne fastsatte Inspektion med Hensyn til Vandel, Helbred, Pengemidler m. m. For Efterlevelsen heraf gjordes Skibsføreren ansvarlig, og saafremt Sømanden ikke opfyldte Lovens Krav, fik han ikke Lov til at gaa i Land eller blev sendt tilbage til Skibet.

Under 12. Februar d. A. har Treasury Department imidlertid ændret sin tidligere Afgørelse derhen, at bona fide Søfolk, der ere behørig indrullerede paa Bemandingslisten, og som kun forlade Skibet og gaa i Land for at søge anden Hyre i Overensstemmelse med deres regelmæssige Erhverv, ikke falde ind under Indvandringslovgivningen og som Følge deraf ikke ere undergivne Betaling af Kopskat (head taxt) eller de Indskrænkninger, som iøvrigt ere paalagte Fremmede, der søge Adgang til Staternes Territorium.

Derimod betragtes Indvandringslovgivningen fremdeles som anvendelig paa alle fremmede Søfolk, der ikke falde ind under den ovenangivne Klasse, saa vel som for alle de fremmede, der ikke kunne anses som bona fide Medlemmer af Skibsbesætningen.

To Ingeniører, Zworykin og Blumenthal, have opfundet et Apparat, der automatisk melder, naar Vandet trænger ind i Skibet, og hvor Indtrængelsen sker. Apparatet prøves for Øjeblikket i Rusland. Det bestaar hovedsagelig af en i Skibet anbragt Opbygning, forsynet med en Vægtstang med Modvægt. Ved Vandets Indtrængen ophæves Ligevægten, hvorved Vægtstangen slutter en Kontakt i et elektrisk Apparat; herved tændes en i det paagældende Rum anbragt elektrisk Glødelampe, og samtidig sættes en Alarmklokke i Virksomhed.

Det engelske Dampskib Clam, der benytter flydende Brændsel, mødte for nylig i det røde Hav Dampskibet Pandora, tilhørende Østerrigsk Lloyd, i fuldkommen usødygtig Tilstand, idet det havde brækket sin Aksel. Det blev taget paa Slæb af Clam og bugseret ind til Perim. Det har vakt ikke ringe Interesse i britiske Søfartskredse, at et Redningsarbejde som dette er bleven udført paa en af de vigtigste Søruter i Verden af en stor Damper, der udelukkende benyttede flydende Brændsel. Imidlertid er det Fremskridt, som Brugen af flydende Brændsel i Dampskibe betegner, paa ingen Maade almindelig anerkendt, skriver Sh. Gaz. The Shell Co., til hvilket Selskab Clam hører, har nu ikke mindre end 12 Dampere, der benytte dette Brændsel, og i Clam er det stadig benyttet siden 27. Novbr. f. A. Forinden den nylig ankom til det røde Hav, havde den været i Singapore, derefter i Hongkong og Shanghai, tilbage til Singapore, derpaa til Rangoon, hvor den lastede en Ladning Ris til Levanten; den gik derfra til Madras for at indtage Olie, saa at den havde Brændsel nok til at gaa til Kanalen. Officerernes og Maskinmestrenes Udsagn gaa ud paa, at Erfaringerne med Hensyn til det flydende Brændsel har været absolut tilfredsstillende, og at Brugen af det ikke har medført nogensomhelst Ulempe. Antallet af „Fyrbødere"

blev bragt ned fra 17 til 6, og disse bleve selvfølgelig ikke anvendte som Fyrbødere, men til Assistance ved andet Arbejde i Maskinen. Clam er forsynet med 3 Kedler, men naar den benytter flydende Brændsel give to af dem fuldkommen tilstrækkelig Damp. Naar den benytter 2 Kedler, bruges 16 Tons Olie daglig, svarende til et Forbrug af 30 Tons Kul. Hamburg—Amerika Selskabet benytter, som tidligere meddelt, Olie som Brændsel i nogle af dets Dampere, og det har besluttet at benytte det i flere end oprindelig bestemt; ogsaa flere andre Selskaber have nu indført det. I Flodfarten ved Shanghai anvendes med stor Fordel Olie som Brændsel; Baadene kunne føre en langt større Ladning over Grundene, end hvis de benyttede Kul.

I 1898 passeredes Suezkanalen, if. Meddelelse fra Udenrigsministeriet, af 3,503 Skibe med en samlet Tonnage af 9,238,600 R. T., i 1899 af 3,607 Skibe med en samlet Tonnage af 9,895,630 R. T. Heraf vare af dansk Nationalitet i 1898 8 Skibe med en Tonnage af 23,320 R. T., i 1899 21 Skibe med en Tonnage af 58,060 R. T. Blandt de Handelsflaader, der have deltaget i Benyttelsen af Suezkanalen, stod den danske i begge Aar som No. 12 i Rækken.

Ugens Havarier.

France, Passagerdpsk., der besørger Ruten Newhaven—Dieppe, har havt Eksplosion ombord, hvorved 6 Fyrbødere dræbtes og fire saaredes haardt.

Cuvier, Dpsk. af Antwerpen, har paa Rejsen til Brasilien været i Kollision med en engelsk Damper og er sunket. Kaptajnen og 37 Mand af Besætningen druknede.

Platezza, Trawldpsk. af Hamburg, har været paa Grund ved Sulsbæk. Flot ved egen Hjælp.

Maria, Evert af Abbenfleth, har paa Rejsen fra Eckernförde til Helsingborg med Hvedelast været paa Grund paa Tolken. Flot med Assistance og indkommet til Stubbekjøbing læk.

Danmark, Barkskib af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Antwerpen til Freemantle været i Kollision med Fiskesmakken Prince of Wales af Dover. Kollisionen fandt Sted mellem Folkestone og Dover og 2 Mand og 1 Dreng af Smakkens Besætning druknede.

Absalon, Panserskib, har ved Isbryderarbejde i Kjøge Bugt faaet Skade paa Roret.

Elbe, Fiskedpsk. af Altona, der var strandet paa Sjællands Rev, er bragt flot af Svitzers og indbragt hertil med svær Bundskade og Tab af Ror.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 20. Feb., bestemt til New Orleans. — Alexandra, Svensson, ank. til Boston 12. Marts. — Algarve, Borries, ankom til Newcastle 7. Marts. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Libau 6. Marts. — Antwerpen, Kihl, ankom til Rotterdam 28. Febr. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Neufahrwasser 2 Marts, bestemt til New York. — Arno, Strubberg, ankom til Malaga 12. Marts. — Beira, Lunge, ankom til Kbhvn. 13. Marts. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Kbhvn. 11. Marts. — Dagmar, Gade, ankom til Livorno 9. Marts. — Douro, Ørum, ankom til Newcastle 9. Marts. — Florida, Koch, ankom til New Orleans 12. Marts. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 9. Marts, best. til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Genua 12. Marts, bestemt til Messina. — Island, Skjødt, ankommen til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, ankom til Kbhvn. 11. Marts. — Kiew, Jacobsen, afgik fra Frederiksstad 8. Marts, best. til La Rochelle. — Kursk, Møller, ankom til Kbhvn. 13. Marts. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 4. Marts. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 18. Febr., best. til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Erichsen, afgik fra New York 2. Marts, best. til Christiania. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Kbhvn. 13. Marts, bestemt til New York. — Norge, Knudsen, ankom til New York 9. Marts. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Newcastle 8. Marts, bestemt til Genua. — Omsk, Petersen, ankom til Libau 5. Marts. — Seine, Staal, ankom til Libau 9. Marts. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 17. Febr., best. til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 3. Marts, best. til Kbhvn. — Tiber, Bech, afgik fra Grangemouth 7. Marts, grundstødt i Firth of Forth. — Tomsk, Andersen, er ankommen til Reval. — Vesuv, Andreasen, ankom til Havre 11. Marts. — Xenia, Thidemann, afgik fra Charleston 10. Marts, best. til New York.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Liverpool 11. Marts, bestemt til Kbhvn — Axelhuus, Nielsen, ankom til Arendal 11. Marts, bestemt til Throndhjem. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Hull 2. Marts, bestemt til Libau. — Ceres, Christensen, ankom til London 11. Marts, bestemt til Hamburg. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kønigsberg 12. Marts, best. til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, afg. fra Kbhvn. 13. Marts, best. til Stettin. — Constantin. Niedersøe, ank. til Hamburg 13. Marts, best. til Kbhvn. — Ella, Svane, afg. fra Bergen 12. Marts, best. til Gøteborg. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 7. Marts, bestemt til Hull. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Antwerpen 11. Marts, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 6. Marts. bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 10. Marts, bestemt til Leith. — Louise, Brabrand, afgik fra Hull 11. Marts, bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 9. Marts. — Morsø. Frisenette, ankom til Kbhvn. 11. Marts, bestemt til Vestnorge. — Moskov, Rohde, ankom til Kbhvn. 9. Marts, bestemt til Libau. — Nordjylland, Kromann, ankom til London 12. Marts, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 10. Marts, best. til Libau. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 8. Marts, best. til Hull. — Thyra, Jørgensen, ankom til Christiania 11. Marts, bestemt til Stettin. — Valdemar, Kofod, pass. Holtenau 12. Marts, bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Stettin 10. Marts, best. til Kbhvn. — Vesta, Holm, afgik fra Leith 6. Marts, bestemt til Island. — Viking, Lorentzen, ankom til Libau 12. Marts, bestemt til London. — Skalholt, Aasberg, ankom til Kbhvn. 10. Marts. — Holar, Øst-Jacobsen, ankom til Danzig 10. Marts, bestemt til Kbhvn. — Adoph Andersen, ankom til Libau 7. Marts, bestemt til Kbhvn. — Jyden, Erichsen, ankom til Kbhvn. 12. Marts, bestemt til Danzig.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 14. Marts, best. til Kbhvn. — Esbjerg, Simonsen, afgik fra Svendborg 14. Marts, bestemt til Newcastle via Aarhus, Frederikshavn.. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Newcastle 14. Marts, bestemt til Odense. — Knuthenborg, Kraiberg, afgik fra Nykjøbing F. 14. Marts. best. til Newcastle via Odense, Aalborg. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 15. Marts, bestemt til Newcastle. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 14. Marts, best. til Leith via Aarhus, Aalborg. — Storebælt, W. Jørgensen, afgik fra Newcastle 14. Marts, best. Svendborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 14. Marts. best. til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 7. Marts, ankom til Dunkerque 12. Marts. — Frode, Tofte, afgaaet fra New York, ankom til Philadelphia 12. Marts. — Sigurd, Jørgensen. afgik fra Baltimore 9. Marts, bestemt til Cork. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Neufahrwasser 6. Febr., ankom til Philadelphia 6. Marts. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 11. Marts, bestemt til Libau. — Danmark, Kraemer, afgik fra Blyth 23. Febr., ankom til Libau 1. Marts. — Ragnar, Risø, afg. fra Sunderland 6. Marts, ankom til Stettin 10. Marts. — Volmer, Riber, afgik fra Libau 7. Marts. ankom til Ghent 12. Marts. — Dan, Hansen, afgik fra Libau 13. Marts, best. til Ghent. — Magnus, Mahncke, afgik fra Libau 3. Marts, ankom til London 8. Marts. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Swansea 10. Marts, bestemt til Stettin.

Heimdal. Anine, Løffler, ank. til Burntisland 8. Marts. — Kamma, Pedersen, afgik fra Huelva 7. Marts. — Helga, Lagesen, afgik fra Pomaron 9. Marts. — Martha, Jørgensen, afgik fra Tynen 6. Marts. — Elna, Møller. ankom til Huelva 12. Marts. — Therese, Rathje, ankom til Sunderland 12. Marts.

Urania. Ekliptika, Klaaborg, ank. til Montevideo 10. Marts. — Venus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 10. Marts. — Sirius, Branth, ank. til Libau 5. Marts. — Saturn, Lund, ankom til Kbhvn. 13. Marts. — Pallas, Degn, ankom til Pillau 7. Marts. — Mars, Clausen, ankom til Stege 11. Marts.

Nordsøen. Nordland, Hemmingsen, ankom til Cape Verde 3. Marts. — Finland, Schmidt, ankom til Rufisque

5. Marts. — England, Andresen, ank. til Libau 5. Marts. — Rusland, Møller, ank. til Kbhvn. 12. Marts.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Cyprus 9. Marts, bestemt til Hull. — Niobe, Schmidt, afg. fra Esbjerg 9. Marts, ank. til Grangemouth 11. Marts. — Nautik, Mortensen, afgik fra Dunkirk 9. Marts, bestemt til Liverpool. — Nora, Christensen, afgik fra Teneriffa 10. Marts, best. til Kaolak. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Rotterdam 10. Marts, ank. til Svansea 12. Marts. — Nerma, Jessen, afgik fra Methil 8. Marts, ankom til Esbjerg 10. Marts. — Alfa, Nielsen, afg. fra Hamburg 8. Marts, ank. til Sunderland 10. Marts.

Kjøbenhavn. Russia, Jespersen, afgik fra Rotterdam 10. Marts, ankom til Sunderland 12. Marts.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afg. fra London 8. Marts, ankom til Newcastle 12. Marts. — Rita, Jørgensen, afgik fra Swansea 8. Marts, ankom til Caen 11. Marts.

Union. Gallia, Nielsen, afgik fra Moss 10. Marts, ank. til Blyth 13. Marts. — Britannia, Nielsen, ankom til Aalborg 10. Marts.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Colombo 9. Marts, bestemt til Deamont Island. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Aden 4. Marts. — Søborg, Fischer, afgik fra Buenos Ayres 23. Febr., bestemt til San Vincent for Ordre. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Rosario 11. Febr., best. til San Vincent for Ordre. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Sunderland 14. Marts. — Jomsborg, Kühl, ankom til Baltimore 12. Marts. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Kbhvn. 10. Marts. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Poti 4. Marts. — Amalienborg, Dømel, ankom til Rotterdam 12. Marts. — Stjerneborg, Mathiesen, ankom til Ayr 10. Marts. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn 13. Marts.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, ankom til Puerto Senado 27. Febr. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Sevilla 8. Marts, bestemt til Glasgow. — Skodsborg, Lund, afgik fra Neapel 8. Marts, bestemt til Sevilla. — Jægersborg, Agerlin, afgik fra Kbhvn. 12. Marts, best. til Blyth. — Guldborg, Jensen, ankom til Livorno 8. Marts. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Catania 9. Marts, bestemt til Halifax.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kbhvn. 7. Marts. — Agnete, Jensen, ankom til Burntisland 10. Marts. — Hermia, Sørensen, ank. til Kbhvn. 22. Febr. — Alice, Hansen, ank. til Burntisland 9. Marts. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Leith 9. Marts. — Bornholm, Petersen, ank. til Korsør 10. Marts. — Nauta, Madsen, reparerer i Kiel. — Rønne, Hintze, ankom til Åhus 11. Marts.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Kiel 9. Marts. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Burntisland 7. Marts. — Absalon, Predbjørn, ankom til Libau. 7. Marts. — Ansgar, Larsen, ankom til Blyth 10. Marts. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Libau 6. Marts. — Hamlet, Sommer, ankom til Newcastle 10. Marts. — Helge, Mathiesen, ankom til Kbhvn. 11 Marts.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Port Said 8. Marts, bestemt til Marseille, pass. Mesina 13. Marts. — Cathay, Jensen, afg. fra Muroram 9. Marts, best. til Honkong. — Annam, Cold, afgik fra Penang 9. Marts, best. til Port Said. — Korea, Berendsen, afg. fra Colombo 12. Marts, best. til Singapore. — Malaya, Prahl, afgik fra Antwerpen 2. Marts, bestemt til Port Said, pass. Gibraltar 8. Marts. — Manchuria, Schøning, afgik fra Kbhvn. 11. Marts, ankom til Libau 13. Marts. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Singapore 5. Marts, bestemt til Port Arthur.

Myren. Anna, Jensen, ankom til Burntisland 10. Marts. — Clara, Petersen, afgik fra Kbhvn. 14. Marts, bestemt til Libau.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Libau 7. Marts. — Svend, Nielsen, ankom til Libau 7. Marts.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ank. 11. Marts til Horsens.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Rotterdam 13. Marts, best. til Wearmouth.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Prins Valdemar, Beck, pass. Dover 2. Marts fra London til Freemantle, passeret Prawle Pt. 4. Marts. — Ines Røhl, Jessen, ankom til Belize 8. Febr. fra Barbados. — Sophie, Svarrer, sejlet fra Apia 27. Jan. til Marseille. — Verdande, Nielsen, sejlet fra Rio Janeiro 8. Febr. til Barbados. — Alexandra, Ankersen, passeret Southend 6. Marts, fra London til Port Natal, pass. Prawle Pt. 8. Marts. — Dorane, Sigurdsen, ankom til Cardiff 8. Marts fra Hamburg. — Hans, Jensen, ankom til Macassar 9. Marts fra Amsterdam. — Anna, Clausen, ankom til Rio Grande 10. Marts fra New York. — Doris Brodersen, Hansen, sejlet fra Port Stanley (Falklandsøerne) 17. Febr. til Guayaquil.

Fanø. Sønderho. Martha, Nissen ankom 3. Marts fra Liverpool til Barbados. — Ribe, Skov, afgik 7. Marts fra Bahia til Pensakola.

Ærø. Ingeborg, Svane, ankom 6. Marts til Fovey. — Christiane, Albertsen, ankom 6. Marts til Kerteminde. — Fri, Rasmussen, ankom 6. Marts til Fowey. — Thekla, Fabricius, ankom 10. Marts til Fowey. — Eden, Hermansen, ankom 12. Marts til Lissabon. — Hildur, Schmidt, ankom 11. Marts til Brevik.

Kapt. Lund, Dpskb. „Saturn", rapporterer at have prajet et Skib med Signalbogstaverne H. N. B. T., „Liva" af Frederikshald, paa 57° 7′ N. B. 6° 37′ Ø. L.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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. Samtlige Lystønder i *Graadyb* ere atter udlagte paa Station.

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

Paa *Havrevlen* 10 Fod.
I Kanalen 12 Fod.
Paa *Fjordgrunden* 10½ Fod.

Kattegat. Fyrskibene *„Hals"* og *„Kobbergrund"* ere atter udlagte paa Station. Samtlige *danske* Fyrskibe ere nu paa Station.

• Lystønden *„Hatter-Barn"* er atter udlagt paa Station.

Sundet. Lys- og Klokketønden *„Ostindiefarer-Grund"* er atter udlagt paa Station.

Hornbæk. Den 1ste April 1900 nedlægges *Hornbæk* Lodseri.

Nordsøen. Færøerne. Af den i de sidste Aar foretagne Opmaaling af *Færøerne* fremgaar det, at Beliggenheden af disse Øer er væsentlig forskellig fra den tidligere antagne og i Søkort-Arkivets Kort angivne.

Ved Opmaalingen ere følgende Punkters Beliggenhed fundne at være saaledes:

Munken. 61° 20′ 15″ N. Br. 6° 39′ 38″ V. Lgd.
Nolsø Fyr. 61° 57′ 25″ N. Br. 6° 36′ 14″ V. Lgd.
Flagstangen paa *Thorshavn* Skanse. 62° 00′ 26″ N. Br. 6° 45′ 07″ V. Lgd.
Viderø N.-Pynt. 62° 23′ 35″ N. Br. 6° 33′ 00″ V. Lgd.
Myggenæs V.-Pynt. 62° 05′ 49″ N. Br. 7° 40′ 37″ V. Lgd.

Søkort-Arkivets Kort Nr. 179, *Nordsøen,* N-lige Blad er nu rettet i Overensstemmelse med den nye Opmaaling.

Et nyt Kort over *Færøerne* i Maalestok 1 : 140,000 vil udkomme om kort Tid.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Rusland. Udenrigsministeriet meddeler:

Fyrskibet *„Libau"* er inddraget for Is.

Tyskland. Memel. Vraget af Damperen *„Grandholm"*, der ligger ved S.-Siden af *Seegat von Memel,* er afmærket med en Vragtønde. 55° 43′ 36″ N. Br. 21° 5′ 24″ Ø. Lgd.

Fyrskibet „Stollergrund" NØ. Ifølge Telegram fra „Marineamt" i *Berlin* ligger et Vrag sunket i 9 Fv. Vand, 5 Kml. NØ. for Fyrskibet *„Stollergrund"*. En Mast er 5 Fod over Vandet.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Fra 19de til 24de Marts 1900 afholdes Sømineøvelser i *Elben* mellem Tønde Nr. 14 og Nr. 16, uden for Farvandet. En Minekran ligger ved Pladsen, der er spærret for al Sejlads. Naar skarpladte Miner benyttes, viser Kranen to hvide Lanterner lodret for hinanden, og Fartøjer ligge ude for at advare. Anvisninger skulle ubetinget følges.

Weser. Rother Sand S. Lystønden S. for *Rother Sand* er nu ombyttet med en rødmalet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Fyr med Formørkelser.

Hunte. Ved *Hunte* er der oven for og neden for Broerne ved *Huntebrück* og ved *Ohrt* paa Bredden opført to Baaker. De fire Forbaaker have Trekant med Spidsen opad, de fire Bagbaaker Diamant paa Toppen. Topbetegnelserne ere sorte paa den ned ad Floden vendende Side, røde og hvide paa den op ad Floden vendende Side. De benyttes til at holde Kurs gennem Broerne.

Baakerne ved *Ohrt* staa S. 57° V. c. 350, 1,860 og 2,130 Alen fra den Ø.-ligste, der staar paa 53° 13′ 37″ N. Br. 8° 28′ 16″ Ø. Lgd.

Baakerne ved *Huntebrück* staa S. 61° V. c. 590, 1,600 og 1,650 Alen fra den Ø.-ligste, der staar paa 53° 12′ 18″ N. Br. 8° 27′ 37″ Ø. Lgd.

Jade. Fra 15de til 31te Marts 1900 afholdes Søminøvelser i *Jade* i Hovedfarvandet ud for Tønde W. Pladsen begrænses mod N. af en Linie i Ø. og V. gennem Tønde Nr. 19, mod Ø. af Wattet, mod S. af en Linie i Ø. og V. gennem Tønde Nr. 20, og mod V. af en Linie mellem to Tønder med rødt Flag, der ligge NØ. og SØ. for Tønde W. Man skal gaa mellem disse to Tønder og Tønde W. Pladsen er spærret for al Sejlads. Anvisninger skulle ubetinget følges.

Varelersiel. *Varelersiel* Fyrs Lysstyrke er nu igen normal.

Holland. Zuiderzee. Het Open IJ. I *Het Open IJ* er Vraget af Tjalken „*De Onderneming*" borttaget.

Texel Rhed. Paa *Texel* Rhed, tæt ved S.-Siden, er midlertidig udlagt to røde Spidstønder. 52° 58′ 12″ N. Br. 4° 48′ 30″ Ø. Lgd. 52° 58′ 51″ N. Br. 4° 50′ 58″ Ø. Lgd.

Tønderne ere Skibsfarten uvedkommende.

Zeegat van Texel. Malzwin. I *Malzwin* er Søminøvelses Pladsen afmærkes saaledes:

S.-Enden med en rød og sort tærnet Stumptønde med Kryds, i Mærket *Kijkduin* Fyrtaarn mellem 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, 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*.

V.-Enden med et Dampfartøj.

Naar dette Dampfartøj fører rødt Flag, er Pladsen spærret for al Sejlads.

IJmuiden. Dybden i Indløbet til *IJmuiden* er nu 26½ Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

Nieuwe Rotterdamschen Waterweg. *Zuiden* kan nu besejles med et Dybgaaende af 22 Fod, *Hoorn* med 22⅓ Fod og Farvandet S. for *Maasluis* med 22 Fod.

Zeegat van Brouwershaven. Hollandsch Diep og Volkerak. Dybden i *Nieuwe Overval* er nu 22 Fod, i det V.-lige Udløb af *Karolina Geul* 13⅓ Fod og i *West Hellegat* ved Stumptønde-Kanten samt midtfarvands 12⅔ Fod, ved Spidstønde-Kanten 12 Fod.

England. Tee. Vraget af Damperen „*Olive*" ligger paa S.-Siden af Farvandet i *Tee*, tæt oven for *Clay Lane* Jetty. 54° 35′ N. Br. 1° 11′ V. Lgd.

Skotland. Peterhead. Ved *Peterhead* gives Taagesignalet ikke mere. 57° 30′ N. Br. 1° 46′ V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Boulogne. Den røde Fløjtetønde ved Molen *Carnot* i *Boulogne* er bortdreven. En rød Klokketønde er midlertidig udlagt paa dens Station.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Pollock Rip Slue. Omtrent den 16. April 1900 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen i *Pollock Rip Slue*:

En rød Spidstønde Nr. 2 A, *Pollock Rip Slue North Entrance* Tønde, udlægges i 25 Fod Vand paa V.-Siden af det N.-lige Indløb ud for NØ.-Enden af *Bearses Shoal*, fra *Pollock Rip Shoal* Baake i N. 11° Ø. og fra *Monomoy Point* Fyr i N. 61½° Ø.

Pollock Rip Slue rødmalede Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, flyttes SØ. hen i 28 Fod Vand, fra *Pollock Rip Shoal* Baake i N. 74° Ø. og fra *Monomoy* Fyr i S. 80° Ø.

Pollock Rip røde Spidstønde Nr. 2 flyttes SØ. hen i 31 Fod i Linien *Pollock Rip Shoal* Baake og *Monomoy* Fyr overet i S. 74° Ø. og fra *Monomoy* Redning-Station i S. 48° Ø.

Pollock Rip Shoal røde Spidstønde Nr. 4 flyttes og skal ligge i 31 Fod Vand, fra *Chatham* Fyr i S. 11° Ø. og fra *Monomoy* Fyr i S. 71° Ø.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Elba. Porto Ferraio. Det røde, faste Fyr paa Batteriet *Gallo* ved Indløbet til *Porto Ferraio*, lyser nu fra S. 25° Ø. gennem S. til S. 43° V. Det er nu formørket over Grunden *Linguella* og Grunden uden for Pynt *Della Torre*.

Københavns Børskurs d. 14. Marts 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			97¾	98
Danmark	78		77½	78
Norden	112¾		112½	113
Kjøbenhavn	92¼	91¾	91¾	92¼
Carl	50¼		50	50¼
Dannebrog	97¾		97¾	98
Skjold			65½	66
Helsingørs Dampsk.	62	½	62½	63
Østersøen			93	94
Nordsøen			60	69
Torm			90	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			90	—
Urania	73	½	73½	73¾
Union	96	¼	96	96¼
Hejmdal			99½	—
Dampsk. af 1896	104	½	104½	104¾
Østasiatiske			110	110¾
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			91¼	92½
3½% uopsig. Stats			93¼	94¾
3½% Husejer Kreditk.	83¼		83	84
3½% Kbhvns Kreditf.			84	85
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.	85	¼	85	85¼
4% — — 6 —	84¾		84½	84¾
3½% Landkreditk. 3 —			88	89¾
Aktier.				
Nationalbank	137½		137½	137¾
Privatbank	131¼		131¼	131½
Landmandsbank			124	124¾
Handelsbank	122¼		122	122¼
Burm. & Wain	86¼		86	86½
Helsingørs Jærnsk.			91½	92
Sukkerfabr.	99¼		99	99½
Bryggeri Aktier	90	89¾	89½	90

Vekselkurser d. 13. Marts 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.25	89.05
London	18.30	18.26
Paris	72.60	—
Amsterdam	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 13. Marts 1900.

Russiske Noter	216.10
4% Russiske Consols	99.50
3⁸⁄₁₀% — Boden Kredit	95.50
5% Mexikanske 1899	99.00
5% Rumænske Stats	95.20
4% — — 1890	82.30

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

„Det Foren. Dampskibs." 46,000, „Danmark" 4,000, „Norden" 34,000, „Kjøbenhavn" 42,000, „Carl" 18,000, „Dannebrog" 28,000, „Skjold" 18,000, „Urania" 60,000, „Union" 4,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 8,000, „Østasiatiske" 16,000.

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, 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.

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.

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.

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.

Da den den 22. Febr. afholdte Generalforsamling ikke var beslutningsdygtig, indkaldes i Henhold til Lovenes § 7 en ny Generalforsamling **den 16. Marts Kl. 7 Eftm., i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13, 1. Sal,** med samme Dagsorden som tidligere:

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

Bestyrelsen.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,
CARDIFF,
Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.
Damp & Sejl.
• • *Direkte Importører af Skandinaviske Produkter* • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.
Telefon 155. ✱ *Telegrams Skandinav.*

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.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
samt **Skibshandel.**
P. Schou, Frederikshavn.

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

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

H. B. HANSEN,
SEJLMAGER,
HAVNEVEJEN, KOLDING.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

Hotel
Kronprinds Frederik,
Nyhavn 19.
✱ **Værelser fra 1 Kr.** ✱
Th. Hermansen.

Gafé van Zandt,

Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Hotel Skandia

Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

TH. MØLLER,
Nyhavn 45 & 47.
Telefon 387.
Skibsproviant, Kolonialvarer,
Vine og Spirituosa
en gros & en detail.
• **Import & Eksport** •
• **Frilager** •

Leverance af Søsten.

Kjøbenhavns Tvangs- og Arbejdsanstalt vil have Brug for 210 Kubikfavne Søsten, som skulle leveres paa Stenpladsen ved Ladegaardens Bygninger efter Betingelser, der ligge til Gennemlæsning paa Ladegaardens Kontor hver Søgnedag fra Kl. 10—3. Anstaltens Inspektør, som er bemyndiget til at afslutte Handlerne, modtager skriftlige, 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 6. Marts 1900.

Til Aarhus Havn

ønskes Tilbud paa:

Ca. 500 Kubikfavne **Søsten**, samlet eller delt Entreprise,
- 50 — **Haandsten**,

at levere inden 1ste November d. A.

Betingelserne ere til Eftersyn hver Søgnedag Kl. 10—12 paa Havneingeniørens Kontor i Havnepakhuset, hvor Tilbud, mærkede med Leverancens Betegnelse, indgives inden Mandag den 19. Marts Kl. 3 Eftrm. for offentlig at aabnes paa Raadhuset samme Dag Kl. 4 Eftermiddag.

Aarhus Havneudvalg, den 5. Marts 1900.

LANDMANDSBANKEN

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

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

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.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, **Nørresundby.**

Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Vendila".

Den aarlige Generalforsamling afholdes Fredagen den 16. Marts Kl. 7 Eftm. paa Selskabets Kontor, Frederiksgade Nr. 6, 1. Sal.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af Regnskab for det forløbne Aar til Decharge, ledsaget af Angivelse af Selskabets Status.
3. Forslag til Anvendelse af Overskudet.
4. Valg af Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Regnskabsekstrakt udleveres paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 6, til 13. Marts inklusive mod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 1. Marts 1900.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Heimdal".

Mod Aflevering af Udbytte-Kupons pr. 1899 udbetales 10 pCt. Udbytte pr. 1899 paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, daglig mellem Kl. 11—1.

Kjøbenhavn, den 10. Marts 1900.

P. B. V.

Martin Carl.

PETERSEN & NIELSENS

Galvaniseringsanstalt.

Adelgade 83 · Nørrebrogade 212

anbefaler sig med Forzinkning af alle Slags Smede- og Støbejærnsarbejder til billige Priser og hurtig Ekspedition.

Telefon 6944. Telefon Tagenshus 37.

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.**

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.

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.

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

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.

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

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.

H. HANSENS Skibshandel,
Havnegade, Kolding.
anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.
Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.
Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

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 uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr Ton om Aaret. (H. O.)

Skib til Salg.
En ældre Jagt, 18 Tons drægtig, der f. T. henligger i Nyborg Havn, er billig til Salg. Henvendelse til **Skipper C. Larsen, Nyborg.**

Frederik Petersen,
Cycle- & Maskinværksted,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Nye Cycler haves paa Lageret
Østervoldgade 16, A.

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.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

Spis kun
Nørgaards Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

Frihavns-Restaurationen
„Atlanten",
Indgang fra Nordre Frihavnsvej,
anbefales d'Hrr. Skibs-Officerer med
à la carte Retter
samt koldt Bord hele Dagen.
Telf. Frihavnen 68.
Ole Nielsen.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

Café Hotel „SIAM“.
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

Jeg var meget plaget af Brysttrykken, Hjærtebanken og Kortaandethed, hvilket jeg er bleven fritagen for ved at bruge 1 hel Flaske af Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir. Da jeg nu skal rejse til en anden Verdensdel, og jeg befrygter, at Deres saa fordelagtig bekendte Eliksir ikke endnu der kan erholdes, har jeg forsynet mig rigelig deraf, da jeg tror, det er et godt Middel mod mange Sygdomme.
Randers.
P. C. Christensen,
1. Maskinmester paa Dampsk. »Frejr«

Undertegnede har i over 3 Aar lidt af **Hjærtebanken og daarlig Fordøjelse,** har i den sidste Tid anvendt **Waldemar Petersens** verdensberømte **China-Livs-Eliksir** og er ved Brugen heraf bleven betydelig bedre. Min Kone har i flere Aar lidt af **Tryk paa Hjærtekulen,** hvilket imidlertid fuldstændigt har fortaget sig, ligeledes ved Hjælp af **China-Livs-Eliksiren.**
Kjøng pr. Glamsbjerg, d. 2. August 1899.
Rasmus Hansen.

Efter at jeg knapt i et Aars Tid har anvendt **Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** saavel til mig selv som til andre kan jeg herved bevidne, at jeg anser det for et **særdeles godt Middel** mod **Appetitløshed,** mod **Svækkelse** i Fordøjelsen og deraf følgende Opstød, mod **Kortaandethed, Kvalme** og **Trykken** paa Brystkassen.
Hamri paa Island.
Arni Arnason, Læge.

Undertegnede, der lider af **Nervesvaghed,** har i ca. 3 Maaneder benyttet **Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** og kan med Glæde og Taknemlighed meddele, at Kuren har bevirket en forbausende Fremgang.
Lille Colbjørnsensgade 8, Kjøbenhavn.
Agnes Christiansen.
Faas overalt samt i Vindepotet **Frederiksberggade 27, Telefon 1336.**

KJØBENHAVNS DAMPVASKERI
TELEFON 23202. • STORE KONGENSGADE 63. • TELEFON 23202.
bør anvendes af ethvert
RHEDERI *og enhver* **OFFICER.**

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.
Telefon Nr. 62. * Telegramadr.: HANSEN, Vejle.

CARL HANSEN. VEJLE.
Største Lager af prima Kul for Skibsbrug.
Vejle Dampbaade
paatager sig Lystture samt Bugseringer i indenrigske Farvande til **billige Rater.**
Telefon Nr. 62. * Telegramadr.: HANSEN, Vejle.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

Glarmester
Wald. Stallknecht
udfører
alt Skibs- og Bygningsarbejde.
Indfatning af Billeder.
Lager af Koøjeglas.
10, St. Strandstræde 10.
Telf. 3862. * Telf. 3862.

Nyt Blæk.
Neelmeijers
Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.
Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.
Faas overalt. Telefon 3332.
Hovedforhandling hos
E. Jacobsen Ellegaard,
Holbergsgade 5. Kbhvn.

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22
Telefon 1639.
Amager 51.

Paul Sørensen,
Skomageri.
Toldbodvejen 18.
4819 • Telefon • 4819.
Flytter fra 1. Novbr. til
Bredgade 77.
Hj. af Toldbodvej.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

INDHOLD: Sørets-Institutionen. — Finansloven. — Skibsførernes Anmeldelsespligt til danske Konsulater. — Skippernes Organisation. — Afmærkningen af Mariager Fjord. — Udstilling af Redningsapparater paa Fanø. — Sømandshjem i London. — Generalforsamlinger. — Svensk Højesteretsdom. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.
Redigeret af **L. DRECHSEL.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 12. Kjøbenhavn, Torsdag den 22. Marts 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

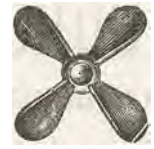
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

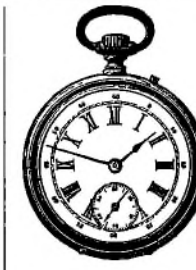
Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

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.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.



W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

Forlang altid

Otto Monsteds

Margarine

Specielt præpareret for **Skibsbrug.**

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

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

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON.

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

Telefon 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.

Madsen & Worm. **Herluf Trollesgade 7.**
Kjøbenhavn K.
Assurance-Mæglere.
Telefon 4897. • Telegramadresse: **Wormadsen.**

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle
Conserves til Skibsbrug
af **Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l.** • Prislister udleveres paa Forlangende.
Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

P. Simonsen & Co.

Skibshandlerforretning,
Odense,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende til D'hrr. Skibsføreres velvillige Erindring.

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.

N. Reippürt,

Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

Sagfører Ludvig Metz,

Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

Nyt Blæk.

Neelmeijers
Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.
Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.
Faas overalt. Telefon 3332.
Hovedforhandling hos
E. Jacobsen Ellegaard,
Holbergsgade 5. Kbhvn.

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. ***

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, 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.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.
DOVENHOF 77 & 79.

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

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

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

Skibsdagbøger,

enkelt (½ Aars) **Kr. 5.50,**
dobbelt (1 Aars) „ **9,50.**

Forhandlere Rabat.

S. FRIEDLÆNDER,

14, ved Stranden.
KJØBENHAVN.

Oluf Stallknecht,

Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

H. R. HERMANSEN,

Søekviperingsforretning,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.
• Telefon 5826. •
Aarhus. Havnegade 28.

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.

A. L. Nielsen,

Kolonial- & Skibsproviantering sforretning.
Havnen 18, Randers.
Stort Lager af Maskin- & Cylinderolier.

N. M. Hansen,

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

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart

har udsendt sin Beretning for Aaret 1899. Repræsentationen har i dette, som hidtil, bestaaet af Delegerede for Foreningen til Søfartens Fremme, Dampskibsrederi-Foreningen, Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Den alm. danske Skibsfører-Forening af 1874, Skipper-Foreningen i Kjøbenhavn, Sømands-Foreningen og Maskinmestrenes Forening. Af Repræsentationens Medlemmer er Maskinmester W. Davidsen udtraadt, hvorefter Maskinmester O. Mortensen af Maskinmester-Foreningen er indvalgt i Repræsentationen. Til Medlem af Forretningsudvalget er valgt Maskininspektør W. Andersen. Forretningsudvalget har i Aarets Løb holdt 7 Møder, den samlede Repræsentation 5.

Vi give nedenfor en kort Oversigt over de vigtigere af de i Aarets Løb behandlede Sager.

Repræsentationen har offentliggjort forskellige fra Udenrigsministeriet modtagne Oplysninger vedrørende Mønstringsforhold i Gøteborg.

Paa Foranledning af Grosserer-Societetets Komite har Repræsentationen anbefalet et Forslag fra Havnekaptajnen i Kjøbenhavn om Ændring i Bestemmelserne om Ahmingspligtens Omfang, saaledes at Ahmingspligten kun kommer til at paahvile Fartøjer, for hvilke den kan antages at have praktisk Betydning (Pramme, Lægtere o. lign. samt Sejlfartøjer, der i Kjøbenhavns Havn føre Sten eller Sand eller levere Ballast til Skibe). — Til dens Erklæring foreligger nu et Forslag fra Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet om fuldstændig Ophævelse af Ahmingspligten.

Efter Indenrigsministeriets Anmodning og paa Foranledning af det herværende østerrigsk-ungarske Gesandtskab har Repræsentationen indsamlet en Række Oplysninger om Velgørenhedsanstalter af forskellig Art for saarede, syge og uarbejdsdygtige Sømænd i Danmark.

Repræsentationen har i Anledning af en Skrivelse fra Udenrigsministeriet om eventuel Oprettelse af et dansk Konsulat i St. Johns udtalt, at den Omstændighed, at et enkelt dansk Skib er forlist paa New-Foundland, ikke synes at kunne begrunde Oprettelsen af et dansk Konsulat paa nævnte Plads, der næppe kan antages at ville faa nogen Betydning for den danske Skibsfart.

Fra Nordisk Skibsreder-Forening modtog Repræsentationen Anmodning om en Udtalelse i Anledning af, at Foreningen vilde andrage Indenrigsministeriet om en Statsunderstøttelse, foreløbig for det første Aar paa 2,000 Kr., til Udgivelse af en Samling af Søretsdomme, afsagte i Henhold til de tre nordiske Sølove. Repræsentationen har varmt anbefalet dette Andragende og har særlig betonet, at man ved en Revision af de nordiske Sølove vil faa en uundværlig Støtte i en saadan Domssamling, samt fremhævet den almindelige Nytte, man i vore praktiske Søfartskredse vilde have af at holdes à jour med Retsafgørelserne i de andre nordiske Lande og med danske Søretsafgørelser særlig fra vore Provinser.

Repræsentationen har, paa Foranledning af Indenrigsministeriet, paany behandlet Spørgsmaalet om en Udveksling mellem Danmark og Norge af Telegrammer om Skibe, der passere Signalstationerne, særlig saaledes, at der her i Danmark daglig modtages saadanne Telegrammer fra Oxø Signalstation. Denne Sag har, men foreløbig uden Resultat, været Genstand for en, Repræsentationen forelagt Forhandling mellem de to Landes Telegrafstyrelser, og Repræsentationen har i Anledning af denne udtalt, at den vedvarende maa anse en Udveksling mellem Danmark og Norge af Telegrammer fra Signalstationerne for ønskelig, og henstillet til Ministeriet at fremkalde en Udtalelse fra den norske Telegrafstyrelse, der kunde muliggøre en Ordning af Sagen paa dette Grundlag.

Til Indenrigsministeriet har Repræsentationen efter dets Anmodning udtalt sig om et til det af Dansk Sejlskibsrederi-Forening indgivet Andragende om paa Finansloven at faa bevilget en Understøttelse til Udgivelse af et af Kaptajn Jens Kusk Jensen udarbejdet Værk om praktisk Sømandsskab. Repræsentationen tiltraadte den af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Bestyrelse fremsatte Anskuelse om nævnte Værks Brugbarhed og Værdi for den Stand, for hvilken det er bestemt, og sin Beundring og Paaskønnelse af det Flid og Indsigt, hvormed det er udarbejdet, og den anbefalede varmt at imødekomme Andragendet, idet den overfor Ministeriet betonede, at Bogen bør komme i Handelen til en Pris, som af Hensyn til den Læsekreds, for hvilken Bogen er bestemt, bør sættes saa lavt som muligt.

En Anmodning fra Toldkontrollør Stub i Nexø om at andrage Indenrigsministeriet om at foretage Skridt til en Uddybning af Indsejlingsløbet til Nexø Havn til 20 Fod i Stedet for den nu vedtagne Uddybning til 16 Fod, har Repræsentationen besvaret derhen, at da den af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Bestyrelse opstillede Forudsætning for, at Sagen af den kan forelægges Repræsentationen, nemlig at Nexø Byraad eller Havneudvalg anmoder Foreningen herom, ikke er sket Fyldest, ser Repræsentationen sig ikke i Stand til for Tiden at foretage videre i denne Sag. I Anledning af en senere Skrivelse fra Toldkontrollør Stub har den fremdeles udtalt ikke at kunne erklære sig om, hvorvidt den vil støtte et eventuelt Forslag fra Nexø Byraad eller Havneudvalg om en Uddybning til 20 Fod, forinden Sagen ved et bestemt formuleret Forslag med tilhørende Overslag over Bekostningen foreligger tilstrækkelig oplyst.

Fra Dampskibsrederi-Foreningen, De kjøbenhavnske Kulimportører og fire kjøbenhavnske Søassuranceselskaber modtog Repræsentationen Anmodning om at henvende sig til Indenrigsministeriet i Anledning af de stedse tiltagende Vanskeligheder, som Strømforholdene i Kjøbenhavns Havn skabe for Havnens Besejling. I den derefter til Indenrigsministeriet rettede Henvendelse gjorde Repræsentationen opmærksom paa, at Strømmens tiltagende Fart i Havnen, Knippelsbros uheldige Beliggenhed og Skibenes stedse større Dimensioner ere alvorlige Hindringer for Havnens Besejling, der alvorligt true alle deres Interesser, der benytte Havnen Syd for Knippelsbro. Repræsentationen betegnede det — under Hensyn til Skibenes lange Ophold og de derved foraarsagede store Pengetab, til den store Risiko ved at lade Skibene passere Broerne, og til den lange Aarrække, der vil hengaa inden Knippelsbros Ombygning — som uforsvarligt at lade de nuværende Besejlingsforhold i Havnen indtil videre forblive uforandrede, og som bydende nødvendigt snarest at søge dem forbedrede, hvad uden Tvivl bedst opnaas ved at formindske Strømmen i Havnen. Repræsentationen anmodede indtrængende Ministeriet om ikke længere at udsætte Gennemførelsen af Foranstaltninger, der kunne afhjælpe de paapegede Mangler, og da det af Hensyn til de store Interesser, det her drejer sig om, er af den største Betydning, at der handles hurtigt, fremhæver den Ønskeligheden af, at man i første Række søger at gennemføre en ved Havneväsenet udarbejdet Plan til en Regulering af Strømmen, gaaende ud paa en Kanalisering i Kallebodstrand i Forbindelse med et Dige og en Sluse med Stigbord Syd for Frederiksholms Arealer, hvorved man vil blive i Stand til at mindske Strømmen efter Behag eller helt at standse den, samt at der dernæst saa vidt muligt

træffes Foranstaltninger til at lette Skibenes Passage gennem Broerne i Havnen. Hertil føjedes Ønsket om, at de forberedende Arbejder til en Ombygning af Knippelsbro maa blive fremmede saa meget som muligt.

Da der for Repræsentationen forelaa til Behandling en Række Spørgsmaal, hvis Løsning den maatte anse for at være af den største Betydning for en lykkelig Udvikling af den danske Skibsfart, og da disse Spørgsmaals Fremme krævede Statsmagtens Medvirkning, besluttede Repræsentationen i sit Aarsmøde d. 25. Marts f. A. at indgaa til Regeringen med Andragende om at nedsætte en Kommission med det Hverv at fremkomme med Forslag om, hvad der, til Lettelse for og Fremme af den stedfindende mægtige Udvikling af dansk Skibsfart, kan ændres paa de nu gældende Søfarten vedrørende Bestemmelser og Love, og om hvilke andre Foranstaltninger, der maatte anses formaalstjenlige for at støtte den danske Skibsfart. — Aarsberetningen gengiver i sin Helhed Repræsentationens til Regeringen indgivne Andragende samt den derefter nedsatte Kommissions Sammensætning. Da begge Dele tidligere have været udførligt omtalte her i Bladet, forbigaa vi her disse Punkter. — Til Kommissionen har Repræsentationen senere indsendt: Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening om at søge fastsat ved Lov, at Enhver, der agter at fare til Søs, skal underkastes en Synsprøve, hvis Resultat indføres i hans Søfartsbog, før den udleveres ham; Skrivelse fra samme Forening om at søge udvirket en Forandring i Lov om Sønæring vedrørende Retten til at fare som Styrmand med dansk Sejlskib; endelig Skrivelse fra 13 kjøbenhavnske Skibsmæglere og fra Provinsmægler-Foreningen i Anledning af det Kommissionen forelagte Spørgsmaal om Skibsmægler-Institutionens Ordning.

Repræsentationen har fra Indenrigsministeriet modtaget til Erklæring den af en Kommission under 13. Oktober 1898 afgivne Betænkning angaaende nye Bestemmelser vedrørende danske Dampskibe, deres Indretning, Udstyr m. m. Denne Sags Behandling er ikke afsluttet.

Fra forskellige offentlige Myndigheder har Repræsentationen modtaget Meddelelser af Interesse for Skibsfarten, som den derefter har bragt til de i dem interesserede Foreningers Kundskab.

Repræsentationen har afsluttet sit Aarsregnskab med et mindre Underskud, der i Henhold til dens Vedtægter er paalignet Foreningerne. Den har andraget Indenrigsministeriet om et aarligt Tilskud til Fremme af sin Virksomhed.

Dampskibsstyrmændenes Lønninger.

Den Adresse, som et stort Antal Navigatører gennem „Dansk Navigatør-Forening“ har indgivet til Rederierne om en Forbedring af deres Lønninger, har ikke faaet nogen blid Skæbne. Dampskibsrederierne have afvist den, med Beklagelse af foreløbig ikke at kunne opfylde de fremsatte Ønsker.

Vi antage ikke, at dette Resultat har været egentlig overraskende for mange. Som Adressen forelaa, maatte den opfattes mere som en Demonstration, end som en Foranstaltning, der direkte havde praktiske Formaal for Øje. Vi have allerede tidligere gjort opmærksom paa, at Adressen enten maatte opfattes som tagende Sigte paa alle danske Skibe, og i saa Fald var den paa Forhaand uigennemførlig, eller ogsaa som vedrørende en bestemt Gruppe af danske Skibe, nemlig Dampskibene; i saa Fald var den uklar og ikke heller synderlig egnet som Grundlag for praktiske Foranstaltninger. I begge Tilfælde synes den os altsaa ikke at være noget Skridt, af hvilket det var berettiget at vente positive Resultater.

Naar nu Dampskibsrederne have afvist Styrmændenes Anmodning om højere Lønninger, da fejle vi næppe, naar vi sige, at det er, fordi de frygte for, at Hyrerne i deres Skibe skulle blive uforholdsmæssigt høje, sammenlignet med andre Landes, fordi man i det hele taget som Regel ikke betaler over de gangbare Rater. At dette i og for sig er et berettiget Standpunkt, lader sig ikke bestride, men vi tro dog, at der her ogsaa er andre Hensyn at tage, end det rent økonomiske. Ønsket om højere Lønninger for Styrmændene er jo allerede gammelt; det blev i 1894 med megen Styrke fremført her i Bladet; vi toge den Gang og ved flere senere Lejligheder til Orde for, at man fra Rederiernes Side tog Initiativet til en almindelig Revision af Lønningsforholdene i Dampskibene, saaledes at man dels imødekom de enkelte Ønsker om Forhøjelser, der med Rette næredes, dels gennemførte Lønsatser, der vare et sandfærdigt Udtryk for de Paagældendes Betydning ombord; vi lagde Vægt paa, at en saadan Lønningsrevision gennemførtes samtidig for alle, der gøre Tjeneste ombord i Dampskibene. Naar vi nu se tilbage paa de forløbne Aars Begivenheder, saa kunne vi ikke nægte, at de have bestyrket vor Mening om det rigtige i den Anskuelse, vi den Gang gjorde gældende. Thi hvad er der sket i Mellemtiden? Der er faktisk gennemført en Lønrevision, men den er gennemført stykkevis, saaledes at snart Maskinmestre, snart Matroser og Fyrbødere, snart Styrmænd have faaet Lønningsforhøjelse. Men herved er ikke opnaaet de Fordele, som en samlet Revision af Lønningerne formentlig vilde have bragt; det kan ikke nægtes, at de Grupper af Besætningen ombord, der have siddet inde med den største organisatoriske Magt, have opnaaet større Fordele end de andre, og at Fordelingen af de større Udgifter, som Rederne have maattet yde paa Lønningskontoen, ikke er blevet saa retfærdig, som den kunde have været. Og herunder have i første Række Styrmændene lidt. Vi overse ikke, at Rederne ogsaa for disses Vedkommende i de senere Aar have gennemført Forhøjelser i Lønningerne. Men Styrmændene have dog maattet sande det gamle Ord om, at den, der kommer sidst til Mølle, faar ikke malet — eller i hvert Fald ikke malet saa godt som de, der kom først. Og dette vilde være undgaaet, om alle havde faaet malet samtidig.

Imidlertid tro vi, at Dampskibsredernes Afvisning af Styrmændenes Adresse ikke udelukker enhver Mulighed for en Forbedring af Styrmændenes Forhold. Der er her to Synspunkter, paa Grundlag af hvilke det synes os, at Rederne kunde optage Sagen til fornyet Behandling. Det ene er Hensynet til Styrmandens Stilling og Betydning ombord. Han er Skibets Næstkommanderende, i mangfoldige Tilfælde Skibsførerens Stedfortræder, og hans Arbejde har dertil en overmaade stor Betydning for Skibets daglige Drift. Det er berettiget at fordre, at hans Lønning skal svare til denne hans Stilling og til det Ansvar, den fører med sig, og her mene vi unægteligt, at det er at miskende denne Stillings Betydning, naar man klassificerer den under 1ste Maskinmesters. Det maa erindres, at ikke Maskinmesteren, men Kaptajnen er den Højstkommanderende, ogsaa i Maskinen, og det er sikkert nok ikke alene i Skibsførernes, men ogsaa i Redernes Interesse, at dette Forhold ikke i nogen Henseende forrykkes. Men en ligefrem Følge heraf er det, at 1ste Maskinmester er Næstkommanderende i Maskinen, ligesom Styrmanden er det paa Dækket, og en fuldt retfærdig Lønningsskala burde efter vor Mening være basaret paa dette Forhold. Hermed ville vi ikke sige, at Styrmandens og 1ste Maskinmesters Lønninger absolut skulle være ens; saadanne bestemte og ufravigelige Regler lade sig vel overhovedet ikke anvende i dette Forhold. Men vi ville blot fremhæve, hvor Styrmandens Plads ombord faktisk er og bør være, fordi det er nødvendigt

at holde sig dette for Øje ved en retfærdig Bedømmelse af hans Lønningsvilkaar.

Det andet Synspunkt, under hvilket vi mene, at Rederne kunne betragte denne Sag, er Bevarelsen af det gamle og gode Tillidsforhold mellem dem og Navigatørerne. Med fuld Føje er det her i Bladet fremhævet, at det vil være Begyndelsen til en Tilbagegang for den danske Skibsfart, om der rokkes ved dette Forhold. Og netop i Erkendelsen heraf mene vi, at Rederierne ikke bør sky at bringe de pekuniære Ofre, som de kunne forsvare at bringe, for at forbedre Styrmændenes Kaar. Ved Bedømmelsen af disse Kaar er det ikke nok at se hen til Lønningernes Størrelse; der maa ogsaa tages Hensyn til det Antal Aar, i hvilket Styrmændene maa arbejde for disse Lønninger, forinden de blive Skibsførere. Vi savne Materiale til at kunne paavise, hvor mange Aar, der gennemsnitlig kræves hertil, men sikkert er det, at mange Styrmænd naa en Alder, i hvilken de ikke kunne leve ordentligt som Familieforsørgere med en aarlig Lønning paa 1400—1700 Kr., inden de blive Skibsførere. Den Lønning, der i de yngre Aar sikrede Styrmanden et godt Udkomme, er jo ikke tilstrækkelig, naar han i en ældre Alder faar Familie at forsørge. Det staar for os som givet, at man kun kan komme til en retfærdig Ordning, naar der bliver et rimeligt Forhold mellem Lønningen og Styrmandens Anciennetet, saaledes at en Styrmand, saa længe han ikke avancerer, ikke bliver staaende i ganske ubegrænset Tid i samme Klasse uden at rykke op i Lønning; en saadan Ordning er jo vel kendt her hjemme i forskellige andre Stillinger. Mulig er der forbundet ikke ringe praktiske Vanskeligheder med dens Gennemførelse, men dens Fordele synes os øjensynlige, ogsaa fordi den vilde knytte Styrmanden fastere til det Rederi, i hvilket han har taget Tjeneste. Vi ere tilbøjelige til at tro, at Bestræbelserne i Øjeblikket mere bør rettes paa en Reform i denne Retning end paa en almindelig Lønningsforhøjelse, thi naar Talen er om en saadan, kunne Rederne med nogen Føje henvise til de Forbedringer, de i de senere Aar have indført, medens den mest følelige Mangel for Styrmændene dog sikkert maa være den, at de i en senere Alder saa ofte blive staaende i mange Aar paa den samme Løn. Uden Tvivl vilde det i Styrmandsklassen blive hilst med almindelig Tilfredsstillelse, om Rederne foretoge en virkelig indgaaende Undersøgelse af det her fremdragne Forhold og paa Grundlag af den søgte tilvejebragt en Lønningsordning, der tog et rimeligt Hensyn til det Antal Aar, Styrmanden har tjent sit Rederi. Vi tro ikke, at Dampskibsrederierne ville være utilbøjelige til at søge gennemført en Reform i denne Retning, dels fordi den i sig selv vil være retfærdig og vel begrundet, dels fordi Rederierne utvivlsomt vurdere Betydningen af en Styrmandsklasse, der vil være knyttet til dem med de samme stærke Baand som hidtil. Men en saadan Betragtning vil ogsaa føre til, at Rederierne undgaa de Fejl, som næsten alle andre Arbejdsgivere have maattet betale saa dyrt, nemlig at stille sig rent afvisende overfor de Lønkrav, der er en naturlig Følge af de stigende Fordringer, der maa stilles til de Undergivnes Uddannelse, og af disses i saa mange Retninger vanskeligere Kamp for Tilværelsen.

Hvad der nu er sket ved Dampskibsrederiernes Svar er kun dette, at de have afvist en Adresse, der i Form og Indhold var saare umoden og ikke egnet til praktisk Drøftelse. Vi tro imidlertid, at Rederierne indse Betydningen af en Forbedring af Styrmændenes Kaar, og at Sagen vil kunne bringes ind i et Spor, der kan føre til praktiske Resultater.

Navigationslærer T. Tønnesen

i Marstal er efter længere Tids Sygdom afgaaet ved Døden. Han var sit hele Liv igennem knyttet til Sømandsstanden, idet han var udgaaet fra et Sømandshjem, som Dreng kom til Søs og i en Aarrække foer med Sejlskibe rundt paa alle Have. Senere blev han Navigationslærer og var som saadan indtil sin Død knyttet til Navigationsskolen i Marstal, i hvilken Stilling hans gode Ævner og praktiske Dygtighed var ham til megen Nytte; han var ualmindelig afholdt af de mange Elever, han i Aarenes Løb har undervist.

I Marstal By med dens udprægede Sømandsbefolkning har Tønnesen i mange Aar spillet en fremtrædende Rolle som knyttet til en Mængde derværende Foreninger og Institutioner. Han var indtil for et Par Aar siden Formand for Marstal Skipper-Forening, en Virksomhed, som han omfattede med megen Interesse, og i hvilken han udførte et omfattende Arbejde; fremdeles sad han i Bestyrelsen for Marstal Skibsrederes Sygekasse m. fl. Foreninger, og han var Medlem af Marstal Kommunalbestyrelse. Tønnesen var i 1895 ivrigt medvirkende ved Stiftelsen af Dansk Sejlskibsrederi-Forening, for hvis Virksomhed han nærede en levende Interesse; han var til sin Død dens Repræsentant for Ærø og Langeland, og han beklædte fra dens Stiftelse den ene af Revisorposterne i Foreningen. — Tønnesen var korresponderende Reder for flere Skibe.

I Tønnesen har Sømandsstanden mistet en udmærket Repræsentant. Han var en Type paa en ægte dansk Sømand, og han var personlig en ualmindelig brav og elskværdig Mand. Han nærede en levende Interesse for Sømandsstandens offentlige Anliggender, og han har udført et stort og uegennyttigt Arbejde for sin Stand. Den Afdøde vil i vide Kredse blive mindet med Taknemmelighed.

Sammenstød mellem en Koffardi-Sejler og et engelsk Krigsskib.

Ved Admiralitetsretten i London er der nylig afsagt Dom i en Sag, der af Rederen af Sejleren East Lothian var anlagt imod den Kommanderende paa det engelske Krigsskib Sanspareil i Anledning af et Sammenstød, der i den engelske Kanal fandt Sted mellem disse to Skibe, og ved hvilket East Lothian fik saa betydelig Skade, at det sank.

East Lothian blev bugseret og var paa Rejse fra Nantes til Cardiff i Ballast og styrede Kurs N. 9° Ø. Bugserbaaden havde de anordnede Lanterner, nemlig to over hinanden anbragte klare Lanterner, de sædvanlig; Sidelanterner og en hvid Lanterne agten for Stormastene dette sidste Lys skulde efter Anordningerne ikke kunne ses foran for tværs, hvilket det imidlertid kunde.

Sanspareil kom i en Flaade af 30 Krigsskibe op gennem Kanalen med en Kurs af S. 72° Ø. Flaaden var formeret i 4 Linier med 8 Kabellængders Afstand mellem Linierne; de yderste Linier dannedes af Krydsere, de inderste af Kampskibe; Sanspareil var det første Skib i anden Linie sydfra. Flaaden var blevet bemærket fra East Lothian i omtrent 6 Kvartmils Afstand paa Bagbords Boug.

Bugserbaaden og East Lothian holdt deres Kurs og Fart og gik forom den sydligste Linie af Krydsere; da de nærmede sig den næste Linie, blev Roret paa Sanspareil lagt Bagbord for at gaa agten om Bugserbaaden, men derefter lagde man i den Formening, at Bugser-

baaden var en Damper, der gik alene, Roret Styrbord; kort efter bemærkede man imidlertid East Lothians røde Lanterne, hvorfor Sanspareils Maskine sattes fuld Kraft bak, hvilket dog ikke forhindrede, at Sanspareil løb ind i East Lothian, saa at denne sank.

Det blev fra Sanspareils Side gjort gældende, at der fra Bugserbaadens Side var sket en Overtrædelse af Reglerne om Lanterneføring, idet det hvide Lys agter havde kunnet ses mere forfra end det skulde. Dette viste sig nu ogsaa at være Tilfældet, men Spørgsmaalet blev da, om denne Omstændighed havde havt nogen Indflydelse paa det skete Sammenstød, og dette mente Retten ikke at den havde. De to Lys forude over hinanden angav tydelig, at det var en Bugserbaad, og at det lille hvide Lys havde kunnet ses foran for tværs kunde umulig give nogen Anledning til at tro, at Bugserbaaden var en Damper, der gik alene.

Det blev endvidere gjort gældende imod Bugserbaaden og East Lothian, at de ikke havde overholdt de internationale Søvejsregler, og det fremhævedes i denne Retning navnlig, at skønt disse to Skibe i Henhold til Art. 20 og 21 havde Ret til at holde deres Kurs, skulde i dette Tilfælde Art. 27 finde Anvendelse og udelukke de to først nævnte Artikler.

Art. 27 lyder saaledes: „Ved Iagttagelsen og Fortolkningen af disse Regler skal der tages behørigt Hensyn til alle de med Navigeringen og med Sammenstød forbundne Farer samt til enhver særegen Omstændighed, der maatte gøre en Afvigelse fra de foranstaaende Regler nødvendig for at undgaa øjeblikkelig Fare."

Det hævdedes nemlig, at Bugserbaaden og det bugserede Skib, da de nærmede sig til Flaadeafdelingen, burde have taget Hensyn til den Vanskelighed, de enkelte Skibe i Flaaden havde ved at vige ud fra deres Kurs og derfor burde have gjort en saadan Afvigelse fra Art. 20 og 21, som Art. 27 hjemler og forlanger.

Ved Undersøgelsen af dette Spørgsmaal kom Dommeren ind paa en Sammenstilling af de internationale Søvejsregler og de for den britiske Flaade gældende Regler, der stemme ganske overens, og han kom til det Resultat, at der ikke havde været nogen Anledning for East Lothian og dens Bugserbaad til at fravige Kursen, og at det havde været let for Sanspareil at undgaa Sammenstød ved at holde sit Ror Bagbord.

East Lothian var derfor uden Skyld i Sammenstødet, der alene maatte tilskrives Sanspareil.

(Sh. Gaz.)

Fra en lille Skibsreder.

Vi have modtaget følgende:

Adressen til Skibsrederne, udsendt af Dansk Navigatør-Forening og undertegnet af c. 500 Navigatører er ogsaa blevet mig tilstillet. Jeg vil kun herved tillade mig at gøre nogle Bemærkninger til samme efter mit Synspunkt og mine Anskuelser. Hvad det angaar at ansætte ens Hyre for alle og for de forskellige Slags Fartøjer, lader det sig næppe gennemføre, og Navigatørerne ville næppe selv finde en saadan Ordning tilfredsstillende; et mindre Skib kan ikke betale samme Hyre som et større og en ung Styrmand næppe opstille samme Fordringer som en ældre, der maaske har sejlet flere Aar med samme Skib eller for samme Rederi. Hyrerne ville tillige i Længden rette sig noget efter Udbud og Efterspørgsel, eller efter om vor Skibsfart gaar frem eller tilbage. Angaaende de omtalte 20 % Tillæg for Atlanterhavsfart, da staar det for mig som et ganske urimeligt Forlangende, da jeg anser denne Fart for mindre anstrengende end Nord- og Østersøfart; vel giver den undertiden drøje Rejser saavel i Nord- som i Sydatlanterhavet, men dog næppe værre end her hjemme omkring i Vintermaanederne, i hvert Fald for Sejlskibenes Vedkommende, da man sædvanligt har mere Albuerum og ikke er saa udsat for Paasejling, Stranding m. m. Ved dette Forslag kommer jeg uvilkaarlig til at tænke tilbage paa den Tid, da jeg som 19 Aars Sømand gik paa Styrmandsskolen (som det den Gang hed); vore Skibe havde den Gang, midt i Tredserne, saa smaat begyndt med at gaa i Langfart, og jeg havde selv været 3 Aar paa Kinakysten, derimod var kun faa Skibe fra Sønderho kommet videre end højst op til Middelhavet, og de fleste unge Søfolk der henne fra havde ikke været langt fra Hjemmet. Ved de Diskussioner, der af og til blev ført imellem os paa Skolen, faldt jeg naturligvis igennem og blev tilkort, naar vi skulde tælle op, hvor ofte Skagen var passeret; for mit Vedkommende, der kun havde sejlet mine 2 første Aar her hjemme som Dreng, blev det jo ikke ret mange Gange; derimod naar det gjaldt om at være passeret Æquator, kunde jeg komme med, og naar nogen, der slet ikke havde været ude af Kanalen, ytrede deres Frygt for de høje Bølger i spanske Søen, ja, da havde man kun et medlidende Skuldertræk til Svar; siden har min Sejlads for en stor Del været rundt Kap Horn, og jeg har undertiden ogsaa havt drøje Ture, saavel der som i Nordatlanterhavet og andre Steder, dog har jeg altid anset den engelske Kanal samt Nord- og Østersøen for Farvande, hvor man burde være mere forsigtig og paapassende end andre Steder, og jeg har ofte, især i Vintertiden, tilbragt mine Frivagter liggende i Sofaen i fuld Udrustning, hvorimod jeg sjælden har anset dette for nødvendigt andre Steder; det er naturligvis Vanen, der gør en Del til, at man anser det ene Farvand for værre end det andet. Maa der være ekstra Procenter, bør det være for længere Tids tro Tjeneste, eller hvis Rejsen har været særlig streng og Fortjenesten god, og da skulde det være som Tantième, eller ogsaa skulde Hyren ligefrem være visse pCt. af Fortjenesten som f. Eks er Tilfældet i Italien og med flere af vore Fiskerfartøjer. Det er i det hele vanskeligt at gaa efter ens Skala, hvad Styrmandshyrer angaar; Hovedsagen for fleres Vedkommende er at lære noget og avancere; derimod kan der arbejdes i Fællesskab om flere andre Ting, f. Eks. Pensionssagen, Syge- og Ulykkesforsikring m. m.

Fanø, i Februar 1900.

C.

Generalforsamlinger.

Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise

har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Grosserer Carl Melchior mindede om det store Tab, Entreprisen havde lidt, ved at Forretningsføreren, Kapt. R. Rasmussen, der i en lang Aarrække havde været knyttet til Entreprisen, d. 15. Juli f. A. var afgaaet ved Døden. Forsamlingen sluttede sig til disse Udtalelser ved at rejse sig.

Forretningsføreren, Kapt. O. Hecksher aflagde Beretning om Aarets Drift, og omtalte særligt de største Bjærgningsforetagender, der i Aarets Løb vare udførte. Disse vare Bjærgning af den store transatlantiske Postdamper Paris, der var strandet ved Lizard i England, Dampskibet Martha, der var strandet ved Niddingen i Sverrig og Dampskibet Mercurius, der var sunken i Gøteborg Skærgaard efter Sammenstød med et andet Skib.

Grosserer Carl Melchior fremlagde Driftsregnskabet for det forløbne Aar, og foreslog Dannelsen af et Pensionsfond for Entreprisens Funktionærer. Der gaves enstemmigt Decharge for Regnskabet og Forslaget om Pensionsfondet vedtoges.

Det vedtoges at udbetale et Udbytte af 10 pCt.

Det efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlem, Kommandør E. Suenson genvalgtes med Akklamation, og Revisorerne, Kontorchef A. Carlsen og Direktør A. Normann, genvalgtes ligeledes enstemmigt.

Dampskibsselskabet Cimbria

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Grosserer Victor Høffding afiagde Beretningen. Resultatet af Driften havde været særdeles tilfredsstillende. Der var ialt af Selskabets tre Skibe (iberegnet Saldo fra forrige Aar) indsejlet 182,847 Kr. 57 Øre. Af Overskudet foresloges det at henlægge ialt 72,874 Kr. til Reservefondet, som derefter faar en Størrelse af 92,862 Kr. I Udbytte foreslaas udbetalt 10 pCt. For indeværende Aar vare Udsigterne lovende.

Der gaves Decharge. Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet Ægir

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Forretningsføreren, Skibsmægler Chr. Sass aflagde Beretning. Resultatet af Selskabets Virksomhed i de 4 Maaneder, det har bestaaet, var særdeles tilfredsstillende. Nettooverskudet var 25,610 Kr.; heraf foresloges det at henlægge 16,170 Kr. eller 11 pCt. af Aktiekapitalen til Dannelse af et Reservefond og at udbetale Aktionærerne 4 pCt. i Udbytte med 5,880 Kr. Udsigterne vare fremdeles meget lovende.

Der gaves Decharge.

Til Kommitteret genvalgtes Grosserer Axel Schmidt. Revisorerne genvalgtes.

Der forelaa Forslag fra Forretningsføreren om Ratihabering af Købet af Dampskibet „Svend" og om Bemyndigelse til Optagelse af Laan i dette Skib, samt et Forslag om Bemyndigelse for Bestyrelsen til eventuelt Indkøb af yderligere 1 å 2 Dampskibe og til i den Anledning at udvide Aktiekapitalen samt eventuelt optage Laan i Skibene. Begge Forslag vedtoges.

Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874

har afholdt ekstraordinær Generalforsamling i Kontinuation af den ordinære Generalforsamling.

Foreningens Formand, Kaptajn Jacob Holm, aabnede Generalforsamlingen og meddelte, at Dagsordenen var den samme som ved den tidligere afholdte ordinære Generalforsamling, der maatte afbrydes, da der ikke var mødt det Antal Medlemmer (mindst 40), som efter Lovene udkræves, for at den ordinære Generalforsamling skal være beslutningsdygtig. Den derefter indkaldte ekstra-ordinære Generalforsamling er beslutningsdygtig uanset Antallet af tilstedeværende Medlemmer. Det ved den ordinære Generalforsamling rejste Spørgsmaal, om Trediedelen af Æresmedlemmernes Bidrag til Enke- og Hjælpekassen fremdeles, ligesom hidtil, skal overføres til Sygekassen, vilde lige saa lidt kunne afgøres paa denne Generalforsamling som paa den ordinære, da Sagen ikke havde været opført paa Dagsordenen for den ordinære Generalforsamling. Sagen vil derimod blive opført paa Dagsordenen for næste Aars ordinære Generalforsamling og der blive afgjort; indtil da bliver alt ved det gamle, saaledes at Sygekassen som hidtil faar Trediedelen af Æresmedlemmernes Bidrag.

Overretsprokurator Steinthal valgtes til Dirigent. Formanden, Kaptajn Jacob Holm, forelagde de reviderede Regnskaber, der vare gennemgaaede og oplæste ved den ordinære Generalforsamling. De godkendtes enstemmigt.

Ligeledes enstemmigt vedtoges det derefter at fastsætte Enkeportionernes Størrelse som sædvanligt til 100 Kr. til hver Enke, og Børneportionerne til 20 Kr. til hvert Barn, medens der bevilgedes 1,000 Kr. ialt til Hjælp til trængende Medlemmer.

Af de to afgaaende Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes Kaptajn C. W. Møller, og i Stedet for Kaptajn A. J. Mathiesen, der ikke kunde genvælges, valgtes Kaptajn C. A. Jørgensen.

De fratrædende Revisorer, Kaptajnerne C. W. Reinwaldt og Th. Knudsen, genvalgtes begge enstemmigt.

Da ingen yderligere forlangte Ordet, erklærede Dirigenten Generalforsamlingen for hævet.

Helsingørs Sømands-Forening

har if. „Hels. Avis" afholdt aarlig Generalforsamling. Af Sygekassens Regnskab fremhæves: Indtægt: Beholdningen Kr. 4,706.27, Medlemsbidrag m. m. Kr. 1,294.25, indvundne Renter henholdsvis Kr. 51.97 og Kr. 52.82. Udgift: Begravelseshjælp og Medlemsbidrag Kr. 280.50, forskellige Udgifter Kr. 212.28. Beholdningen 1. Marts 1900: Indestaaende i Stiftelsen Kr. 1,756.96, i Landmandsbanken 1,171.91, i Sparekassen 1,552.91, ialt Kr. 4,586.28. Regnskabet balancerer med Kr. 6,105.31. Medlemsantallet er 164, nemlig 26 ekstraordinære, 128 ordinære Medlemmer og 10 Enker. Stiftelsens Regnskab balancerer med Kr. 2,007.72. Status udgør i Aktiva Kr. 34,378.62, Passiva Kr. 27,985.29. Netto-Formuen er Kr. 6,393.33.

Der vedtoges nogle Lovændringer. Til Formand genvalgtes Fiskehandler Svendsen og Lodsbogholder Petersen til Kasserer. Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes Fiskehandler Jensen, Tobaksfabrikant Hemicke og Fisker Carl Hansen-Riis. Til Suppleanter valgtes Fisker Carl Petersen og Sømand Chr. Hansen og til Revisorer Maskinmester Ibsen og Skibstømrer Kryger. Endelig valgtes som Tilsynshavende med Stiftelsen Færgemand Nyborg og pens. Lods Chr. Hansen.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Vor Korrespondent, som fører en Damper, havde telegrafisk afsluttet en Fragt for sit Skib, og, som det er almindeligt, naar der i Lloyds Register kun forekommer et eneste Skib af samme Navn, blev der i Telegrammerne intet nævnt om Skibets Klasse etc. Ved Udfærdigelsen af Certepartiet begik Skibets Agent imidlertid den Fejl at opgive Skibets Klasse som 100 AI (eng. Lloyd.). Nu var Skibet slet ikke klassificeret i eng. Lloyd, og ved Ankomsten til Ladepladsen annullerede Befragterne Certepartiet, da Klassen i samme var opgivet urigtigt. En anden Fragt afsluttedes, hvorved Skibets Redere lede et Tab. Nu spørges der: kunne Rederne forlange Skadeserstatning af Befragterne, med den Begrundelse, at der kun eksisterer dette ene Skib af det Navn, og at Skibets Klasse derfor maa have været Befragterne bekendt.

Sv.: Opgivelse af Skibets Klasse i Certepartiet er en meget vigtig Del af Kontrakten, og en Fejl i samme berettiger Befragteren til at bestride Certepartiet. Dette er den almindelige Regel, og vi indse ikke, at Omstændighederne i det foreliggende Tilfælde kunne begrunde en Undtagelse fra Reglen.

Sh. Gaz.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft er Dampskibet Cathrine sat i Vandet. Det er bygget til et Aktieselskab i Aalborg og hovedsagelig bestemt til Transport af Cement. Paa Værftet lægges Kølen til en Damper til Firmaet Hansen & Hoffmann.

Dpsk. Agersøsund er af Dampskibsselskabet for Skelskjør og Omegn solgt til Brasilien for 1,800 £.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os d. 17. ds.:

3-m. Skonnert „H. Grohmann," 242 Reg.-Tons, bygget i 1893 i Oscarshamn og hjemmehørende her i Byen, er i disse Dage i Laurvik solgt til et norsk Rederi for 28,000 Kr. Under norsk Flag vil Skibet komme til at bære Navnet Flid og blive hjemmehørende i Sandefjord.

Personalia.

Dødsfald. Lods H. F. Petersen paa Tærø er if. Næstv. Av. afgaaet ved Døden i en Alder af 81 Aar. Han havde været Lods i 50 Aar og i denne lange Tid altid røgtet sit Hverv med stor Paalidelighed og Omhu.

Skibsmægler P. Jørgensen i Korsør er afgaaet ved Døden i Alder af 65 Aar. Den afdøde har i en lang Aarrække drevet Forretning i Korsør og nød megen Anseelse. Han var tysk og engelsk Vicekonsul.

Fra Sø og Land.

I Folkethinget er af Grosserer Køedt indbragt en Adresse fra 43 Sejlmagermestre om at al Sejldug saavel af Hør som af Bomuld maa blive toldfri, da Tolden paa denne Vare ikke beskytter nogen nævneværdig Fabrikation her i Landet, men skader deres Forretning betydeligt. Det anføres, at denne Tolds Ophævelse i høj Grad vil støtte den danske Fiskerflaade og al Skibsfart.

Advarsel for Skibsførere. Som Eksempel paa, hvilke alvorlige Følger det kan have at undlade at efterkomme et af det engelske Board of Trades Funktionærer givet Paalæg om, at et Fartøj paa Grund af Overlastning maa lettes inden Afgangen fra engelsk Havn, kan anføres, at Føreren af norsk Dampskib „Raylton Dixon" af Haugesund, for ikke at have efterkommet et ham i Methil givet saadant Paalæg af Sheriffen i Glasgow blev idømt en Mulkt af 100 £.

(Norg. Sjøft.).

Enken efter Fiskemester Lemenant, der førte den franske Fiskeskonnert „La Coquette", der ifjor oversejledes af D. F. D. S. Dampskib „Norge", har faaet fri Proces under en Sag, hun paa egne og 5 Børns Vegne har anlagt mod „Norges" Fører, Kapt. C. B. Knudsen i Anledning af, at hendes Mand omkom ved Oversejlingen.

Som tidligere meddelt her i Bladet bjærgedes Besætningen fra det engelske Skib Talus af Dampskibet Fredensborg af Kjøbenhavn, hvor den bjærgede Besætning landsattes, og hvorfra den kort efter rejste til England. Efter at Talus var forladt, drev Skibet i Land paa den engelske Kyst og forliste totalt. I Midten af denne Maaned har der i Greenock været afholdt Søforklaring over Besætningen, hvorefter Retten har afgivet følgende Kendelse:

Det maa anses for godtgjort, at Skibet kæntrede paa Grund af ualmindelig høj Sø, hvorved en Del af Ladningen forskød sig. Skibet er bleven ordentlig navigeret og hverken Kaptajn eller Officerer havde nogen Skyld i Ulykken. Ligeledes maa Ladningen anses for at have været vel stuvet, men Retten mente, at Skibet vilde arbejdet mageligere i Søen, om en Del af Ladningen havde været stuvet i Mellemdækket. Heller ikke kunde der tillægges Rederiet nogen Skyld.

I Harrington Dok i Liverpool er fornylig gjort en Opdagelse, som synes at kunne kaste Lys over Grunden til de hyppigt forekommende Antændinger af Bomuldsladninger. Skibet Verax var ankommen fra New Orleans med en Ladning Bomuld, og under Losningen heraf fandtes en Mængde Tændstikker (Lucifer matches) spredte mellem Bomuldsballerne i underste Laderum. Om Henkastningen af disse farlige Tingester er sket tilfældig eller med Forsæt, kan jo vanskelig afgøres; i dette Tilfælde har det lykkeligvis ingen Følger havt. Lignende Tilfælde skal være forekommen tidligere, og Nødvendigheden af en systematisk og nøje Kontrol paa Ladepladsen synes at være paatrængende.

(Syren.)

Kostbare Skibe. Ifølge engelske Fagblade har det vakt en Del Opsigt, at det nye Oceanic skal være assureret for henimod 12 Millioner Kr.; det er unægtelig ogsaa en stor Sum, men dog ikke større, end at Prisen nogenlunde svarer til det, der er betalt for andre kostbare Atlanterhavspaketter. Til Sammenligning angiver „Syren" Prisen (i afrundede Tal) for fem Skibe, byggede for engelsk Regning siden 1880.

Alaska, bygget i 1881, Længden 500', 6,932 Br. Reg.-Tons, 10,500 ind. H. K. og en Gennemsnitsfart af 18 Knob Prisen var 4,500,000 Kr. America byggedes i 1884 for 3,400,000 Kr., 432' lang, 6,500 Br. Reg.-Tons, 7,354 ind. H. K. og 18 Miles Fart. Samme Aar byggedes Etruria med samme Længde som Alaska, men 1,000 Tons større; dens Maskine indicerede 14,300 H. K., Farten c. 20, den kostede c. 5,400,000 Kr. Paris byggedes i 1888 med 527' Længde og 10,500 Br. Reg.-Tons, med Maskiner paa c. 20,000 H. K., der gav den en Fart af 21 Knob, den kostede c. 6,120,000 Kr. Campania, der byggedes i 1893, er 600' lang, 12,950 Br. Reg.-Tons med Maskiner, der indicere c. 28,000 Hestes Kraft og giver den en Fart af 22 Mil i Timen; den blev anskaffet for 9,360,000 Kr.

Oceanic er 79' længere og c. 4,000 Tons større end Campania, har omtrent samme Maskinkraft og er dertil udstyret med en Luksus, der langt overgaar alle andre Fartøjer under engelsk Flag, og af Hensyn dertil antages det, at den har kostet mere end det, Assurancesummen angiver.

Ugens Havarier.

Til **Bureau Veritas** er i Januar Maaned 1900 anmeldt som forliste følgende Sejlskibe: 7 amerikanske, 33 britiske, 1 brasiliansk, 1 dansk, 8 franske, 1 græsk, 2 italienske, 15 norske, 1 russisk, 1 spansk, 4 svenske, 3 tyske og 1 østerrigsk, ialt 78; Dampskibe: 1 amerikansk, 7 britiske, 2 danske, 2 franske, 1 kinesisk, 1 italiensk, 3 norske, 1 russisk, 2 spanske og 4 tyske, ialt 24.

Aarsagerne til Forlisene vare for Sejlskibene: Stranding 37, Kondemnation 13, Kollision 8, forladte synkefærdige 8, Borteblevne 6, Grundstødning 4, Ild 2; for Dampskibene: Stranding 15, Grundstødning 3, Kollision 2, Borteblevne 2, Kondemnation 1 og forladte synkefærdige 1.

Astræa, Dpsk af Helsingfors, har paa Rejsen fra Finland til Hull med Emigranter og Stykgods faaet Brud paa et Damprør, hvorved en Fyrbøder skoldedes. Skaden blev udbedret ved Helsingør.

Golden Horn, Barkskib af Mors, er som forladt Skib drevet i Land udfor Grønhøj og er Vrag. Skibet havde Kullast inde. — Efter Papirer, der ere fundne ombord i Golden Horn, var Kaptajnens Navn J. C. Sørensen og Skibet var paa Rejsen fra Ardrossan til Christiania. Skibet har efter

al Sandsynlighed været i Kollision og er bleven forladt i stor Skynding, da alt Mandskabets Tøj og Skibets Papirer fandtes ombord. — Besætningen, ialt 15 Mand, er bjærget af Dpsk. James Dickson, der landsatte dem i Havre.

Haabet, Galease af Marstal, er paa Rejsen fra Hjemstedet til Wismar strandet paa Fehmern og er Vrag. Mandskabet reddedes. Skibet var bygget i 1796 og maalte 44 N. Reg.-Tons.

I Sø- og Handelsretten har været afholdt Søforklaring i Anledning af Dpsk. Haralds Forlis, til hvilken Skibets Fører, Kapt. Holst var mødt. Han forklarede, at det var hans Plan at sejle i sydlig Retning fra det Sted, hvor „Niddingen" iagttoges, og at gaa Øst om Fyrskibet Øst for Anholt. Han havde stærk Strøm imod, men ansaa den for at være lige imod; senere viste den sig at være paa Styrbords Boug. Han mente, at Skibet var sat vestlig over, og han holdt da temmelig østlig Kurs, for ikke at komme ind paa „Sanden", og for at komme tilstrækkelig Øst om Anholt Fyrskib. Efter hvad der nu foreligger, antog Kaptajnen, at Skibet ikke har været saa langt fra „Niddingen" som gisnet, og at det hele Tiden har havt stærk Strøm paa Styrbords Side, som har drevet det i østlig Retning. Skibet har faktisk ikke gjort nogen Fart fremover, hvad han var gaaet ud fra, at det gjorde; han antog Skibet for at være langt sydligere end det viste sig at være. Det var utvivlsomt Strømmen, der var Skyld i Ulykken.

Dansk Skonnert Ferona, der sank i Havnen i Christianssand, ligger paa 15 à 16 Fv. Efter Dykkerens Udtalelse vil det være meget vanskeligt og kostbart at hæve Skibet, og Søretten i Christianssand tilraader at abondonere Skibet og sælge det og Ladningen, som det ligger, ved Auktion.

Dorothea, Galease af Aarhus, har paa Rejsen fra Hjemstedet til Banholm med Oliekager været paa Grund ved Onsevig. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Banholm uden Skade.

Vera, engl. Dpsk., er indkommet til Kallundborg med Skade paa Roret.

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 Portland 28. Feb., best. til New Orleans. — Alexandra, Svensson, afgik fra Boston 15. Marts, bestemt til Kbhvn. — Algarve, Borries, afgik fra Newcastle 14. Marts, bestemt til Barcelona. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Libau 6. Marts. — Antwerpen, Kihl, i Kbhvn. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Neufahrwasser 2 Marts, best. til New York. — Arno, Strubberg, afgik fra Cadiz 16. Marts, best. til Kbhvn. — Beira, Lunge, ankom til Newcastle 19. Marts. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Burntisland 19. Marts. — Dagmar, Gade, ankom til Livorno 9. Marts. — Douro, Ørum, ankom til Trondhjem 18. Marts. — Florida, Koch, ankom til New Orleans 12. Marts. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 9. Marts, best. til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Messina 16. Marts. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 21. Marts, best. til New York. — Kentucky, Caroc, ankom til Kbhvn. 10. Marts. — Kiew, Jacobsen, ankom til Bordeaux 18. Marts. — Kursk, Møller, ankom til Frederiksstad 15. Marts. — Leopold II, Kruse, ankom til Kbhvn. 17. Marts. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 18. Marts. — L. P. Holmblad, Erichsen, afgik fra New York 2. Marts, bestemt til Christiania. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Kbhvn. 13. Marts, bestemt til New York. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 17. Marts, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Newcastle 8. Marts, bestemt til Genua. — Omsk, Petersen, ankom til Libau 5. Marts. — Seine, Staal, ankom til Libau 9. Marts. — Texas, Holm, ankom til Kbhvn. 17. Marts. — Thingvalla, Laub, ankom til Christiania 19. Marts. — Tiber, Müller, afgik fra Grangemouth 7. Marts, best. til Barcelona. — Tomsk, Andersen, afgik fra Reval 18. Marts, best. til Kbhvn..

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Kbhvn. 16. Marts bestemt til Stettin. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Throndhjem 18. Marts bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, pass. Holtenau 19. Marts, bestemt til Libau. — Ceres, Christensen, ankom til Hamburg 16. Marts best. til Kbhvn. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 19. Marts, best. til London. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Kbhvn. 19. Marts, best. til Vestnorge. — Constantin, Niedersøe, afg. fra Kbhvn. 19. Marts, bestemt til Libau. — Ella, Svane, ankom til Kbhvn. 17. Marts, best. til Hamburg. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 19. Marts, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Antwerpen 11. Marts, best. til Kbhvn. — Kasan, Hansen, pass. Holtenau 17. Marts, bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 14. Marts, bestemt til Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 19. Marts, bestemt til Kønigsberg. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 19. Marts, bestemt til Danzig. — Morsø, Frisenette, ankom til Arendal 16. Marts, bestemt til Throndhjem. — Moskov, Rohde, ankom til Libau 15. Marts, bestemt til Hull. — Nishnij Novgorod, Harder, er ankommen til Antwerpen, best. t. Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 18. Marts, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Libau 16. Marts, bestemt til London. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 8. Marts, best. til Hull. — Thyra, Jørgensen, afgik fra Swinemüde 19. Marts, bestemt til Christiania. — Valdemar, Kofod, ankom til Hull 16. Marts, bestemt til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Kbhvn. 19. Marts, best. til Manchester. — Vesta, Holm, ankom til Seydisfjord 11. Marts, bestemt til Leith. — Viking, Lorentzen, ankom til Libau 12. Marts, bestemt til London. — Holar, Øst-Jacobsen, ankom til Danzig 16. Marts, bestemt til Kbhvn.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 22. Marts, best. til Newcastle. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 21. Marts, bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, Simonsen, afgik fra Newcastle 21. Marts, bestemt til Aalborg. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Odense 22. Marts, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Knuthenborg, Kraiberg, afgik fra Newcastle 21. Marts, best. til Aarhus. — Lolland

A. Ankersen, afgik fra Leith 21. Marts, best. til Odense. — Storebælt, W. Jørgensen, afgik fra Nakskov 21. Marts, best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 21. Marts, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Dunkerque 17. Marts, bestemt til Howdan Dock. — Frode, Tofte, afgik fra Philadelphia 16. Marts, bestemt til Waterford. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Baltimore 9. Marts, bestemt til Cork. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Philadelphia 14. Marts, bestemt til Limerick. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 11. Marts, ankom til Libau 15. Marts. — Danmark, Kraemer, afgik fra Libau 15. Marts, best. til Dunkerque. — Ragnar, Risø, afg. fra Stettin 14. Marts, bestemt til Sunderland. — Volmer, Riber, afgik fra Ghent 15. Marts, ank. til North Shields 17. Marts. — Dan, Hansen, afgik fra Libau 13. Marts, ank. til Ghent 19. Marts. — Magnus, Mahncke, afgik fra London 15. Marts, bestemt til Blyth. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Swansea 10. Marts, ank. til Stettin 16. Marts.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsøe, passerede Gibraltar 13. Marts. — P. Andrejeff, Johnsen, ankom til Mobile 13. Marts. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Cartagena 14. Marts, pass. Gibraltar 16. Marts. — A. Shukoff, Stoltenberg, pass. Algier 16. Marts. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Rotterdam 17 Marts. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Libau 19. Marts.

Heimdal. Anine, Løffler, afg. fra Burntisland 15. Marts. — Kamma, Pedersen, ank. til Tynen 19. Marts. — Helga, Lagesen, afgik fra Rotterdam 19. Marts — Martha, Jørgensen, ankom til Barcelona 17. Marts. — Elna, Møller, afg. fra Huelva 17. Marts. — Therese, Rathje, afgik fra Sunderland 15. Marts.

Kjøbenhavn. Russia, Jespersen, afgik fra Sunderland 14. Marts, ankom til Stettin 18. Marts.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afg. fra Hartlepool 17. Marts, ankom til Caen 19. Marts. — Rita, Jørgensen, afgik fra Caen 17. Marts, bestemt til Grangemouth.

Union. Britannia, Nielsen, afgik fra Aalborg 16. Marts, bestemt til Tynen.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ankom til Basrein 15. Marts. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Aden 14. Marts, bestemt til Diamont Island. — Søborg, Fischer, afgik fra Buenos Ayres 23. Febr., bestemt til San Vincent. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Rosario 11. Marts, best. til San Vincent. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Baltimore 17. Marts, best. til Plymouth. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 19. Marts. — Rosenborg, Schultz, ankom til Burntisland 19. Marts. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Methil 19. Marts. — Amalienborg, Dømel, ankom til Blyth 19. Marts. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Poti 4. Marts. — Stjerneborg, Mathiesen, ankom til Glasgow 17. Marts.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, ankom til Puerto Senado 27. Febr. — Skodsborg, Lund, afgik fra San Lucar 18. Marts, bestemt til Glasgow. — Klampenborg, Jensen, ankom til Glasgow 17. Marts. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 19. Marts. — Guldborg, Jensen, afgik fra Gibraltar 19. Marts, bestemt til Sevilla. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Gibraltar 14. Marts, bestemt til Halifax.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Libau 16. Marts. — Agnete, Jensen, ankom til Kiel 18. Marts. — Hermia, Sørensen, ankom til Methil 19. Marts. — Alice, Hansen, ankom til Kiel 18. Marts. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Blyth 15. Marts, bestemt til Libau. — Bornholm, Petersen, ankom til Burntisland 17. Marts. — Nauta, Madsen, repererer i Kiel. — Rønne, Hintze, ankom til Libau 15. Marts.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Libau 16. Marts. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Kiel 17. Marts. — Absalon, Predbjørn, ankom til Libau. 7. Marts. — Ansgar, Larsen, ankom til Kbhvn. 18. Marts. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Libau 6. Marts. — Hamlet, Sommer, afgik fra Kbhvn. 20. Marts, best. til Burntisland. — Helge, Olsen, ankom til Libau 16. Marts.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Annam, Cold, afgik fra Penang 9. Marts, bestemt til Suez. — Siam, Glahn, afgik fra Marseille 18. Marts, bestemt til Havre. — Cathay, Jensen, afg. fra Muroram (Japan) 9. Marts, ankom til Honkong 19. Marts. — Korea, Berendsen, afgik fra Singapore 20. Marts, best. til Hongkong. — Malaya, Prahl, afgik fra Port Said 19. Marts, bestemt til Singapore. — Normannia, Rasmussen, afg. fra Singapore 5. Marts, best. til Port Arthur. — Manchuria, Schøning, ankom til Kbhvn. 20. Marts.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Fernandine 11. Marts. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Boness 20. Marts, bestemt til Kbhvn. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kbhvn. 14. Marts.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Korsør 18. Marts.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Wearmouth 15. Marts. — London, Bom, afgik fra Reval 18. Marts, best. til Rotterdam.

Myren. Anna, Jensen, afgik fra Burntisland 16. Marts, bestemt til Kiel. — Clara, Petersen, ankom til Libau 16. Marts.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Libau 7. Marts. — Svend, Nielsen, afgik fra Libau 17. Marts, bestemt til Leith.

Ærø. Energi, Hansen, ank. 13. Marts til Boness.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Verdande, Nielsen, ankom til Barbados, 11. Marts fra Rio Janeiro. — Erna, Thomsen, ankom til Aruba 8. Marts fra Hamburg. — Thora, Thomsen, ank. til Menado 14. Febr. fra Molukkerne. — Embla, Nielsen, passeret Dungeness 13. Marts fra Goole til Bermuda. — Medor, Svarrer, sejlet fra Barbados 5. Marts til Trinidad. — Amete, Nielsen, sejlet fra Port Elisabeth 16. Marts til Barbados.

Svendborg. Helge, Hansen, ankom til Gøteborg 12. Marts. — Jens, Hansen, ankom til Leith 11. Marts — Urda, Rasmussen, ankom til Drøbak 11. Marts. — Fulvia, Nielsen, ankom til Middelfart 13. Marts. — Ariel, Nielsen, ankom til Fowey 15. Marts. — Lilli, Rasmussen, ankom til Marseile 16. Marts. — Brage, Jørgensen, ankom til Libau 15. Marts. — Neptunus, Jensen, ankom til Drøbak 15. Marts. — Skjold, Larsen, ankom til Horten 15. Marts. — Frejr, Christensen, ankom til Brevig 16. Marts. — Tritton, Nielsen, ankom til Bandholm 16. Marts. — Ruth, Møller, ankom til Gøteborg 16. Marts, — Rota, Jørgensen, ankom til Faxe 16. Marts. — Concordia, Henriksen, ankom til Gøteborg 17. Marts. — Martin Nissen, Petersen, ankom til Libau 17. Marts. — Standard, Rasmussen, ankom til Frederiksstad 19. Marts. — Ludvig, Larsen, ankom til Hamburg 18. Marts.

Ærø. M. Hay, Petersen, ankom 12. Marts til Rudkøbing. — Emanuel, Nielsen, ankom 12. Marts til Kjøbenhavn. — Frem, Folmer, ankom 12. Marts til Mannuga. — Dannebrog, Boye, ankom 13. Marts til Ærøskøbing. — Chaloupens Minde, Rasmussen, ankom 13. Marts til Wismar. — Sylfid, Østermann, ankom 13. Marts til Lissabon. — Karen, Hansen, ankom 13. Marts til Leith. — Familien, Frederiksen, ankom 15. Marts til St. Malo. — Willy, Knudsen, ankom 14. Marts til Lissabon. — Ægir, Rasmussen, ankom 10. Marts til St. Nazaire. — Lucinde, Christensen, ankom 12. Marts til Irwine. — Venus, Friis, ankom 11. Marts til Harwich. — Nathalie, Rasmussen, ankom 15. Marts til Faaborg. — Elise Marie, Olsen, ankom 15. Marts til Faxe. — Fred, Friis, ankom 16. Marts til Faxe. — Anne, Jensen, ankom 15. Marts til Frederiksstad. — Alfa, Rasmussen, ankom 16. Marts til Lissabon. — Albert, Fabricius, ankom 16. Marts til Tanger. — Danmark, Christensen, ankom 17. Marts til Funchal. — Condor, Christensen, ankom 18. Marts til Faxe. — August, Dreiøe, ankom 17. Marts til Kjøbenhavn. — Anna, Rasmussen, ankom 17. Marts. til Kjøbenhavn.

Rønne. Camtoos, Petersen, afgaaet fra Rønne 12. Marts ankom til Neufarvasser 14. Marts,

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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. Uden for Indløbet til *Esbjerg* Havn skal foretages Uddybning. To sorte Spidstønder udlægges derfor c. 1 Kbl. uden for en Linie fra N.-Molens Hoved til Lystønden *„Sandodden"* og en sort Spidstønde paa Reden S. for Indløbet til Havnen. Spidstønderne afmærke udlagte Ankre.

Horns-Rev. Lys- og Fløjtetønden *„Slugen N."* og Lystønden *„Cancer"* ere igen udlagte paa Station og Vintersømærkerne inddragne.

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

Paa *Havrevlen* $11^1/_2$ Fod.

I Kanalen 12 Fod.

Paa *Fjordgrunden* $10^1/_2$ Fod.

Kattegat. Lys- og Fløjtetønden *„Tangen"* er atter udlagt paa Station.

Samtlige *danske* Lystønder ere nu paa Station.

Østersøen. Gjedser Havn. De to røde, faste Fyr, der holdte overet i N. 7° V. lede gennem den over *Rødsand* gravede Rende til *Gjedser* Havn, ere nu tændte.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Tyskland. I *Kieler Fjord,* ved *Stollergrund* og *Mittelgrund* er Sommerafmærkningen begyndt.

Kiel. Paa Yderenden af Molen, som er under Bygning paa N.-Siden af *Schwentine* Munding, er tændt en hvid Lanterne. 54° 20′ 7″ N. Br. 10° 10′ 24″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 8de Marts. 55° 45′ N. Br. 1° 54′ V. Lgd., c. 3 Kml. Ø. t. S. for *Berwick.* Et flydende Vrag.

Tyskland. Elben. Cuxhaven. Fra 17de April til 30te Maj 1900 afholdes Skydeøvelser ved *Cuxhaven.* Skydepladsen begrænses mod N. af en Linie mellem Tønde M og Tønde Nr. 9, og mod S. af en Linie mellem *Altenbruch* Kirke og Tønde Nr. 17 Den 21de, 22de og 23de Maj er N.-Grænsen dog Linien mellem Tønde K og Nr. 8.

Naar der skydes, er Pladsen spærret, Fyrskibet *„Elbe IV"* kan være inddraget, Dampere med rødt Flag paa Toppen ligge ude neden for Tønderne M eller K og oven for Tønde Nr. 17. Endvidere hejses det internationale Flag B paa Fortet, hvorfra der skydes, og fra Batteriet *Grimmerhörn.*

Anvisninger og Signaler skulle ubetinget følges.

Weser. Geestemünde. Paa Ledeværket ved Indløbet til *Geestemünde* Fiskehavn er tændt to røde Lanterner og paa Ledeværket ved S.-Molen en grøn Lanterne, alle til Forsøg.

Jade. Wangeroog Farvand. I *Wangeroog Farvand* er Dybden mellem Tønderne D og E paa den ene Side, Nr. 3 og Nr. 4 paa den anden Side, aftagen til $20^2/_3$ Fod.

Paa Strækningen fra Søen til Tønderne E og Nr. 4 skal Afmærkningen forandres.

Holland. Zeegat van Goeree. Aardappelengat. I *Aardappelengat* er Dybden nu 14 Fod.

Kanaal van Zuid Beveland. Wemeldinge. Den største Bredde af Skib, hvormed det tillades at gaa gennem *Wemeldinge* Sluse, er foreløbig kun 41 Fod.

Zeegat van Brouwershaven. Krammer. I *Krammer* er Spidstønde Nr. 18 flyttet og ligger nu i 14 Fod Vand paa 51° 39′ 0″ N. Br. 4° 16′ 54″ Ø. Lgd. og Spidstønde Nr. 17 ligger nu i $17^1/_2$ Fod Vand paa 51° 38′ 50″ N. Br. 4° 16′ 31″ Ø. Lgd.

Wester Schelde. Honte. Borsele. *Borsele* lave Ledefyr viser rødt Lys fra N. 43° V. til N. 67° V. over *Kaloot,* hvidt Lys fra N. 67° V. gennem V. til S. 67° V., grønt Lys fra S. 67° V. til over den røde Kugletønde Nr. 4 med Ballon, hvidt Lys derfra gennem S. til S. 63° Ø., og rødt Lys derfra over Kysten af *Zuid Beveland.* 51° 24′ 42″ N. Br. 3° 44′ 6″ Ø. Lgd.

Belgien. Schelde. Lillo. I *Schelde* er en sort Stumptønde Nr. 40 udlagt paa 51° 18′ 11″ N. Br. 4° 16′ 58″ Ø. Lgd. *Lillo* faste Fyr viser nu hvidt Lys ned ad Floden til $^1/_4$ Kbl. oven for Stumptønde Nr. 40, grønt Lys derfra til over Spidstønde Nr. 34 ^{3} B, hvidt Lys derfra til $^1/_2$ Kbl. S. for Baakefyret *Kruisschans,* rødt Lys derfra til den højre Bred.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Saint Malo. Ved *Saint Malo* er et Fartøj sunket i *Passage du Décollé,* c. 1 Kbl fra *Petit Buzard.* En Mast er ved halv Tid over Vandet.

England. Isle of Wight. Fra den 2den April til 31te Oktober 1900 kan elektriske Lys vises mellem Kl. 9—2 om Aftenen fra de V.-lige Forter paa *Isle of Wight.*

Pendeen. Den 26de September 1900 tændes ved *Pendeen,* 6_{15} Kml. N. 26° Ø. for *Longship* Fyr, et hvidt Blinkfyr, der hver $^1/_4$ Minut viser Fire-Blink. Det lyser fra S. 42° V. gennem V. og N. til N. 58° Ø. Flammens Højde: 191 Fod. Synsvidden: 20_{15} Kml. Fyret vises fra et hvidt, rundt, 54 Fod højt Taarn. Taagesignal skal gives med Sirene, hver 2 Minutter Et-Stød af 7 S. Varighed. 50° 9′ N. Br. 5° 40″ V. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Bristol Channel. Foreland. Den 28de September 1900 tændes paa N.-Pynten af *Foreland,* tæt ved *Lynmouth,* et hvidt Blinkfyr, der hver $^1/_4$ Minut viser Fire-Blink. Det lyser fra S. 82° V. gennem V. og N. til N. 86° Ø. Flammens Højde: 233 Fod. Synsvidden: 21_{15} Kml. Fyret vises fra et hvidt, rundt, 48 Fod højt Taarn. 51° 15′ N. Br. 3° 47′ V. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Irland Ø.-Kyst. Rosslare. Den 1ste Maj 1900 forandres det grønne og røde, faste Fyr tæt ved Yderenden af *Rosslare* Pier til et grønt og rødt Fyr med Formørkelser hver 5 S.; Lys $3^3/_4$ S., Mørke $1^1/_4$ S. Iøvrigt uforandret. 52° 15′ N. Br. 6° 20′ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Caillou. Den sorte Lystønde Nr. 65, der viser rødt Fyr, ved den nedre Ende af *Banc du Caillou,* er flyttet c. 200 Alen V. hen paa Grund af Farvandets Forandring. 44° 58′ 36″ N. Br. 0° 32′ 28″ V. Lgd.

Portugal S.-Kyst. Fra Maj til August ligge Fiskeredskaber i indtil 5 Kml. Afstand fra Kysten paa Strækningen fra *Lagos Bugt* til Kap *Santa Maria,* og Ø. for Kap *Santa Maria* til ud for *Tavira* i indtil 2 Kml. Afstand fra Kysten.

Spanien N.-Kyst. Gijon. Santa Catalina. Den 20de Marts 1900 tændes ved *Santa Catalina* et midlertidigt, hvidt, fast Fyr, fra *Punta Torres* i S. 41° Ø. og fra Pynt *San Lorenza* i S. 75° V. Spejl- og Linseapparat af 4de Orden. Flammens Højde: 67 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Hvid, firkantet Fyrbygning. 43° 32′ N. Br. 5° 38′ V. Lgd.

Cadiz. San Sebastian. Den 2. Marts 1900 er til Erstatning for *San Sebastian* Fyr midlertidig tændt et Blinkfyr, der hver 30 Sekunder viser: Blink $2^1/_2$ S., Mørke $2^1/_2$ S., Blink 10 S., Mørke $2^1/_2$ S., Blink 10 S., Mørke $2^1/_2$ S. Flammens Højde: 70 Fod. Synsvidden: 9 Kml. Fyret vises fra en hvid Baake paa hvidt Fundament. 36° 31′ 30″ N. Br. 6° 19′ 5″ V. Lgd.

Nova Scotia. Halifax. I *Halifax* Havn ligger Vraget af *„Annie L. Taylor"* sunket i 12 Fv. Vand. Det er afmærket med en grøn Tønde og en rød Lanterne. 44° 35′ N. Br. 63° 27′ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Lynn Harbor. Black March Channel. En sort Spirtønde Nr. 3 er i 10 Fod Vand udlagt paa det Sted, hvor det tidligere *Black March Channel* Fyr stod.

Rhode Island. Fyrskibet *„Brenton Reef"* Nr. 39 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 20 inddraget.

Connecticut. New Haven Harbor. Long Wharf. Paa *Long Wharf* er opført et rødt, firkantet Fyrtaarn ved et lille Hus. Fra Taarnet vises et rødt, fast Fyr.

Taagesignal gives med en i Taarnet anbragt Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas Et-Slag hver 10 S.

Det gamle Fyr er slukket og det gamle Fyrtaarn borttages.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Cartageno. Escombrera. Løbet mellem *Escombrera* og Fastlandet er spærret for al Sejlads.

Sicilien. Siracusa. Ved *Siracusa* er *St. Joseph* Bro over *Anapo* atter opført. Det er en Jærnbro, der paa begge Bredder hviler paa kendelige Stenpiller. Holdt overet med *Monte Grosso* i V. t. N. leder den ind i Havnen. 37° 3′ 10″ N. Br. 15° 6′ 5″ Ø. Lgd.

Siciliens V.-Kyst. Marsala. Ved *Marsala* er paa Yderenden af V.-Molen, tæt Ø. for Hovedfyret, tændt et midlertidigt, rødt, fast Fyr, der lyser fra N. 52° V. gennem N., Ø. og S. til S. 13° V. Den mørke Vinkel dækker over Molen, som er under Bygning og nu har en Længde af c. 650 Alen Flammens Højde: 21 Fod. Fyret vises fra en Jærnpæl. Naar Molen er fuldført, skal et Fyr tændes paa dens Yderende, og det midlertidige Fyr slukkes.

Siciliens S.-Kyst. Sciacca. Paa Yderenden af Molen ved *Siacca* Havn tændes om kort Tid et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 39 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Fyret vises fra en Pæl.

Malta. Valletta. Ved Indløbet til *Valetta* afholdes Skydeøvelser paa Skydebanerne ved *Wied il Hammick*. To røde, spidse Klokketønder med Stage og Bur ere udlagte saaledes:

Den Ø.-lige Tønde, 1,3 Kml. N. 66° Ø. fra *Ricasoli* Fyr og fra *Torre ta Trick il Wieso* i N. 23° V.

Den V.-lige Tønde, 1,2 Kml. N. 66° Ø. fra *St. Elmo* Fyr og fra *Torre ta Trick il Wieso* i N. 29° V. 35° 54′ 35″ N. Br. 14° 32′ 30″ Ø. Lgd.

Linjer fra Hovedet af *Calanca tal Patriet* til Tønderne omslutte det farlige Farvand.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. I *Mobile Bay* er ved Ø.-Siden af den gravede Rende opført 24 Baaker, hver bestaaende af 3 umalede Pæle, forbundne ved Toppen.

Texas. Galveston Harbor. I *Galveston Harbor* er Vraget „*City of Waco*" borttaget og Afmærkningen inddragen.

Galveston. Omtrent den 7. Marts 1900 forandres det hvide, faste Fyr paa den rødmalede Lystønde ved N.-Siden af Indløbet til Løbet mellem Dæmningerne ved Indløbet til *Galveston* til rødt, fast Fyr.

Galveston Bay. Red Fish Bar. Omtrent den 20. Marts 1900 tændes et hvidt, fast Fyr i det nye Fyrtaarn, som i 2 Fod Vand er opført paa *Red Fish Bar* tæt ved Ø.-Siden af den gravede Rende, c. 1,100 Alen S. 46° V. fra det gamle Fyrtaarn. Flammens Højde: 38 Fod. Synsvidden: 11½ Kml. Fyrtaarnet er en hvid, firkantet Bygning paa brunt Fundament. 29° 30′ 29″ N. Br. 94° 52′ 27″ V. Lgd.

Omtrent den 1. April 1900 forandres *Red Fish Bar* gamle hvide, faste Fyr til et rødt, fast Fyr.

Meksiko. Vera Cruz. Flydedokken, der tidligere laa i *Havana*, er nu slæbt til *Vera Cruz*. Dokkens Længde er 291 Fod, Bredden 78 Fod.

Columbia. Santa Marta. Ved *Santa Marta* er det hvide, faste Fyr paa Toppen af *Morro Grande* atter tændt, men det er upaalideligt. 11° 15′ N. Br. 74° 16′ V. Lgd.

Puerto Rico. Porte Ponce. Ved *Port Ponce* er den eneste Tønde for Øjeblikket Klokketønden paa *Tasmanian Shoal*. Dybtgaaende Skibe maa derfor benytte Pejling af *Cardona Island* Fyr og af *Las Catas Island* under Indsejlingen.

Cardona Island Fyrtaarn er et rundt Taarn paa en firkantet Bygning, begge lyseblaa med hvide Forsiringer.

Ved Landingsbroen for Baade er der meget mindre Vand end tidligere og store Dampbarkasser kunne ikke lægge til Broen.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Real. En lille Grund med 4 à 8 Fv. Vand, omgiven af over 30 Fv. Vand, er funden ved *Rio Real* paa 11° 53′ S. Br. 37° 22′ V. Lgd.

Rio Grande do Sul. Barren ved *Rio Grande do Sul* kunde i Januar 1900 i 30 Dage passeres af Skibe med et Dybgaaende af 12,1 Fod.

Karantænebestemmelser.

Grækenland. — Lægeftersyn overfor Skibe fra *Italien* og *Østerrig-Ungarn* er ophævet.

Brasilien. — Alle *portugisiske* Havne paa Fastlandet, med Undtagelse af *Leixoes*, og paa Øerne ere erklærede for smittefri.

Københavns Børskurs d. 21. Marts 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	104¼	½	104¼	104½
Danmark			79½	80
Norden			113½	114
Kjøbenhavn	92¼	92	92	92¼
Carl			50¾	51½
Dannebrog	98	¼	98¼	98½
Skjold	66	¼	66¼	66½
Helsingørs Dampsk.			62½	65
Østersøen			93½	97
Nordsøen	66½	68	67	68
Torm			96	100
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Urania			75	76
Union			97	99
Hejmdal			100½	104
Dampsk. af 1896	106	105¾	105¾	106
Østasiatiske			110½	111¾
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.	99½	100	99½	100
5% — —			—	—
5% Thingvalla 1880			—	—
5% — 1894			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			91¼	92½
3½% uopsig. Stats			93½	94¼
3½% Husejer Kreditk.			83	85
3½% Kbhvns Kreditf.			84	85½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			85¼	86
4% — — 6 —			85¼	86
3½% Landkreditk. 3 —			88	90
Aktier.				
Nationalbank			137½	138
Privatbank	126		126	126¼
Landmandsbank			124	124¾
Handelsbank			115½	116
Burm. & Wain	85½—¾	86	85¾	86¼
Helsingørs Jærnsk.			91¼	93
Sukkerfabr.	100		99¾	100
Bryggeri Aktier	90	89¾	89¾	90

Vekselkurser d. 20. Marts 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.25	89.05
London	18.27	18.23
Paris	72.60	—
Amsterdam	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 20. Marts 1900.

Russiske Noter	216.15
4% Russiske Consols	—
3 8/10% — Boden Kredit	95.00
5% Mexikanske 1899	98.90
5% Rumænske Stats	94.10
4% — — 1890	81.75

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

„Det Foren. Dampskibs." 98,000, „Danmark" 4,000, „Norden" 22,000, „Kjøbenhavn" 38,000, „Carl" 6,000, „Dannebrog" 28,000, „Skjold" 16,000, „Urania" 4,000, „Union" 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 46,000, „Østasiatiske" 86,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

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".

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.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dannebrog".

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdagen den 28. Marts d. A., Kl. 1½, i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af 3 Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra Torsdag den 15. Marts, Kl. 10—1, paa Selskabets Kontor, Toldbodvejen 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 15de Marts 1900.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet af 1896.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdagen den 28. Marts d. A. Kl. 2 i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene ere:

1) Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2) Forslag fra den korresponderende Reder om Forandring af Lovenes § 6.
3) Valg af 3 Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra Torsdag den 15. Marts Kl. 10—1 paa Selskabets Kontor, Toldbodvejen 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 15. Marts 1900.

C. K. Hansen.

Tlf. 5047.

VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering

anbefales:

A. FORMANNS

BLODBUDDING

(i hermetisk lukkede Daaser).

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

SØREN JENSEN'S

Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,

Holbergsgade 26,

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

Skibsbyggerplads.

Den tidligere af Skibsbygger Sparre benyttede Plads ved Nysted Havn er til Leje straks paa særdeles billige Vilkaar. Man henvende sig til

Nysted Havneudvalg.

PETER IBSEN. Lager af Værktøj.

Illustreret Prisliste gratis.

Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

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.

Spis kun
Nørgaards
Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

Wilh. G. Brummerstedt,
Uhrmager.
St. Strandstræde 43.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

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.

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

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

CARL OLESENS
Skotøjslager,
St. Strandstræde 31,
anbefales.
Alt Skomagerarbejde udføres.

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

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

Georg Sørensen,
Nyhavn 13. Telefon 6404.
Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.
Prima Varer • Billigste Priser.

NICOLAI JENSEN.
SKRÆDDERETABLISSEMENT.
KJØBMAGERGADE 53, 1. SAL.
VIRKELIGT GODT SKRÆDDERI TIL MODERATE PRISER.
• UNIFORMER LEVERES PAA FAA DAGE. •
TELEFON 6359.

80/100 Stds. plankor
Stockholm—Trouville,
40 frcs. pr. std. Junilastning. Tacksamma för slutorder.
Carl Hedin & Co.,
Stockholm.
Tel. Adr.:
„Hedinman".

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.

Smaaskibe til Fragt af Brosten
Vang—Fredericia ønskes af Undertegnede, i Havnen 8 Fod Vand D. V., men Skibene maa ikke stikke mere end 7 Fod med Last. Returfragter: Brænde Lohals, Hasle, kan faas. Man bedes henvende sig til
Stenværksejer Jacob Mogensen,
Vang pr. Hasle.
Bornholm.

Manometre, Vacummetre og Tællere.
P. Otzen & Thorstenson.
Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

Onsdagen den 28. Marts 1900 Kl. 11 Form. bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt:

6575 Pd. Tovværk og Spild af Tov, 115 Pd. umalet og 2700 Pd. malet Sejldug, 1460 Pd. Klude, 9400 Pd. Zinkaske, 19,200 Pd. gl. Jærn, 12,000 Pd. Staalaffald, 250 Pd. Kobber, 630 Pd. Messing, 200 Pd. Metal, 940 Pd. Metalspaaner, 3 Lamper, 7 Par Vandstøvler, 16 Heltønder, 23 Halvtønder, 287 Fustager, 207 Pd. Spild af Olie, 15 Blokke, 1 Fartøjssejl m. m.

Sagerne paavises Lørdag den 24. Marts og følgende Søgnedage fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Regnskabsvæsen, den 19. Marts 1900.

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

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

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

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.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

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.

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

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

TH. MØLLER,
Nyhavn 45 & 47.
Telefon 387.
Skibsproviant, Kolonialvarer,
Vine og Spirituosa
en gros & en detail.
• Import & Eksport •
• Frilager •

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.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,
CARDIFF,
Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.
Damp & Sejl.
• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.
Telefon 155. ✳ Telegrams Skandinav.

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

Telefon Nr. 62. ✳ Telegramadr.: HANSEN, Vejle.

CARL HANSEN. VEJLE.
Største Lager af prima Kul for Skibsbrug.
Vejle Dampbaade
paatager sig Lystture samt Bugseringer i indenrigske Farvande til **billige Rater.**

Telefon Nr. 62. ✳ Telegramadr.: HANSEN, Vejle.

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.

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.

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

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.

Café van Zandt,
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Hotel
Kronprinds Frederik,
Nyhavn 19.
✳ Værelser fra 1 Kr. ✳
Th. Hermansen.

Hotel Skandia
Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

Jeg var meget plaget af Brysttrykken, Hjærtebanken og Kortaandethed, hvilket jeg er bleven fritagen for ved at bruge 1 hel Flaske af Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir. Da jeg nu skal rejse til en anden Verdensdel, og jeg befrygter, at Deres saa fordelagtig bekendte Eliksir ikke endnu der kan erholdes, har jeg forsynet mig rigelig deraf, da jeg tror, det er et godt Middel mod mange Sygdomme.

Randers.

P. C. Christensen,
1. Maskinmester paa Dampsk. »Frejr«

Undertegnede har i over 3 Aar lidt af **Hjærtebanken og daarlig Fordøjelse,** har i den sidste Tid anvendt **Waldemar Petersens** verdensberømte **China-Livs-Eliksir** og er ved Brugen heraf bleven betydelig bedre. Min Kone har i flere Aar lidt af **Tryk paa Hjærtekulen,** hvilket imidlertid fuldstændigt har fortaget sig, ligeledes ved Hjælp af **China-Livs-Eliksiren.**

Kjøng pr. Glamsbjerg, d. 2. August 1899.

Rasmus Hansen.

Efter at jeg knapt i et Aars Tid har anvendt **Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** saavel til mig selv som til andre kan jeg herved bevidne, at jeg anser det for et **særdeles godt Middel** mod **Appetitløshed,** mod **Svækkelse** i Fordøjelsen og deraf følgende Opstød, mod **Kortaandethed, Kvalme** og **Trykken** paa Brystkassen.

Hamri paa Island.

Arni Arnason, Læge.

Undertegnede, der lider af **Nervesvaghed,** har i ca. 3 Maaneder benyttet **Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** og kan med Glæde og Taknemlighed meddele, at Kuren har bevirket en forbausende Fremgang.

Lille Colbjørnsensgade 8, Kjøbenhavn.

Agnes Christiansen.

Faas overalt samt i Vindepotet **Frederiksberggade 27, Telefon 1336.**

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

„Thule" er Skandinaviens største og mest søgte Livsforsikringsselskab.
„Thule"s aarlige Udbytte til Aktionærerne er begrændset til 30,000 Kr., der aldrig kan overskrides.
„Thule"s Forsikrede fritages for Præmiebetaling i visse Invaliditetstilfælde.
„Thule"s Forsikrede udbetales aarlig stigende Bonus; for 1898: Kroner 386,273.00.

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.

Café Hotel „SIAM".
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

L. KLAUSEN,
Skibsinventariehandel.
Telefon 5833.
Strandboulevarden 29.
Kjøbenhavn.

TH. SIMONSEN,
NYHAVN 57.
SØLVMEDAILLE I MALMØ OG STOCKHOLM FOR LANTERNER.
GRUNDLAGT 1825.

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.

INDHOLD: Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Dampskibsstyrmændenes Lønninger. — Navigationslærer T. Tønnesen. — Sammenstød mellem en Koffardi-Sejler og et engelsk Krigsskib. — Fra en lille Skibsreder. — Generalforsamlinger. — Spørgsmaal og Svar. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

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

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 13. Kjøbenhavn, Torsdag den 29. Marts 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

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

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

Lauritz Kirkeby, 26, Laxegade 26.

W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14 - 16.
Reparations-Værksted.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader

Madsen & Worm. Herluf Trollesgade 7. Kjøbenhavn K.
Assurance-Mæglere.
Telefon 4897. • Telegramadresse: Wormadsen.

Til Skibsbrug

kan særlig anbefales

Tuborg-Øl og Central Skibsøl

Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. udvidet 1877.

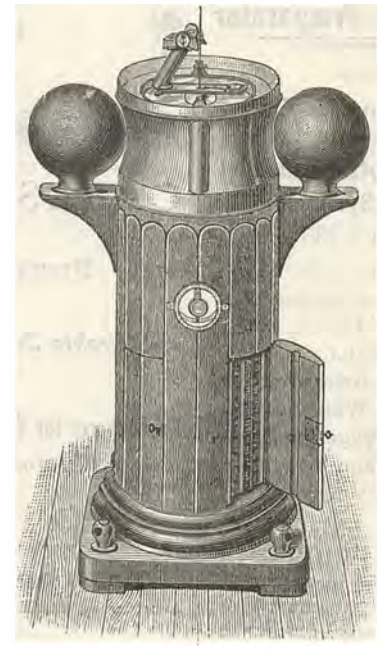
Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.

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

Alm. Kompasser.

Baadskompas m. m.

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



Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.

Azimuth & Peil-instrumenter efter forskellige Modeller.

Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine** Cherup & A. I.

Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.

Barometre, enk. og dobb. Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres

---

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

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle
Conserves til Skibsbrug
af **Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l.** • Prislister udleveres paa Forlangende.
Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

Skibsdagbøger,

enkelt (½ Aars) **Kr. 5.50,**
dobbelt (1 Aars) „ **9,50.**

Forhandlere Rabat.

S. FRIEDLÆNDER,

14, ved Stranden.
KJØBENHAVN.

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.

N. Reippürt,

Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

Sagfører Ludvig Metz,

Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

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.

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

H. NIELSEN.

CIGAR- OG TOBAKSFABRIK. ODENSE.
LAGER & UDSALG VESTERGADE 1,
KJØBENHAVN.

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.

Ny Carlsberg Øl.

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

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,
Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.
Damp & Sejl.
• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.
Telefon 155. * Telegrams Skandinav.

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.**

Udsalg for Aarhus
ved **J. P. Johansen,** Skolegade 34.

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.

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. MØLLER,

Nyhavn 45 & 47.
Telefon 387.
Skibsproviant, Kolonialvarer,
Vine og Spirituosa
en gros & en detail.
• Import & Eksport •
• Frilager •

CARL FEERUP,

Esbjerg.
Stort Lager af Toug, Olie, Maling,
Kolonial — Konserves.
Udførselsvarer særdeles billig.

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.

N. M. Hansen,

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

Om Brugen af Damp og Vindkraft i Forening.

Af. Ingeniør **H. C. Vogt.** M. Ing. F.

I vor Tidsalder, hvor der vises den største Omhu for at drage alle mulige Energi-Former ind i Industriens, Teknikens og Kommunikationens Tjeneste, maa det tilvisse synes ret besynderligt, at man i saa høj Grad negligerer Vindkraften til Søs, som man dog i Aartusinder udelukkende har været henvist til, og hvorved man endnu, med gunstige Forhold, formaar at give et Handelssejlskib større Hastighed end en almindelig Handelsdamper. I Amerika, endog i Kuldistrikterne, benyttes Vindmotorerne udstrakt, og man arbejder ivrigt paa at forbedre dem, og dog raader man ikke tilnærmelsesvis over saa megen og saa regelmæssig Vindkraft over Landjorden, — hvis uregelmæssige Overflade stopper Vindstrømmen —, som over Havet, hvor Vindstrømmen i langt højere Grad har frit Løb.

Hvis nu Forholdet var saaledes, at et ekstra Drivtryk fremad paa Skibet forringede Sejlenes Nyttevirkning, saa er Fænomenet forstaaeligt, men det aldeles modsatte finder Sted.

Den væsentligste Betingelse for at føre Sejl er naturligvis Modstand mod Afdrift, eller Modstand mod Sidebevægelse, thi det er jo ikke Hensigten, at Sejlene skulle drive Skihet sidelæns, men derimod frem efter Længderetningen; men om denne Modstand mod Sidebevægelse gælder det, at den med stor Tilnærmelse varierer med Kvadratet af Skibets Hastighed fremefter, altsaa: Hvis et Skib sejler med 10 Knobs Fart, saa er Modstanden mod Afdrift ca. 4 Gange større, end naar det sejler med 5 Knobs Fart!

En anden, næsten lige saa vigtig Faktor er denne, at Sejlenes Nyttearbejde i overordentlig Grad forøges med Skibets tiltagende Hastighed, hvor man sejler med Sidevind eller Bidevind. Den praktiske Sømand siger: „Ved Skibets forøgede Hastighed blæses der mere Vind i Sejlene".

Den ved Skibets Fart foraarsagede kraftigere Vind kommer ganske vist forligere og møder Sejlene under en spidsere Vinkel, men Tabet derved vil som oftest mere end opvejes ved det forøgede Tryk fra den kraftigere Vind. Drivtrykket er, med andre Ord (ved Sidevind og Bidevind), omtrent ens ved større og mindre Hastighed, men da et Arbejde vurderes efter den Hastighed, hvormed Drivtrykket kan overvinde Modstanden, saa vil Sejlenes Nyttearbejde omtrent vokse proportionalt med Skibets Hastighed.

Fregatten Fyens Stag- og Gaffelsejl udviklede saaledes en Gang i stiv Kuling og $5^1/_2$ Streg fra Vinden — da disse Sejl alene vare tilsatte, og arbejdede i Forening med Drivskruen — 320 Hestes Kraft ved 9,7 Knobs Fart, men da Skruen blev stoppet, udviklede omtalte Sejl næppe 100 Hestes Kraft ved c. 3 Knob, fordi Fregatten nu drev ad Siden til. Kommandør Caroc, der i 1896 førte Fregatten, var saa elskværdig at laane Meddeleren sin Journal, hvorfra flere andre Eksempler kunde fremdrages. Et Par Aar forinden blev der imidlertid, paa Marinens Foranstaltning, udført talrige Forsøg med Sejl og Damp i Forening af Kaptajn Trolle, der i 2 Aar førte Kanonbaaden Hauch, hvorpaa et nyt Sejlsystem var opstillet, specielt konstrueret for at kunne arbejde i Forening med Dampkraft; da disse Forsøg blev offentliggjorte af Kaptajn Trolle, skulle vi ikke dvæle ved dem her, men det blev tilstrækkeligt konstateret, i hvor høj Grad Sejlenes Nyttevirkning forøges ved samtidig Brug af Propeller. Baade Kaptajn Trolle og Kanonbaadens senere Fører, Kaptajn Jøhnke vare tilfredse med Sejlsystemets Nyttevirkning, men derimod ikke med enkelte praktiske Mangler, der klæbede derved.

Et Gaffelsejl er understøttet langs 3 Kanter, nemlig langs Over-, For- og Underlig, et Stagsejl kan støttes paa lignende Maade; disse Sejl kunne derfor bringes til at danne virkelige Propelleflader i Luften, som kunne arbejde i Forening med en Propelleflade i Vand.

Raasejlet er derimod, teknisk set, aldeles meningsløst; det har kun Forstøtning langs Overkanten, medens Forkanten, som mest trænger dertil, er uforstøttet; ogsaa dets Form gør det umuligt i Forening med en Propelleflade i Vand. Disse Forhold have, indtil Dato, været temmelig misforstaaede.

Saa længe Drivskruen altsaa arbejder i Forening med korrekte Sejl, vil dens Tryk fremefter paa Skibet forøge Sejlenes Nyttevirkning i høj Grad, undtagen naar Vinden er agterlig.

Stoppes Skruen, gør den imidlertid ubodelig Skade, ikke alene ved at retardere Skibets Fart, men, hvad mere er, den hindrer paalidelig Styring. Nu er det imidlertid klart, at man under gunstige Vindforhold ofte kan ønske at stoppe Skruen, og man kan da ikke være tjent med den Skade, den foranlediger. Foranstaltninger til at hejse Skruen, stille dens Blade etc. ere for komplicerede og upraktiske til at kunne finde almindelig Anvendelse i Handelsskibe.

Et Menneske med almindelig Fornuft maa derfor kunne sige sig selv, at det Faktum, „at et ekstra Drivtryk paa et Skib forhøjer Nyttevirkningen af dets Sejl", næppe samtidigt kan tjene til at bringe Sejlene ud af Sagaen. Ganske i Almindelighed kan det derfor siges, at Skruen til Dels har drevet Sejlene bort fra Havene. Skruen er praktisk talt uskikket til under mange Forhold at arbejde i Forening med Sejl, og som den stærkeste har den beholdt Valpladsen for sig selv.

Vi maa derfor se os om efter en anden Propeller, og en saadan haves i Pendulpropelleren, der i sin Virkemaade ligger de skabte Propellere langt nærmere end Drivskruen, og derfor ogsaa, saa vidt man indtil Dato har været i Stand til at observere, har højere Nyttevirkning. Pendulpropelleren svinger, som Navnet antyder, som et Pendul, og den kan opfattes som en Slags Skruevinge, der oscillerer frem og tilbage, i Stedet for at løbe rundt.

Fig. 1 viser Pendulpropelleren fra Siden. A er Propelleraksler, der føres ind til Maskinen; T er en Arm i fast Forbindelse med Akslen A. D er en plan Drivflade, der kan dreje sig om T, snart til den ene, snart til den anden Side, ligesom et Ror i Forhold til sin Rorstævn; kun maatte man tænke sig Rorstævnen svingende frem og tilbage (tværs paa Skibets Længdeplan), førende Roret med sig. Drivfladen faar altsaa en dobbelt Pendulbevægelse, idet den baade svinger om Akslen A og om Armen T; Bevægelsen om T kunde man kalde Viftebevægelsen.

Fig. 2 viser Pendulpropelleren, set agterfra, i Udslag til Bagbords Side. Naar T svinger, trykker Vandet paa Drivfladen D, saaledes at denne drejer hen til en vis Vinkel med Skibets Bevægelsesretning, og Vinklens eller Udslagets Størrelse afhænger af visse Fjedre, der spændes.

Armen T er nemlig gennemboret i sin Længderetning, og Akslen t, der er i fast Forbindelse med Drivfladen D, føres op igennem T's Gennemboring og videre op i Skibet; Akslen t maa derfor være forsynet med et Universalled u, udfor Aksen af Hovedakslen A, saaledes at det nederste, med D forbundne Stykke af Akslen t

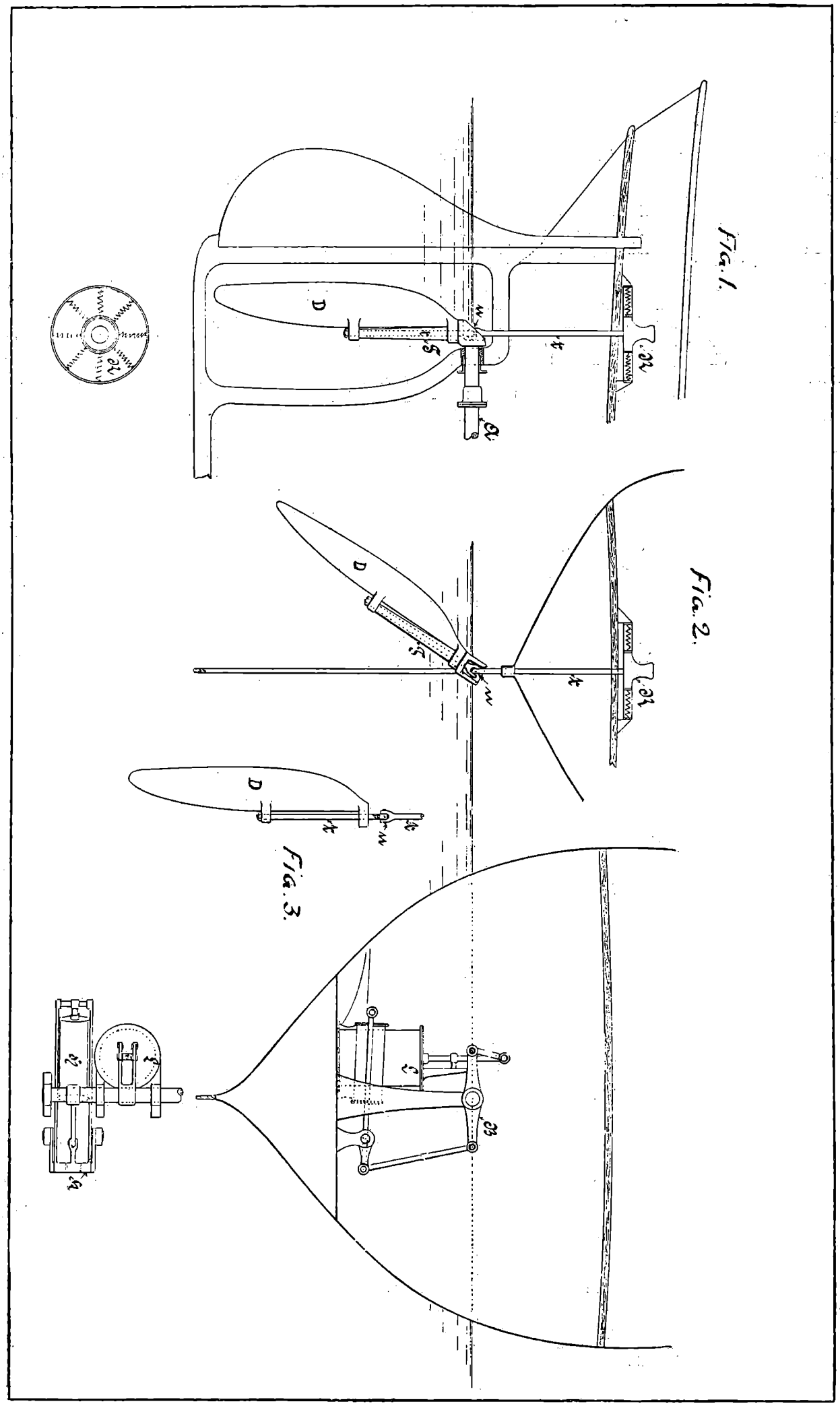


FIG. 1.
FIG. 2.
FIG. 3.

kan svinge sammen med T, og samtidigt dreje sig i dens Gennemboring, idet Drivfladens Oscillationer ved Hjælp af t og Universalledet skal føres op i Skibet til et Rat R, hvis Eger ere omdannede til Fjedre, og som spændes, naar Drivfladen drejes om T.

Ved Rattet R drejes Drivfladen, og en Drejning paa 180° bringer Drivfladen i Stilling til Bak. Fjedrene, hvoraf der ved en større Propeller kan anvendes mange, skulle ikke her nøjere beskrives; de ere paa Rattet R antydede ved Skruelinier.

Pneumatiske Fjedre kunne ogsaa benyttes, og disse bestaa af intet andet end en Cylinder med Stempel i og med komprimeret Luft paa begge Sider af Stemplet. — Fjedre give Elasticitet og ville derfor forøge en Propellers Nyttevirkning, ligesom Vognfjedre forøge en Vogns Nyttevirkning, idet de store Tab ved Stød undgaas. — Drivskruens Konstruktion tillader ikke Indførelse af Fjedre.

Man vil maaske alligevel med en vis Undren spørge, hvilken Fordel der nu egentlig kan være ved at lade en Propeller oscillere fremfor at løbe rundt. Til Forstaaelse deraf erindres om, at det gælder om ved Skibsmaskinens disponible Kraft, at drive saa meget Vand som muligt i modsat Retning af Skibets, det tilbagedrevne Vand skal endvidere sendes lige agterud; men, foruden at sende Vand lige agterud, giver Drivskruen lateral Bevægelse til en stor Masse af Vand, og den deri indeholdte Energi tabes. Pendulpropelleren optager derimod i hvert følgende Slag en stor Del af den laterale Energi, som et forudgaaende Slag har ydet. Den accelererer endvidere Vandet agterud paa den fuldkomneste Maade, idet den svinger akkurat efter samme Lov som de skabte Propellere; de dyriske Propellere ere i Virkeligheden intet andet end fuldkomne Pendulpropellere, og i Nyttevirkning overgaa de alt, hvad Mennesker ere i Stand til at præstere. Man tænke kun paa den lille Delfin, der trods sin Lidenhed svømmer forbi den hurtigste Oceandamper. — Pendulbevægelsen (den harmoniske Svingning) kan efterlignes, den fuldkomne Bøjelighed og Elasticitet kniber det med.

Naar Pendulpropelleren svinger, trykker Vandet paa dens Drivflade, som derved tvinges til Siden og spænder Fjedrene, og i sin saaledes fremkaldte oblique Stilling virker Drivfladen som et Skrueblad, men naar dens Hastighed retarderes henimod Endestillingen, give de spændte Fjedre Drivfladen en viftelignende Bevægelse, hvorved Vandet end yderligere accelereres agterud, og hvorved Pendulpropellerens Nyttevirkning ligesom kulminerer. Det er derfor ogsaa den eneste Propeller, der er Aaren overlegen.

Drivskruens Blade have lige saa stor Hastighed oppe nær Vandfladen, som nede ved Kølen; dette er i høj Grad forkasteligt. Thi det i Øjeblikket øverste Blad vil derved suge Følgevandet fra Skibet og forøge dets Modstand — alt efter Skibets Hastighed og Form — med 25—45 %. Dog ikke nok hermed, den Omstændighed, at Drivskruens Blade snart svinge i Følgevand, der har 50—60 % af Skibets Hastighed, og snart nede ved Kølen, hvor Følgevandets Hastighed er forsvindende, foraarsager stærke Rystelser, som Enhver, der har sejlet med et Skrueskib, kender. Desuden er, som bekendt, Drivskruen højst uheldig i Søgang, idet dens Blade ofte komme ud af Vandet, altsaa netop under prekære Omstændigheder er dens Nyttevirkning allerringest. Pendulpropellerens Aksel ligger derimod i eller kun lidt under Vandfladen; den er altsaa let tilgængelig og kan monteres i aaben Sø, dens Drivflade har kun ringe Hastighed nær Vandoverfladen, i Søgang er det derfor ikke af stor Betydning, om Akslen kommer oven Vande; den slaas heller ikke i Stykker af Is etc. Da den virksomste Del af Pendulpropellerens Drivflade ligger saa dybt, taber den ikke synderlig i Nyttevirkning, netop hvor denne udkræves. Pendulpropelleren suger heller ikke i væsentlig Grad Følgevandet fra Skibet. hvorfor man kan gøre Regning paa 20—30 % mindre Maskinkraft ved samme Hastighed af Skib.

Blandt de mange andre Aarsager — foruden høj Nyttevirkning baade i Stille og Storm —, der foranlediger til at prøve Pendulpropelleren, nævnes: Dens Drivflade manøvreres direkte fra Dækket ved det horisontale Rat R; Kaptajnen faar altsaa baade sit Ror og sit Fremdrivningsmiddel direkte under sit eget Styr. Pendulpropelleren er langt mere effektiv under Bakning end Drivskruen, fordi Førstnævnte ikke kaster Reaktionsvandet ind paa den fyldige Del af Agterskibet; tilmed yder den en Manøvreævne, der er aldeles uopnaaelig ved Drivskruen; stilles nemlig dens Drivflade saaledes, at dens Drejning om Armen T bliver større til den ene end til den anden Side, saa kan man svinge Skibet rundt paa Stedet. Selve Maskinen simplificeres i høj Grad, fordi dens Omløbsretning er konstant; den reverteres aldrig, fordi man manøvrerer med Drivfladen.

De fleste Mennesker ere endvidere uvidende om den lidet heldige Indflydelse, som Drivskruen har havt paa Skibsformerne: Et virkelig sødygtigt Skib fordrer nemlig en fyldig Vandlinie agter i Forbindelse med skarpe Snit; men Følgevandet i Vandlinien, nær ved Skroget, nærmer sig i saa Fald stærkt til Skibets Hastighed, medens Følgevandet dog snart taber sig nedefter, saaledes at den medførte Vandmasse dog ikke bliver større end ved de Former af Agterskibet, som Drivskruen kræver; men bag en fuldkomnere Skibsform, med stærkt varierende Følgevand, arbejder Drivskruen kun daarligt. Drivskruens Blade maa endvidere helst ikke bryde Vandets Overflade, af den Grund maa Skruedamperen forsynes med kostbare Bundtanke, til at fyldes med Vand, naar Skibet ikke fører Fragt; al den Slags spares ved Brug af Pendulpropeller.

Det engelske Handelsskib Mercora paa 4,000 Tons har været benyttet til Forsøgsskib, og dets Modstand kendes derfor nøje. Ved 9 Knob er denne 9,700 ℔, og man kan derfor nogenlunde beregne en Pendulpropeller til et saadant Skib, bestemt til den for Fragtdampere almindelige Hastighed af 9 Knob: Pendulpropellerens Længde fra Akse til Spids bliver 16 Fod, Hovedakslen 11,5 Tommer. Armen T, øverst oppe, 11 Tommer, nede ved Midten af Drivfladen 8,2 Tommer. Drivfladens største Bredde 4 Fod, største Tykkelse 2,2 Tommer. Akslen t (der overfører Drivfladens Oscillationer om T til Rattet R med Fjedre) 4,6 Tommer. Hele Propelleren er af Smedestaal og Materialet anstrenges ved 9 Knob til 10,000 ℔ pr. Kvadrattomme. (Mercoras tilsvarende Drivskrue er lidt over 17 Fod i Diameter og den kan ved 9 Knob nøjes med 9,5 Tommers Aksel (altsaa 2 Tommer mindre i Diameter), men saa skal den til Gengæld være omtrent dobbelt saa lang, kræver Akseltunnel etc. Pendulpropellerens Længde er omtrent som Drivskruens Diameter; den vejer c. 3 Gange mere end en enkelt Skruevinge, men altsaa mindre end 4; men Drivskruen yder af ovennævnte Grunde, saa vel som fordi den er støbt, utilgængelig etc., ikke tilnærmelsesvis samme Sikkerhed som Pendulpropelleren. Ovennævnte Pendulpropellers Dobbeltsvingninger blive ved 9 Knob 50 pr. Minut, svarende til 50 Omdrejninger pr. Minut. Drivskruens Omdrejningstal er ved 9 Knob 60 pr. Min., og den kræver c. 750 HK., medens Pendulpropelleren rimeligvis kan nøjes med 600—650 HK. — Pendulpropellerens Maskine kræver, for at regulere Slaget, roterende Bevægelse fra Højtrykscylinderen H; fra de andre Cylindere nøjes man med oscillerende Bevægelse; dette, saa vel som navnlig det, at Maskinen aldrig skal reverteres, simplificerer denne. — Det bemærkes, at Pendulpropellerens Drivflade gives stor Bredde for at udnytte omtalte virksomme Viftning (omkring Armen T), foraarsaget ved Fjedrene. Den øverste Del af Fladen,

nær Akslen, er omtrent lige saa virksom med Hensyn til Viftevirkning som den nederste, derimod er den med Drivskruen analoge Virkning størst for den nederste Del af Fladen.

Skibsinspektørposten ved Statsbanerne.

I den Artikel, gennem hvilken vi her i Bladet have beskæftiget os med den nys foregaaede Besættelse af dette Embede, saa vi bort fra Spørgsmaalet om, hvorvidt der var taget det fornødne Hensyn til de Statsinteresser, der ere knyttede til det, og behandlede udelukkende de Skibsførerinteresser, som det gav Anledning til at fremdrage. Dette Standpunkt indtage vi fremdeles overfor det Forsvar for den skete Udnævnelse, der nu foreligger gennem Hs. Eksl. Indenrigsminister Bramsens Tale i Folkethinget under Finanslovens tredie Behandling, idet vi gaa ud fra, at de nævnte Statsinteresser ville blive hævdede, som de forøvrigt allerede ere blevne det, fra andre Sider, der ere nærmere til det end vi.

Vi fremsatte, med Hensyn til Skibsførernes Interesse i denne Sag, to Spørgsmaal, nemlig 1) om der ikke i Søfartsafdelingens Personel fandtes nogen til denne Post kvalificeret Mand; 2) om der ikke udenfor Statsbanernes Personel fandtes en saadan Mand. I det dygtige Foredrag, hvormed Hr. Folkethingsmand Enevold Sørensen bragte Sagen frem i Folkethinget, ses han navnlig at have lagt Vægt paa det første Spørgsmaal, ligesom dette ogsaa behandledes mest indgaaende af Ministeren. Ministerens Forsvar gik navnlig ud paa at godtgøre, at ingen af Statsbanernes Skibsførere var kvalificeret til at blive Skibsinspektør, fordi de ikke havde den fornødne teoretiske Uddannelse, fordi det er uheldigt, at Inspektøren er Skibsførernes Kammerat, idet han helst maa rent socialt staa udenfor deres Kreds og over dem i Kundskaber og Dannelse, og endelig fordi de nuværende Skibsførere under Statsbanerne ere for gamle, idet ingen af dem er under det 50de Aar. Ministeren henviste derhos til, at man i ca. 20 Aar under Statsbanerne havde havt en saakaldt Aspirantklasse, der har til Formaal at uddanne unge Mænd, der iforvejen have polyteknisk Eksamen eller en af de militære Eksamina, til overordnede Stillinger. Til denne Aspirantklasse hørte Sekondløjtnant Tegner, og Ministerens Overbevisning om, at han var den eneste rette Mand til Posten, var saa sikker, at han ganske afviste den bl. a. af os fremsatte Tanke om at opslaa Pladsen vakant, idet han udtalte, at man i saa Fald maaske vilde have faaet en hel Del Ansøgninger, „men hvorledes skulde det være gaaet til, at der var kommet Ansøgninger, som kunde have slaaet Aspirant Tegners?“

Vi kunne med Hensyn til det første af de to Punkter, som Ministeren mente at maatte fremdrage, ganske henholde os til de af Hr. E. Sørensen fremsatte Indvendinger. Han gjorde gældende, at Ministeren ved denne Udnævnelse havde gjort Brud paa en god, naturlig og praktisk Tradition, der var lige saa gammel som Søfartsforvaltningen, nemlig at det har været de farende Skibsførere, de i Etaten ansatte Skibsførere, som ere avancerede til de overordnede Poster, og at der nu for en Menneskealder fuldstændig er slaaet Bom for ethvert Avancement indenfor selve Skibsførernes Kreds; for en Menneskealder er det Maal forbi, som hidtil har kunnet staa for Søfartsforvaltningens Skibsførere, nemlig at kunne naa op til en af disse overordnede Poster. Men dertil oplystes det, at de overordnede Pladser ved Statsbanerne ingenlunde i nævneværdig Grad ere blevne rekruterede fra denne Aspirantklasse. Af de 30 overordnede Poster ere kun de 5 besatte fra Aspirantklassen, og af de 10 Trafikinspektører (svarende til Skibsinspektører) ere kun 3 udgaaede derfra, og de ere ikke, som Tilfældet er med Løjtnant Tegner, fra Aspiranter gjorte til Inspektører, men de ere avancerede derop efterhaanden, den ene efter 15 Aars, den anden efter 14 Aars og den tredie efter 12 Aars Tjeneste, altsaa efter at have gjort længere Tids Tjeneste gennem de forskellige Mellemled. Og i de sidste 15 Aar er af 39 antagne Aspiranter kun én eneste bleven Trafikinspektør og efter 14 Aars Tjeneste, og én er nu bleven Skibsinspektør — men efter 3 Aars Tjeneste.

Det er altsaa klart, at den skete Udnævnelse betegner et Brud med en gammel Tradition, men derfor kan den jo meget vel være berettiget. Imidlertid synes det unægteligt paafaldende, at Indenrigsminister Bramsen saa afgjort bestred, at den praktiske Skibsførers Gerning overhovedet giver de Kvalifikationer, der fordres af en Skibsinspektør, og at det alene af denne Grund ikke kunde tænkes, at nogen Skibsfører kunde have overtaget Posten; Ministeren gik endog saa vidt, at han betegnede Skibsinspektørhvervet „som liggende ganske fjernt fra Skibsførernes praktiske Livsgerning“. Vi nægte ikke, at denne Opfattelse har overrasket os. Vi mindes i en Række af Aar, og ikke mindst i de sidste, at have set vore største Rederier besætte deres Skibsinspektørpladser med Folk, som de tog lige ud af Skibsførernes Række, og som i disse Stillinger fik overdraget Tilsynet med et betydeligt Materiel og Ledelsen af et stort Personel. De Folk, der leder de store Dampskibsselskaber, er jo ikke rene Sinker; de have et ganske skarpt Blik for, hvad der tjener den Bedrift bedst, hvis øverste Ledere de ere, og naar de have anset Skibsførernes Uddannelse for ganske særlig egnet til disse Skibsinspektørposter, saa er dette for os et ulige mere overbevisende Moment end Hr. Bramsens Paastand om, at de to Ting intet have med hinanden at gøre. Vi tro ikke, at der er saa megen Forskel paa Skibsinspektørforretningernes Art under Statsbanerne og under et stort Dampskibsselskab, at der for de første har været Grund til ved den omtalte Besættelse ikke at lægge Hovedvægten paa den praktisk-nautiske Uddannelse, den Ministeren i dette Tilfælde lettest og sikkrest havde fundet blandt Søfartsafdelingens Skibsførere, men som ogsaa kunde være fundet udenfor denne, om man havde opslaaet Posten vakant. Hermed ville vi selvfølgelig ikke benægte, at en fyldig teoretisk Uddannelse maaske er ønskelig hos den, der skal være Skibsinspektør ved Statsbanerne. Men naar man, paa Trods af al Praksis, lader en ganske ung Aspirant springe over alle Mellemled op i Skibsinspektørposten, saa tør man dog sige, at hans Uddannelse ikke er mere omfattende, end at Statsbanernes Skibsføreres kan staa Maal med den. Og hvorfor lader man netop her Statsbanernes Skibsførere blive forbigaaede, medens man paa Landjorden kræver af Aspiranterne, at de skulle gennemgaa Mellemleddene, inden de blive Trafikinspektører?

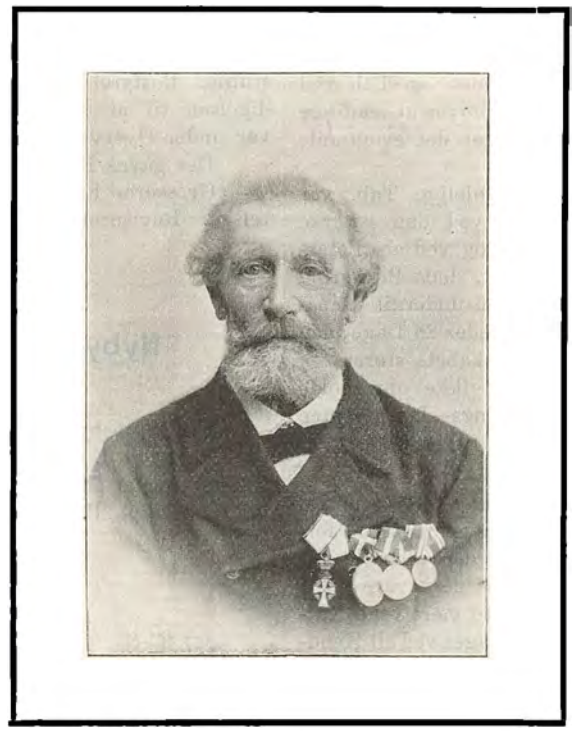
Der er ikke Grund til med mange Ord at dvæle ved den øvrige Del af Ministerens Forsvar, der mere fremkalder Forundring, end det egentlig ægger til Modsigelse. Det er saaledes unægtelig overraskende at høre Indenrigsministeren, en af de øverste Statsembedsmænd, fremhæve det uheldige i, at en Embedsmand tages ud af den Kreds, hvis Overordnede han kaldes til at være. Som om ikke dette var et Princip, der netop følges ved omtrent alle Embedsbesættelser i Danmark, uden at det vides at være til Skade i nogen Henseende; snarere er det vel et forstandigt og naturligt Princip. Og Ministerens Paastand om, at Folk omkring de 50 Aar ikke ere tilstrækkelig bevægelige til en Skibsinspektørpost, virker ikke overbevisende her til Lands, hvor man ellers, praktisk talt, anser den Alder for noget nær den bedste.

Det var ikke at vente, at det vilde lykkes Indenrigsministeren at fremføre virkeligt fyldestgørende Grunde

for, at der her er unddraget Skibsførerstanden en Post, som tidligere besattes med en Skibsfører. Saa længe man ikke indser, at man socialt trykker Skibsførerstanden nedad, naar man i saadanne Tilfælde gaar imod dens Interesser i Stedet for at støtte dem, saa længe er det fra Skibsførernes Side nødvendigt at gøre Indsigelse derimod, hvor lidet tiltalende end Behandlingen af disse oftest saa personlige Spørgsmaal kan være.

Kaptajn S. Chr. M. J. Baltzersen

er Natten mellem d. 20. og 21. ds. afgaaet ved Døden efter et kortvarigt Sygeleje.



Den Afdøde var født i Kjøbenhavn den 18. Maj 1832 og blev saaledes knapt 68 Aar gammel. Som Dreng kom han til Søs, tog Styrmandseksamen i Kjøbenhavn 1853, hvorefter han i nogle Aar farede fra Amerika indtil han i 1857 blev 2. Styrmand i „Det alm. danske Dampskibsselskabs" Damper „Odin", i hvilket Skib han i 1858 forfremmedes til 1. Styrmand; i 1861 forfremmedes han til Fører af „Aurora", som i 1867 sammen med flere andre Dampskibe overgik til „Det forenede Dampskibsselskab".

Han førte uafbrudt, og saa godt som uden Uheld, dette Skib, indtil han paa Grund af svækket Syn d. 30. November 1898 tog Afsked fra Selskabets Tjeneste med Pension. Den afdøde var en overordentlig hæderlig og nobel Personlighed; streng og pligtopfyldende som han var, fordrede han det samme af sine Undergivne. Han har kunnet glæde sig ved et ualmindelig godt Helbred; han har i den lange Aarrække, han har været Skibsfører, saa godt som aldrig været syg.

I 1888 fik han Fortjenstmedaillen i Sølv for i 20 Aar at have ført Observationer om Strøm, Vind og Vandforhold for Meteorologisk Institut, og i 1898 modtog han Medaillen for Druknedes Redning for i Rudkjøbing Havn at have reddet en Mand, ved fuldt paaklædt, i svære Søstøvler og Olietøj, at springe overbord. Skønt han den Gang var 66 Aar gammel, og Havnen var fuld af Grødis, havde det kolde Bad dog ingen kendelig Indflydelse paa hans Helbred. I 1899 udnævntes han til Ridder af Dannebrog.

Tvangslods og Ansvar for Sammenstød.

Ved Court of Session, Edinburgh, afsagdes d. 16. Marts Dom i en Sag, der var appelleret fra Glasgow Sheriff Court, og som handlede om et Sammenstød paa Clyde mellem den i Glasgow hjemmehørende Damper Salacia og den danske Damper Søborg, tilhørende Dampskibsselskabet Dannebrog.

Ved Sammenstødet, der fandt Sted d. 11. Juli 1899, løb Søborg ind i Salacia og beskadigede denne Damper betydeligt. Ved Underretten fandtes Sammenstødet at maatte tilskrives Tvangslodsen, der førte Søborg, hvorfor denne Dampers Rederi frikendtes for ethvert Ansvar.

Ved Court of Session fik Sagen samme Udfald. Sammenstødet skyldtes udelukkende urigtig Sejlads fra Søborgs Side, men da dette Skib den Gang var under Kommando af en Tvangslods, var Rederiet uden Ansvar for Følgerne af dennes mangelfulde Navigering. Modparten havde ikke kunnet bevise, at nogen ombord havde blandet sig i Lodsens Navigering, eller at nogen af hans Ordrer ikke var blevet adlydt.

Søborgs Rederi blev derfor frifundet og fik tillagt Omkostningerne ved Appellen.

(Sh. Gaz.)

Literatur.

Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender. Hurtig efter hinanden ere No. 2 og 3 af denne Samling udkomne, begge indeholdende en Del mindre Underretssager, hvoraf enkelte danske fra Esbjergs og Frederikshavns Søretter, Resten norske. En Del af Dommene dreje sig om Fastsættelse af Bjærgeløn og Assistance; en handler om Skade paa Mel under Losningen fra en Rutedamper; i Henhold til Konnossement skulde Losningen ske uafbrudt, hvorfor Rederiet ikke fandtes at have vist Forsømmelse ved ikke at standse Losningen i Regnvejr.

En anden Dom handler om en Slæbedampers Ansvar for Bugsering; Slæbedamperen var fejlagtig gaaet udenfor det almindelige Løb, hvorfor det bugserede Skib kom paa Grund og sank; Slæbedamperen erkendtes for erstatningspligtig.

Iøvrigt skal vi kun henvise alle, der interessere sig for disse Forhold, til selv at gøre sig bekendt med Samlingen, der, som tidligere omtalt, udgives af Nordisk Skibsreder-Forening og redigeres af Foreningens Bestyrer, Cand. jur. J. Jantzen.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet „Urania"

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Kommandør Uldall aflagde Beretning og Regnskab. Skibenes samlede Bruttoindtægt har været 1,493,526 Kr., disses Udgifter 1,333,761 Kr., hvorved fremkommer et Driftsoverskud af 159,765 Kr. Hertil lægges Saldo fra f. A. 313 Kr. og en Avance, fremkommen ved Salg af Skibene „Ainamo", „Juno" og „Hebe". Det samlede Overskud er herefter 204,889 Kr. Herfra gaar Renter, Administrationsudgifter etc. 78,080 Kr., hvorefter Nettooverskudet bliver 126,740 Kr., som foresloges henlagt til Reservefonden. Det foresloges intet Udbytte at udbetale. Reparationer og Tab ved Havarier har været stort, 106,206 Kr., som bliver at fradrage Reservefonden. Heri er endda ikke optaget det eventuelle Tab ved „Orion"s Forlis.

Hvad der havde paaført de mest følelige Tab, var Uheldene paa New-York Ruten, baade ved den stærke Konkurrence, samt ved Forlis af „Orion", og ved at „Polarstjernen" mistede sin Skrue i Atlanterhavet, dens Bugsering ind til Azorerne og senere hertil, hvor den undergik Reparation, som medførte et Tidstab af 3 Maaneder 28 Dage; den bedste Tid af Aaret tabtes for dette Selskabets største og fordelagtigste Skib. Selskabet kan derfor opretholde en regelmæssig Rute paa New-York. Kings—Lynn Ruten havde ogsaa maattet opgives paa Grund af Skibsuheld.

Status var iøvrigt beroligende og god.

En Aktionær, Hr. Møller, saa ikke fortrøstningsfuldt paa Fremtiden. Han ankede over, at man havde forsøgt at konkurrere paa New-York Linien, der allerede var optaget af Thingvalla-Selskabet. Udgifterne vare for store, særlig Kuludgifterne. Skibene maatte være rene Kulslugere, thi Selskabets Leder maatte dog antages ved sit Kendskab til Kulhandelen at kunne gavne Selskabet. Kun Folkehold og Proviant vare ikke større, end de kunde ventes at være. Taleren henstillede, at Skibene realiseredes.

Forretningsføreren, Grosserer Alf. Christensen, bemærkede, at Linien paa New-York først begyndtes, da Thingvalla ophørte med den. Først senere blev denne rekonstrueret og overtaget af Det forenede Dampskibsselskab. Saa var der tilstødt Selskabet Uheld, der ikke havde kunnet forudses. Udgifterne til Kul m. m. i New York vare meget store; Kul var i rent forsvindende Kvantum leveret her. Der havde været mange Aar, hvor de Skibe, der sejlede paa Fragt, intet tjente, medens Ruteskibene tjente godt.

Direktør Haurovitz ønskede Oplysninger om det kommende Aar.

Kommandør Uldall svarede, at flere af Skibene vare sluttede for en længere Periode til gode Fragter. De faste Ruter ville blive opgivne.

Grosserer Alf. Christensen oplyste paa Foranledning, at de store udestaaende Fordringer skyldtes, at det var faste Ruter, der besejledes.

Der gaves Decharge.

De fratrædende Bestyrelsesmedlemmer og Revisorer genvalgtes enstemmigt.

Efter nogen Diskussion gaves der Forretningsfører Alf. Christensen et Tillidsvotum.

De forenede Oplagspladser og Værfter

har afholdt aarlig Generalforsamling

Til Grosserer I. Hoppe, der i 25 Aar har siddet i Bestyrelsen, udtaltes en varm Tak.

Højesteretssagfører Winther aflagde Beretning. Overskudet af Asiatisk Kompagni og Gl. Dok har i 1899 været 64,705 Kr. mod 44,915 Kr. i 1898, altsaa 19,790 Kr. større, og naar Udbyttet alligevel er mindre, er Grunden den, at Rentekontoen, som i 1898 var 48,602 Kr., i Aar kun er 15,333 Kr. Driftsudgiften havde været noget mindre i Aar. Reservefonden er vokset til 30,192 Kr. Af Overskudet, 50,776 Kr., foresloges udbetalt 3 ½ pCt. Udbytte eller 45,500 Kr., udbetalt Forskud m. v. samt fremført i ny Regning 205 Kr.

Der gaves Decharge.

Grosserer I. Hoppe genvalgtes til Bestyrelsen. Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet „Myren"

har afholdt aarlig Generalforsamling

Skibsmægler Sass aflagde Beretningen. De to Skibe havde indsejlet et Overskud af 82,994 Kr. Nettooverskudet blev 79,608 Kr., der foresloges fordelt med 12 pCt Udbytte til Aktionærerne eller 26,160 Kr., 47,960 Kr. henlagt til Reservefonden og Resten overført i ny Regning. Aaret havde været godt. Kun et Par mindre Havarier vare indtrufne. Bestyrelsen havde endnu ikke gjort Brug af Bemyndigelsen til at udvide Aktiekapitalen til 600,000 Kr.; det var under Overvejelse at foretage en saadan Udvidelse.

Der gaves Decharge.

Grosserer K. N. Frederiksen genvalgtes til Bestyrelsen. Revisorerne genvalgtes.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Skibsbygmester Chr. Christensens Værft i Kolding løb d. 24. Marts en Skonnert af Stablen. Den fik Navnet Anne Marie, maaler 51 R. T. og er bygget for Regning Kapt. P. Petersen af Strandhuse pr. Kolding.

Personalia.

Reddet Skibsbesætning. Føreren af „Det forenede Dampskibsselskabs" Dampskib „Kasan", Kapt. S. H. Hansen, har i en Storm i Østersøen d. 16. ds. reddet Besætningen, ialt 16 Mand, fra det i Bremen hjemmehørende Dampskib „Diana", der paa Rejse fra Kønigsberg til Bremen i synkefærdig Tilstand maatte forlades af Mandskabet. Ved Kasans Ankomst til Diana var dette Skibs Redningsbaad sat i Vandet og bemandet med samtlige Matroser og Fyrbødere, som i denne kom paa Siden af Kasan, hvorimod Officererne bleve afhentede af Kasans Redningsbaad. Det er tredie Gang, at Kapt. Hansen i Løbet af 2¼ Aar har gjort sig fortjent ved Redning af Menneskeliv paa Søen, idet han nemlig paa samme Dag, d. 19. Novbr. 1897, reddede Besætningerne fra tremastet Skonnert „Martin" og fra Dampskibet „Pointer" i Østersøen i en Storm og meget høj Sø. Alle af Baadsbesætningen blev i den Anledning kort Tid efter benaadede med Redningsmedaillen, medens man først nu, efter over 2¼ Aars Forløb, har fundet Anledning til at yde Kaptajn Hansen den Anerkendelse, han i saa høj Grad har fortjent, idet han i disse Dage er bleven udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Ved Strandingen af en i Svendborg hjemmehørende Brig Johanna Natten mellem den 13. og 14. Oktbr. f. A. i Gøteborgs Skærgaard omkom Føreren, Kaptajn C. F. Jensen, men Styrmanden og Besætningen bleve under særdedes vanskelige Forhold bjærgede i Land af tre svenske Lodser, Jonas Grandin, Alfred Dahlgren og Olaf Strandberg, der fra Lodsstationen paa Wrangø ilede de Skibbrudne til Hjælp. De naaede ud til et af de indre Skær i en Baad og maatte derfra, vadende i Vand til midt paa Livet, bane sig Vej ud til de ydre Skær, hvor Vraget laa. Her lykkedes det Lodsen Alfred Dahlgren ved at springe ud paa en Sten, idet Søerne trak sig tilbage, at bringe en Trosse i Land fra Skibet, og ved denne blev det muligt at føre den allerede stærkt udmattede Besætning i Land.

Som en Anerkendelse af denne de svenske Lodsers behjærtede Optræden ved denne Lejlighed er der blevet dem tilstillet en Pengegave af den danske Regering.

Under Kapt. Chr. S. Hansens Sygdom er Dampsk. Knuthenborg overtaget af Styrmand Kraiberg.

Kapt. E. Holst, der atter har meldt sig til Tjeneste, har igen overtaget Dampskibet Saltholm, hvorefter den fungerende Fører, E. Ruge, er traadt tilbage i Stillingen som Styrmand.

Under Kapt. H. Rasmussens Sygdom er Dampskibet Garonne overtaget af Styrmand Chr. Petersen.

Kapt. C. Hahn har, efter sin Sygdom, atter overtaget Dampskibet Fiona, hvorefter den midlertidige Fører, H. Madsen, er traadt tilbage i Stillingen som Styrmand.

Under Kapt. V. Olsens Sygdom er Dampskibet Baldur overtaget af Styrmand J. Hardt.

Kapt. C. Ryder har atter overtaget Dampskibet Ceres, hvorefter Kapt. H. C. Christensen er til Disposition som Fører af Dampskibet Eos, der nu vil komme under dansk Flag.

Den tidligere Fører af Aurora, Kaptajn A. Jespersen, er forflyttet til Dampskibet Saxo, hvorefter den hidtidige Fører af dette Skib, Kapt. A. Kjølner, har overtaget Dampskibet Falster.

Kapt. P. Petersen fra Omsk har overtaget Dampskibet L. P. Holmblad, medens Kapt. Erichsen, der midlertidig førte dette Skib, har overtaget Dampskibet Omsk.

Fra Sø og Land.

Donaufragter. Til Nordisk Skibsreder-Forening skrives:

Der befinder sig i Rumænien betydelige Kvantiteter af skaaren Trælast (Gran og Fyr), som skal fragtes pr. Damper fra Galatz til Rotterdam, men som kun vanskelig eller slet ikke kan finde Skibsrum, da saadanne Trælastsendinger fra Donau hidtil kun er blevet kombinerede med Kornladninger, og Korneksporten ligger brak og vil rimeligvis i længere Tid stagnere.

Man kunde nu for Vaggonladninger paa 10,000 Kilos — 22 Kubikmeter til Rotterdam opnaa en Fragt af Francs 240,00 og maaske endnu mere.

Nærmere Oplysninger faas ved Henvendelse til Hr. Emile Sulzer, Adr. Det kongelige norske og svenske Konsulat, Galatz.

En Korrespondent til Sh. Gaz. retter i Bladet en alvorlig Advarsel til Skibsredere og andre, som agte at befragte deres Sejlskibe med Stykgods til Para og opfordrer til Forsigtighed ved Affattelsen af Certepartierne. Klausuler som as customary eller the lighterage to be at ships expense bør under ingen Omstændigheder accepteres. Liggedagene bør være stipulerede og Ladningen frit fra Borde paa Købmandens Regning og Risiko. I modsat Fald er der al Sandsynlighed for, at Halvdelen af den betalbare Fragt ikke vil kunne tilfredsstille de Fordringer, der saaledes stilles.

Viborg Overret har afsagt Dom i Sagen mod den engelske Damptrawler Royalist. Straffen forhøjedes for Kaptajnen fra 1 Aars til 18 Maaneders Forbedringshusarbejde, idet han foruden for voldelig Modstand mod Øvrigheden fandtes skyldig i ved Uagtsomhed at have foraarsaget en Baads Kæntring og derved bevirket 3 Islænderes Død; for ulovligt Fiskeri, som han tidligere er straffet for, idømtes han desuden en Bøde paa 300 Kr. til den islandske Landskasse og 200 Kr. til den danske Statskasse. Styrmanden og Kokken idømtes Fængsel paa Vand og Brød i henholdsvis 3 Gange 5 og 4 Gange 5 Dage.

Det svensk-norske Generalkonsulat i London gør opmærksom paa, at for at Tvistigheder skal kunne afgøres af Voldgiftsdomstolen for Handels-og Søfartssager i London, kaldet the London Chamber of Arbitration, er det nødvendigt, at vedkommende Parter udtrykkeligt træffe Aftale derom, og Bestemmelse herom i Kontrakt, Certeparti, Konnossement el. lign. skal affattes saaledes: „Any dispute arising there under shall be refered to the London Chamber of Arbitration". Der er indtruffet Tilfælde, i hvilke andre af Parterne brugte Udtryk, f. Eks. „The London Arbitration", ere blevne erklærede ikke at fastslaa, at Sagen skal prøves af den her omtalte Voldgiftsdomstol. (Norg. Sjøft.)

Bugsertaksterne i Grimsby ere blevne reviderede, og de nye Takster træde i Kraft d. 1. April d. A.; fra den Tid afsluttes der ikke mere Akkord om Slæbning ind og ud af Dokkerne. Ejerne af alle Grimsbys Bugserbaade have forpligtet sig til kun at bugsere efter de nye Takster.

Den af Kaptajn P. Jensen udgivne Bog: Vink til unge Førere og Styrmænd i Dampskibsfarten er nu kommet i Boghandelen (paa I. Frimodts Forlag) og kan altsaa faas gennem alle Boglader.

Ugens Havarier.

Nordlyset, Barkskib af Kjøbenhavn, har for Udgaaende til Grønland været i Kollision med Lappegrundens Fyrskib. Bugserdpsk. Fremad assisterede Nordlyset ind til Helsingør. Nordlyset har erholdt nogen ovenbords Skade. Fyrskibet har faaet Skade paa Stævnen.

Europa, 3/m. Skonnert af Riga, er indkommet læk hertil efter Grundstødning paa Saltholmen. Ladningen losses, og Skibet, der var paa Rejsen fra Memel til Leith med Egebrædder, reparerer her.

Vermland, svensk Dpsk., strandet ved Harboøre, er solgt ved Auktion med Ladning (c. 17,000 Td. Kul) for 1,976 Kr.

Urhu, 3/m. Skonnert af Nystad, er for Indgaaende til Randers med Trælast fra Wiborg kommet paa Grund ved derværende Kalkbrænderi. Dpsk. Uller fik Skibet flot, men straks derpaa kom Urhu atter paa Grund.

Mellem tysk Dampfiskeri-Selskab Neptun og Rederiet for dansk Dpsk. Øresund er sluttet Overenskomst om en Bjærgeløn af 11,000 Kr. for det af Dpsk. Saturn udførte Bjærgningsarbejde ved at indslæbe Øresund til Gøteborg.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til New Orleans 21. Marts. — Alexandra, Svensson, afgik fra Boston 15. Marts, bestemt til Kbhvn. — Algarve, Borries, ankom til Barcelona 24. Marts. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Libau 24. Marts, best. til Leith. — Antwerpen, Kihl, ankom til Reval 25. Marts. — Arkansas, Jespersen, ankom til New York 24. Marts. — Arno, Strubberg, afgik fra Dartmouth 23. Marts, bestemt til Kbhvn. — Beira, Lunge, afgik fra Newcastle 21. Marts, bestemt til Oporto. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Burntisland 19. Marts. — Dagmar, Gade, ankom til Messina 21. Marts. — Douro, Ørum, afgik fra Trondhjem 22. Marts, bestemt til Canarierne. — Florida, Koch, ankom til New Orleans 12. Marts. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Malaga 26. Marts, best. til Lissabon. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 24. Marts, best. til New York. — Kentucky, Caroc, afgik fra 21. Marts, bestemt til New York. — Kiew,

Jacobsen, afgik fra Bordeaux 25. Marts. — Kursk, Møller, afgik fra Frederiksstad 20. Marts, best. til St. Nazaire. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 26. Marts, best. til Reval. — Louisiana, Jensen, i Kbhvn. — L. P. Holmblad, Erichsen, i Kbhvn. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Kbhvn. 13. Marts, bestemt til New York. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 17. Marts, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Genua 20. Marts. — Omsk, Petersen, ankom til Kbhvn. 26. Marts. — Seine, Staal, afgik fra Kbhvn. 26. Marts, bestemt til Dunkirk. — Texas, Holm, i Kbhvn. — Thingvalla, Laub, i Kbhvn. — Tiber, Müller, ankom til Barcelona 23. Marts. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 22. Marts, best. til Ghent. — Xenia, Thiedemann, afgik fra New York 21. Marts, best. til Kbhvn.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Stettin 24. Marts, bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 26. Marts bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Libau 21. Marts, bestemt til Hull. — Ceres, Christensen, afgik fra Kbhvn. 26. Marts, best. til Stettin. — Christian IX, Mollerup, ankom til London 25. Marts, best. til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Arendal 23. Marts, best. til Throndhjem. — Constantin, Niedersøe, ankom til Libau 21. Marts, bestemt til London. — Ella, Svane, ankom til Kbhvn. 26. Marts, best. til Danzig. — Frederik, Thomsen, afgik fra Hull 25. Marts, best. til Kbhvn. — Jolantha, Ingvartsen, ank. til Kbhvn. 26. Marts, best. til Libau. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 14. Marts, bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Kønigsberg 21. Marts, best. til Kbhvn. — Maja, Petersen, ankom til Danzig 25. Marts, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, afgik fra Bergen 26. Marts, bestemt til Kbhvn. — Moskov, Rohde, afgik fra Libau 25. Marts, best. til Hull. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Krómann, ankom til Pillau 26. Marts, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Libau 16. Marts, bestemt til London. — Pregel, Olsen, afgik fra Libau 26. Marts, best. til Kbhvn. — Valdemar, Kofod, ankom til Hull 16. Marts, bestemt til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Manchester 25. Marts, best. til Liverpool. — Vesta, Holm, ankom til Seydisfjord 11. Marts, bestemt til Leith. — Vesuv, Andresen, ankom til Libau 26. Marts, — Viking, Lorentzen, ank. til London 26. Marts, bestemt til Hamburg.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 28. Marts, best. til Kbhvn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 29. Marts, bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Odense 29. Marts, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Newcastle 28. Marts, bestemt til Odense. — Knuthenborg, Kraiberg, afgik fra Nykjøbing F. 28. Marts, best. til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 28. Marts, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, W. Jørgensen, afgik fra Newcastle 28. Marts, best. til Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 28. Marts, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Newcastle 23. Marts, bestemt til Libau. — Frode, Tofte, afgik fra Philadelphia 16. Marts, bestemt til Waterford. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Baltimore 9. Marts, bestemt til Cork. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Philadelphia 14. Marts, bestemt til Limerick. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 11. Marts, ank. til Libau 15. Marts. — Danmark, Kraemer, afgik fra Dunkerque 25. Marts, best. til Blyth. — Ragnar, Risø, afgik fra Sunderland 25. Marts, bestemt til Stettin. — Volmer, Riber, afgik fra North Shields 22. Marts, best. til Libau. — Dan, Hansen, afgik fra Ghent 21. Marts, ank. til Blyth 24. Marts. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 21. Marts, bestemt til Libau. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Stettin 20. Marts, ank. til Swansea 25. Marts,

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. P. Andrejeff, Johnsen, ankom til New Orleans 22. Marts. — Peter Berg, Thorsøe, ankom til Middelsbro 24. Marts. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Blyth fra Rotterdam 24. Marts. — Russ, Jensen, ankom til Pensacola 25. Marts. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Rotterdam 26. Marts. — A. Shukoff, Stoltenberg, ankom til Portland 26. Marts.

Heimdal. Kamma, Pedersen, afg. fra Newcastle 23. Marts. — Helga, Lagesen, afgik fra Sunderland 24. Marts. — Martha, Jørgensen, ankom til Pomaron 27. Marts. — Elna, Møller, ank. til Rotterdam 26. Marts. — Therese, Rathje, ankom til Algiers 25. Marts.

Vesterhavet. Nancy, Mathisen, afgik fra Kbhvn. 25. Marts, bestemt til Grimsby. — Nautik, Mortensen, afgik fra Liverpool 23. Marts, bestemt til Kbhvn. — Nora, Christensen, afgik fra Kaolak 23. Marts, best. til Antwerpen. — Nerma, Jessen, afgik fra Methil 21. Marts, ank. til Bandholm 26. Marts. — Alfa, Nielsen, afg. fra Esbjerg 27. Marts, bestemt til Hull. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Rotterdam 23. Marts, ank. til Sunderland 25. Marts.

Kjøbenhavn. Russia, Jespersen, afgik fra Stettin 21. Marts, ankom til Blyth 24. Marts.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afg. fra Goole 25. Marts, ankom til Ostende 27. Marts. — Rita, Jørgensen, afgik fra Grangemouth 22. Marts, ankom til Trouville 27. Marts.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Boness 23. Marts, ankom til Blyth 24. Marts.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Bassein 23. Marts, bestemt til Hamburg. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Aden 14. Marts, bestemt til Diamont Island. — Søborg, Fischer, afgik fra San Vincent 22 Marts, best. til Hull. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Rosario 11. Marts, best. Las Palmas. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Baltimore 17. Marts, best. til Plymouth. — Uranienborg, Schmidt, ank. til W-Hartlepool 27. Marts. — Rosenborg, Schultz, ankom til Burntisland 19. Marts. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Kbhvn. 26. Marts. — Amalienborg, Dømel, ankom til Kbhvn. 27. Marts. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Poti 4. Marts. — Stjerneborg, Mathiesen, ankom til Glasgow 17. Marts.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, ankom til Puerto Senado 27. Febr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Glasgow 17. Marts. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 26. Marts. Skodsborg, Lund, ankom til Glasgow 24. Marts. — Guldborg, Jensen, afgik fra Sevilla 23. Marts, best. til Glasgow. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Gibraltar 14. Marts, bestemt til Halifax.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Libau 24. Marts, bestemt til Rotterdam. — Agnete, Jensen, afgik fra Kiel 24. Marts, ankom til Newcastle 27. Marts. — Hermia, Sørensen, afgik fra Methil 24. Marts, bestemt til Lübeck. — Alice, Hansen, ankom til Burntisland 27. Marts. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Libau 21. Marts. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 27. Marts. — Nauta, Madsen, reparerer i Kiel. — Rønne, Hintze, ank. til Libau 26. Marts.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Annam, Cold, afgik fra Port Said 28. Marts, best. til Marseilles. — Siam, Glahn, pass. Gibraltar 22. Marts, bestemt til Havre. — Cathay, Jensen, afg. fra Hongkong 26. Marts, best. til Singapore. — Korea, Berendsen, ankom til Honkong 26. Marts. — Malaya, Prahl, pass. Perim 25. Marts, bestemt til Singapore. — Manchuria, Schøning, ankom til Antwerpen 26. Marts. — Normannia, Rasmussen, ankom til Port Arthur 21. Marts.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen Holm, ankom til Fernandine 11. Marts. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Kbhvn. 25. Marts. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Grangemouth 26. Marts.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Burntisland 26. Marts.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Kbhvn. 25. Marts. — London, Bom, ankom til Rotterdam 24. Marts.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Kiel 21. Marts. — Clara, Petersen, afgik fra Libau 24. Marts, bestemt til Leith.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Libau 22. Marts, bestemt til Rotterdam. — Svend, Nielsen, afg. fra Leith 27. Marts, bestemt til Burntisland.

Ærø. Energi, Hansen, ank. 20. Marts til Tuborg.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Tercera, Pedersen, sejlet fra Pelsart Island 15. Febr. til London. — Nancy, Hansen, sejlet fra Rosario 16. Febr. til Falmouth. — Thor, Meinertz, ankom til Taltal 23. Marts fra Calcutta. — Mary José, Svendsen, sejlet fra Tonga Øerne 31. Jan. til Ponte Delgade. — Dania, Nørby, sejlet fra Aruba 22. Marts til Elben. — Dorane, Sigurdsen, sejlet fra Cardiff 23. Marts til Frey Bentos. — Ines Røhl, Jessen, sejlet fra Belize 5. Marts til Havre.

Fanø. Sønderho. Helene, Carstensen, ankom til Cape Town 12. Marts fra Antwerpen (70 Dages Rejse). — Fides, Sørensen, pass. Anjer 20. Febr. paa Rejse til Libau. — Martha, Nissen, afgik 14. Marts fra Barbados til Yucatan.

Ærø. Haabet, Christensen, ankom 20. Marts til Frederiksstad. — Matthæus Rickert, Lauritzen, ankom 19. Marts til Leith. — Hans, Folmer, ankom 20. Marts til Lelth. — Elise Marie, Olsen, ankom 21. Marts til Frederiksstad. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 21. Marts til Hamburg. — Fredensborg, Kisby, ankom 21. Marts til Barbados. — Caroline, Knudsen, ankom 22. Marts til Peterhead. — Fuglen, Eschen, ankom 22. Marts til Kiel. — Phønix, Eriksen, ankom 23. Marts til Charlestown. — Hansigne, Clausen, ankom 22. Marts til Arendal. — H. C. Christensen, Boye, ankom 23. Marts til Bar-

bados. — Juliane, Christensen, ankom 26. Marts til Dysart. — Elise Dyreborg, Simonsen, ankom 26. Marts til Dysart.

Rønne. Klara Marie, Kofoed, ankom til Kbhvn 19. Marts. — Odin, Møller, ankom til Karrebæksminde 20. Marts. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Korsør 20. Marts. — Kirstine, Pedersen, ankom til Kbhvn. 21. Marts.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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. Fyrskibet „Drogden" SSV. En Skonnert er sunken i c. 6 Fv. Vand c. 6 Kml. SSV. for Fyrskibet *„Drogden"*. Masterne ere over Vandet. En grøn Vragtønde er udlagt c. ½ Kbl. Ø. for Vraget, der snarest muligt skal uskadeliggøres.

Østersøen. Rødsand SØ. Klokketønden *Rødsand SØ.* er atter udlagt paa Station.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Barösund. I Sommeren 1900 slukkes *Barösund* Fyr, og følgende Fyr tændes:

Sandö, et Fyr med En-Formørkelse hver 10 Sekunder. Det viser hvidt Lys fra c. S. 24° Ø. til S. 19° Ø. og fra c. N. 50° V. til N. 35° V. 59° 10′ 18″ N. Br. 16° 55′ 29″ Ø. Lgd.

Qvarnholmen, paa den S.-ligste Holm, et Fyr med To-Formørkelse hver 10 Sekunder. Det viser hvidt Lys fra c. S. 16° Ø. til c. S. 12° Ø. 58° 12′ 37″ N. Br. 16° 53′ 53″ Ø. Lgd.

Grådholmen, paa den Ø.-ligste Holm, et Fyr med En-Formørkelse hver 10 Sekunder. Det viser hvidt Lys fra S. 3° Ø. til S. 2° V. 58° 13′ 30″ N. Br. 16° 54′ 6″ Ø. Lgd.

Fyrene vise hvidt Lys over Løbene, og, naar man staar ind mod dem, rødt Lys om Bagbord og grønt Lys om Styrbord af den hvide Vinkel.

Nærmere Meddelelse senere.

Bråviken. Maröleden. I Sommeren 1900 tændes følgende Fyr i *Bråviken:*

Marö, et hvidt, fast Fyr. 58° 33′ 35″ N. Br. 16° 54′ 53″ Ø. Lgd.

Ekö, SV. for *Marö,* et Fyr med En-Formørkelse hver 10 Sekunder. 58° 33′ 3″ N. Br. 16° 54′ 24″ Ø. Lgd.

Holdte overet i S. 23° V. og N. 23° Ø. lede de fri af Grundene N. for *Marö.*

SV. for *Anholmen* udlægges en Lystønde. 58° 32′ 38″ N. Br. 16° 52′ 50″ Ø. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Södermanlands Skjärgaard. Grässkär. I Sommeren 1900 tændes paa det Ø.-ligste *Grässkär* mellem *Häfringe* og *Oxelösund,* et Fyr med En-Formørkelse hver 10 Sekunder. Det skal lyse mellem *Kopparnageln* og *Grässkär.* 58° 37′ 7″ N. Br. 17° 14′ 26″ Ø. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Stockholms og Södermanlands Skjærgaard. Landsort—Söderteljeviken. I Sommeren 1900 skal et nyt Farvand mellem *Landsort* og *Söderteljeviken,* V. om *Grankubben* og *Oxnö* til det i *Säfösund-Söderteljeleden* liggende Fyr paa *Svarta Hällen,* belyses saaledes:

Grankubben, Fyr med En-Formørkelse hver 10 Sekunder. Lyset er hvidt i Løbet mellem *Tilljanders Knallt* og 17 Fods Grunden N. t. Ø. for *Lillberget,* rødt V. for og grønt Ø. for den hvide Vinkel. 58° 47′ 58″ N. Br. 17° 45′ 10″ Ø. Lgd.

Skoren, et hvidt, fast Fyr. 58° 50′ 8″ N. Br. c. 17° 39′ 10″ Ø. Lgd., og

Oxnö, et Fyr med To-Formørkelser hver 10 Sekunder.

Disse to Fyr holdte overet i c. N. 50° V. lede fra den hvide Vinkel i *Grankubben* Fyr til en hvid Vinkel i *Svarta Hällen* Fyr.

Röko Fyr slukkes.

Svarta Hällen Fyr forandres til et Fyr med En-Formørkelse hver 10 Sekunder. Lyset er hvidt i en lille Vinkel mellem *Korpen* og *Talholmen,* rødt V. for og grønt Ø. for den hvide Vinkel.

Stockholms Skjærgaard. Måsknuf. I Sommeren 1900 oprettes ved *Måsknuf* Fyr et Taagesignal med Klokke.

Sandö Sugga. Paa *Sandö Sugga,* i det S.-lige Farvand mellem *Galtholmen* og *Lindalen* Fyr, tændes i Sommeren 1900 et Fyr med En-Formørkelse hver 10 Sekunder. 59° 23′ 7″ N. Br. 18′ 34′ 32″ Ø. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Bremö. Paa *Bremö* skal oprettes en international Signal-Station.

Bottniske Bugt. Ångermanelfven. I Sommeren 1900 tændes følgende Fyr ved *Ångermanelfven:*

Svanösund, paa Sundets V.-Side, Fyr med En-Formørkelse hver 10 Sekunder. Fyret viser hvidt Lys, undtagen over den V.-lige Landgrund, hvor Lyset er grønt. 62° 53′ 46″ N. Br. 17° 52′ 12″ Ø. Lgd.

Sprängsviken, paa Elvens V.-Kyst, Fyr med To-Formørkelse hver 10 Sekunder. 62° 51′ 44″ N. Br. 17° 54′ 7″ Ø. Lgd.

Hornöholmen, paa den S.-lige Holms SV.-Pynt, et hvidt og rødt vekslende Fyr. 62° 48′ 44″ N. Br. 17° 55′ 14″ Ø. Lgd.

Abordsön, paa Øens NV.-Pynt, et Fyr med To-Formørkelse hver 10 Sekunder. 62° 47′ 15″ N. Br. 17° 57′ 0″ Ø. Lgd.

Vålö, paa Øens NØ.-Pynt, et Fyr med En-Formørkelse hver 10 Sekunder. Lyset er hvidt, undtagen over de tæt N. for *Vålö* liggende Grunde, hvor Lyset er grønt. 62° 44′ 0″ N. Br. 17° 59′ 46″ Ø. Lgd.

Stömskaten, paa *Lungö* V.-Pynt, et Fyr med To-Formørkelser hver 10 Sekunder. Lyset er hvidt, undtagen over Grunden S. for *Lungö,* hvor Lyset er grønt, og over Grunden N. for *Lungö,* hvor Lyset er rødt. 62° 39′ 20″ N. Br. 18° 1′ 12″ Ø. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Rusland. Udenrigsministeriet meddeler:

Fyrskibet *„Libau"* er atter udlagt paa Station.

Tyskland. Stolpmünde. Ved *Stolpmünde* Havn kan en grøn Lanterne brænde til Vejledning for Fiskerne.

Swinemünde N. Vraget af den N. for *Swinemünde* sunkne Skonnert er afmærket med en grøn Tønde med Cylinder.

Fyrskibet *„Adler Grund"* er atter udlagt paa Station.

Fyrskibet „Stollergrund" NØ. Masten, der laa 5 Kml. NØ. for Fyrskibet *„Stollergrund"*, er borttaget.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. I *Elben* foretages Sommerafmærkningen i Marts 1900, og samtidig følgende Forandringer i Afmærkningen:

Mellem *Schulau* og *Nienstedten* ombyttes de 8 røde Stumptønder M/N, N, O, O/P, P, Q, R og R/S med røde Spirtønder N.—U. Qven for Spirtønde U udlægges røde Stumptønder uden for Høfderne, fra neden for *Köhlfleth* til den tidlige Tønde S. ved *Neumühlen* Kaj; de mærkes A—F.

Jade. I *Jade* er Sommerafmærkningerne begyndt.

Borkum. Ved *Borkum* nye Fyrtaarn er oprettet Signal-Station med stadig Dag-Tjeneste, der til Viderebefordring modtager Telegrammer fra Skibe. Prisen: 80 Pfenning plus Telegram-Taxten.

Holland. I *Holland* er Sommerafmærkningen begyndt.

Vrag i Zuiderzee. En Lægter er sunken i *Zuiderzee* mellem *Lemmer* og *Urk.* Vraget er afmærket med en grøn Vragtønde og om Natten vises de sædvanlige Signaler.

Zeegat van Goeree. Bokkegat. I *Bokkegat* er Spidstønde Nr. 5 med Ballon flyttet. Den ligger nu i c. 6 Fv. Vand. 51° 52′ 16″ N. Br. 4° 0′ 14″ Ø. Lgd.

Slijkgat. I *Slijkgat* viser den sort og rød vandret stribede Lystønde „B. SG." nu atter hvidt Fyr med Formørkelser, Lys 7 S., Mørke 3 S. Synsvidden: 5 Kml. 51° 50′ 54″ N. Br. 3° 55′ 12° Ø. Lgd.

England. Themsen og North Foreland. I *Goldmer Gat* er Vraget af Damperen *„Lambeth"* nu uskadeligt. Afmærkningen er inddragen. 51° 50′ 0″ N. Br. 1° 25′ 10″ Ø. Lgd.

Ved *North Foreland* er Vraget af Damperen *„Tartar"* nu uskadeligt. Afmærkningen er inddragen. 51° 27′ 40″ N. Br. 1° 35′ 0″ Ø. Lgd.

Themsen. I *Princess Channel* er *„Flying Fish"* sunket i c. 8 Fv. Vand. S. for Vraget er en grøn Vragtønde udlagt c. 3 Kbl. S. 8° V. fra *S. E. Shingles* Tønde. 51° 29′ 35″ N. Br. 1° 17′ 30″ Ø. Lgd.

I *The Warp* er *„Resolute"* sunken i c. 7 Fv. Vand. S. for Vraget er en grøn Vragtønde udlagt c. 1 Kml. S. 42° Ø. fra *East Admiralty* Tønde. 51° 31′ 35″ N. Br. 0° 55′ 30″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Skotland V.-Kyst. Loch Broom. I *Loch Broom* ere følgende Grunde fundne:

En Grund med 26 Fod Vand strækker sig 2½ Kbl. ud fra V.-Kysten over mod *Ullapool* Pynt, Grundens N.-Ende ligger 2½ Kbl. S. 18° Ø. fra *Ullapool* S.-Pynt og i N. 78° Ø. fra Færgehuset. 57° 52′ 25″ N. Br. 5° 9′ 45″ V. Lgd.

En 1⅓ Kbl. lang Grund, *Otter Bank,* med 27 Fod Vand, ligger med N.-Enden 6 Kbl. S. 46° Ø. fra *Ullapool* S.-Pynt og fra Færgehuset i S. 86° Ø.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Étel. Vraget af Damperen *„Caraibe“*, som laa sunket i Indløbet til *Étel*, er fuldstændig forsvundet. Afmærkningen er inddragen. 47° 38′ 55° N. Br. 3° 15″ 0″ V. Lgd.

Loire. Bonne Anse. Trébézy. Den sorte Lystønde Nr. 7 *Trébézy*, der viser rødt Lys, er flytet c. 1 Kbl. op ad Floden for at afmærke Vraget af Damperen *„Trevean“*. 47° 14′ 47″ N. Br. 2° 15′ 18″ V. Lgd.

De to røde Lanterner vises ikke mere fra Vraget.

Afrika. Rio Nunez. Ved Indløbet til *Rio Nunez* er Ø.-Enden af *Ile de Sable* træbevokset, saa den ses i lang Afstand. Ved Landsbyen *Petit Talibonche* findes det ene af de tre kendelige Trær ikke mere. Det kendelige Træ Ø. for *Bointe d l'Amarante* er nu skjult af andre Træer.

Nova Scotia. Canso Harbor. En 17 Fods Grund ligger i *Canso Harbor* N.-lige Indløb, c. ½ Kml. N. 78° Ø. fra *Net Rocks*, hvor der i Kortet er angivet en 23 Fods Pulle.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbor. En hvid Spidstønde er i 18 Fv. Vand udlagt ¼ Kml. N. 32° Ø. for Fyrskibet *„Boston“*.

Castle Rocks. State Ledge. Ved *State Ledge, Main-Channel* N.-Side er den elektriske Klokketønde permanent inddragen.

Omtrent den 1. April 1900 udlægges i 23 Fod Vand, Middel-Lavvande, en sort, elektrisk Klokketønde, ved *Main-Channel* S.-Side, c. ¼ Kml. Ø. for *Castle Island*, tæt ved *Castle Rocks* sorte Spirtønde Nr. 7, der bliver liggende som Mærketønde. Klokken lyder hver Nat. fra Solnedgang til Solopgang, samt saavel Dag som Nat, naar Vejret er tykt eller taaget. Paa Klokken slaas hver ½ Minut Fire-Slag i 15 S., fulgt af 15 S. Pause.

Georgia. Doboy Sound. I Indløbet til *Doboy Sound* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Anduvningstønden, en sort og hvid lodret stribet Spidstønde D, er flyttet c. 2 Kbl. S. hen i 19 Fod Vand. fra *Wolf Island* SØ.-Ende i N. 86° Ø. og fra *Sapelo* Fyr i S. 54 Ø.

Outer Bar sort og hvid lodret stribede Stumptønde er flyttet c. 2 Kbl. N. hen i 13½ Fod Vand, fra *Wolf Island* SØ.-Ende i N. 77° Ø. og fra *Sapelo* Fyr i S. 52° Ø.

En sort Stumptønde Nr. 11 er i 11 Fod Vand udlagt fra *Wolf Island* SØ.-Ende i N. 63° Ø. og fra *Sapelo* Fyr i S. 48° Ø.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Cuba. S.-Kyst. Santiago de Cuba. Morro. Ved Indløbet til *Santiago de Cuba* er Fyret 150 Alen Ø. for *Morro Castle* atter tændt. Det er et hvidt Blinkfyr, der hver 15 S. viser Et-Blink. Det er set paa 25 Kml. Afstand. Afmærkningen er i Uorden.

Nærmere Meddelelse senere.

Guantanamo Bay. I *Guantanamo Bay* er Fyrtaarnet paa *Windward Point* lysegraat. Afmærkningen er i Uorden.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Fransk Guyana. KourouFlod. La Folle. Paa *La Folle*, ved Indløbet til Floden *Kourou*, er Baaken forsvunden. Den skal opføres igen.

Maroni. Ved *Maroni* Flodens Indløb ere følgende Baaker og Tønder anbragte:

En sort Tønde ved NV.-Enden af *Banc Francais*, c. 4 Kml. N. 39° Ø. fra *Pointe Galibi* Fyr.

En rød Spirtønde ved SØ.-Enden af *Banc Hollandais*, c. 1,4 Kml N. 45° Ø. fra *Pointe Galibi* Fyr.

En hvid, rund Baake paa den højre Bred, lidt neden for Indløbet til *Crique aux Vaches* og c. 7¼ Kml. S. 5° V. fra *Pointe Galibi* Fyr.

En hvid, trekantet Baake paa NØ.-Pynten af den nederste af *Arouba* Øerne, c. 1 Kml. S. 57° V. fra den foregaaende.

En Baake, *Dame Blanche*, paa den højre Bred, c. ¾ Kml. neden for Indløbet til *Crique Meïpourie*. Ved Baaken er anbragt en Vandstands-Maaler, der angiver Dybden i Løbet.

En hvid Baake, af Form som to Firkanter, c. 1,3 Kml. S. 28° V. fra den foregaaende.

To røde Tønder, 1 Kml. N. 44° Ø. og 0,6 Kml. N. 29° Ø. fra *Saint Laurent* Flagstang og to sorte Tønder, 0,9 Kml. N. 50° Ø. og 0,6 Kml. N. 41° Ø. fra samme Flagstang.

Karantænebestemmelser.

Norge. — *Argentina* er erklæret for smittet af Pest *Ægypten* og *Santos* ere erklærede for pestfri.

Københavns Børskurs d. 28. Marts 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	104¼	½	104¼	104½
Danmark			79½	80¾
Norden			113¾	114
Kjøbenhavn	93		92¾	93
Carl			51	52
Dannebrog			98½	99
Skjold	67¼		67¼	67½
Østersøen			93½	95
Nordsøen			68	73
Torm			100½	104
Gorm			100½	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			93	—
Urania			73¾	74½
Union	100		99¾	100
Hejmdal			102	106
Dampsk. af 1896			103½	105
Østasiatiske	112		111¾	112¼
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			99½	100
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			91	92½
3½% uopsig. Stats			93¼	94½
3½% Husejer Kreditk.			83	84
3½% Kbhvns Kreditf.			84	85
4% — — 2. Serie	90½		90½	90¾
4% — — 1. —			92¼	92¾
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.	86		85¾	86¼
4% — — 6 —			85½	86
3½% Landkreditk. 3 —			87½	88¼
Aktier.				
Nationalbank			137¼	138
Privatbank			126	126¼
Landmandsbank	124		124	124¼
Handelsbank	115¼		115	115¼
Grundejerbank			103	104
Burm. & Wain			85¾	87
Helsingørs Jærnsk.			92	93½
Sukkerfabr.	102	101¾	101¾	102
Bryggeri Aktier	90½		90¼	90¾

Vekselkurser d. 27. Marts 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.20	89.00
London	18.25	18.21
Paris	72.55	—
Amsterdam	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 27. Marts 1900.

Russiske Noter	216.10
4% Russiske Consols	99.50
3⁸/₁₀% — Boden Kredit	95.00
5% Mexikanske 1899	99.00
5% Rumænske Stats	93.60
4% — — 1890	80.90

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 308,000, „Danmark“ 8,000, „Norden“ 16,000, „Kjøbenhavn“ 14,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 30,000, „Skjold“ 14,000, „Urania“ 20,000, „Union“ 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 48,000, „Østasiatiske“ 16,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

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.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,

Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

Carl v. d. Hude

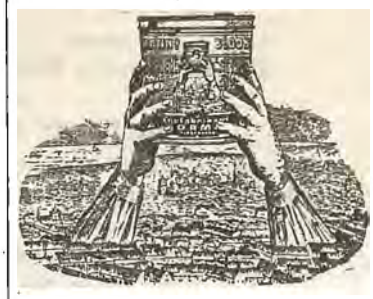
Skibsmægler. Aarhus.

Manometre, Vacummetre og Tællere.

P. Otzen & Thorstenson.

Vesterbrogade 24. * Kjøbenhavn V. * Telefon 3011.

Tlf. 5047.



VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering

anbefales:

A. FORMANNS

BLODBUDDING

(i hermetisk lukkede Daaser).

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Till Salu

En Nybyggd och elegant inrättad

„Passagerare & Last Ångare"

134' lång, 24' bred; 500 ind. H. K. Grundgående och mycket lämplig för kustfart. Platser för 42 I KL. & 16 II KL. passagerare samt 120 däcksplatser.

Société Anonyme; Wiborg.

Skib til Salg.

Galeasen „Vega", drægtig 32 à 41 Register-Tons, laster 1400 Cent. d. w., er til Salg. Skibet er som nyt og vel udhalet, beliggende i Stubbekjøbing. Den anvises af Ejeren:

Th. Petersen, som opholder sig ombord.

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.

NICOLAI JENSEN.

SKRÆDDERETABLISSEMENT.

KJØBMAGERGADE 53, 1. SAL.

VIRKELIGT GODT SKRÆDDERI TIL MODERATE PRISER.

• **UNIFORMER LEVERES PAA FAA DAGE.** •

TELEFON 6359.

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.

EGEN FABRIK.

36, Lille Torvegade 36.

Kjøbenhavn C.

Filial: Amagerbrogade 22.

Telefon 1639.

Amager 51.

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.

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.

Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører,

anbefaler sin

Skibsprovianteringshandel.

Randers.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

H. B. HANSEN,

SEJLMAGER,

HAVNEVEJEN, KOLDING.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

*** Telefon 5598. ***

Niels Jensen,

Randers.

Smede- og Maskinværksted.

Vestergrave 50,

paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

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.

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.

Smaaskibe til Fragt af Brosten

Vang—Fredericia ønskes af Undertegnede, i Havnen 8 Fod Vand D. V., men Skibene maa ikke stikke mere end 7 Fod med Last. Returfragter: Brænde Lohals, Hasle, kan faas. Man bedes henvende sig til

Stenværksejer Jacob Mogensen,

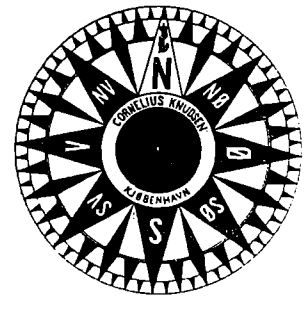
Vang pr. Hasle.

Bornholm.

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.**

PETER IBSEN. **Lager af Værktøj.**

Illustreret Prisliste gratis.

Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dannebrog".

Restudbyttet for 1899, 5 pCt., udbetales fra og med den 29. Marts i Landmandsbanken imod Aflevering af Restudbytte-Kupons for 1899.

Aktieselskabet

„Dampskibsselskabet af 1896".

Restudbyttet for 1899, 7 pCt., udbetales fra og med den 29. Marts i Landmandsbanken, imod Aflevering af Restudbytte-Kupons for 1899.

TIL SKIBSPROVIANTERING
OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.
P. SVENDSEN, AALBORG.

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.

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.

Frederik Petersen,

Cycle- & Maskinværksted,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Nye Cycler haves paa Lageret

Østervoldgade 16, A.

Nyt Blæk.

Neelmeijers
Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.
Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.
Faas overalt. Telefon 3332.
Hovedforhandling hos
E. Jacobsen Ellegaard,
Holbergsgade 5. Kbhvn.

Hotel Skandia

Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Carlsdal Fabriker,

Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

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.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

PETERSEN & NIELSENS

Galvaniseringsanstalt.
Adelgade 83 · Nørrebrogade 212
anbefaler sig med Forzinkning af alle Slags Smede- og Støbejærnsarbejder til billige Priser og hurtig Ekspedition.
Telefon 6944. Telefon Tagenshus 37.

Skibsbyggerplads.

Den tidligere af Skibsbygger Sparre benyttede Plads ved Nysted Havn er til Leje straks paa særdeles billige Vilkaar. Man henvende sig til
Nysted Havneudvalg.

H. HANSENS Skibshandel,

Havnegade, Kolding.
anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.

Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.
Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

Hotel
Kronprinds Frederik,
Nyhavn 19.
* Værelser fra 1 Kr. *
Th. Hermansen.

Frihavns-Restaurationen
„Atlanten",
Indgang fra Nordre Frihavnsvej,
anbefales d'Hrr. Skibs-Officerer
med
à la carte Retter
samt koldt Bord hele Dagen.
Telf. Frihavnen 68.
Ole Nielsen.

Georg Sørensen,

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

Anders Nielsen,

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

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

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.

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

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
samt **Skibshandel.**
P. Schou, Frederikshavn.

Jeg var meget plaget af Brysttrykken, Hjærtebanken og Kortaandethed, hvilket jeg er bleven fritagen for ved at bruge 1 hel Flaske af Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir. Da jeg nu skal rejse til en anden Verdensdel, og jeg befrygter, at Deres saa fordelagtig bekendte Eliksir ikke endnu der kan erholdes, har jeg forsynet mig rigelig deraf, da jeg tror, det er et godt Middel mod mange Sygdomme.

Randers.
P. C. Christensen,
1. Maskinmester paa Dampsk. »Frejr«

Undertegnede har i over 3 Aar lidt af **Hjærtebanken og daarlig Fordøjelse**, har i den sidste Tid anvendt **Waldemar Petersens** verdensberømte **China-Livs-Eliksir** og er ved Brugen heraf bleven betydelig bedre. Min Kone har i flere Aar lidt af **Tryk paa Hjærtekulen**, hvilket imidlertid fuldstændigt har fortaget sig, ligeledes ved Hjælp af **China-Livs-Eliksiren.**

Kjøng pr. Glamsbjerg, d. 2. August 1899.
Rasmus Hansen.

Efter at jeg knapt i et Aars Tid har anvendt **Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** saavel til mig selv som til andre kan jeg herved bevidne, at jeg anser det for et **særdeles godt Middel** mod **Appetitløshed**, mod **Svækkelse** i Fordøjelsen og deraf følgende Opstød, mod **Kortaandethed, Kvalme** og **Trykken** paa Brystkassen.

Hamri paa Island.
Arni Arnason, Læge.

Undertegnede, der lider af **Nervesvaghed**, har i ca. 3 Maaneder benyttet **Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** og kan med Glæde og Taknemlighed meddele, at Kuren har bevirket en forbausende Fremgang.

Lille Colbjørnsensgade 8, Kjøbenhavn.
Agnes Christiansen.

Faas overalt samt i Vindepotet **Frederiksberggade 27, Telefon 1336.**

Café Hotel „SIAM“.
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

KJØBENHAVNS DAMPVASKERI
TELEFON 23202. • STORE KONGENSGADE 63. • TELEFON 23202.
bør anvendes af ethvert
RHEDERI *og enhver* **OFFICER.**

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.

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

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. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Spis kun Nørgaards Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

S. Lindtner,
Skibsværft, Vejle,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Damp-Rambuk
haves til Udleje.

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

INDHOLD: Om Brugen af Damp- og Vindkraft i Forening. Af Ingeniør H. C. Vogt. M. Ing. F. — Skibsinspektørposten ved Statsbanerne. — Kaptajn S. Chr. M. J. Baltzersen. — Tvangslods og Ansvar for Sammenstød. — Literatnr. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

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

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 14. Kjøbenhavn, Torsdag den 5. April 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

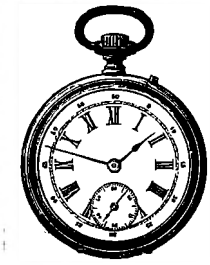
Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.



W. O. le Maire,
Ur- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

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.

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.

M. Christiansen

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

John Flintzøe Ebke

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle
Conserves til Skibsbrug
af **Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l.** • Prislister udleveres paa Forlangende.
Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

P. Simonsen & Co.

Skibshandlerforretning,
Odense,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende til D'hrr. Skibsføreres velvillige Erindring.

N. F. Hansens Skibsværft,

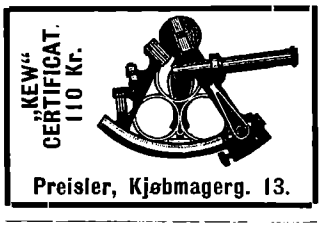
Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

N. Reippürt,

Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

Sagfører Ludvig Metz,

Nyborg.
Søretssager. Inkasso.



Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Skibsdagbøger,

enkelt (½ Aars) **Kr. 5.50,**
dobbelt (1 Aars) **„ 9,50.**

Forhandlere Rabat.

S. FRIEDLÆNDER,

14, ved Stranden.
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.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

H. NIELSEN.

CIGAR- OG TOBAKSFABRIK. ODENSE.
LAGER & UDSALG VESTERGADE 1,
KJØBENHAVN.

Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.
Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til
Jul. Christensen — Nyhavn Nr. 65. — Kjøbenhavn. K.

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.

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.)

Flensborgs
Skibbygning Selskab

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

NEXØ TØRDOK,

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

Gafé van Zandt,

Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Frederik Petersen,

Cycle- & Maskinværksted,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Nye Cycler haves paa Lageret
Østervoldgade 16, A.

Hotel Skandia

Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

J. Melander,

Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Georg Sørensen,

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

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.

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.

Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsproviantering shandel.
Randers.

Engelsk Lovforslag om Reders Ansvar for Skade, foraarsaget af hans Skib.

I det engelske Underhus er der i disse Dage af den fra Søfartsmøder bekendte Mr. Charles Mac Arthur blevet indbragt et Forslag til Ændring af de engelske Regler om Rederens Ansvar for Skade, forvoldt ved hans Skib.

Efter nu gældende engelsk Ret er Rederen for Skade paa fremmed Ejendom paa Søen, foraarsaget af hans Skib, personlig ansvarlig, men kan begrænse sit Ansvar til £ 8 pr. Ton, eller hvis Menneskeliv er gaaet tabt £ 15. Det nye Forslag vil heri gøre to Forandringer. Dels foreslaas det at udvide Adgangen for Rederen til at begrænse sit Ansvar til ogsaa at gælde i de Tilfælde, hvor Skaden er tilføjet Genstande i Land, navnlig Moler, Dokker etc.; dels foreslaas det at give Rederen Adgang til at vælge imellem at betale en bestemt Sum pr. Ton og at abandonnere sit Skib og Fragt, saaledes som disse ere efter Ulykkeshændelsen.

Forslagsstilleren udtalte i sin Begrundelse af Forslaget med Hensyn til det første Punkt, at Lovens Undladelse af at medtage Tilfælde af Skade paa Ejendom i Land var mærkværdig og uden al Grund. Naar man overhovedet begrænsede Rederens Ansvar for Skade, foraarsaget af hans Skib, laa dette i Hensynet til Skibsfartens særlige Farer og Rederens manglende Kontrol overfor hvad der foretoges ombord af Besætningen; et ubegrænset Ansvar vilde virke hæmmende paa Skibsfarten og dens Udvikling; derfor var ogsaa i alle Lande Rederens Ansvar begrænset, men det var vanskeligt at opdage nogen Grund til, at Begrænsningen kun skulde gælde Ansvaret overfor Skade paa Genstande paa Søen og ikke ogsaa finde Anvendelse ved Skade paa Genstande i Land. De fleste andre Lande kendte heller ikke en saadan Adskillelse, og det syntes i Virkeligheden ogsaa at maatte være det samme i Forhold til Rederen, om Skibet løb ind i et andet, t. Eks. et ved et Bolværk liggende Skib, eller ind i selve Bolværket.

Hvad det andet Punkt angik, da gik Forslaget ud paa herved at stille engelske Redere lige med udenlandske Redere, hvad Ansvaret for Skadetilføjelser angik, det vil sige, give den engelske Reder den samme Stilling overfor fremmede Skibe og Ladninger, som fremmede Redere havde overfor engelske Skibe og Ladninger. Baade engelsk og fremmed Ret erkendte Rederen ansvarlig for Besætningens Handlinger, og begge Retsopfattelser indskrænkede dette Ansvar; men med Hensyn til Indskrænkningens Natur og Omfang var der en væsentlig Forskel. Udenfor England indskrænkede man Rederens Ansvar til Værdien af Skib og Fragt efter Ulykkeshændelsen, saaledes at man altsaa anerkendte Rederens Pligt til at svare for Skade, men kun med Værdien af det, han havde i Risiko.

I England var Forholdet anderledes; oprindelig var Ansvaret ubegrænset, men ved forskellige Love blev Ansvaret efterhaanden begrænset til Værdien af Skib og Fragt, men vel at mærke Værdien, saaledes som den var før Ulykkeshændelsen; det var heri den principielle Forskel mellem engelsk og fremmed Retsopfattelse paa dette Punkt laa. Senere blev Grænsen sat til et fast Beløb, nemlig henholdsvis 8 £ og 15 £ pr. Ton, som svarende til Gennemsnitsværdier, og indtil disse Beløb hæftede altsaa altid en engelsk Reder, selv om hans Skib helt gik under ved Ulykkeshændelsen. I det Tilfælde, at et engelsk og et fremmed Skib stødte sammen i aaben Sø og begge sank, vilde den engelske Reder, hvis hans Skib havde Skylden, være ansvarlig indtil 8 £ pr. Ton, medens den fremmede Reder, hvis hans Skib havde havt Skylden, intet betalte, da hans Skib var borte.

Selv om Sagen førtes for engelsk Ret, var den engelske Reder uheldigere stillet end den fremmede, thi denne kunde abandonnere sit Skib og undlade at indlade sig i Processen, saaledes at det vilde være umuligt at faa nogen Erstatning fra ham, medens Englænderen altid var ansvarlig indtil £ 8 pr. Ton. Og naar den engelske Reder skulde føre Sag for fremmed Domstol, var det endda ikke altid, at man gav ham Ret til at abandonnere; de franske Domstole havde udtalt, at Retten til at abandonnere var en Ret, der alene tilkom franske Undersaatter, og, hvis Skaden var foraarsaget af et engelsk Skib udenfor Søterritoriet (3 Kvartmil fra Land), maatte engelsk Ret for saa vidt finde Anvendelse, som den engelske Reder maatte betale op til £ 8 pr. Ton. For at bøde paa disse ubillige og uretfærdige Forhold, maatte man have internationale Regler, og den internationale Sørets-Komite, der indgaaende havde beskæftiget sig netop med dette Forhold, havde paa Mødet i London i Sommer vedtaget en Resolution, der tilraadede en Ordning af Forholdet i den Retning, hvori det nu frembragte Forslag gik.

Forslagets Bestemmelser skulde finde Anvendelse overalt, hvor engelske Redere stod overfor fremmede, medens den gamle Regel (uden Abandonret) skulde finde Anvendelse, hvor engelsk Reder stod overfor engelsk Reder.

Mr. Mac Arthur anbefalede varmt Forslaget, dels af Retfærdighedshensyn overfor Rederne, dels af Hensyn til ikke at lægge den engelske Skibsfart saadanne Hindringer i Vejen, at den skulde være udsat for at ligge under i Konkurrencen med Udlandet.

Under Forhandlingerne i Parlamentet støttedes Forslaget fra forskellig Side, navnlig fra Skibsredernes, men Regeringen var absolut imod Punkt 2, uden at de Grunde, som Regeringens Repræsentant, Sir R. Webster, fremførte imod Forslaget, egentlig vare overbevisende. Punkt 2 blev derefter trukket tilbage, sikkert til Skuffelse for mange; i al Fald udtaler „Sh. Gaz." sig med stor Bitterhed om Regeringens Holdning og beklager den Skæbne, som dette Forslag led, et Forslag, der var blevet modtaget med stor Glæde af Størstedelen af de engelske Redere; men selv om det ikke lykkedes denne Gang at faa Forslaget frem til Lov, er det derfor ikke opgivet, men vil sikkert snart komme frem igen, støttet som det er af Flertallet af de engelske Redere.

Rungs Universalbatometer.

Vi have modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende" Nr. 38 f. A. har Hr. T. P. Funder udførlig omtalt Rungs Batometer og derved søgt at udbrede Kendskab til dette fortrinlige Loddeapparat, der sikkert fortjener en langt større Udbredelse, end det hidtil har opnaaet særlig i den danske Dampskibsflaade.

Som en af de vigtigste Aarsager til, at saa faa Skibe er forsynet med det, kan nævnes, at det blandt Skibsførere er saa godt som ukendt; muligvis véd Rederne bedre Besked, men det er nu en Gang ikke i deres Interesse at opmuntre til at forøge Skibenes Driftsudgifter.

Efter at jeg i et Aarstid har anvendt Batometeret,

kan jeg fuldt ud indrømme, at det har de gode Egenskaber, Hr. Funder omtaler; dog synes jeg, at han ikke var heldig med at forsvare de Ulemper, der i „Hansa" er omtalt angaaende dets Vægt og Pris. Naar Hr. F. paastaar, at Vægten ikke er større, end den bør være, for at Loddet hurtig kan komme i Bund, saa kan dertil indvendes, at dette Spørgsmaal kun har Interesse for dem, der skal hive Linen ind, hvorimod det for alle andre kommer an paa, at saavel Linen som Apparatet kan bevares saa længe som mulig, og det er indlysende, at jo mindre Loddets Vægt er, desto længere vil Linen, (der ogsaa er kostbar) holde. At Batometeret er konstrueret til nøjagtig Maaling op til og over 300 Favne, er naturligvis en Anbefaling for dets Anvendelse i videnskabelige Øjemed; men det er uden Interesse for Handelsflaaden at faa paalidelige Lodskud over 100 à 120 Fv., og derfor er det unødvendigt at gøre Vægten større, end at det under Fart med Lethed kan mærkes, naar Bunden naas paa disse Dybder.

Ved at konstruere Apparatet til c. 100 Fv., kan Udgifterne til ekstra Skruer spares, og dersom dette tillige kan medføre, at Luftkamret kan lukkes fuldstændig, saa det bliver umuligt for Vand at trænge ind i det, da vil Instrumentet vinde i Paalidelighed. Om et enkelt Batometer er dyrt eller ikke, maa vel nærmest bedømmes efter dets Nytte i Forhold til lignende Instrumenter, men kan Prisen reduceres i Forhold til og samtidig med Vægten, vil den næppe være større, end at mange vil prøve det; og jeg kan ikke tænke mig, at Førere med deres gode Villie vil undvære det, naar de en Gang er bleven fortrolig med det.

Som det nu leveres, bliver man uvilkaarlig bange for at betro det kostbare, tunge Lod til de tynde Liner, der skal anvendes. Undertiden varer Linen længere, end man ventede; men det modsatte er hyppigst Tilfældet, og det er let forstaaeligt, at Skibsførere ugerne udsætte sig for at skulle indberette, at det kostbare Apparat er gaaet tabt. Dersom Hr. Funder har Ret i, at Vægten med Lethed kan reduceres, da kan det ikke noksom tilraades at anstille Forsøg dermed og underrette Skibsførerne om disses Resultater.

Ifølge min Erfaring kan Bunden under Fart (c. 9 Mil) mærkes tydelig paa over 150 Fv. med et 20 Pd.s Lod paa Staalline, og for c. 100 Fv. Dybde mener jeg, at 15 Pd. er tilstrækkelig. Batometeret vejer c. 25 Pd., Sir Wm. Thomsons Stanglod c. 20 Pd.

Paa Batometeret er Aflæsningen tydeligst, og selve Apparatet er lettere at haandtere og derfor mere praktisk end Sir Wm. Thomsons. Den eneste, mig bekendte Ulempe, der hæfter ved Batometeret er den, at det er ubrugeligt, naar Vandet er meget leragtigt som ved Mundingen af Missisippifloden.

Det undrer mig, at det ikke er Hr. Funder bekendt, at der til Sir Wm. Thomsons Loddemaskine hører en Depth Recorder, der paa en ligedelt Skala viser Dybden, hvortil Loddet naaede, enten det rørte ved Bunden eller ikke; det er derfor kun nødvendigt at anvende Glasrør for at kontrollere Recorder. Jeg har havt to af disse (begge tabte i $2^1/_2$ Aar) ombord; de lignede hinanden deri, at det var nødvendigt til hvert Lodskud at anvende en Rettelse, der dog holdt sig nogenlunde konstant.

d.

Kul og flydende Brændsel.

I det engelske Underhus fremsatte Mr. Harwood for nylig et ganske mærkeligt Forslag. Det gik ud paa at lægge en Eksportafgift paa Kul af 1 sh. pr. Ton. Forslaget er ikke kommet til Behandling, og Underhuset er herved, efter „Sh. Gaz."s Mening, blevet afskaaret fra en uden Tvivl interessant Diskussion, skønt det maa anses for givet, at det med stor Majoritet vilde have forkastet Forslaget.

Dettes Hensigt var uden Tvivl at lægge en Dæmper paa, at saa stor en Del af den engelske Kulproduktion gaar til Udlandet; det hvilede paa en Frygt for, at Landet i en betænkelig Grad udtømmer sine Kulbeholdninger, og at det snart vil ophøre at være Verdens Forsyningssted. Imidlertid synes denne Opfattelse ikke vel begrundet, og selv om den var det, kunde der endnu henvises til den Betragtning, som Mr. Balfour nylig fremsatte, og som gik ud paa, at længe før en saadan Katastrofe indtræder, vil den engelske Flaade ikke være absolut afhængig af Kullene. „Sh. Gaz." fremhæver denne Udtalelse som værende af særlig Interesse for Handelsflaaden. Kul har man hidtil betragtet som en absolut Fornødenhed, men det er allerede begyndt at vige Pladsen for flydende Brændsel, af hvilket der synes at være ubegrænsede Forraad til en Pris, med hvilken Wales Kul, udførte til langt bortliggende Pladser, ikke kan konkurrere. Tilsyneladende mangler der kun talrigere Oplagspladser for flydende Brændsel, for at true Betydningen af Kulhavnene med at blive undermineret.

Visse tekniske Vanskeligheder med Hensyn til Benyttelsen af flydende Brændsel og af Ballasttanke, afvekslende til Olie og Vand, maa endnu overvindes, men Resultatet maa utvivlsomt blive stor Besparelse i Oplagsafgift og med Hensyn til Fyrbødere, saa vel som en anselig Besparelse paa selve Brændselsmaterialet. Det vil endnu vare nogle faa Aar, før flydende Brændsel vil blive almindeligt benyttet, men det kan ikke nægtes, at de nuværende høje Kulpriser har bragt Spørgsmaalet i Forgrunden paa en Maade, som man ikke vilde have tænkt sig for faa Aar siden. Hvad angaar Bunkerkul, er det derfor ikke usandsynligt, at man inden længe vil se en betydelig Nedgang i Efterspørgslen. Men før man vil gaa ind paa at lægge en Skat paa Udførslen af Kul, vil man sikkert overveje, i hvilken Udstrækning Skibsfarten vil berøres af den, og om den ikke vil skade det britiske Produkt paa Udlandets Markeder.

„Sh. Gaz." paaviser derefter de betænkelige Følger, som en saadan Skat paa Kuludførslen vilde have for den britiske Kulhandel og Skibsfart. Disse Følger synes ret indlysende, men denne Del af Spørgsmaalet har i det hele for Øjeblikket næppe praktisk Interesse. Men det er interessant at se den Tiltro, det ansete Søfartsblad har til det flydende Brændsels Fremtid ombord i Skibene.

En Skibsdrage.

Vi have modtaget følgende:

Dansk Søfartstidende har omtalt flere Redningsapparater, som skal udstilles i Paris og konkurrere til den pollokske Præmie.

Ogsaa her fra Byen er indsendt et Apparat, som er antaget af det danske Pollok-Udvalg og vil blive udstillet i Paris. Da dette Apparat forhaabentlig vil faa en ikke ringe praktisk Betydning, haaber jeg, at „Dansk Søfartstidende" ogsaa vil give Plads for en Beskrivelse af dette.

Apparatet, som er konstrueret af Redaktør Fog her i Byen, bestaar af en Drage af stærkt, vandtæt Tøj, beregnet paa at skaffe Forbindelse dels mellem et strandet Skib og Land, dels mellem to Skibe i aaben Sø.

Fogs Skibsdrage er indrettet saaledes, at man absolut er Herre over, naar den skal gaa ned.

Foruden Dragens Styreline, en stærk Hampline paa 2 m/m. Tykkelse, er der anbragt en tynd Line, kaldet „Regulatorlinen". Saa snart denne Line strammes, daler Dragen, og firer man, gaar den atter til Vejrs.

Et Par af Byens mest anerkendte Skibsførere overværede nylig en Prøve med Skibsdragen. Det var ingen stærk Blæst, men Dragen gik ud med 700 Alen Line. Man prøvede Regulatorlinen baade paa korte og paa lange Afstande, og den virkede udmærket. Man kunde faa Dragen til at gaa ned og op naar man vilde. De to Skibsførere udtalte sig meget rosende om Opfindelsen.

Enhver Sømand vil forstaa Betydningen af denne Opfindelse. Dragen kan skaffe Forbindelse paa ubegrænset Afstand, og, naar den opsættes fra Skibet, langt hurtigere og sikkrere, end det kan ske f. Eks. ved Hjælp af Raketapparatet, der jo først skal hentes til Strandingsstedet og kun kan bruges paa stærk begrænset Afstand.

Den største Betydning vil Dragen dog formentlig faa ved at skaffe Forbindelse mellem to Skibe i rum Sø. Ved Hjælp af Styrelinen kan man hale en Lodline over, og ved dennes Hjælp atter en Slæbetrosse eller anden stærk Trosse. Det vil ikke være vanskeligt for Søfolk at danne en brugbar Redningsstol, hvori man kan overføre Mandskabet fra et havareret Skib til et andet Skib, der kommer Havaristen til Hjælp.

Opfinderen har indgivet Ansøgning om Patent paa sin Opfindelse, foreløbig for Danmark og Tyskland. Det er hans Agt at afhænde Patentretten for Udlandets Vedkommende, hvis dette kan lykkes.

Men for at Skibsdragen skal faa virkelig Betydning, er det af Vigtighed at naa dertil, at den let og sikkert kan sættes op fra et Skib, og at alt er saa solidt og hensigtsmæssigt indrettet som vel muligt. For at naa dette, fortsætter Opfinderen sine Forsøg, og først naar han har naaet nogenlunde til Fuldkommenhed og Sikkerhed, begynder han Fabrikationen.

Nykøbing, Mors, d. 1. April 1900.

R. S.

Indenrigsfarten.

I nærværende Blads No. 6 optoge vi en Skrivelse, vi havde modtaget fra Ekensund Skipper-Forening angaaende de derværende Teglværkers Plan om nu til Foraaret at nedsætte Fragten for Mursten med c. 10 %. De tyske Kystskipperes Forening opfordrer nu til ikke at slutte Mursten fra Ekensund etc. under de i følgende Tarif opgivne Fragter: Flensborg Kieler Sten M. 2.50, Normalsten M. 3.75; Sønderborg Kieler Sten M. 3, Heiligenhafen, Fehmern og Slesvig M. 5; Aabenraa, Koppeln og Arnis M. 4. Fra 1. Juli Kielersten: Eckernførde M. 4; Kolding, Fredericia, Middelfart, Assens, Faaborg, Svendborg Kr. 4; Aarhus, Odense, Horsens Kr. 5; Vejle Kr. 4.50; Rosenvold, Bogense, Nyborg Kr. 4.25. — Fra Rennberger Teglværkerne overalt 10 % mere. For Normalsten tillægges for alle Pladser det halve af de for Kieler Sten stipulerede Fragter. For Pladser Øst for Store Bælt forlanges Kr. 5, til Kjøbenhavn og Sundhavne Kr. 6.

Fragterne fra Ekensund og omliggende Teglværker have ikke ringe Betydning for mange mindre danske Skibe, og de danske Skibsførere ville derfor sikkert kraftigt støtte deres tyske Kolleger i Bestræbelserne for at holde disse Fragter oppe i en rimelig Højde.

Paa de tyske Kystskipperes Forenings, i Februar afholdte Generalforsamling forelaa en Skrivelse fra Kapt. Harder i Elmshorn, i hvilken foresloges at indføre en Minimal-Fragttakst for Skibe til Danmark. Generalforsamlingen afslog imidlertid at beskæftige sig med denne Sag som liggende udenfor Foreningens Formaal.

En Indsender har tidligere her i Bladet (se No. 23 for 1898) henledet Opmærksomheden paa de Ulemper, som Fordringerne om Vægtgaranti i visse tyske Havne medføre for de mindre Skibe. Om dette Spørgsmaal findes nu en Artikel i „Der Küstenschiffer", af hvilken vi gengive Hovedpunkterne.

Et uheldigt Forhold for Kystskibene i de fleste tyske Østersøhavne, f. Eks. Stralsund, Greifswald, Barth, Wolgast, Anclam, Kolberg, Stolpemünde, Rügenwalde, Danzig, Königsberg, er det, at Skibsførerne maa tegne rent Konnossement for den indtagne Vægt af Kornladladninger. Denne Kutyme findes kun i ovennævnte Havne. I alle andre Havne (den tyske Del af Nordsøen, Holland, England, Sverrig, Norge, Danmark og Østkysten af Slesvig og Holsten) findes den ikke. Saa vidt bekendt, maa Førerne af Slæbekaner, der fra Hamburg laste Korn til det indre af Landet, ogsaa tegne rent Konnossement for den indtagne Vægt, men Ansvaret for denne begynder først ved en Manco af 1 %. Naar man f. Eks. antager, at der i en Slæbekan indtages 250,000 kg. Hvede, men at der ved Udladningen viser sig en Undervægt af 2,600 kg., vilde Skibet have at betale for 100 kg. Hvede. Hvis denne Kutyme ogsaa var gældende i tyske Østersøhavne, vilde det være en Beroligelse for mange Skibsførere, der dér laste Korn. Imidlertid ville Aflasterne ikke uden videre forandre de bestaaende, for dem saa behagelige Forhold, men ville tværtimod med Hænder og Fødder modsætte sig enhver Forandring. Men vi leve i Fremskridtenes Tid, og en Reform i denne Sag er en Nødvendighed.

Der har allerede fundet Forhandlinger Sted med danske og svenske Kaptajner, der sejle paa de nævnte Havne, og disse ville støtte de tyske Skibsføreres Bestræbelser. Det bør nu overvejes, om man bør søge denne Vægtgaranti fuldstændig ophævet eller, hvis dette foreløbig skulde være for vanskeligt, om man bør søge det ordnet saaledes, at Skibsføreren knn har Ansvar for en Manco over 1 %. Hvis der kan opnaas Enighed mellem Skibsførerne, saa maa der arbejdes hen til, at Skibsmæglerne i de omtalte Havne tiltræde Skibsførernes Beslutning og ikke bortfragte noget Skib paa andre Betingelser.

En Ordning i den her omtalte Retning har foreløbig stødt paa Vanskeligheder derved, at Skibsførerne fra Pommern ikke have villet give den deres Tilslutning. Imidlertid bør man sikkert ogsaa fra dansk Side have sin Opmærksomhed henvendt paa Sagen.

Literatur.

Vindkort over den nordligste Del af Atlanterhavet og Davis-Stræde.

Konstruerede paa Grundlag af Observationer, tilhørende det danske meteorologiske Institut, af V. Garde, Kaptajn i Marinen. Udgivet med Carlsbergfondets Understøttelse. Det kgl. Søkortarkiv. Kjøbenhavn 1900.

Denne Bog bringer en samlet Fremstilling af Hyppigheden og Styrkeforholdet af de enkelte Vindretninger, hvoraf Middelvindene paa Ruterne mellem Skotland, Færøerne, Island og Grønland fremgaa. Det fremhæves i Forordet, at en saadan Fremstilling har Interesse saavel

for Studiet af de meteorologiske og hydrografiske Forhold i Nord-Atlanterhavet som for Forstaaelsen af de meteorologiske Forhold over Nordvest-Evropa, samt at den desuden formentlig har Betydning for Sejladsen paa ovennævnte Ruter. Fremstillingen er baseret paa en 20-aarig Række Vindobservationer fra danske Skibe, der have besejlet disse Farvande.

Kortene, der ligesom Teksten fremtræde i en særdeles smuk og tydelig Skikkelse, give en Række Oplysninger om de forskellige Vindretningers relative Hyppighed, om Storm- og Stilleprocenter, om Stormdagenes Middelantal paa de forskellige Steder m. m. Teksten findes baade i det danske og det engelske Sprog.

Det er et højst fortjenstfuldt Arbejde, der her foreligger fra Kaptajn Gardes Haand. Det er et Vidnesbyrd om de smukke Resultater, som Samarbejdet mellem vort meteorologiske Institut og de farende Skibsførere kan bringe, og det viser, at de Observationer, som Skibsførerne indsende til Institutet, have overmaade stor Betydning, idet de af dette gøres frugtbringende baade i praktisk og videnskabelig Henseende. Denne Bog har særdeles megen Interesse for alle Skibsførere, der besejle de omhandlede Farvande, og vi anbefale den paa det bedste til disse. Prisen, 7 Kr. 20 Øre, er ikke høj for det omfattende Værk. Vi tro, at alle, der ere interesserede i de Forhold, det behandler, vil have Udbytte af at lære det at kende, og at det hos de farende Skibsførere vil forøge Lysten til at yde Meteorologisk Institut deres Støtte ved at gøre det bekendt med de Observationer af Vind- og Vejrforhold, som de foretage.

S. M. Kromanns Redningsapparater.

I Anledning af en Artikel i dette Blads Nr. 11 om de af Fabrikant S. M. Kromann paa Fanø fremstillede Apparater til Redning af Menneskeliv, som det var Hensigten at udstille paa Verdensudstillingen i Paris, meddeles det os nu, at den danske Bedømmelseskomité ikke har fundet Apparaterne skikkede til at deltage i Konkurrencen om den Pollokske Præmie, og at de derfor ikke ville komme paa Udstillingen. Samtidig meddeles os, at 40 Skibsførere og Styrmænd i Sønderho samt Redningsvæsenets derværende Personale om Apparaterne har afgivet følgende Udtalelse, som vi ere anmodede om at optage:

„Vi undertegnede Skibsførere og Styrmænd af Sønderho paa Fanø, som har havt Lejlighed til at gøre os bekendt med de af Hr. Kromann fremstillede Apparater til Redning af Menneskeliv ved Søulykker, kunne paa det bedste anbefale disse som særdeles brugbare i nævnte Øjemed, og vi anse det for et stort Gode, om de kunde blive almindelig anvendte i Søfartens Tjeneste, og vi tvivle ikke om, at dette vilde finde Sted, hvis de bleve tilstrækkeligt kendte.

Hvad der særlig udmærker disse Genstande er, at de ere byggede efter Flydeflaadesystemet, hvilket er bedre end Baadesystemet, da saadanne Apparater ikke kunne kæntre eller synke. Dertil kommer, at de fleste af disse ikke udkræve særlig Anskaffelse, men det er Ting, som benyttes i ethvert Skib, der paa en simpel Maade tages i Redningsvæsenets Tjeneste. En anden Fordel derved er, at de ere beregnede paa, at Folk ved Hjælp af dem skal kunne redde sig selv. De allerfleste Mennesker, som omkomme paa Søen enten ved Kollision eller Kyststranding, have sat Livet til som Følge af Mangel paa forhaandenværende hensigtsmæssige Redningsapparater, paa hvilke de ved egen Hjælp i det kritiske Øjeblik kunde bjærge Livet. Dette Savn vil kunne afhjælpes ved ovennævnte Redningsapparater, som man altid har ved Haanden, og som Rejsende let ville kunne føre med sig. Det er vor Overbevisning, at Mandskabet paa det for nogen Tid siden paa Horns Rev strandede Dampskib kunde, om disse Apparater havde været til Stede, have bjærget sig selv uden at have gennemgaaet nogen Lidelse af Betydning. Kromanns Apparater ville ved Kyststranding lette Redningsvæsenets Arbejde paa forskellig Maade, og Redning af et Skibs Mandskab vil ved Hjælp af disse foregaa hurtigere og sikkrere end ellers. Det samme gælder ved Kollision, selv med Passagerskibe, idet Passageren i et Øjeblik kan komme over i et andet Skib og saaledes undgaa den Fare, som i hvert Fald paa de store Have truer den Skibbrudne, som falder i Vandet, den nemlig, at blive angreben af Hajer. Samme Fare undgaas ved Brug af Passagerkufferten, da Hajerne ikke angribe Mennesker over Vandfladen.

I Henhold til det foran anførte tør vi udtale som vor Overbevisning, at de nævnte Apparater ville kunne yde Søfarende uberegnelig Gavn ved forekommende Søulykker og saaledes afhjælpe et stort Savn."

Generalforsamlinger.

Burmeister og Wains Maskin- og Skibsbyggeri

har afholdt ordinær Generalforsamling. Kommandør Nielsen aflagde Beretning.

Stigningen paa alle Skibsbygningsmaterialer var i forøget Grad vedblevet i det forløbne Aar og har medført dels en Stansning i nye Skibes Bygning, dels i følelig Grad paavirket Resultatet af de Nybygninger, Selskabet var i Færd med, da Stigningen indtraf. Dertil kom yderligere, at Diskontoen og Priserne paa Kul steg til Højder, der ikke have været kendte i mange Aar, og da Selskabet arbejdede med en betydelig løs Kapital og forbrugte store Kvanta løs Kul, har den forøgede Mer-Udgift stærkt paavirket Aarets Netto-Udbytte. Ydermere har Selskabet ikke i noget Aar havt saa faa egentlige Havarister, som i det nu forløbne. Paa den anden Side havde Dokken og Beddingerne været stærkere benyttede af almindelige Reparenter end Aaret forud, ligesom der i Maskinfabriken, i Støberiet og i Smedien var udført mere Arbejde end i noget andet Aar. Overhovedet havde der, med de nævnte Undtagelser, været betydelig Fremgang paa alle Omraader, og alle Værksteder havde været fuldt optagne.

De store Byggeforetagender, der paabegyndtes i forrige Regnskabsaar, vare blevne fortsatte, og det var Tanken at vedblive med Nyanskaffelser, indtil man havde naaet at forsyne Værkstederne med nyt, tidssvarende Inventar, en Foranstaltning, der var absolut nødvendig, naar Fabriken og Skibsværftet med Held skulde kunne optage Konkurrencen med Ind- og Udland.

Aarets vigtigste Begivenhed havde været den fra den russiske Regering modtagne Ordre paa en hurtig Krydser paa 3,200 Tons, med hvis Bygning Værftet nu var i fuld Gang.

Ved Aarets Begyndelse traadte den nye Ulykkesforsikringslov i Kraft; den havde i det forløbne Aar medført en Udgift for Selskabet af c. 13,000 Kr.

Bestyrelsen havde iøvrigt fortsat den paabegyndte store Reorganisation, saa at Selskabet med Held kunde optage Konkurrencen og paatage sig tidssvarende Udførelse af alle Arbejder. Havde det forløbne Aar end, som sagt, bragt Skuffelser, saa maatte det paa den anden Side nævnes, at der var modtaget Ordrer paa betydelige Maskinleverancer, navnlig til Rusland.

Endvidere havde man i det nye Stor-Smederi erhvervet et særdeles godt Aktiv, der sikkert vilde vise sig meget rentabelt. Ved Hjælp af moderniseret Drift og reducerede Produktionsomkostninger, vilde man sikkert naa gode Resultater

Aaret begyndte med en Styrke paa 2035 (Aaret forud 1383) og endte med 1800 (Aaret forud 2035). I Arbejdsløn var udbetalt: 2,257,000 Kr. imod 1,898,000 Kr. i 1898. Der

var udført Arbejde til Beløb c. 8,000,000 Kr. mod c. 7,090,000 Kr. 60 Øre i 1898.

Af Nybygninger vare følgende afleverede i det forløbne Aar: „Maha Vajiravudh" og „Annam" til det østasiatiske Kompagni, „Ulabrand" til Tønsberg og 2 Staalpramme til Det forenede Dampskibsselskab. Der var i 1899 udført større og mindre Reparationer paa 263 indenlandske og 79 udenlandske Skibe. Dokken havde været benyttet af 27 Skibe i 180 Dage. Ophalingsbeddingerne havde været benyttet af 100 Skibe i 591 Dage.

Fabrikejer Hagemann fremlagde Regnskabet, der viste en samlet Indtægt af 841,263 Kr. De vigtigste Poster vare udført Arbejde 762,523 Kr., Indtægt af Dokken 39,233 Kr., Indtægt af Ophalingsbeddingerne 20,773 Kr. og Indtægt af Bolværker og Husleje 16,806 Kr. Der foresloges henlagt til Reserve- og Fornyelsesfond 90,550 Kr., udbetalt i Udbytte 200,000 Kr. (4 pCt.) og overført til næste Aar 1,379 Kr.

Kancelliraad Aschlund sammenlignede Resultatet med Helsingør Skibsværfts og kritiserede det paa Grundlag heraf.

En Aktionær kritiserede de store Administrationsudgifter og spurgte, hvad det var for en Proces, Selskabet førte med „Urania".

Grosserer Cohen udtalte, at netop naar Materialerne vare dyre, var der noget at tjene for et Selskab som dette, naar man havde Materialer liggende. Han kritiserede Selskabets Drift og Ledelse; særlig ankede han over, at Overdirektøren ikke var merkantilt uddannet.

Fabrikejer Hagemann besvarede de fremsatte Anker og Forespørgsler og udtalte sig i de mest anerkendende Ord om Kommandør Nielsens Ledelse af Selskabet.

Der gaves Decharge. Grosserer Fr. Th. Adolph genvalgtes til Bestyrelsen. Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet „Torm"

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Dirigenten, Kapt. F. Harboe mindede under Forsamlingens Tilslutning i smukke Ord to i Aarets Løb afdøde Bestyrelsesmedlemmer, Kaptajnerne R. Rasmussen og H. E. Hansen.

Forretningsføreren, Kaptajn D. Torm aflagde Beretning og Regnskab.

Resultatet var særdeles tilfredsstillende, særlig naar det toges i Betragtning, at 2 af Selskabets 4 Skibe havde havt betydelige Havarier. For indeværende Aar vare Udsigterne lovende: Indtægterne have været: Overført fra 1898 Kr. 5,062.52, „Helene"s Overskud Kr. 49,690.16, „Agnete"s Kr. 38,230.06, „Hermia"s Kr. 47,390.82, „Alice"s Kr. 36,082.08, ialt Kr. 176,455.64. Udgifterne: Forretningsførerens Gage Kr. 5,141.79, Bestyrelsen 1 pCt. af Overskudet Kr. 1,713.93, Skibsførerne 3 pCt. af Overskudet Kr. 5,141.79, Revisorerne Kr. 400, Renter af Laan ÷ indvundne Renter Kr. 5,908.24, henlagt 8 pCt. til Reservefonden Kr. 57,440, 10 pCt. Udbytte Kr. 71,800, overføres til 1900 Kr. 28,909.89, ialt Kr. 176,455.64.

Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes Grosserer Jacob Salomon og valgtes i Stedet for de to afdøde Havnemester Bonde og Kapt. Kraemer.

Til Revisorer genvalgtes Etatsraad Lyngbye og valgtes Kapt. Ravnkilde.

Fremdeles vedtoges Lovændringer, der bemyndigede Bestyrelsen til at henlægge mere end de hidtil som Maksimum fastsatte 8 pCt. af Aktiekapitalen til Reservefonden, og til ved passende Lejlighed at købe et eller flere nye Skibe og at tilvejebringe Midlerne dertil ved en Udvidelse af Aktiekapitalen eller Optagelse af Laan eller eventuelt ved Benyttelse af Reservefonden.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft

har afholdt aarlig Generalforsamling. Grosserer A. Carl aflagde Beretning.

Selskabet havde i det forløbne Aar arbejdet under uheldige Forhold. Foruden en partiel Strike havde det som Medlem af Fabrikant-Foreningen været nødt til at deltage i den store Lock-out. For at indhente noget af den herved forsømte Tid, maatte man, særlig ved Nybygningerne, arbejde med Overtid, der atter foraarsagede ekstra Udgifter. Naar Regnskabet desuagtet udviste et Overskud, var det et særdeles godt Resultat. Flydedokken er nu udtraadt af Fabrikant-Foreningen og indtraadt i „Dansk Mester- og Arbejdsgiver-Forening. Faren for at inddrages i en Lock-out var herved formindsket uden at give Afkald paa den Støtte, som Stillingen som Medlem af Arbejdsgiver-Foreningens Organisation yder.

Af Nybygninger er der i det forløbne Aar udført og afleveret: 1 Lægter, 2 Passagerbaade og 2 Tankdampere; endvidere en større Ombygning af en Damper. I begge Dokker havde der været indsat 90 Skibe med en samlet Tonnage af 48,539 Tons imod 90 Skibe med 41,118 Tons i 1898. Den samlede Dokleje i 1899 andrager 39,812 Kr. 21 Øre imod 28,134 Kr. 76 Øre i 1898. Nettooverskudet var 35,074 Kr. 50 Øre, som er henlagt til Fornyelsesfonden og Reservefonden. Den samlede Henlæggelse i 1898 og 1899 androg 54,511 Kr. Flydedokkens Virksomhed var hovedsagelig bleven baseret paa hurtige og billige Reparationer af Dampskibe, men Nybygninger vare nødvendige for at holde en god Stab af Arbejdere stadig beskæftigede. Ved Nybygninger tjenes som Regel intet eller saa godt som intet. I det forløbne Aar havde Udgiften til Arbejdspenge fordelt sig omtrent med $^1/_4$ paa Reparationer og $^3/_4$ paa Nybygninger. Dette Forhold var uheldigt, men havde i den senere Tid forbedret sig overordentligt.

Der gaves Decharge.

Revisorerne genvalgtes.

Dansk Navigatør-Forening

har afholdt en ekstraordinær Generalforsamling, der ledede af Foreningens Viceformand, Translatør Balthazar-Petersen.

Den eneste Sag paa Dagsordenen var Dampskibsrederi-Foreningens Svar paa Dansk Navigatør-Forenings Andragende om Forhøjelse af Styrmændenes Gager.

Svarskrivelsen, som vi tidligere have gengivet, oplæstes.

Der førtes om denne Skrivelse en længere Diskussion, under hvilken alle de Medlemmer, der tog Ordet, udtalte deres Misfornøjelse med den og med Redernes hele Stilling til Sagen. Det gjordes gældende, at det er urigtigt, naar det siges, at Styrmændenes Lønninger er forhøjet betydeligt, og at de danske Hyrer skulde være 15 à 20 pCt. højere end Nabolandenes, og det betegnedes som vildledende, naar Norge i denne Forbindelse sidestilles med Tyskland, Rusland og Sverige, fordi Hyren i Norge er og altid har været lavere end i andre Lande.

Generalforsamlingen vedtog sluttelig at nedsætte en Kommission, der skal udarbejde en fuldstændig Løntarif. Til Kommissionen valgtes 7 Medlemmer, nemlig et Medlem for hvert af de større Dampskibsselskaber og desuden enkelte Medlemmer, der udelukkende har faret med større Sejlskibe.

Kommissionen skal snarest muligt udarbejde Løntariffen. Efter at den har været forelagt Foreningens Bestyrelse, vil den blive udsendt til hvert enkelt Medlem, ledsaget af en Stemmeseddel. De enkelte Medlemmer vil da kun have at svare Ja eller Nej paa Spørgsmaalet om, hvorvidt de vil forpligte sig til at overholde de i Tariffen fastsatte Lønningsvilkaar eller ikke.

Dermed hævedes Generalforsamlingen.

Dampskibsselskabet „Dannebrog"

har afholdt ordinær Generalforsamling.

Grosserer Johan Hansen aflagde Beretning og Regnskab. De høje Kulpriser, høje Hyrer og en Del Haverier havde kunnet mærkes, saa at Aaret ikke var fuldt saa godt, som man kunde have haabet, dog ønskede Taleren, at han aldrig maatte komme til at forelægge daarligere Resultater. Aaret var et Mærkeaar, da det var første Gang, at Selskabet

havde havt et totalt Forlis, nemlig Christiansborg, ved hvilken Lejlighed der ogsaa for første Gang gik Menneskeliv tabt; Skibets Fører, Kaptajn Petersen, der hørte til de yngre Kaptajner, omkom paa sin Post. De ny anskaffede Skibe havde sejlet til fuld Tilfredshed.

Driftsoverskudet var 684,920 Kr. Efter Betaling af Renter, Handelsomkostninger m. v. udkom et Overskud af 604,161 Kr. Heraf afskreves paa Skibenes Byggeværdi 250,000 Kr., medens 350,000 Kr. foresloges udbetalte i Udbytte til Aktionærerne (10 pCt.), medens Resten 4,161 Kr., fremførtes i ny Regning.

Efter en kort Diskussion om Regnskabsposteringen gaves der Decharge.

Grosserer Johan Hansen mindede om det Tab, Selskabet havde lidt ved den tidligere Revisor, Kapt. Rud. Rasmussens Død. I Stedet for denne valgtes Kaptajn Hecksher til Revisor; Grosserer A. Carl og Direktør H. L. Hansen genvalgtes.

Dampskibsselskabet af 1896

har afholdt ordinær Generalforsamling.

Grosserer Johan Hansen aflagde Beretning og Regnskab. Aaret havde været særdeles godt. De ikke saa faa Havarier, der havde været, havde ikke sinket Driften væsentlig.

Regnskabet viste en Indtægt af 392,870 Kr. Efter Fradrag af Renter, Handelsomkostninger m. v. udkom et Nettooverskud af 358,217 Kr. Heraf var der afskrevet paa Indkøbs-Konto 165,000 Kr., medens der foresloges udbetalt i Udbytte 180,000 Kr. (12 pCt.) og overført i ny Regning 13,217 Kr.

Man havde besluttet at udvide Aktiekapitalen med en halv Million for at indkøbe et eller flere Skibe til Udvidelse af Driften.

Der gaves Decharge.

De fratrædende Revisorer, Grosserer A. Carl og Direktør H. L. Hansen, genvalgtes. I Stedet for afdøde Revisor, Kaptajn Rudolf Rasmussen, valgtes til Revisor Kapt. Jacob Holm.

Dampskibsselskabet „Nordsøen"

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Dampmøller R. Schmith aflagde Beretning og Regnskab. Saldo fra forrige Aar var 10,169 Kr. Skibenes samlede Bruttoindtægt har været 1,301,382 Kr., Udgiften 1,180,173, Driftsoverskudet var 131,517 Kr. Herfra gaar Renter, Administrationsudgifter etc. med 72,583 Kr., Netto-Overskudet bliver 58,934 Kr., som foresloges henlagt til Reservefonden. Udbytte foresloges ikke udbetalt.

Aarets ugunstige Resultat havde sin Grund i, at Skibene hovedsagelig vare engagerede i Ruter, hvor Konkurrencen var saa haard, at man havde opgivet en Del af disse saa hurtigt som muligt. Status var iøvrigt særdeles god. „Finland" var solgt med Reservation af Generalforsamlingens Billigelse.

Grosserer Heggum kunde ikke forstaa, hvorfor man havde taget faste Ruter, naar man havde tjent godt ved Fragtfart, der ogsaa havde kunnet give Udbytte i Aar. Han forespurgte, om det ikke var bedre at sælge „Wineland", og ankede over, at Regnskabet ikke var specificeret nok.

Forretningsfører, Grosserer Alf. Christensen oplyste nærmere Betingelserne for „Finland"s Salg. „Wineland" var ikke saa kurant en Vare som „Finland", da det var ældre. Man var gaaet i fast Rute, da Thingvalla-Linien var ved at gaa istaa. Det specificerede Regnskab kund ses paa Kontoret.

Grosserer Budde-Lund mente, at man med Selskabets store Reservefond nok kunde give et Udbytte af 3—4 pCt.

Grosserer Alf. Christensen bemærkede at Selskabets fire Smaaskibe vare byggede paa en dyr Tid, og man burde derfor ikke angribe Reservefonden, der gav en saadan Ballance i Status, at der kunde realiseres, saa at Aktierne fik fuld Dækning.

Under en fortsat Diskusion yttrede en Aktionær, at han vilde foraarsage en ekstraordinær Generalforsamling indkaldt til at stemme om Spørgsmaalet om Realisation af Selskabets Skibe.

Der gaves Decharge.

De fratrædende Kommitterede, Dhrr. Bay, Rud. Schmidt og Uldall genvalgtes ved skriftlig Afstemning med 516 Stemmer imod 57.

Revisorerne genvalgtes.

„Finland"s Salg sanktioneredes.

Landmandsbanken

har tilsendt os sin Beretning for Aaret 1899. Det hedder bl. a. i Indledningen: Pengemarkedet har i 1899 ligesom delvis i Aaret forud gennemgaaende været knapt, da den stærke Udvikling, der for Tiden er i alle Erhvervsgrene her i Norden, ganske naturlig lægger Beslag paa den disponible Kapital. Følgen heraf har været høj Rente og stærk Nedgang i Kursen paa rentebærende Papirer. Medens altsaa paa den ene Side Bankens Indtægt paa Interesse-Konto har været betydelig højere end ifjor, har paa den anden Side Kursnedgangen paa Bankens Obligations-Beholdning været meget stor. Sparekasse-Renten blev fra 16. Oktbr. 1899 forhøjet til 4 pCt. Omfanget af Bankens Virksomhed har paa de fleste Omraader været ikke lidet større end i det foregaaende Aar. Bankens Overskud andrager Kr. 1,632,439.96, hvoraf henlægges til Reservefondet Kr. 64,864.87, som derefter inkl. Delkrederefondet andrager Kr. 2,905,051.54. Til Aktionærerne udbetales 6 pCt., og til næste Aars Regnskab overføres Kr. 23,791.31.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra N. Jensens Værft i Marstal er en ny 3-m. Skonnert løbet af Stablen. Den maaler 159 Br.-Tons og fik Navnet Debora. Dens Fører bliver Kapt. R. S. Rasmussen af Kragnæs, korresp. Reder Hr. Albert H. Petersen.

„Ærø Avis" skriver: Det har siden Nytaar gaaet rask med Startning af Sejlskibsrederier her i Byen. Foruden et Par Skibe, der er bestilt hos de herværende Værfter, har man maattet henvende sig til Værfter i Odense, Rudkjøbing og Faxe. Et Rederi i Marstal har hos Skibsbygmester Mortensen paa sidst nævnte Plads bestilt en 3-m. Skonnert paa 180—190 Br.-Tons, at levere til 1. April n. A. Dens Fører bliver Kapt. Wulff-Christensen og korresp. Reder Hr. Jens Hansen.

Købmand Bryde her i Byen har købt fransk Dpskb. Pierre Paul, bygget i 1891, 156 R.-T. Skibet faar Navnet Isafold og skal i Islandsfarten.

Bark Dan af Nexø, 253 R.-T., bygget 1855, er solgt til Stockholm for 12,000 Kr.

Personalia.

Hr. Skibsmægler Carl v. d. Hude i Aarhus er udnævnt til Lloyds Agent paa nævnte Plads.

Fra Sø og Land.

Hr. Skibsklarerer Per Sundin i Sundsvall tilskriver os, at aabent Vande næppe kan ventes før henimod Midten af Maj, hvis der ikke snart indtræder betydeligt gunstigere Vejr.

Fra det britiske Vice-Konsulat i Oran, Algeria, skrives til Sh. Gaz., at Havneafgifterne paa denne Plads fra d. 15. Marts ville være at beregne paa følgende Maade:

Ethvert Skib, hvad enten det laster eller losser, maa betale 35 c. pr. Ton af det Kvantum Gods, som indlades og/eller udlosses; dog skal der i intet Tilfælde betales Afgift af et større Antal Tons end Skibets Register-Tonnage andrager.

Eksempel: Hvis et Skib paa 1,000 Reg.-Tons indlader og/eller udlosser 800 Tons Ladning, saa betales der Afgift af dette Kvantum, medens Skibet, selv om det indlader eller udlosser en fuld Dødvægt Ladning, lad os antage 2,500 Tons, kun har at betale Havneafgift af sin Netto Reg.- Tonnage, i dette Tilfælde altsaa af 1,000 Tons.

Fra Esbjerg meddeles os, at Dpsk. Alfa Søndag Eftermiddag d. 1. April kom ind i Dokken med 703 Tons Kul. Kl. 4 Mandag Morgen begyndte Losningen og Kl. 7 samme Aften gik Skibet ud af Dokporten. Naar man fraregner Spisetiderne, er Skibet altsaa losset i 12 Arbejdstimer. Denne særdeles hurtige Ekspedition besørgedes ved Konsul Lauritzen i Esbjerg.

I Admiralitetsretten i London blev for nylig en Enkes Fordring paa Erstatning for Tabet af hendes Mand ved Stella-Ulykken afvist, da Manden, der var ansat i et Jærnbaneselskab, rejste paa en Fribillet, paa hvis Bagside der foruden andre Betingelser stod trykt en Klausul, ved hvilken Stellas Rederi, London & South Western Railway Co., fritog sig for „all responsibility for any injury, delay, loss or damage, however caused". Denne Klausul erkendtes i nærværende Tilfælde at maatte fritage Selskabet for Erstatningspligt.

Ugens Havarier.

Maren, Skonnert af Marstal, har paa Rejsen fra Hjemstedet til Karlshamn i Ballast været paa Grund ved Hyllekrog. Svitzers har bragt Skibet flot og ind til Gjedser, hvorfra den senere er bragt til Stubbekjøbing. Bjærgeløn 1100 Kr.

Ella, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Kjøge Bugt været i Kollision med russisk Skonnert Julie Alida, som sank. Mandskabet reddedes ombord i Ella.

Lorenz, Skonnertbrig af Marstal, er paa Rejsen fra Ærø til Frederiksstad i Ballast strandet ved Havnevaag i Eide. Besætningen er bjærget. Skibet er Vrag. Lorenz var bygget i 1889 i Marstal af Eg og maalte 141 Nt. Reg.-Tons.

Wind, Dpsk. af Helsingborg, kom d. 29. Marts paa Rejsen fra Gøteborg til Randers med Trælast paa Grund paa Læsø ved Østerby. Flot med Assistance af Svitzers.

Sir Richard Greenville, Dpsk. af Plymouth, er paa Rejsen fra New Orleans til Aarhus med Bomuldsfrøkager grundstødt i Kalø Vig paa Ryes Flak. Flot ved egen Hjælp efterat en Del af Ladningen var losset i Lægtere.

Heimdal, Skonnert (af Ærøeskjøbing ?), har paa Rejsen fra Malaga med Olivenolie været i Kollision med en ubekendt Damper c. 3 Sømil O. N. O. af Bull Point og mistede sin Klyverbom.

Annam, Dpsk. af Kjøbenhavn, har faaet nogen Skade paa Kedlerne, som repareres i Port Said.

Hans Christensens Minde, Skonnert af Faaborg, har ved Skjoldenæs oversejlet en Fiskerbaad.

Nautik, Dpsk. af Esbjerg, har paa Rejsen fra England til Kjøbenhavn med Kul været paa Grund ved Ellekilde Hage. Flot ved egen Hjælp og ankommet hertil.

Sjælland, Dampfærge, har paa Turen til Nyborg d. 27. Marts været paa Grund ved Slipshavn. Flot ved egen Hjælp og fortsat ubeskadiget.

Lea, 3/m Skonnert af Svendborg, befrygtes at være gaaet under med Mand og Mus i Middelhavet. Skibet, der var paa Rejsen fra Charlestown til Genua, passerede Nytaarsdag Gibraltar, og der er senere intet hørt fra det.

Niels Jensen, 3/m Skonnert af Svendborg, befrygtes ligeledes at være gaaet under med Mand og Mus i den haarde Storm omkring medio Februar. Skibet afsejlede 13. Februar fra Wemyss til Norge med en Ladning Kul.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til New Orleans 21. Marts. — Alexandra, Svensson, ankom til Kbhvn. 1. April. — Algarve, Borries, ankom til Barcelona 24. Marts. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Leith 29. Marts. — Antwerpen, Kihl, ankom til Reval 25. Marts. — Arkansas, Jespersen, ankom til New York 24. Marts. — Arno, Strubberg, afgik fra Kbhvn. 2. April, bestemt til Reval. — Beira, Lunge, ankom til Oporto 28. Marts. — Chr. Broberg, Harder, pass. Kanalen 31. Marts, bestemt til Cette. — Dagmar, Gade, afgik fra Marsala 30. Marts, best. til Algier. — Douro, Ørum, afgik fra Throndhjem 27. Marts, bestemt til Canarierne. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 31. Marts, best. til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Lissabon 31. Marts, bestemt til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 24. Marts, best. til New York. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 21. Marts, bestemt til New York. — Kiew, Jacobsen, afgik fra La Rochelle 26. Marts, bestemt til Stettin. — Kursk, Møller, afgik fra St. Nazaire 30. Marts, bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til Reval 31. Marts. — Loire, Rabe, ankom til Bordeaux 28. Marts. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 28. Marts, best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til Libau 31. Marts. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Kbhvn, 13. Marts, bestemt til New York. — Norge, Knudsen, ankom til Kbhvn. 2. April. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Livorno 29. Marts, bestemt til Bari. — Omsk, Erichsen, ankom til Antwerpen 31. Marts. — Seine, Staal, afgik fra Dunkirk 31. Marts, bestemt til Bordeaux. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 31. Marts, best. til New York. — Thingvalla, Laub, afgik fra Kbhvn. 4. April, bestemt til New York. — Tiber, Müller, ankom til Malaga 30. Marts. — Tomsk, Andersen, ankom til Rotterdam 29. Marts. — Xenia, Thiedemann, afgik fra New York 21. Marts, best. til Kbhvn.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Kbhvn. 2. April, bestemt til Manchester. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn 31. Marts, bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad. Clausson-Kaas, ankom til Libau 21. Marts, bestemt til Hull. — Ceres Christensen, ankom til Christiania 1. April, best. til Kbhvn. — Christian IX, Mollerup, afgik fra London 1. April, best. til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Throndhjem 28. Marts, best. til Kbhvn. — Constantin, Niedersøe, ankom til Kbhvn. 2. April, bestemt til London. — Ella, Bay, ankom til Danzig 31. Marts, best. til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 2. April, best. til Kønigsberg. — Jolantha, Ingvartsen, ank. til Libau 31. Marts, best. til London. — Kasan, H. Hansen, ankom til Kbhvn. 1. April, bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, ankom til Leith 3. April, bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 31. Marts, bestemt til Hull. — Maja, Petersen, afgik fra Kbhvn. 2. April, bestemt til Hamburg. — Morsø, Frisenette, afg. fra Kbhvn. 2. April, best. til Vestnorge. — Moskov, Rohde, ankom til Hull 29. Marts, bestemt til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 1. April, bestemt til Libau. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kbhvn. 3. April, best. til London. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 1. April, best. til London. — Pregel, Olsen, ankom til London 2. April, bestemt til Antwerpen. — Thyra, Jørgensen, er ankommen til Helsingør, bestemt til Hamburg. — Valdemar, Kofod, afgik fra Hull 31. Marts, best. til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Liverpool 31. Marts, best. til Kbhvn. — Vesta, Holm, ankom til Seydisfjord 11. Marts, bestemt til Leith. — Vesuv, Andresen, afgik fra Kbhvn. 3. April, bestemt til Hull. — Viking, Lorentzen, ankom til Hamburg 31. Marts, bestemt til Kbhvn.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 5. April, best. til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 5. April, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Newcastle 4. April, bestemt til Kallundborg. — Knuthenborg, Kraiberg, afgik fra Newcastle 4. April. best. til Nykjøbing F. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 4. April, bestemt til Odense. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 4. April, bestemt til Kbhvn. — Storebælt, W. Jørgensen, afgik fra Nakskov 4. April, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 4. April, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 3. April, bestemt til Reval. — Frode, Tofte, afgik fra Philadelphia 16. Marts, bestemt til Waterford. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Baltimore 9. Marts, ankom til Cork 28. Marts. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Philadelphia 14. Marts, ankom til Limerick 4. April. — Skjold, Schmidt, afgik fra Libau 29. Marts, ank. til Rotterdam 3. April. — Danmark, Kraemer, afgik fra Blyth 31. Marts, best. til Libau. — Ragnar, Risø, afgik fra Stettin 31. Marts, bestemt til Sunderland. — Volmer, Riber, afgik fra Newcastle 22. Marts, ankom til Libau 28. Marts. — Dan, Hansen, afgik fra Blyth 29. Marts, best. til Libau. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 21. Marts, ank. til Libau 27. Marts. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Swansea 28. Marts, bestemt til Stettin.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. A. Shukoff, Stoltenberg, ankom til Rotterdam 31. Marts. — Russ, Jensen, afgik fra Pensacola 31. Marts. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Methil 31. Marts. — W. Sawin, Jørgensen, ank. til Blyth 31. Marts. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Blyth 31. Marts.

Heimdal. Martha, Jørgensen, afgik fra Pomaron 31. Marts. — Elna, Møller, ank. til Tynen 29. Marts. — Therese, Rathje, ankom til Pomaron 1. April.

Urania. Polarstjernen, Callesen, ank. til New York 2. April. — Ekliptika, Klaaborg, ank. til Buenos Ayres 19. Marts. — Venus, Nielsen, ankom til Swinemünde 1. April. — Sirius, Branth, ankom til Kbhvn. 21. Marts. — Saturn, Lund, ankom til Køge 31. Marts. — Mars, Clausen, ankom til Helsingør 1. April.

Nordsøen. Finland, Schmidt, ankom til Bremen 31. Marts. — Holland, Jørgensen, ankom til Warkworth 31. Marts. — England, Andresen, passerede Kbhvn. 1. April. — Rusland, Møller, ank. til Odense 31. Marts. — Tyskland, Petersen, ank. til Kbhvn. 25. Marts.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ank. til Hull 28 Marts. — Nancy, Mathisen, afgik fra Hull 30. Marts, bestemt til Reval. — Nautik, Mortensen, ankom til Kbhvn. 30. Marts. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Hamburg 31. Marts, ank. til Grimsby 2. April. — Nerma, Jessen, afgik fra Bandholm 30. Marts, ank. til Kønigsberg 1. April. — Alfa, Nielsen, afgik fra Hull 30. Marts, ank. til Esbjerg 1. April.

Kjøbenhavn. Russia, Jespersen, afgik fra Blyth 28. Marts, ankom til Lübeck 1. April.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afg. fra Sunderland 31. Marts, bestemt til Kønigsberg. — Rita, Jørgensen, afgik fra Trouville 29. Marts, ankom til Blyth 1. April.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Blyth 26. Marts, bestemt til Reval.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Rotterdam 3. April, best. til Newcastle. — Agnete, Jensen, afgik fra Newcastle 30. Marts, best. til Pillau. — Hermia, Sørensen, ankom til Lübeck 31. Marts. — Alice, Hansen, afgik fra Burntisland 31. Marts, bestemt til Kiel. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Libau 31. Marts, bestemt til London. — Bornholm, Petersen, ankom til Burntisland 3. April. — Nauta, Madsen, reparerer i Kiel. — Rønne, Hintze, afgik fra Cimbrishamn 3. April, bestemt til Libau.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Gand 31. Marts. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Kiel 1. April. — Absalon, Predbjørn, ank. til Newcattle 1. April. — Ansgar, Larsen, afgik fra Burntisland 31. Marts, bestemt til Swinemünde. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Dunkirk 30. Marts. — Hamlet, Sommer, ankom til Aarhus 31. Marts. — Helge, Olsen, afgik fra Libau 29. Marts, bestemt til Dunkirk.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Annam, Cold, afgik fra Port Said 31. Marts, best. til Marseilles. — Siam, Glahn, ankom til Kbhvn. 2. April. — Cathay, Jensen, ankom til Singapore 1. April. — Korea, Berendsen, afg. fra Honkong 2. April, best. til Port Arthur. — Malaya, Prahl, pass. Perim 25. Marts. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Port Arthur 2. April, bestemt til Vladiwostock. — Manchuria, Schøning, ankom til Antwerpen 26. Marts.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Kbhvn. 31. Marts, best. til Blyth. — London, Bom, afgik fra Rotterdam 1. April, ankom til Sunderland 3. April.

Myren. Anna, Jensen, ankom til Rotterdam 30. Marts. — Clara, Petersen, ankom til Blyth 2. April.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Tyne 2. April. — Svend, Nielsen, afg. fra Burntisland 3. April, best. til Swinemünde.

Ærø. Energi, Hansen, ank. 27. Marts paa Methil Red. — Enigheden, Nielsen, ankom 27. Marts til St. Malo.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Gladstone, Christiansen, afgaaet fra Emden 25. Marts, ankom til Cardiff 30. Marts. — Anna & Emmy, Svarrer, sejlet fra Rio Grande 24. Febr. til Liverpool. — Esmeralde, Petersen, ankom til Capetown 28. Marts fra Liverpool. — Røhl, Kallesen, ankom til Havre 29. Marts fra Rio Grande. — Cito, Christensen, ankom til Ponta Delgade 31. Marts fra Menado. — Puck, Clausen, ankom til Para 29. Marts fra Liverpool.

Svendborg. Dannebrog, Børgesen, ankom til Porsgrund 20. Marts. — Fortuna, Christiansen, ankom til Hartlepool 19. Marts. — Ane, Jørgensen, ankom til Drøbak 19. Marts. — Niels, Hansen, ank. til Christianssand 20. Marts. — Saga, Clausen, ank. til St. Davis 20. Marts. — Bellona, Petersen, ankom til Christianssand 19. Marts. — Psyche, Hansen, ankom til Frederikstad 19. Marts. — Erik, Hoffmann, ankom til Granton 21. Marts. — I. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Leith Red 21. Marts. — Haabet, Andreasen, ankom til St. Davids 22. Marts. — Mine, Møller, ankom til Leith 22. Marts. — Thetis, Hansen, ankom til Leith Red 22. Marts. — Heimdal, Rasmussen, ankom til Charlestown 23. Marts. — Christine, Nielsen, ankom til Leth, 23. Marts. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Dysart 23. Marts. — Galathea, Bom, ankom til Treport 23. Marts. — Urda, Rasmussen, ankom til Folkestone 23. Marts. — Dannebrog, Clausen, ankom til Christiania 24. Marts. — Diana, Fallentin, ankom Dysart 25. Marts. — Svafva, Nielsen, ankom til London 26. Marts. — Valdemar, Andreasen, ankom til Dysart 25. Marts. — Clythia, Hansen, ankom til Dysart 25. Marts. — Hanne, Jørgensen, ankom til Dyssrt 25. Marts. — Triton, Nielsen, ankom til Gøteborg 26. Marts. — Helge, Hansen, ankom til London 27. Marts. — Confidence, Mouritsen, ankom til Frederikstad 28. Marts. — Kirstine, Dam, ankom til Höganäs 28. Marts. — Fylla, Rasmussen, ank. til Kragerø 28. Marts. — G. R. Berg, Petersen, ankom til St. Valleri 29. Marts. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Christiania 28. Marts. — Ane, Jørgensen, ankom til Cherbourg 28. Marts. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Frederikstad 29. Marts. — Elise Bay, Petersen, ankom til Aberdeen 31. Marts. — Rota, Jørgensen, ankom til Sarpsborg 31. Marts. — Niord, Svennevig, ankom til Dysart 31. Marts. — Neptunus, Jensen, ankom til Berwick 1. April. — Hertha, Hansen, ankom til Aarhus 31. Marts. — Sophie, Jensen, ankom til Libau 1. April. — Svend, Huusfeldt, ankom til Dysart 2. April. — Brødrene, Jørgensen, ankom til St. Davids 31. Marts. — Hans Emil, Hansen, ankom til Höganäs 31. Marts.

Ærø. Rødkilde, Schultz, ankom 25. Marts til Kbhvn. — Noah, Erichsen, afgik 26. Marts fra Kbhvn. til Limhamn. — Ægir, Rasmussen, afg. 23. Marts fra St. Nazaire. — Aerial, Madsen, ankom 23. Marts til Frederikshavn. — Ærø, Christensen, ankom 21. Marts til Boulogne sur Mer. — Kvik, Andersen, ankom 26. Marts til Harburg. — Hildur, Schmidt, ankom 28. Marts til Leith. — Svip, Jensen, ankom 27. Marts til Halmstad. — Bien, Petersen, ankom 26. Marts til Faxe. — Hercules, Bager, ankom 26. Marts til Faxe. — Nielsine, Christensen, ankom 28. Marts til Sølvitsborg. — Maren, Christensen, ankom 27. Marts til Gøteborg. — Caroline, Philipsen, afg. 26. Marts fra Holbæk til Sverrig. — Skirner, Rasmussen, ankom 26. Marts til Hamburg. — Ellen, Lauritzen, ankom 27. Marts til Llandly. — Hosanna, Hay, ankom 28. Marts til Vigo. — Ansgar, Lauritzen, ankom 28. Marts til Bermunda. — Christian, Eschen, ank. 27. Marts til Kbhvn. — Ellen, Folmer, ankom 27. Marts til Kbhvn. — Mariane, Petersen, afgik 25. Marts fra Horsens til Norge. — Skandinavia, Fabricius, ank. 29. Marts til Skien. — N. M. Harboe, Carlsen, afgik 27. Marts fra Faaborg til England. — Elna, Carlsen, afgik 28. Marts fra Holbæk til Gøteborg. — Fred, Friis, ankom 30. Marts til Sarpsborg. — Zephyr, Hansen, ank. 6. Marts til St. Anne (Guadeloupe) fra Newport Mon. — Dannebrog, Harris, ankom 1. April til Swinemünde. — Dannebrog, Bøje, ankom 2. April til Leith. — Caroline, Knudsen, ankom 2. April til Leith. — Marie, Jørgensen, ank. 31. Marts til Kbhvn. fra Bayonne. — Johanne, Grube, ankom 2. April paa Dysart Red. — Sylphe, Wilhelmsen, ankom 2. April til Skien.

Rønne. Freja, Beck, ankom til Swinemünde 26. Marts. — Veset, Ølsted, ankom til Danzig 27. Marts. — Odin, Møller, ank. til Bergquare 27. Marts. — Amarant, Kyhn, ank. til Danzig 29. Marts. — M. Christiansen, Bager. ankom til Neufahrwasser 29. Marts. — Næstved, Larsen. ankom til Rügenwalde 29. Marts.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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.

Omfatte fremtidig, foruden de hidtil omhandlede Farvande. **Syd-Amerikas** Ø.-Kyst S. for 40° S. Br., **Syd-Amerikas** V.-Kyst, den N.-lige Del af **Indiske Ocean** med **Røde Hav** og **Asiens** Ø.-Kyst med **Japan.**

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

Kattegat. Hals. Den 30te Marts 1900 er Vintersømærket uden for *Hals* ombyttet med Klokketønden.

Sundet. Hollænderdyb. Saltholm-Flak NV. Den 30te Marts 1900 er Vintersømærket *Saltholm-Flak NV.* ombyttet med Klokketønden.

Fyrskibet „Drogden" SSV. Et Mærkeskib for Vrag er udlagt ved den 6 Kml. SSV. for Fyrskibet *„Drogden"* sunkne Skonnert.

Store-Bælt. Nyborg. Ved *Nyborg* Havn opfyldes en ny Havneplads S. for den nuværende Havneplads mellem Havnen og Baadehavnen. Det forreste røde Ledefyr paa Havnens Midtermole er flyttet saa meget Ø. hen, at Fyrlinien gaar fri Ø. om den nye Havneplads.

Østersøen. Bøgestrøm. Den 29de Marts 1900 er Vintersømærket uden for *Bøgestrøm* ombyttet med Klokketønden.

Smaalands-Farvandet. Indløbet til Stege. Fyrene paa *Lindholm-Hage* og *Kulø* ere slukkede. Fyrpælene ere ødelagte af Isen og borttagne.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sundet. Landskrona. Gråen. I Sommeren 1900 rejses paa *Gråen* en 34 Fod høj Pæl med rød Diamant paa Toppen.

Gotland. Vestergarn. I Sommeren 1900 rejses ved *Vestergarn* en 33 Fod høj Stage med sort Trekant paa Toppen. Holdt overet med Kirken leder den til *Vestergarn.*

Gotland Ø.-Kyst. Slite. Lännaberget. I Sommeren 1900 rejses paa *Lännaberget* ved *Slite* en 25 Fod høj Pæl med rød, rund Topbetegnelse. Holdt overet med Møllen paa *Slitebacke* leder den til *Slite.*

Östergötlands Skjärgaard. Bråviken. I *Bråviken* ligger et Telegraf-Kabel fra 58° 37′ 50″ N. Br. 16° 36′ 0″ Ø. Lgd. til 58° 38′ 17″ N. Br. 16° 36′ 20″ Ø. Lgd. Paa *Vikbolandet,* paa S.-Kysten, er i 135 Alens Afstand fra hinanden rejst to Pæle med Topbetegnelse. Holdte overet angive de Kablets Retning.

Tyskland. I den nærmeste Tid foretages Sommerafmærkningen ved *Neufahrwasser, Neufähr* og *Weichselmünde.*

Stettiner-Haff. Udenrigsministeriet meddeler:

Fyrskibene *„Kaiserfahrt"* og *„Woitzig"* og Klokketønden uden for *Swinemünde* ere atter udlagte paa Station.

Flensborg Fjord. I Begyndelsen af April 1900 udlægges en rød og sort stribet Baaketønde midt paa hver af 19 Fods Middelgrundene Ø. for *Holnæshage.*

Baaketønden *Holnis Mittelgrund Nord:* 54° 52′ 40″ N. Br. 9° 38′ 0″ Ø. Lgd.

Baaketønden *Holnis Mittelgrund Süd:* 54° 52′ 22″ N. Br. 9° 37′ 36″ Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Varberg. Sälklippan. Paa *Sälklippan* er Sømærket atter ophørt.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Fyrskibet *„Eider Galliot"* er atter udlagt paa Station.

Elben. Kaiser Wilhelm-Kanal V.-lige Mundiug. Uden for *Kaiser Wilhelm-Kanal* er der c. 6 Kbl. S. t. V. for Mundingen fundet indtil 6 Fod mindre Dybde end angivet i Kaartene.

Weser. I *Weser* er Sommerafmærkningen begyndt.

Mellem den 17de April og 1ste Maj 1900 vil Fyrskibet *„Borkum Riff"* i kort Tid være inddraget.

Ems. I *Ems* forandres i Marts 1900 Afmærkningen indtil *Emden* saaledes:

Om Styrbord for Indgaaende i den gravede Rende til *Emden* udlægges følgende 7 røde Vagere:

E a	paa	53° 19′ 36″	N. Br.	7° 4′ 42″	Ø. Lgd.
E b	—	53° 19′ 41″	—	7° 5′ 48″	—
E c	—	53° 19′ 46″	—	7° 7′ 0″	—
E d	—	53° 19′ 51″	—	7° 8′ 12″	—
E e	—	53° 19′ 57″	—	7° 9′ 24″	—
E f	—	53° 20′ 3″	—	7° 10′ 32″	—
E h	—	53° 20′ 1″	—	7° 11′ 0″	—

Om Bagbord udlægges følgende sorte Spidstønder:

E 8	paa	53° 19′ 43″	N. Br.	7° 3′ 23″	Ø. Lgd.
E 9	—	53° 19′ 41″	—	7° 4′ 36″	—
E 10	—	53° 19′ 46″	—	7° 5′ 47″	—
E 11	—	53° 19′ 51″	—	7° 7′ 0″	—
E 12	—	53° 19′ 57″	—	7° 8′ 9″	—
E 13	—	53° 20′ 3″	—	7° 9′ 21″	—
E 14	—	53° 20′ 8″	—	7° 10′ 33″	—

En rødmalet Lystønde Eg, der viser hvidt Blinkfyr, Blink 4 S., Mørke 4 S., udlægges lige over for *Emden* Yderhavn. 53° 20′ 0″ N. Br. 7° 10′ 49″ Ø. Lgd.

De røde Vagere fra E G *(Polka Ton)* op ad Floden blive liggende uforandret. De sorte Spidstønder Ø. for *Emden* E 14—E 17 blive liggende uforandret, men de mærkes E 15—E 18.

Holland. Ems. Oostfriesche Gaatje. I *Oostfriesche Gaatje* flyttes følgende Tønder saaledes:

Rød Stumptønde G C. 53° 22′ 2″ N. Br. 6° 58′ 38″ Ø. Lgd.

Rød Stumptønde G E. 53° 20′ 12″ N. Br. 7° 0′ 30″ Ø. Lgd.

Sort Spidstønde G 1 mærkes G 1 a. 53° 24′ 23″ N. Br. 6° 57′ 30″ Ø. Lgd.

De sorte Spidstønder G 2, G 3 og G 4 inddrages.

Ved Bagbords Side af Farvandet udlægges følgende Lystønder, der vise hvidt Blinkfyr:

En sort Lystønde G 1, der viser Blink i 4 S., Mørke i 4 S. 53° 24′ 27″ N. Br. 6° 56′ 36″ Ø. Lgd.

En sort Lystønde G 2, der viser Blink i 4 S., Mørke i 4 S. 53° 23′ 3″ N. Br. 6° 58′ 0″ Ø. Lgd.

En sort Lystønde G 3, der viser Blink i 4 S., Mørke i 4 S. 53° 21′ 36″ N. Br. 6° 59′ 24″ Ø. Lgd.

En sort Lystønde G 4, der viser Blink i 2 S., Mørke i 4 S. 53° 20′ 11″ N. Br. 7° 0′ 54″ Ø. Lgd.

En sort Lystønde G 5, der viser Blink i 2 S., Mørke i 2 S. 53° 19′ 47″ N. Br. 7° 2′ 24″ Ø. Lgd.

Texel Rhed. Fort Harssens. I April 1900 foretages Skydeøvelser fra *Fort Harssens.* Skydepladsen og Signaler m. v. ere de samme som tidligere.

Zuidersee. Vraget mellem *Lemmer* og *Urk* ligger c. 4 Kml. N. 25° Ø. fra *Urk* Fyr. 52° 43′ 15″ N. Br. 5° 38′ 14″ Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. Nieuwe- eller Nordergat. I *Nieuwe-* eller *Noordergat* ere følgende Tønder flyttede og ligge nu saaledes:

Den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 1 med Diamant i 17½ Fod Vand. 51° 56′ 58″ N. Br. 4° 0′ 18″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 1 med Ballon i 18½ Fod Vand. 51° 56′ 37″ N. Br. 3° 59′ 30″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 i 12½ Fod Vand. 51° 56′ 5″ N. Br. 3° 59′ 40″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 2 i 11 Fod Vand. 51° 56′ 12″ N. Br. 4° 0′ 7″ Ø. Lgd.

Midt i Farvandet er der 11½ Fod Vand.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Boulogne. Den røde Fløjtetønde er atter udlagt uden for Molen *Carnot* og Klokketønden inddragen.

Fécamp. Luggeren *„Saint Marie"* er sunket i Løbet til *Fécamp.*

Ile de Siec SV. SV. for *Ile de Siec* er S. for *Plateau du Brouillezou* fundet en 9 Fods Grund paa 48° 42′ 8″ N. Br. 4° 5′ 50″ V. Lgd., en 5 Fods Grund paa 48° 42′ 5″ N. Br. 4° 5′ 5″ V. Lgd. og en 5 Fods Grund c. 100 Alen NV. for den sidste.

Skotland V.-Kyst. Troon Harbour. Paa den i Kortene angivne 5 Fv. Grund 1,1 Kml. V. ¼ N. for *Troon Harbour* V.-Pynt er der kun 3½ Fv. Vand, Springtids Lavvande. Grunden er kun 15 Alen i Udstrækning. Den hedder nu *Troon Rock.* 55° 33′ N. Br. 4° 43″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Loire. Canc de l'Eve. Vraget af *„Marie"* paa *Banc de l'Eve* er nu uskadeliggjort. 47° 14′ 24″ N. Br. 4° 15′ 31″ V. Lgd.

Gironde. Bec d'Ambès. *Bec d'Ambès* midterste sorte Lystønde Nr. 63, der viser rødt Lys, er flyttet ca. $^1/_2$ Kbl. V. hen. 45° 2′ 5″ N. Br. 0° 36′ 17″ V. Lgd.

Bec d'Ambès øverste røde Lystønde Nr. 44, der viser grønt Lys, er flyttet c. $^1/_2$ Kbl. V. hen. 45° 1′ 27″ N. Br. 0° 36′ 13″ V. Lgd.

Forandringerne ere foretagne paa Grund af Løbets Forandring.

Saint Georges de Didonne. I 1900 forandres *Saint Georges de Didonne* røde Fyr til et hvidt Fyr. Dette Fyr skal senere forstærkes og samtidig indskrænkes Lysvinklen fra 15° til 7°. Lysevnen bliver 29 Kml. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

Nærmere Meddelelse senere.

Spaniens N.-Kyst. Candas. Den 25. Marts 1900 tændes paa *Candas* Flodens højre Bred et grønt, fast Fyr, der lyser fra N. 16° V. gennem N. og V. til S. 50° V. Flammens Højde: 272 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Spejlapparat af 6. Orden. Fyret lyser mellem Pynterne *Vaca* og *Oliro*. Det vises fra et lille, hvidt Fyrhus. 43° 35′ 0″ N. Br. 5° 45′ 4″ V. Lgd.

Portugisisk Afrika. Jeba Flod. Løbet Cayo. Fyrskibet „Rio Ave". Fyrskibet *„Rio Ave"* er rødt, mærket paa begge Sider med sort *„pilotos"*. Paa Toppen føres en rød Ballon. Fra en Raa paa Masten signaliseres efter det internationale Signalsystem med Skibe og Byen. Fyrskibet ligger i 6 Fv. Vand. Vil man gennem Løbet *Cayo*, bør man søge Fyrskibet og der tage Lods.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Dalaware Bay. Cross Ledge Shoal. Elbow of Ledge. Den rødmalede Lystønde *Elbow of Ledge* Nr. 14, der viser hvidt, fast Fyr paa V.-Siden af *Cross Ledge Shoal*, er atter udlagt paa Station.

North Carolina. Fyrskibet *„Diamond Shoal"* er igen lagt paa Station $6^3/_4$ Kml. ØSØ. for Ø.-Enden af *Outer Diamond Shoal* og $14^5/_8$ Kml. S. 53° Ø. fra *Cape Hatteras* Fyr.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.[1]

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Charlotte Harbor. Gasparilla Island. Indtil omtrent den 20. Juni 1900 viser Fyret paa S.-Enden af *Gasparilla Island*, ved N.-Siden af *Boca Grande* Indløb til *Charlotte Harbor*, hvidt, fast Fyr, hvorefter det atter skal vise hvidt, fast Fyr med rødt Blus hver 20 Sek.

Trinidad. Boca de Huevos. En 2 à 3 Kbl. stor Grund med 12 Fv. Vand er funden i *Boca de Huevos*, $4^1/_2$ Kbl. S. 20° Ø. fra *Huevos Island* SV.-Pynt og S. 77° V. fra *Cape Cola*. 10° 40′ 25″ N. Br. 61° 43′ 0″ V. Lgd.

Bahama Islands. Grand Turk Island. Vraget paa *Grand Turk Island* NØ.-Rev er forsvundet.

Vraget af Bark *„Greenland"* ligger paa *Grand Turk Island* NV.-Rev, paa 21° 30′ 45″ N. Br. 71° 8′ 15″ V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Chili. Concepcion Bay. Tumbes Point. Paa Yderenden af *Tumbes Point* er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 108 F. Synsvidden: 6 Kml. Det lyser fra S. 27° V. gennem V. og N. til N. 81° Ø. 36° 36′ 50″ S. Br. 73° 7′ 25″ V. Lgd.

Taagesignal gives med Sirene, c. $1^1/_4$ Kbl. Ø. for Fyrhuset, hver 1 Minut To-Stød, Stød 5 S., Pause 10 S., Stød 5 S., Pause 40 S.

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

Forindien. Hindustan V.-Kyst. Mangalore. Den 1. Maj 1900 tændes paa S.-Enden af Værftet i *Mangalore* et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden: 11 Kml. Fyret vises fra et graat Taarn. 12° 50′,7 N. Br. 74° 49′,5 Ø. Lgd.

Det vides ikke, om det nuværende *Mangalore* Fyr samtidig slukkes.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China-Søen. Banka Stræde. Palembang Flod. Kampong Sunsang. I Indløbet til *Sungi Sunsang* eller *Palembang* Flod er den hvide Spidstønde Nr. 2 ombyttet med en hvidmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr. Synsvidden: 6 Kml.

Den sorte Spidstønde Nr. 4 er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Blinkfyr. Synsvidden: 6 Kml.

Ved *Kampong Sunsang* skal tændes et hvidt, fast Fyr. *Sunsang* Flagstang ligger paa 2° 20′,2 S. Br. 104° 55′,5 Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Italien. — Sundhedsforanstalningerne overfor *Brasilien* fra S.-Grænsen til *Bahia* medregnet ere ophævede.

Brasilien. — Havnen *Leixoes* er erklæret for pestfri.

Københavns Børskurs d. 4. April 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	$105^1/_4$	$^1/_2$	$105^1/_4$	$105^1/_2$
Danmark	82		$81^3/_4$	$82^1/_4$
Norden	$115^1/_2$	$^3/_4$	$115^1/_2$	116
Kjøbenhavn	$94^3/_4$	$^1/_2$	$94^1/_2$	$94^3/_4$
Carl	52		$51^3/_4$	52
Dannebrog	$95^1/_2$	$^3/_4$	$95^1/_4$	$95^1/_2$
Skjold	$68^1/_2$		$68^1/_4$	$68^1/_2$
Urania			74	75
Union			100	$100^1/_2$
Dampsk. af 1896			99	$99^3/_4$
Østasiatiske	$110^3/_4$	$^1/_2$	$110^1/_2$	$110^3/_4$
Østersøen			95	101
Nordsøen	76		73	80
Torm			94	100
Gorm			100	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			87	96
Hejmdal			104	109
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			$99^1/_2$	100
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			91	$92^1/_2$
$3^1/_2$% uopsig. Stats			$93^3/_4$	$95^1/_2$
$3^1/_2$% Husejer Kreditk.			83	$84^1/_2$
$3^1/_2$% Kbhvns Kreditf.			84	85
4% — — 2. Serie			$90^3/_4$	91
4% — — 1. —			$92^1/_2$	93
$3^1/_2$% Østift. Kreditf. 6 Ser.	$85^1/_2$		$85^1/_2$	86
4% — — 6 —			$85^1/_2$	$86^1/_2$
$3^1/_2$% Landkreditk. 3 —			$87^1/_2$	$89^1/_2$
Aktier.				
Nationalbank			$137^1/_4$	$137^1/_2$
Privatbank	$125^1/_2$		$125^1/_4$	$125^1/_2$
Landmandsbank			118	120
Handelsbank			115	116
Grundejerbank			104	105
Burm. & Wain			81	$81^1/_4$
Helsingørs Jærnsk.			$92^1/_2$	93
Sukkerfabr.	102		$101^3/_4$	102
Bryggeri Aktier			$91^1/_2$	92

Vekselkurser d. 3. April 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.20	89.00
London	18.25	18.21
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 3. April 1900.

Russiske Noter	216.15
4% Russiske Consols	98.75
$3^3/_{10}$% — Boden Kredit	94.50
5% Mexikanske 1899	99.00
5% Rumænske Stats	93.90
4% — — 1890	80.90

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

„Det Foren. Dampskibs." 222,000, „Danmark" 14,000, „Norden" 18,000, „Kjøbenhavn" 42,000, „Carl" 8,000, „Dannebrog" 26,000, „Skjold" 18,000, „Union" 14,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 8,000, „Østasiatiske" 22,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

NICOLAI JENSEN.

SKRÆDDERETABLISSEMENT.

KJØBMAGERGADE 53, 1. SAL.

VIRKELIGT GODT SKRÆDDERI TIL MODERATE PRISER.

• UNIFORMER LEVERES PAA FAA DAGE. •

TELEFON 6359.

Till Salu

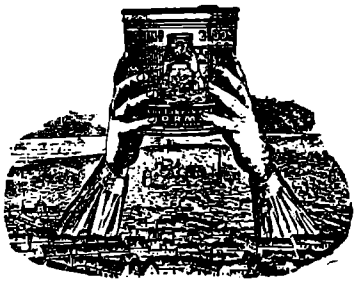
En Nybyggd och elegant inrättad

„Passagerare & Last Ångare“

134' lång, 24' bred; 500 ind. H. K. Grundgående och mycket lämplig för kustfart. Platser för 42 I KL. & 16 II KL. passagerare samt 120 däcksplatser.

Société Anonyme; Wiborg.

Tlf. 5047.



VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering

anbefales:

A. FORMANNS

BLODBUDDING

(i hermetisk lukkede Daaser).

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

A. FORMANN.

Til Skibsproviantering

anbefales:

„ELISABETHSMINDES“

Mælkechokolade

i Daaser à 1 Pd.: **Udsalgspris 75 Øre**
(ab Frihavnen: Udsalg 70 Øre).

1 Daase udrørt med koldt eller kogende Vand giver 7 mellemstore Kopper fortrinlig Chokolade med aldeles udviklet Mælkesmag.

Smager ogsaa fortræffeligt som det er.

Dampere til Salg.

Nr. 666. Ny Passagerdamper af Staal, med glat Dæk og Vandtanker for Skibsfournering, Dim. 76'×15'2"×9', prægtig Salon 20', 100 indik. HK., 9 Knob, Dybgang 4½' med 180 Passagerer, — 32,000 Kr.

Nr. 652. Staal, 900 Tons d. w. paa 14½', Dim. 180'×28'×13'8", Fart 10 Knob. Udmærket Skib. 182,000 Kr.

Nr. 654. Staal, Dim. 236'×34'×18', laster 1800 Tons d. w. paa 16'9", 2 Lasterum, 9 Knob med 9 Tons Kul. 3 Kahytspassagerer. — Forsøg 275,000 Kr.

Nr. 653. Jærn, 160 Tons d. w., Dim. 115'×17'6",×8'6", 200 indik. HK., 9 Knob. 6 Kahytspassagerer. — 32,000 Kr.

Nr. 648. Jærn, 1300 Tons d. w. paa 17'3", 9 Knob med 8½ Tons Kul, 2 Lasterum. 6 Kahytspassagerer. — 145,000 Kr.

Nr. 648, 652 og 654 ere meget passende for Trælastfart, og ere de alle i ekstra god Stand.

Obs.! Diverse andre større og mindre Lastedampere samt Passager-, Bugser- og Lystdampere anvises til Salg.

A. O. Andersen,
Norra Hamngatan 10.
Göteborg.

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.

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

Wilh. G. Brummerstedt,
Uhrmager.
St. Strandstræde 43.

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

CARL OLESENS
Skotøjslager,
St. Strandstræde 31,
anbefales.
Alt Skomagerarbejde udføres.

Thorvald Møller,
Skibsproviantering shandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

Cl. Carlsbergs
nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

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.

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.

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,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

*Telefon 155. * Telegrams Skandinav.*

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.

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.

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.

A. MØLLERS

Kød-Udsalg,
Borgergade 84,
anbefales de ærede Skibsførere med alt til Faget henhørende.
Moderate Priser.
1ste Klasses Varer.

Nyt Blæk.

Neelmeijers
Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.
Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.
Faas overalt. Telefon 3332.
Hovedforhandling hos
E. Jacobsen Ellegaard,
Holbergsgade 5. Kbhvn.

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.

H. BOHN'S

FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Spis kun
Nørgaards
Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: **Nørregade 35.**
Telefon 7305.

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.

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.

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.

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.

SØREN JENSEN'S

Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,
Holbergsgade 26,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Uniformer som civilt. Da jeg selv er Fagmand, kan jeg garantere for godt og solidt Arbejde, som udføres paa eget Værksted.

Jensen & Petersen,

Tapetserer og Dekoratør.
Skibsarbejde,
saavel Nyt som Reparationer, udføres hurtig.
116, St. Pauls Kirkeplads 116.

H. R. HERMANSEN,

Søekviperingsforretning,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.
• Telefon 5826. •
Aarhus. Havnegade 28.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved **Claus Christensen,**
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

A. L. Nielsen,

Kolonial- & Skibsproviantering sforretning.
Havnen 18, Randers.
Stort Lager af Maskin- & Cylinderolier.

Anders Nielsen,

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

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.

Niels Jensen,

Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

Jeg var meget plaget af Brysttrykken, Hjærtebanken og Kortaandethed, hvilket jeg er bleven fritagen for ved at bruge 1 hel Flaske af Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir. Da jeg nu skal rejse til en anden Verdensdel, og jeg befrygter, at Deres saa fordelagtig bekendte Eliksir ikke endnu der kan erholdes, har jeg forsynet mig rigelig deraf, da jeg tror, det er et godt Middel mod mange Sygdomme.

Randers.

P. C. Christensen,
1. Maskinmester paa Dampsk. »Frejr«

Undertegnede har i over 3 Aar lidt af **Hjærtebanken og daarlig Fordøjelse,** har i den sidste Tid anvendt **Waldemar Petersens** verdensberømte **China-Livs-Eliksir** og er ved Brugen heraf bleven betydelig bedre. Min Kone har i flere Aar lidt af **Tryk paa Hjærtekulen,** hvilket imidlertid fuldstændigt har tortaget sig, ligeledes ved Hjælp af **China-Livs-Eliksiren.**

Kjøng pr. Glamsbjerg, d. 2. August 1899.

Rasmus Hansen.

Efter at jeg knapt i et Aars Tid har anvendt **Hr. Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir,** saavel til mig selv som til andre kan jeg herved bevidne, at jeg anser det for et **særdeles godt Middel** mod **Appetitløshed,** mod **Svækkelse** i Fordøjelsen og deraf følgende Opstød, mod **Kortaandethed, Kvalme** og **Trykken** paa Brystkassen.

Hamri paa Island.

Arni Arnason, Læge.

Undertegnede, der lider af **Nervesvaghed,** har i ca. 3 Maaneder benyttet **Waldemar Petersens China-Livs-Eliksir** og kan med Glæde og Taknemlighed meddele, at Kuren har bevirket en forbausende Fremgang.

Lille Colbjørnsensgade 8, Kjøbenhavn.

Agnes Christiansen.

Faas overalt samt i Vindepotet **Frederiksberggade 27, Telefon 1336.**

Café Hotel „SIAM".
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

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.

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.

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.

Oluf Stallknecht,

Glarmester.

Alt Skibsarbejde udføres.

Billeder indfattes
smukt og billigt.

Lille Torvegade 35.

Kjøbenhavn 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.

S. DAHLMANN,

Kleinsmedemester.

Cykler haves paa Lager fra 135 Kr.

Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.

Mindre Skibsarbejde udføres.

18, Lille Strandstræde 18.

INDHOLD: Engelsk Lovforslag om Reders Ansvar for Skade, foraarsaget af hans Skib. — Rungs Universalbatometer. — Kul og flydende Brændsel. — En Skibsdrage. — Indenrigsfarten. — Literatnr. — S. M. Kromanns Redningsapparater. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

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

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 15. Kjøbenhavn, Torsdag den 12. April 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

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.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

Sextanter.
Oktanter.
Barometre.
Patent Log.
Kikkerter.
Uhre etc.
Lauritz Kirkeby,
26, Laxegade 26.

Frihavns-Restaurationen
„Atlanten",
Indgang fra Nordre Frihavnsvej,
anbefales d'Hrr. Skibs-Officerer
med
à la carte Retter
samt koldt Bord hele Dagen.
Telf. Frihavnen 68.
Ole Nielsen.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. udvidet 1877.

Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.

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

Alm. Kompasser.

Baadskompas m. m.

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

Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.

Azimuth & Peilinstrumenter efter forskellige Modeller.

Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine** Cherup & A. I.

Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.

Barometre, enk. og dobb.

Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres

---

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

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

PETER IBSEN. **Lager af Værktøj.**
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Til Skibsbrug

kan særlig anbefales

Tuborg-Øl og Central Skibsøl

Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle
Conserves til Skibsbrug
af Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l. • Prislister udleveres paa Forlangende.
Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

N. F. Hansens Skibsværft,
Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

N. Reippürt,
Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

Sagfører Ludvig Metz,
Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

Skibsdagbøger,
enkelt (1/2 Aars) **Kr. 5.50,**
dobbelt (1 Aars) „ **9,50.**

Forhandlere Rabat.

S. FRIEDLÆNDER,
14, ved Stranden.
KJØBENHAVN.

TH. MØLLER,
Nyhavn 45 & 47.
Telefon 387.
Skibsproviant, Kolonialvarer,
Vine og Spirituosa.
en gros & en detail.
• Import & Eksport •
• Frilager •

Frederik Petersen,
Cycle- & Maskinværksted,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Nye Cycler haves paa Lageret
Østervoldgade 16, A.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

H. NIELSEN.

CIGAR- OG TOBAKSFABRIK. ODENSE.
LAGER & UDSALG VESTERGADE 1,
KJØBENHAVN.

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.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

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

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING
FOR
ASSURANCE & HAVARISAGER.

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.

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.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

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.

S. DAHLMANN,
Kleinsmedemester.
Cykler haves paa Lager fra
135 Kr.
Cykleværksted. Fornikling samt Oplakering.
Mindre Skibsarbejde udføres.
18, Lille Strandstræde 18.

Isbrydere i de arktiske Farvande.

I en Artikel om de af Admiral Makaroffs gigantiske Isbryder Jermack sidste Sommer præsterede Arbejder søger „Hamburgische Børsenhalle" at bevise, at det endnu ikke er lykkedes at bygge en Damper, som er i Stand til at forcere sin Vej igennem virkelig tyk Polaris. Som det vil erindres, blev Jermack bygget af Firmaet Armstrong i Newcastle, hvorfra Skibet i Foraaret 1899 afgik til St. Petersborg. Paa denne Rejse maatte der flere Gange brydes gennem Is af tre Fods Tykkelse, men hermed er der aldeles intet usædvanligt præsteret. Isbryderen Nadeschny, som i 1896 byggedes i Kjøbenhavn for Vladivostock, har paa sin Prøvetur nær ved Indsejlingen til Gulf of Finland gennembrudt Is af 6 Meters Tykkelse, og Isbryderne paa de amerikanske Søer skal have udført endnu sværere Arbejder.

Medens Nadeschny har en Hestekraft af kun 3,400, er Ermack forsynet med fire Maskiner og har ialt 10,000 HK., og der er heller næppe nogen Tvivl om, at Jermack ogsaa let vil kunne bryde Is af 6 Meters Tykkelse, men Isvanskelighederne i Evropa vare ikke store sidste Vinter.

Et langt vanskeligere Arbejde havde Jermack paa sin Sommertur til Spitzbergen, hvor den under Forsøget paa at forcere gennem Isen fik saa betydelig Skade, at den maatte returnere til Newcastle og reparere. Nansen paastaar, at Isens Tykkelse i disse Farvande aldrig overstiger 22 Fod, hvorimod Makaroff beretter, at han har truffet Ismasser paa indtil 80 Fods Tykkelse, og at det er lykkedes ham at brække dem i Stykker, hvorved Skibet vel fik et Hul i Skroget; men dette beviser ikke, mener Admiralen, Umuligheden af at bygge Isbrydere, stærke nok til at gennembryde endnu sværere Pakis.

De hidtil gjorte Forsøg synes imidlertid ikke at give meget Haab om at holde Karahavet aabent for Skibsfarten ved Hjælp af Isbrydere, og foreløbig maa man være tilfreds med, ligesom tidligere, at sende to eller tre Dampere til Floderne Obi og Yenesei hver Sommer.

Det synes herefter heller ikke sandsynligt, at Jermack vil kunne frembringe nogen Revolution i Skibsfarten paa de russiske Østersøpladser i Vintertiden, og desuden skulle de kommercielle Kredse i St. Petersborg stille sig noget skeptiske overfor de Fordele, som en forlænget Kommunikation ad Søvejen ville have for Landets Import og Eksport.

(Fairplay).

Briggen „Petrine"s Forlis i 1898.

Vi have modtaget følgende:

Tilfældigvis kommet i Besiddelse af „Dansk Søfartstidende" No. 5 af 2. Februar 1899, læste jeg Undertegnede et Inserat: „Briggen Petrines Forlis".

Da denne Artikel indeholder meget graverende Beskyldninger mod mig, der ligefrem ere den rene Usandhed, bedes den ærede Redaktion indtage nedenstaaende Redegørelse, der for disse Faktas Vedkommende er undertegnet af alle Skibets Officerer.

Indsenderen anfører, at der paa Briggen var hejst Nødflag. Rigtignok var der under Gaflen 2 Flag, nemlig et større og et mindre dansk Flag, men dette er intet Nødsignal, og kunde heller ej opfattes som saadant.

Jeg antog imidlertid, at der var noget i Vejen med Skibet, og snarest efter at Dampstyreapparatet var indkuplet, styredes ned mod „Petrine". Omtalte Skud vilde det været unødvendigt at affyre, da jeg alligevel havde kommet paa nærmere Hold igen.

Omtalte Samtale, samt at Kurs sattes for den norske Kyst, anerkender jeg for rigtigt meddelt.

Naar omtales, at de Skibbrudne opholdt sig paa Dækket, vaade til Skindet og overladte til sig selv, samt at der var gjort Opfordring til at faa det fornødne at spise, Betaling afkrævet herfor, saa kan jeg kun stemple disse Udsagn som Usandhed.

Kaptajn og Styrmand fik deres Maaltider i den Tid, de vare ombord, sammen med undertegnede første Officerer, Besætningen sine Maaltider i den anden Officersmesse, og det stod disse frit for at opholde sig dersteds.

Ej heller kom nogen vaade ombord, der var ej en Gang nogen Anledning til at disse skulde være saadant, medens de endnu vare ombord i „Petrine". Vejret var godt med kun lange Dønninger. Ogsaa dette er den rene Usandhed.

Ej heller blev nogen Betaling afkrævet; omtalte Kr. 9,00 er Penge, som Kaptajnen af eget Godtbefindende skal have givet min Steward som Gratifikation, men aldeles uden nogen Opfordring. Havde det været mig bekendt den Gang, at denne Gratifikation var givet, vilde jeg nægtet min Steward at modtage den.

Heller ikke er det Sandhed, at de norske Lodser nægtede at bringe de danske Sømænd i Land; dog for dette forlangte de saa meget, som Lodspengene vilde beløbe sig til for det Skib, de ventede i Nattens Løb, og dette Forlangende blev straks accepteret af Petrines Kaptajn.

Saa vidt mig bekendt forlod alle de danske Søfolk mit Skib vel tilfredse, og jeg véd med god Samvittighed at kunne udtale, at jeg intet har forbrudt med Hensyn til Humanitet overfor den her omtalte Besætning.

Da Inseratet ingen Underskrift bærer, og jeg saaledes ej kan korrespondere med rette Vedkommende, bedes dette optaget i Deres Blad, idet jeg tegner med megen Agtelse

J. Kanitz,
Fører af Dpskb. „Kronen" af Bergen.

P. A. Øverland, 1ste Maskinist.
K. Meidell, 1ste Styrmand.
H. A. Bendixen, 2den Maskinist.
G. Flood, 2den Styrmand.
Peder Svaasand, 3die Styrmand.

Ved den ærede Redaktions Velvillie er ovenstaaende Artikel fra Kaptajn Kanitz bleven mig bekendt; det er forstaaeligt, at han kunde ønske Sagen fremstillet saaledes, som det vistnok ogsaa efter hans Formening burde have været, nemlig i Lighed med, hvad man ofte læser om Bjærgning og Behandling af skibbrudne Sømænd, men omendskønt man maa takke Kaptajn Kanitz for min og Besætningens Redning fra det synkefærdige Vrag, idet et for os heldigt Tilfælde bragte ham i Nærheden af os, saa maa jeg dog herved hævde Rigtigheden

af Fremstillingen om „Petrines“ Forlis, som det er anført i dette Blads No. 5 i 1899, med Undtagelse af et enkelt Punkt, nemlig Nødflaget, der ganske vist ikke var i Overensstemmelse med Reglementet; men dette bliver i Realiteten uden Betydning, thi Skibene vare første Gang nære nok paa hinanden til at skønne, at der var Nød til Stede, idet Søen stadig skyllede over den synkefærdige Skude, der havde mistet Skanseklædning, Baade samt tildels Støtterne, og Kaptajn K. indrømmer selv, at han antog, at der var noget i Vejen med os.

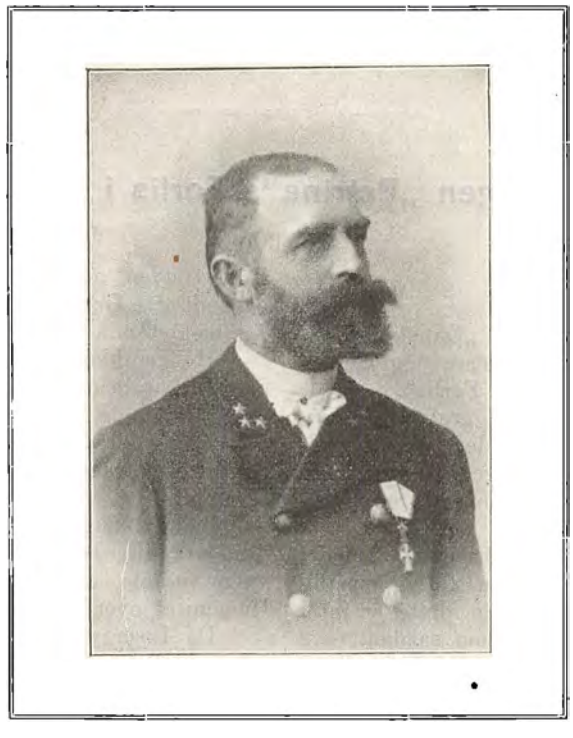
For Kaptajn Kanitz' egen Skyld maa jeg beklage, at han ikke med et eneste Ord omtalte, at det var hans Agt at komme tilbage efter at han havde forladt os, styrende N. V. efter, saa at de affyrede Skud ikke den Gang kunde siges at være unødvendige, og jeg skal for denne Gang kun tilføje, at Kapt. K.s øvrige Modbemærkninger alle ere Usandhed, men hans Beklagelse til mig over Ophold af sit Skib, der havde bestemt Termin i Amerika, maa vel kunne tjene til Undskyldning.

Thurø pr. Svendborg, d. 31. Marts 1900.

J. E. Jensen,
Fører af Brig „Petrine“.

200 Gange over Atlanterhavet.

Naar Dampskibet Hekla denne Gang vender tilbage hertil fra New York, har dets populære Fører, Kaptajn A. G. Thomsen, hvis Billede vi her præsenterer vore Læsere, udført 200 Rejser som Skibsfører over Atlanterhavet; egentlig er det den 201te Rejse, han har udført, idet han én Gang har gjort Turen som Passager.



Kaptajn Thomsen er i Ordets egentlige Betydning en „self made man“, idet han, som er født i Grenaa af fattige Forældre, har arbejdet sig op til den Stilling, han allerede med Hæder har beklædt i en Række af Aar. I 1881 blev han forfremmet til Fører af Dampskibet „Thingvalla“, hvor han tidligere beklædte Posten som 1ste Styrmand, og han har efterhaanden ført alle det tidligere „Thingvallaselskabs“ Dampere, indtil han endelig er havnet i Dampskibet „Hekla“, hvis Bygning han har tilset, som han med korte Mellemrum har ført siden 1884, og med hvilket han i 1898 overgik til „Det forenede Dampskibsselskab“.

Som Styrmand i „Thingvalla“ var han med til at redde Besætningen fra et Skib i Atlanterhavet, og da Redningsbaaden blev sat i Vandet, var det hans Hensigt at føre Baaden, og han udsøgte sig i den Anledning blandt Besætningen frivilligt Mandskab, der ligesom han selv var rede til at vove deres Liv for at frelse deres Medmennesker; i sidste Øjeblik fik Kaptajn Molsen, den daværende Fører af Skibet, Skrupler over at skulle afse sin 1ste Styrmand, og beordrede ham atter op paa Dækket, hvorefter 2den Styrmand Rude indtog hans Plads. Det lykkedes dem at redde og ombordbringe Besætningen fra det synkende Skib, og ved „Thingvallas“ Hjemkomst aflagde Hs. Maj. Kongen personlig Besøg ombord for at komplimentere Kaptajn Molsen, som dekoreredes med Ridderkorset, medens alle af Baadsbesætningen fik Redningsmedaillen; kun Thomsen maatte nøjes med Bevidstheden om at have gjort sin Pligt ved Medvirkningen til Redningen af de Skibbrudne. For nogle Aar siden blev han dog dekoreret med Ridderkorset i Anledning af, at „Hekla“ brækkede Skrueaksen midt i Atlanterhavet og Skibet drev hjælpeløst afsted for Vind og Vove. Han havde den Gang udmærket Assistance af sin 1ste Maskinmester, Hr. Rafn, der ved ihærdigt Arbejde, Dag og Nat, lappede Aksen sammen, saa Maskinen kunde gaa rundt, og skønt Arbejdet maatte gentages 3 Gange, idet Aksen 2 Gange brækkede efter Istandsættelsen, lykkedes det dog Kaptajn Thomsen at bringe Skibet sikkert i Havn med dets 750 Passagerer. Man forstaar, hvad det vil sige at holde Modet oppe hos saa mange og forskelligartede Mennesker, og han fortjente i fuldeste Maal den Anerkendelse, som blev ham til Del for sin Optræden paa den farefulde Rejse.

Et lige saa veltalende Vidnesbyrd om hans Koldblodighed og udmærkede Sømandsskab afgav han under en 30 Dages lang Rejse med Dampskibet „Island“ under forfærdelige Storme og Uvejr, hvor han omsider bragte Skibet ind til en lille Plads paa New Foundland, men da han der hverken kunde faa Kul eller andet Brændsel, maatte han med sit haardt betrængte Skib og Besætning fortsætte til St. Johns. Ved Ankomsten til New York overrakte de taknemmelige Passagerer ham en Adresse, indeholdende en Tak for at han, selv i de mest kritiske Øjeblikke, havde formaaet at holde Modet oppe hos dem, saaledes at de intet Øjeblik tvivlede om, at de under hans kyndige Ledelse vilde naa Havn.

Ligesom han i den lange Aarrække, han sejlede under Thingvallaselskabets Flag, var blandt dette Selskabs populæreste Førere, saaledes vil hans nye Rederi, Det forenede Dampskibsselskab, sikkert erkende i ham at have erhvervet en ligesaa dygtig som pligtopfyldende Skibsfører.

Idet vi ønske Kaptajn Thomsen til Lykke med de heldigt udførte 200 Rejser, udtale vi Haabet om, at han endnu i mange Aar maa befare den Rute, hvor han har forstaaet at gøre sig saa afholdt, om muligt med et større og mere tidssvarende Skib end „Hekla“.

Generalforsamlinger.

Det forenede Dampskibsselskab

har afholdt ordinær Generalforsamling. Bestyrelsens Formand, Admiral Garde, aflagde Beretning.

Selskabets Flaade bestod ved Udgangen af 1899 af 127 Dampskibe (heri indbefattet 6 Bugserfartøjer og 1 Isbryder) og 12 søgaaende Lægtere med en samlet Brutto Register-Tonnage af 129,688 Tons. Et usædvanligt stort Antal Havarier havde hjemsøgt Skibene, deriblandt to Totalforlis, nemlig „Kronen" og „Tejo". Selskabet havde i Sommerens Trafik sporet Virkningen af den store Lock-out.

Netto-Overskudet af Skibenes Sejladser var paavirket meget af Forhøjelse i Lønninger, Hyre og Arbejdspenge samt Prisstigning paa Kul og Materialier; det andrager 3,613,022 Kr., hvoraf henlægges for Forringelse af Inventar og Pakboder 22,101 Kr., til Fornyelsesfonden 1,041,720 Kr., til Assurancefonden 879,303 Kr. Af det overskydende Beløb, efter Fradrag af Tantième, foreslaas det at udbetale 10 pCt. af Aktiekapitalen i Udbytte, hvoraf 4 pCt. udbetaltes à Konto i Oktober f. A.

Selskabets Flaade havde været beskæftiget paa sædvanlig Maade i Rutefart.

Den indenlandske Afdeling led under de forøgede Driftsudgifter, da det som Følge af Statsbanernes skarpe Konkurrence med abnormt lave Takster var udelukket at opnaa en Forhøjelse af Fragtindtægterne, et Forhold, som, hvis det vedvarer, vil tvinge Selskabet til at tage under Overvejelse, om den nuværende Fart paa en Del indenlandske Havne ikke bør afløses af billigere Transportmidler.

Resultatet af Øresundsfarten havde ej heller i Aar været tilfredsstillende; Kystbanen havde givet Kystfarten et ulægeligt Knæk. Da der fra et Konsortium fremkom Tilbud om at overtage hele det til Sundfarten hørende Materiel samt Kystbroerne til den Sum, hvori samme stod Selskabet, havde Bestyrelsen modtaget dette Tilbud, hvorefter Sundfarten fra April 1900 overgaar til et nyt Selskab.

De udenlandske Ruter vare alle gaaede deres regelmæssige Gang; Farten paa Portugal har dog ikke været saa fordelagtig som i tidligere Aar paa Grund af Pesten.

Landproduktudførsels-Afdelingen opviste et større befordret Godskvantum end det foregaaende Aar, hvilken Forøgelse fornemmelig er tilfalden Esbjerg—Parkeston Ruten, uden dog i væsentlig Grad at paavirke Rutens Overskud, idet den forøgede Trafik medførte en Forøgelse af Ekstraturene.

Farten paa Amerika, hvor Selskabet har 50,000 Tons engageret, havde været særdeles god, saavel fra Golfhavnene som de nordlige Havne, ligesom Fortsættelsen i indeværende Aar lover godt.

Det jyske Dampskibsselskabs 7 Skibe vare overtagne fra 1. Januar for 865,000 Kr., at betale i Selskabets Aktier til pari med Udbytte fra 1. Januar. Man havde afsluttet Købet for at hele Landbrugsproduktionsudførslen kunde komme paa én Haand.

Der gaves Decharge. Udbyttet fastsattes til 10 pCt.

Der forelaa Forslag til en Lovændring, gaaende ud paa, at à Konto Udbytte-Betalingen skulde bortfalde, og at hele Udbyttet først udbetaltes, efter at Generalforsamlingen havde godkendt Regnskabet og fastsat Udbyttet. Efter en længere Diskussion vedtoges Forslaget med 33,377 Stemmer imod 1,123.

Endelig forelaa Forslag til Ordning af en Pensionskasse. Admiral Garde fremsatte Forslaget; nu havde Funktionærerne ingen egentlig Pensionsret; man maatte haabe, at Pensionsfonden havde Midler nok til at udrede en Pension til dem, naar Tiden for dem kom. Pensionsfonden skulde saa overgaa til Funktionærernes Pensionskasse, der desuden aarlig skulde have en Understøttelse af 6 pCt. af Arbejdslønnen; denne udgjorde nu ca. 1,500,000 Kr., hvilket altsaa vilde give et Tilskud af ca. 90,000 Kr. aarlig.

Efter en Diskussion, under hvilken det oplystes, at Pensionskassen tilhørte Funktionærerne, dog at Kassens Love skulde sanktioneres af Bestyrelsen, vedtoges Forslaget.

Fabrikejer J. Holmblad genvalgtes til Bestyrelsen. Revisorerne genvalgtes.

Fra Sø og Land.

Hr. Hans Smith, Kronstadt, tilskriver os d. 4. ds.:

Vinteren heroppe har i Aar været lang, vedholdende og temmelig skarp; endnu for nærværende have vi 5—6° Nattefrost, og Isen er derfor baade stærk og ligger langt ud over Golfen, saa at Skibsfarten under almindelige Omstændigheder nok først vilde være bleven aabnet temmelig sent.

Regeringsisbryderen Jermack, der allerede i Vinterens Løb gentagne Gange har gennemskaaret Isdækket i dets hele Udstrækning, vil imidlertid allerede forholdsvis tidligt gaa i Gang med at bryde Isen, saa at det ikke er umuligt, at vor Havn efter en c. 3 Ugers Forløb kunde blive tilgængelig for stærke Dampskibe.

Da Paaskefesten imidlertid heroppe indtræffer først en Uge efter det øvrige Evropas, og da den højtideligholdes længe, og Arbejdsfolket, som om Vinteren bor paa Landet, først efter sammes Afslutning drager ned over til Byerne, holder jeg det saa meget mindre paa sin Plads for Dampskibene at løbe nogen Isrisiko, som de dog ikke vilde kunne forvente nogen prompt Ekspedition; jeg tror derfor at skulle tilraade Rederierne at disponere saaledes, at deres Skibe ikke kunne være heroppe før i Begyndelsen af Maj.

Selv om Jermack muliggør tidligere Dampskibsfart, vil der selvfølgelig længe drive en Mængde kompakt og svær Is i Golfen, der kan blive meget hindrende for Sejlskibsfarten. Jeg tør derfor anbefale Kaptajner, der gaa ind om nogen skandinavisk Havn, ikke at forhaste sig med at komme videre, da Sejlskibe vel næppe ville kunne komme herop før c. medio Maj.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 1. Trækning finder Sted Onsdag d. 18. April. Paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder bliver fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faa Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en stedse stigende Skala erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom henvises til omstaaende Bekendtgørelse. Gevinsterne kunne eventuelt ombyttes med andre Genstande. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Danmark, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 3. ds. paa Rejsen fra Blyth til Libau med en Ladning Kul paa Grund paa Svanegrunden, efter at have anløbet herværende Red for Proviant. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen.

Buchaneer, Dpsk. af Frederiksværn, er paa Rejsen fra Memel til London med Staver grundstødt nord for Snogebæk.

Mexican, Dpsk. af „Union Castle" Linien, er efter Kollision sunket 80 Mil fra Kapstaden. Alle Ombordværende reddedes.

Valdemar, 2/m Kutter af Frederikshavn, er den 8. ds. strandet paa Mellemflakket Øst for Læsø. Besætningen og en Del af Inventariet bjærgedes ombord i den til Stede kommende Kutter „Lille Stine." Valdemar bliver rimeligvis Vrag.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra New Orleans 5. April, bestemt til Kbhvn. — Alexandra, Svensson, ankom til Kbhvn. 2. April. — Algarve, Borries, ankom til Benicarlo 5. April. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Leith 7. April, bestemt til Genoa. — Antwerpen, Kihl, ankom til Kbhvn. 9. April. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New York 5. April, bestemt til Malmø og Kbhvn. — Arno, Strubberg, ankom til Reval 7. April. — Beira, Lunge, ankom til Oporto 28. Marts. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Cette 9. April. — Dagmar, Gade, afgik fra Malaga 8. April, best. til Cadiz. — Douro, Ørum, afgik fra Dartmouth 2. April, bestemt til Teneriffe. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 31. Marts, bestemt til Kbhvn. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 31. Marts, best. til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, ank. til Kbhvn. 10. April. — Island, Skjødt, ankom til New York 7. April. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 21. Marts, bestemt til New York. — Kursk, Møller, ankom til La Rochelle 9. April. — Leopold II, Kruse, ankom til Reval 31. Marts. — Loire, Rabe, ankom til Bordeaux 28. Marts. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 28. Marts, best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Petersen, afgik fra Libau 8. April, bestemt til Kbhvn. — Nicolai II., Michelsen, ankom til New York 2. April. — Norge, Knudsen, i Stettin. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Messina 6. April. — Omsk, Erichsen, ankom til Antwerpen 31. Marts. — Seine, Staal, ankom til Bordeaux 3. April. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 31. Marts, bestemt til New York. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christianssand 6. April, bestemt til New York. — Tiber, Müller, ankom til Lissabon 9. April. — Tomsk, Andersen, i Rotterdam. — Xenia, Thiedemann, afgik fra New York 21. Marts, best. til Kbhvn.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Manchester 9. April, bestemt til Liverpool. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Arendal 6. April, best. til Throndhjem. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afgik fra Libau 7. April, bestemt til Hull. — Ceres, Christensen, er ankommen til Helsingør. — Christian IX, Mollerup, ankom til Pillau 8. April, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Kbhvn. 7. April, best. til Stettin. — Constantin, Niedersøe, ankom til London 7. April. bestemt til Hamburg. — — Ella, Bay, ankom til Kbhvn. 8. April, best. til Hamburg. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 4. April, best. til Hull. — Jolantha, Ingvartsen, afgik fra Libau 8. April, best. til London. — Kasan, H. Hansen, ankom til Libau 5. April, bestemt til London. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 7. April, best. til Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Hull 8. April, bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 8. April, bestemt til Vestnorge. — Morsø, Frisenette, ank. til Throndhjem 9. April, best. til Kbhvn. — Moskov, Rohde, ankom til Hull 29. Marts, bestemt til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 6. April, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, ankom til London 9. April, best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra London 8. April, best. til Hamburg. — Pregel, Olsen, ankom til Newcastle 8. April, best. til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, ank. til Kbhvn. 10. April, bestemt til Danzig. — Valdemar, Kofod, ankom til Libau 4. April, best. til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Skagen 9. April, best. til Kbhvn. — Vesta, Holm, ankom til Seydisfjord 11. Marts, bestemt til Leith. — Vesuv, Andresen, ankom til Hull 7. April, bestemt til Libau. — Viking, Lorentzen, afgik fra Kbhvn. 9. April, bestemt til Libau.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 11. April, best. til Kbhvn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 12. April, bestemt til Newcastle. — Esbjerg Bentzen, afg. fra Odense 12. April via Frederikshavn, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 11. April, bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 11. April via Aarhus, Aalborg, bestemt til Leith. — Knuthenborg, Kraiberg, afgik fra Nykjøbing F. 11. April, via Svendborg, Horsens og Aalborg, bestemt til Newcastle. — Storebælt, W. Jørgensen, afgik fra Newcastle 21. April, best. til Korsør.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Barcelona 5. April. — Kamma, Pedersen. ank. til Cette 5. April. — Helga, Lagesen, ankom til Marseilles 4. April. — Martha, Jørgensen, ankom til Rotterdam 9. April. — Elna, Møller, afgik fra Tynen 4. April. — Therese, Rathje, afgik fra Pomaron 7. April.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Hull 6. April, bestemt til Reval. — Nancy, Mathisen, ank. til Reval 5. April. — Nora, Christensen, ankom til Antwerpen 6. April. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Grimsby 9. April, bestemt til Rotterdam. — Nerma, Jessen, afgik fra Kønigsberg 6. April, bestemt til Antwerpen. — Alfa, Nielsen, afgik fra Sunderland 5. April, bestemt til Kønigsberg.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, ank. til Bremen 4. April. — Russia, Jespersen, afgik fra Lübeck 6. April, ankom til Reval 9. April.

Østersøen. Yrsa, Hansen, ankom til Kønigsberg 6. April. — Rita, Jørgensen, ank. til Karrebæksminde 8. April.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Bassein 23. Marts, ankommen til Hamburg. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Bassein 4. April, bestemt til Europa. — Søborg, Fischer, ankom til Hull 7. April. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Rosario 11. Marts. — Jomsborg, Kühl, ankom til Plymouth 6. April. — Uranienborg, Schmidt, ank. til W-Hartlepool 10. April. — Rosenborg, Schultz, ankom til Tyne 5. April. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Kbhvn. 11. April. — Amalienborg, Dømel, ankom til Blyth 10. April. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Malta 9. April, bestemt til Philadelphia. — Stjerneborg, Mathiesen, afgik fra Glasgow 6. April, best. til Neapel.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, afgik fra Buenos Ayres 4. April, best. til St. Vincent for Kul. — Skodsborg, Lund, afgik fra Glasgow 7. April, bestemt til Neapel. — Klampenborg, Jensen, ankom til Genua 9. April. — Jægersborg, Ågerlin, ankom til Kbhvn. 8. April. — Guldborg, Jensen, ankom til Glasgow 31. Marts. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Halifax 10. April, best. til Preston.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Newcastle 4. April. — Agnete, Jensen, afgik fra Pillau 9. April, ankom til Libau 10. April. — Hermia, Sørensen, ankom til Blyth 8. April. — Alice, Hansen, ankom til Kiel 6. April. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til London 5. April. — Bornholm, Petersen, afgik fra Burntisland 7. April, bestemt til Eckernförde. — Rønne, Hintze, ankom til Warberg 8. April. — Nauta, Madsen, reparerer i Kiel.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Newcastle 6. April. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Burntisland 9. April. — Absalon, Predbjørn, ank. til Kbhvn. 9. April. — Ansgar, Larsen, ankom til Reval 9. April. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Newcastle 9. April, bestemt til Swinemünde. — Hamlet, Sommer, afgik fra Aarhus 6. April, ankom til Dunstan 9. April. — Helge, Olsen, ankom til Newcastle 9. April.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Annam, Cold, ankom til Marseilles. 7. April. — Siam, Glahn, afgik fra Kbhvn. 10. April, best. til Aalborg. — Cathay, Jensen, ankom til Rangoon 10. April. — Korea, Berendsen, ankom til Port Arthur 8. April. — Malaya, Prahl. pass. Perim 25. Marts, best. til Singapore. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Port Arthur. 6 April, bestemt til Vladiwostock. — Manchuria, Schøning, afgik fra Antwerpen 6. April best. til Odessa.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Rotterdam 10. April. — Clara, Petersen, ankom til Swinemünde 10. April.

Ægir. Erik, Steen, afg. fra Newcastle 5. April, bestemt til Libau. — Svend, Nielsen, ank. til Swinemünde 10. April.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 4. April til Burntisland. — Energi, Hansen, ankom 8. April til Aalborg.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Nanna, Warrer, sejlet fra Knysna 2. April til Barbados. — Mærdor, Brinck, ankom til Rio Grande 3. April fra Liverpool. — Cito, Christensen, sejlet fra Punta Delgade 4. April til Barcelona. — Lenita, Clausen, ankom til Punta Arenas 5. April fra Valparaiso. — Emilie, Brinck, ankom til Amsterdam 6. April fra Molukkerne. — Røhl, Callesen, sejlet fra Havre 7. April til Plymouth. — Prins Valdemar, Beck, prajet 21. Marts paa 23° N 22° W, fra London til Freemantle. — Aalborg, Clausen, passeret Prawle Point 6. April fra Apia til Libau.

Fanø. Sønderho. Else, Thomsen, ankom 25. Marts til Brisbane fra Hamburg. — Anna, Mortensen, ankom 27. Marts til Frederiksstad fra Aarhus.

Svendborg. Niels, Hansen, ankom til Svinemünde 2. April. — Odin, Andersen, ankom til Granton 2. April. — Agne, Møller, ankom til Granton 2. April. — Frits Emil, Rasmussen, ankom til Rügenwalde 2. April. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Dysart 4. April. — Freir, Christensen, ankom til Boness 4. April. — Solon, Hansen, ankom til Strømstad 5. April. — Grethe, Brandt, ankom til Pilau 6. April. — Roska, Petersen, ankom til Dysart 9. April. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Methil 9. April. — Martha, Christiansen, ankom til Drøbak 5. April. — Martin Nisson, Petersen ankom til Newhaven 9. April. — Concordia, Henriksen, ankom til London 9. April. — Ruth, Møller, ankom til London 7. April.

Ærø. Kiana, Christensen, ankom 2. April til Charlestown. — Ceres, Bager, ankom 2. April til Montrose fra Lissabon. — Norden, Rasmussen, ankom 2. April til Burn-

tisland. — Inverurie, Knudsen, ankom 1. April til Helsingør. — Hildur, Scmidt, ankom 30. Marts til South Alloa. — Anna, Rasmusseu, afgik 31. Marts fra Kjøbenhavn. til Island. — August, Dreiøe, afgik 31. Marts fra Kjøbenhavn til Island. — Søstrene, Clausen, afgik 28. Marts fra Gravesend til Trinidad. — Hermod, Dreimann, ankom 2. April til Hobro. — Hydra, Christensen, ankom 3. April til Falmouth f. O., er beordret at losse i Hamburg. Freden, Eriksen, ankom 1. April til Aalborg. — Elna, Carlsen, er ankommen til Gøteborg. — Thekla, Fabricius, ankom 5. April til Cuxhaven. — Svanen, Møllmann, afgik 6. April fra Kjøbenhavn til Island. — Anne, Jensen, ankom 7. April til Itzehoe. — Baltic, Christensen, ankom 3. April til Karlshamn. — Elise Marie, Olsen, ankom 9. April til Pillau. — Nielsine, Christensen, ankom 7. April til Swinemünde. — Albert, Fabricius, ankom 8. April til La Roche. — Familien, Frederiksen, ankom 7. April til Blyth. — Forældres Minde, Christensen, ankom 8. April til Warkworth. — Christian, Knudsen, ankom 9. April til tLeith.

Rønne. Laurentine Emilie, Andersen, ankom til Holtenau 31. Marts. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Skovshoved 1. April. — Kastor, Klausen, ankom til Danzig 2. April. — John Hintze, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 2. April. — Erik, Sonne, ankom til Danzig 3. April. — Hans Peter, Westh, ankom til Kalmar, 4. April. — Prøven, Bidstrup ankom til Kalmar 5. April. — Ansgar, Clausen, ankom til Memel 6. April. — Thor, ankom il Rügenvalde 6. April. — Odin, Møller, ankom til Karrebæksminde 6. April. — Veset, Ølsted. ankom til Memel 7. April.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Briseis-Flak og Jernhatten S.-Ø. Efter de endelige Resultater af Opmaalingerne i 1899 er den mindste Dybde paa den tidligere angivne 16 Fods Pulle paa *Briseis-Flak* 14 Fod, den ligger paa 56° 20′ 10″ N. Br. 11° 20′ 53″ Ø. Lgd.

Paa den c. ½ Kml. NØ. for sidstnævnte tidligere angivne 17 Fods Pulle er der kun 16 Fod. Den ligger paa 56° 20′ 28″ N. Br. 11° 21′ 27″ Ø. Lgd.

Omtrent ½ Kml. SØ. for *Jernhatten* er der paa den tidligere angivne 18 Fods Pulle kun 17 Fod. Den ligger paa 56° 14′ 22″ N. Br. 10° 48′ 7″ Ø. Lgd.

Dybderne ved daglig Middelvandstand (daglig Vandstand).

Østersøen. Gjedser Havn. *Gjedser* Havn røde, faste Ø.-Ledefyr, som er anbragt paa Havnens Ø.-Mole, er samtidig Forfyr saavel i Fyrlinien gennem *Kroghage-Dyb* som i Fyrlinien gennem den over *Rødsand* gravede Rende. Fyret lyser Farvandet rundt, kraftigt over en Vinkel paa 8° paa hver Side af Fyrlinien for *Kroghage-Dyb*, og paa 10° paa hver Side af Fyrlinien over *Rødsand*. Flammens Højde er nu 24 Fod. Lysævnen i Fyrlinierne: 9 Kml. Spejlapparat af 6te Orden.

Gjedser Havn røde, faste V.-Ledefyr lyser Farvandet rundt, kraftigt over en Vinkel paa 6° paa hver Side af Fyrlinien. Lysævnen: 10 Kml. Spejlapparat af 5te Orden.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bremø. Den 1ste April 1900 er en international Signal-Station aabnet paa *Bremø*

Finland. Bottniske Bugt. Wasa Distrikt. Sastmola Lodsstation. Ved *Sastmola* Lodsstation ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Ved Grunden *Eklundsten* er i 12 Fod Vand udsat en rød Stage med opadvendt Kost 61° 51′ 11″ N. Br. 21° 25″ 12″ Ø. Lgd.

Ved VSV.-Enden af Grunden *Nordberg* er i 14 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forneden med en nedadvendt over en opadvendt sort Kost. 61° 52′ 12″ N. Br. 21° 25′ 16″ Ø. Lgd.

Ø. for Øen *Qvarken* er Stagen, hvid foroven, rød forneden, med en rød opadvendt over en nedavendt Kost ved Grunden *Qvarken* eller *Werki* flyttet og staar nu i 27 Fod Vand. 61° 50′ 48″ N. Br. 21° 24′ 28″ Ø. Lgd.

S. for Øen Ø. for *Rempikari* ere de to røde Stager med opadvendte Koste ved *Hvita Märren* flyttede og staa nu i 11 Fod Vand. 61° 51′ 6″ N. Br. 21° 24′ 58″ Ø. Lgd. og 61° 51′ 8″ N. Br. 21° 25′ 8″ Ø. Lgd.

Ved *Ers Grund* er den hvide Stage med sort, nedadvendt Kost flyttet og staar nu i 11 Fod Vand. 61° 51′ 4″ N. Br. 21° 24′ 59″ Ø. Lgd.

Ved *Hvita Märren* ere de to hvide Stager med sort nedadvendt Kost flyttede og staa nu i 11 Fod Vand. 61° 51′ 7″ N. Br. 21° 25′ 6″ Ø. Lgd. og 61° 51′ 13″ N. Br. 21° 25′ 18′ Ø. Lgd.

Ved *Lukkarikallio* er Stagen, sort foroven, hvid forneden med en nedadvendt over en opadvendt Kost flyttet og staar nu i 23 Fod Vand. 61° 52′ 30′ N. Br. 21° 24′ 42″ Ø. Lgd.

Ved *Onnikari* er den hvide Stage med sort, nedadvendt Kost flyttet og staar nu i 17 Fod Vand. 61° 52′ 26″ N. Br. 21° 24′ 46″ Ø. Lgd.

Ved *Trutgrund* ere de tre hvide Stager med sort, nedadvendt Kost Nr. 1, 2 og 3 flyttede og staa nu i 13 Fod Vand. 61° 52′ 3″ N. Br. 21° 25′ 32″ Ø. Lgd., 61° 51′ 59″ N. Br. 21° 25′ 43″ Ø. Lgd. og 61° 51′ 58″ N. Br. 21° 25′ 47″ Ø. Lgd.

Ved *Touhtikari* er Stagen, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt Kost flyttet og staar nu i 17 Fod Vand. 61° 51′ 34″ N. Br. 21° 26′ 38″ Ø. Lgd.

Ved *Sillikallio* er Stagen, sort foroven, hvid forneden, med en nedadvendt over en opadvendt Kost, flyttet og staar nu i 17 Fod Vand. 61° 51′ 46″ N. Br. 21° 26′ 30″ Ø. Lgd.

Ved *Trutgrund* NØ. for Øen *Trutgrund* er Stagen, sort foroven, hvid forneden med en nedadvendt over en opadvendt Kost, flyttet og staar nu i 13 Fod Vand. 61° 51′ 58″ N. Br. 21° 26′ 0″ Ø. Lgd.

Ved *Bondekari*, c. 500 Alen NNØ. for *Hallonskär* NØ.-Pynt, er Stagen, sort foroven, hvid forneden, med en nedadvendt over en opadvendt Kost, flyttet og staar nu i 23 Fod Vand. 61° 51′ 22″ N. Br. 21° 26′ 40″ Ø. Lgd.

Tyskland. Stolpmünde. Under Arbejderne ved *Stolpmünde* Havn kunne forskellige elektriske Lys brænde ved Havnen.

Udenrigsministeriet meddeler:

Paa *Oderbank* og ved Indløbet til *Ziegenort* Havn er Sommerafmærkningen foretagen.

Stollergrund. Da det jevnlig hænder, at Sømærkerne paa *Stollergrund* og *Mittelgrund* ere slæbte fra Plads af Fartøjer, der fortøje i dem, anmodes Skibsførere, der maatte kunne give Oplysninger i saa Henseende, om at meddele dem til Havnekaptajnen i *Kiel*.

Kieler Fjord. Fra 17de April—23de Maj 1900 afholdes Skydeøvelser i *Kieler Fjord*. Pladsen begrænses af Linien *Bülk* Fyrtaarn—*Stollergrund* Ø.-Tønde—*„Stollergrund"* Fyrskib—Klokketønden—Faarehuset *Heidkathe* og Linien *Friedrichsort* Fyrtaarn—*Korügen* Bro.

Rødt Flag hejses paa *Bülk* Fyrtaarn, Fyrskibet og Fortet, hvorfra der skydes.

Fra 17de—23de April er Farvandet Ø. for Linien Fyrskibet—Lystønden frit

Fra 24de April—23de Maj kan Pladsen passeres, naar der ikke skydes, hvilket kan ses af, at det røde Flag ikke er hejst, men derimod et sort Flag, hvorunder en Vimpel.

Dampere ligge ude for at give Anvisning.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Lühe. Paa Ø.-Kanten af *Lühe* Fyrbaake er tændt et rødt, fast Fyr, der lyser op ad Floden over en Vinkel af c. 7°, fra c. 60 Alen N. om den røde og sorte Lystønde NV. for *Hans Kalbsand* til over Yderenden af den fjerde lange Høfde oven for *Lühe* Munding.

Naar man i Linjen *Billerbeck* og *Tinsdahl* Fyr overet staar over mod den S.-lige Bred, og faar det røde Fyr at se, er man altsaa klos ved Farvandets S.-Grænse og maa strax forandre Kursen fra N. 67° V. til N. 56° V.

Jade. I *Jade* er Sommerafmærkningen fuldført.

Jade Busen. Bordumer Sande. Paa *Bordumer Sande* ligger et Vrag, som nu er farligt for Sejladsen. Det er afmærket med Prikker. 53° 30′ 18″ N. Br. 8° 7′ 51″ Ø. Lgd.

Jade. Wangeroog Farvand og Alter Jade. I *Wangeroog* Farvand er den til Forsøg udlagte røde Spirtønde inddragen.

Et Løb med 22 Fod Vand, Lavvande, mellem de sorte Spidstønder Nr. 1 og Nr. 4 er afmærket saaledes:

Om Styrbord for Indgaaende:

En rød Spirtønde N/B med Diamant i 24 Fod Vand. 53° 49′ 36″ N. Br. 7° 55′ 10″ Ø. Lgd.

En rød Spirtønde N/C med Ballon i 24 Fod Vand. 53° 49′ 46″ N. Br. 7° 55′ 58″ Ø. Lgd.

En rød Spirtønde N/D med Timeglas i 25 Fod Vand. 53° 49′ 33″ N. Br. 7° 56′ 42″ Ø. Lgd.

Om Bagbord for Indgaaende:

En sort Spidstønde N/2 i 24 Fod Vand. 53° 50′ 0″ N. Br. 7° 55′ 31″ Ø. Lgd.

En sort Spidstønde N/3 i 25 Fod Vand. 53° 49′ 46″ N. Br. 7° 57′ 1″ Ø. Lgd.

I *Alte Jade* er i 8 Fv. Vand udlagt en sort Spidstønde A J/4. 53° 46′ 43″ N. Br. 8° 4′ 50″ Ø. Lgd.

Holland. Ems. Eemshorn Ø. NØ.-Enden af *Eemshorn* er tiltagen, saa at man mellem de røde Vagere W O med Ballon, *(Buiten Eemshorn)* og E A maa undgaa V.-Siden af

Campen Fyrs hvide, faste Lysvinkel. Vageren W O ligger paa 53° 28′ 52″ N. Br. 6° 54′ 26″ Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. Beningen. I *Beningen* er den rød og sort vandret stribede Lystønde „*B. n. G.*" flyttet og ligger nu i 13 Fod Vand 51° 47′ 12″ N. Br. 4° 12′ 16″ Ø. Lgd.

Aardappelengat. I *Aardappelengat* er Dybden nu midt i Farvandet 12⅓ Fod.

Frankrig. Banc de Bergues. Den sorte Spidstønde Nr. 1 med Cylinder paa *Banc de Bergues* er forsvunden og udlægges sandsynligvis ikke mere. 51° 16′ 25″ N. Br. 2° 18′ 15″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Portz-Hevenne. En sort Træbaake med Cylinder opføres paa *Queroïc*, i *Chenal de l'Ile Blanche*.

En rød Træbaake med Kegle opføres paa *Petit Marguevreuse*, ved det S.-lige Indløb til *Portz-Hévenne*.

En sort Træbaake med Cylinder opføres paa *Roc'h-Hir*, ved det S.-lige Indløb til *Portz-Hévenne*.

Fécamp. Vraget af Luggeren „*Saint Marie*", der var sunket i Indløbet til *Fécamp*, er borttaget.

Trouville. Vraget, der var sunket paa *Banc de Trouville*, er forsvundet. Afmærkningen er inddragen. 49′ 24′ 56″ N. Br. 0° 4′ 15″ Ø. Lgd.

Skotland. Firth of Clyde. Pladda. I Sommeren 1900 ombyttes *Pladda* to hvide faste Fyr med et hvidt Blinkfyr, der hver ½ Minut viser Tre-Blink. Flammens Højde: 127 Fod. Fyret vises fra det høje Fyrtaarn. 55° 26′ 0″ N. Br. 5° 7′ 9″ V. Lgd.

Under Forandringen brænder kun det nuværende hvide, faste Fyr i det lave Fyrtaarn.

Nærmere Meddelelse senere.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chausséé de Sein. Avander-a-Veas. Den røde Jernbaake paa *Avander-a-Veas*, paa *Plateau de Gouelvanic*, V. for *Ile de Sein*, er ødelagt af Søen. Den skal snarest muligt opføres igen. 48° 2′ 23″ N. Br. 4° 53′ 54″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Block Island. Great Salt Pond. *Great Salt Pond* Bølgebryder paa *Block Island* NV.-Side er delvis ødelagt. Fyret paa Bølgebryderens V.-Ende er midlertidig slukket og Taagesignalet ophørt.

Delaware River. Goose Island Flats. *Goose Island Flats* rødmalede Lystønde Nr. 26, der viser hvidt, fast Fyr, er atter udlagt paa Station.

Maryland. Baltimore. Fort Carroll. Omtrent den 14. Apr. 1900 flyttes Fyrtaarnet paa Fort *Carroll*, ved Indløbet til *Baltimore Harbor*, 50 Alen N. hen, tilbage til sin gamle Plads. Samtidig forandres Fyret til at vise hvidt, fast Lys, undtagen fra S. 39° Ø. til S. 22° Ø., over Drejningen fra *Brewerton Channel* ind i Fort *Mc. Henry Channel*, hvor Lyset er rødt.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Hollandsk Guyana. Nickerie Rivier. I *Nickerie Rivier* er er Ydertønden, den yderste sorte Stumptønde, forsynet med hvidt Flag. 6° 2′ N. Br. 57° 4′ V. Lgd.

Cuba Ø.-Kyst. Cape Maysi S. Da der er iagttaget et klart Lys paa Kysten, c. 10 Kml. S. for *Cape Maysi*, advares Skibsførere.

Cuba N.-Kyst. Nuevitas del Principe. I Indløbet til *Nuevitas* ere følgende Tønder udlagte:

En sort Tønde paa *Middle Ground* V.-Ende, fra Pynten paa Løbets V.-Side i S. 69° *V.* og fra Kanten af Øerne i Løbet i N. 8½° Ø.

En rød Tønde Ø. for *Sabinal Point*, S. 18½° V. fra den foregaaende, fra *Sabinal Point* i 52½° Ø. og fra Kanten af Øerne i Løbet i S. 29½ V.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Gaeta. Fra den 20. April 1900 viser *Gaeta* Fyr midlertidig hvidt, fast Fyr.

Sicilien S.-Kyst. Empedocle. Det røde, faste Fyr paa *Empedocle* Havns Ø.-Mole er ombyttet med et nyt rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 27 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Det lyser fra N. 54° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 55° V. Det vises fra en Pæl ved et lille Fyrhus paa Yderenden af Molen.

Karantænebestemmelser.

Østrig. — Karantæneforanstaltningerne over for Skibe og Varer fra *Ægypten* ere ophævede.

Gibraltar. — Karantæneforanstaltningerne over for Skibe fra *Portugal* ere ophævede.

Københavns Børskurs d. 11. April 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	100¾-½	101	100¾	101
Danmark	82	81¾	81¾	82¼
Norden			115¾	116
Kjøbenhavn			93¾	94½
Carl	51¼	51	51	51¼
Dannebrog	95	94¾	94¾	95
Skjold	68		67¾	68
Urania			73½	74½
Union	100		99¾	100½
Dampsk. af 1896	99		98¾	99
Østasiatiske	110		110	110¼
Østersøen			95	98
Nordsøen			74½	77½
Torm	94	93½	91½	94
Gorm			100	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			88	—
Hejmdal			106½	110
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			99½	100
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			91	92½
3½% uopsig. Stats			93½	95½
3½% Husejer Kreditk.			83	85
3½% Kbhvns Kreditf.			84	85
4% — — 2. Serie			90¾	91
4% — — 1. —			93	94
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			85¾	86¼
4% — — 6 —			85¾	86¼
3½% Landkreditk. 3 —			87½	89½
Aktier.				
Nationalbank			137¼	137½
Privatbank			125¼	125½
Landmandsbank			118½	119
Handelsbank			115	116
Grundejerbank			98¼	99
Burm. & Wain			81	82
Helsingørs Jærnsk.			92¾	93
Sukkerfabr.	102¼	½	102¼	102½
Bryggeri Aktier	91¼	¾	91½	91¾

Vekselkurser d. 10. April 1900.

	ávista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.26	18.22
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 10. April 1900.

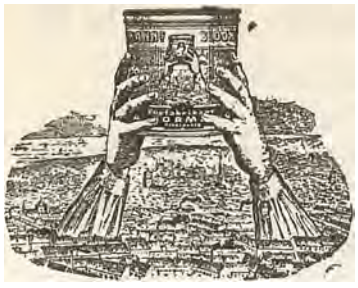
Russiske Noter	216.15
4% Russiske Consols	—
3⁸/₁₀% — Boden Kredit	93.70
5% Mexikanske 1899	99.10
5% Rumænske Stats	94.00
4% — — 1890	80.80

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

„Det Foren. Dampskibs." 272,000, „Danmark" 20,000, „Norden" 8,000, „Kjøbenhavn" 42,000, „Carl" 8,000, „Skjold" 6,000, „Urania" 4,000, „Union" 8,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 8,000, „Østasiatiske" 46,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Tlf. 5047.



VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering

anbefales:

A. FORMANNS

BLODBUDDING

(i hermetisk lukkede Daaser).

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Repræsentant for Hamburg:
Hr. P. L. FABRICIUS,
Gr. Bäckersstrasse 22 & 24.

A. FORMANN.

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.**

Udsalg for Aarhus
ved **J. P. Johansen,** Skolegade 34.

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.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

Hotel Skandia

Nyhavn 40. Kjøbenhavn.

Til Skibsproviantering

anbefales:

„Elisabethsmindes"

Mælkechokolade

i Daaser à 1 Pd.: **Udsalgspris 75 Øre**
(ab Frihavnen: Udsalg 70 Øre).

1 Daase udrørt med koldt eller kogende Vand giver 7 mellemstore Kopper fortrinlig Chokolade med aldeles udviklet Mælkesmag.

Smager ogsaa fortræffeligt som det er.

Petroleums-Loddelampen

„ÆTNA"

brænder uden Væge med Petroleum i Gasform. Lampen slukkes ikke i Blæst. En Temperatur af 1200 Celsius kan naas. Petroleumsforbrug fra 1/5 til 1/8 Pot pr. Time. Beholderen er af Messing, solidt og smukt Arbejde. „ÆTNA" er uundværlig for: Maskinmestre, Montorer etc. Storste Udvalg af Loddelamper, Loddekolber og Apparater til Petroleum og Benzin.

CARL DAHL & Co., 14, St. Kannikestræde, Kjøbenhavn K.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

Overensstemmende med Lotteriets Plan for den nu paabegyndende 27de 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 April, **sælges,** saalænge Forraad haves, à 1 Kr. Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19,** hvorfra **Planen** paa Forlangende udleveres **gratis.**

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.

Uundværlig for Søfolk

er Kingleys elektriske Bælter. Fortrinligt Lægemiddel mod Gigt, Kathar, daarlige Nerver, Svækkelse, Hovedpine, Søvnløshed, kønslig Svækkelse osv. Faas til 10, 16 og 24 Kr. hos **G. N. Forsbeck,** Rømersgade 24, 1. Sal, Kjøbenhavn. Indsend 8 Øre i Frimærker og forlang Katalog. Naar De skriver, nævn da dette Blad. Telefon 2341.

Marius Hoffgaard

(forhen kld. Brodersen).

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, B.

Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

Dampere til Salg.

Nr. 666. Ny Passagerdamper af Staal, med glat Dæk og Vandtanker for Skibsfournering, Dim. 76'× 15'2"×9', prægtig Salon 20', 100 indik. HK., 9 Knob, Dybgang 4½' med 180 Passagerer, — 32,000 Kr.

Nr. 652. Staal, 900 Tons d. w. paa 14½', Dim. 180'×28'×13'8", Fart 10 Knob. Udmærket Skib. 182,000 Kr.

Nr. 654. Staal, Dim. 236'×34'×18', laster 1800 Tons d. w. paa 16'9", 2 Lasterum, 9 Knob med 9 Tons Kul. 3 Kahytspassagerer. — Forsøg 275,000 Kr.

Nr. 653. Jærn, 160 Tons d. w., Dim. 115'×17'6",× 8'6", 200 indik. HK., 9 Knob. 6 Kahytspassagerer. — 32,000 Kr.

Nr. 648. Jærn, 1300 Tons d. w. paa 17'3", 9 Knob med 8½ Tons Kul, 2 Lasterum. 6 Kahytspassagerer. — 145,000 Kr.

Nr. 648, 652 og 654 ere meget passende for Trælastfart, og ere de alle i ekstra god Stand.

Obs.! Diverse andre større og mindre Lastedampere samt Passager-, Bugser- og Lystdampere anvises til Salg.

A. O. Andersen,
Norra Hamngatan 10.
Göteborg.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

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

LANDMANDSBANKEN

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

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".

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

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

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

Telegr.-Adr.: Heckshers

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. C. BACH,

Skibsmægler.
Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,
Nørresundby.
Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.
Aarhus.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg".
Telefon Nr. 56.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • *Direkte Importører af Skandinaviske Produkter* • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. ✳ *Telegrams Skandinav.*

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

CHR. ANDERSENS

SKIBSVÆRFT PAA FREDERIKSØEN VED SVENDBORG.

NYBYGNING AF SEJLSKIBE SAMT REPARATION.

ALT AF NYESTE KONSTRUKTION.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

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.

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.

Nyt Blæk.

Neelmeijers
Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.
Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.
Faas overalt. Telefon 3332.
Hovedforhandling hos
E. Jacobsen Ellegaard,
Holbergsgade 5. Kbhvn.

Spis kun
Nørgaards Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

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

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Georg Sørensen,
Nyhavn 13. Telefon 6404.
Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.
Prima Varer • Billigste Priser.

PETERSEN & NIELSENS

Galvaniseringsanstalt.
Adelgade 83 · Nørrebrogade 212
anbefaler sig med Forzinkning af alle Slags Smede- og Støbejærnsarbejder til billige Priser og hurtig Ekspedition.
Telefon 6944. Telefon Tagenshus 37.

Till Salu

En Nybyggd och elegant inrättad
„Passagerare & Last Ångare“

134' lång, 24' bred; 500 ind. H. K. Grundgående och mycket lämplig för kustfart. Platser för 42 I KL. & 16 II KL. passagerare samt 120 däcksplatser.

Société Anonyme; Wiborg.

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.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsen,

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

CARL FEERUP,
Esbjerg.
Stort Lager af Toug, Olie, Maling,
Kolonial — Konserves.
Udførselsvarer særdeles billig.

H. B. HANSEN,
SEJLMAGER,
HAVNEVEJEN, KOLDING.

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

Niels Jensen,

Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

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.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
samt **Skibshandel.**
P. Schou, Frederikshavn.

Cl. Carlsbergs
nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

Café Hotel „SIAM".
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

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. ***

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

KJØBENHAVNS DAMPVASKERI
TELEFON 23202. • STORE KONGENSGADE 63. • TELEFON 23202.
bør anvendes af ethvert
RHEDERI *og enhver* **OFFICER.**

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.

H. HANSENS Skibshandel,
Havnegade, Kolding.
anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.
Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.
Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

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.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

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.

INDHOLD: Isbrydere i de arktiske Farvande. — Briggen „Petrine"s Forlis i 1898. — 200 Gange over Atlanterhavet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

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

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 16. Kjøbenhavn, Torsdag den 19. April 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

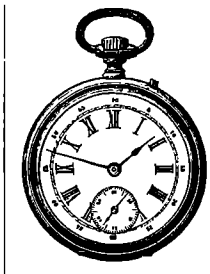
Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

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

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.



W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

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

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.

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.

SØREN JENSEN'S
Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,
Holbergsgade 26,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Uniformer som civilt. Da jeg selv er Fagmand, kan jeg garantere for godt og solidt Arbejde, som udføres paa eget Værksted.

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

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle

Conserves til Skibsbrug

af **Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l.** • Prislister udleveres paa Forlangende.

Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

N. Reippürt,

Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

Sagfører Ludvig Metz,

Nyborg.

Søretssager. Inkasso.

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 henhørende til D'hrr. Skibsføreres velvillige Erindring.

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,

4, Sølvtorvet 4.

Frederik Petersen,

Cycle- & Maskinværksted,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Nye Cycler haves paa Lageret

Østervoldgade 16, A.

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.

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 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Skibsdagbøger,

enkelt (½ Aars) **Kr. 5.50,**
dobbelt (1 Aars) „ **9,50.**

Forhandlere Rabat.

S. FRIEDLÆNDER,

14, ved Stranden.

KJØBENHAVN.

Nyt Blæk.

Neelmeijers

Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.

Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.

Faas overalt. Telefon 3332.

Hovedforhandling hos

E. Jacobsen Ellegaard,

Holbergsgade 5. Kbhvn.

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.

Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Carlsdal Fabriker,

Bryggeri & Mineralvandsfabrik,

anbefaler sine fortrinlige Produkter.

Prisbelønnet Neapel 1885.

Kolding 1897.

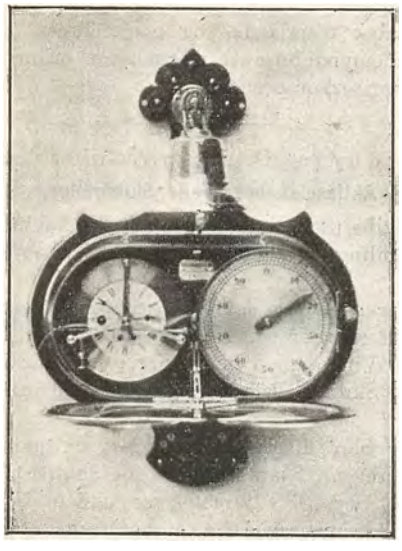
C. B. P. Strandby,

Kolding.

Et nyt Hjælpemiddel ved Navigeringen.

Logregistratoren „Good-fellow".

Ved den almindelige danske Skibsfører-Forenings Møde Onsdag den 4. April d. A. fremviste og forklarede Kaptajn i den svenske Marine E. Mächel fra Stockholm et nyt elektrisk Navigeringsinstrument, som sikkert vil vise sig at være meget praktisk.



Apparatet bestaar af en Kasse med Glasdæksel, som ophænges i Bestiklukafet eller i et hvilket som helst andet Rum ombord i Skibet, og hvori Side om Side er anbragt et Ur og en Indikator; oven over disse Dele findes en kraftig elektrisk Klokke. Desuden medfølger et Kontakthus, som anbringes ovenpaa Skiven af den almindelige Log, samt en meget kraftig elektrisk Allarmklokke, som placeres paa Kommandobroen; endelig medfølger de til Frembringelsen af den fornødne Elektricitet nødvendige Tørelementer, der ere anbragte i en Trækasse. Kontakthuset paa Loggen sættes nu ved Hjælp af almindelige elektriske Ledninger i Forbindelse med den i Bestiklukafet anbragte Indikator og med Klokken paa Broen, paa hvilken første man da til enhver Tid vil kunne aflæse den udsejlede Distance, uden at det vil være nødvendigt at sende nogen agterud for at aflæse Slæbeloggen.

Desuden er der paa Indikatoren anbragt en Skive med Viser, som kan indstilles saaledes, at Apparatet allarmerer ved enten at bringe baade den elektriske Klokke i Bestiklukafet og paa Kommandobroen, eller kun en af dem, til at ringe, naar en kvilken som helst indstillet Distance er udsejlet.

Endelig er der paa Uret anbragt en Mekanisme, ved hvis Hjælp den udsejlede Distance og den forløbne Tid mærkes med en lille Stift paa en Papirstrimmel, saaledes at Kaptajnen altid er i Stand til at kontrollere Farten, Skibet har gjort i hver Time, uden at behøve at lade hverken Loggen eller Indikatoren aflæse. Herved sættes man ogsaa i Stand til, hvis f. Eks. Slæbeloggen tabes eller kommer i Uorden, at kunne se nøjagtig paa hvilket Klokkeslet dette er sket, idet Indikatoren da ikke vil frembringe noget Mærke efter det Tidspunkt, Loggen tabtes eller bragtes ud af Funktion, og disse Mærker saaledes vil savnes paa Papirstrimlen.

Det vil sikkert være indlysende for enhver Navigatør, hvilken Betydning dette Instrument har for Navigeringen, og der skal derfor her kun gengives følgende, af Kapt. Mächel nævnte Fordele:

Loggen kan aflæses i Bestiklukafet, Kaptajnens Kahyt eller et hvilket som helst ønsket Sted, hvor saavel Farten som Distancen erholdes, uden at vedkommende Officer behøver at lade Agterloggen aflæse.

Loggen er altid tilgængelig for Aflæsning, selv i haardt Vejr, hvor det jo kan være forbunden med Livsfare eller være ligefrem umuligt at komme hen til Agterloggen, især naar Skibet har Dækslast.

Loggen aflæses af vedkommende Officer selv, som saaledes ikke behøver at stole paa andres Angivelser, der i mange Tilfælde vil være mindre paalidelige, især naar Agterloggen skal aflæses i haardt Vejr om Natten.

Loggen aflæses lettere paa Indikatoren, hvis Skive er betydelig større end Agterloggens.

Man kan naar som helst aflæse Farten, ikke alene den, der gøres i Øjeblikket, men ogsaa den foregaaende.

Efter at have sejlet en vis Distance, erholder man Signal herom fra Allarmklokken.

„Good Fellow" Logregistratoren anvendes allerede i en Del svenske Skibe, fra hvis Førere der foreligger de mest rosende Udtalelser om dens Anvendelighed, og Kapt. Mächel sluttede den interessante Forklaring og Fremvisning med at udtale Ønsket om, at ogsaa danske Skibsførere vilde vise Interesse for Registratoren, som absolut vilde vise sig at være dem en „Good Fellow".

Registratoren, som fabrikeres af Nautiska Instrument Aktiebolaget i Stockholm, fremtræder i en meget smuk og tiltalende Udførelse og sælges til den overordentlig billige Pris af 200 Kr., plus eventuel Told, inkl. alt Tilbehør, dog med Undtagelse af de elektriske Ledninger; den vil i Løbet af denne Maaned blive bragt frem paa det danske Marked gennem Firmaets herværende Repræsentant, Grosserer M. Clausen, Havnegade 47, Kjøbenhavn.

Sammenstød paa Elben.

Den hanseatiske Overlandsret afsagde d. 1. Decbr. 1899 Dom i en Sammenstødssag, der frembød ikke ringe Interesse; af Rettens udførlige Motivering fremsætte vi her efter „Hansa" følgende:

Natten mellem d. 24. og 25. September 1898 blev Everten Gloria paa Elben ved Neumühlen paasejlet af Damperen Byzanz, der agterfra løb ind i den, hvorved den blev beskadiget saa meget, at den sank.

Ejeren af Evertens Ladning, der gik fuldstændig tabt, gjorde Fordring paa at faa sit Tab erstattet af Damperen, men denne Fordring blev ikke anerkendt af Retten af følgende Grunde: Everten havde ifølge Søvejs-

reglernes Art. 10 en Pligt til, da den bemærkede, at Damperen nærmede sig, at vise et hvidt Lys fra Hækken, og Meningen med denne Bestemmelse var jo at gøre det indhentende Skib opmærksom og gøre det muligt for dette i Henhold til Art. 24 at gaa af Vejen, men saa maatte det ogsaa kræves, at det hvide Lys blev vist i saa god Tid og saa vedvarende, at man med Sikkerhed kunde gaa ud fra, at det kunde bemærkes af det indhentende Skib saa tidlig, at dette fik Tid til at gaa af Vejen. Det var nu givet, at Evertens Fører ikke straks, da han bemærkede Damperen, havde sat Hæklanternen op, men først havde gjort dette, da han fandt det nødvendigt, men paa den anden Side var det givet, at den var blevet vist før Sammenstødet.

Medens man paa Damperen aldeles ikke havde set Lyset, var dette blevet set fra et Par andre Everter i Nærheden, men dette beviste ikke, at der var holdt daarligt Udkig paa Damperen, thi de omtalte Everter befandt sig i en anden Retning end Damperen, og Synsvinklen var for dem en hel anden end for dem ombord paa den høje Damper. Disse Vidners Udsagn kunde intet bevise med Hensyn til, om Lyset havde været synligt fra Damperen.

Hvad nu Damperens Forhold angik, da fremgik det af det foreliggende, at der ombord paa denne var blevet anvendt den største Opmærksomhed og Agtpaagivenhed. Paa Kommandobroen befandt sig foruden Rorgængeren Kaptajnen og Lodsen, der begge med Kikkert opmærksomt undersøgte Farvandet; der blev manøvreret med største Forsigtighed paa Grund af de mange krydsende Smaasejlere. Det maatte betragtes som en af de vanskeligste Opgaver for en Dampskibsfører ved Nattetid paa Elben at gaa klar af de smaa, i Farvandet krydsende Sejlere, naar disse vare i stort Antal; men Retten havde ingen Anledning til at betvivle, at man fra Byzanzs Kommandobro havde gjort alt, hvad man kunde, for at holde godt Udkig og manøvrere med Forsigtighed. Man bemærkede nogle røde Lanterner paa nogle Smaaskibe, men da man var klar af disse om Bagbord, saas forude og om Styrbord intet Lys, hvad enten det nu var fordi Glorias Hæklys ikke den Gang endnu var opsat, eller fordi det af en eller anden Grund har været skjult for Damperen. I denne Henseende var det af Modparten blevet fremhævet, at man ikke fra Byzanzs Kommandobro havde fri Udsigt, fordi Skibet laa saa højt med Forenden; men hertil maatte bemærkes, at den Forskel, der var paa Agterskibets og Forskibets Højde over Vandet ikke kunde spille nogen Rolle for Udsigten fra et saa højt Sted som Kommandobroen, og hvis Glorias Hæklys først var blevet vist paa et Tidspunkt, da Skibene var saa nær ved hinanden, at Lyset skjultes for dem paa Kommandobroen af Dampskibets Forstævn og Boug, da var det blevet vist alt for sent, nemlig paa et Tidspunkt, da Sammenstød var uundgaaeligt.

Paa Damperens Bak befandt sig foruden Udkigsmanden ogsaa 1ste Styrmand, der var gaaet derhen særlig for at se efter Sejlere og hjælpe Udkigsmanden med at holde Udkig. Det vilde være højst mærkeligt, om alle disse 4 Mænd, der særlig havde deres Opmærksomhed henvendt paa Farvandet forude og holdt Udkig efter Sejlere, ikke skulde have set et Hæklys, hvis dette virkelig havde kunnet ses, tilmed da Glorias Mast og Sejl, da de lige før Sammenstødet bemærkedes af Udkigsmanden, straks bemærkedes af de øvrige, uden at nogen af dem saa noget Hæklys.

I Henhold til disse Betragtninger maatte Damperen erkendes at være uden Skyld i det skete Sammenstød.

Generalforsamlinger.

Dansk Forening for international Søret

afholdt sit aarlige Møde den 10. ds. under Ledelse af Højesteretssagfører O. Liebe. Formanden, Højesteretsadvokat Hindenburg aflagde Beretning for det forløbne Aar, i hvilket Spørgsmaalet om international Overensstemmelse med Hensyn til Reders Ansvar var bragt et godt Skridt frem, idet der i det engelske Parlament var fremlagt et Lovforslag, hvorved den engelske Ret paa dette Omraade vilde komme nærmere til den kontinentale. Ganske vist var Forslaget ikke blevet vedtaget, men allerede dets Frembringelse og den store Støtte, det i England havde faaet, maatte man være glad ved. De første Dage i Oktober d. A. skulde der i Paris afholdes en Konference, og man haabede at kunne faa den herværende Forening fyldig repræsenteret ved den Lejlighed.

Regnskabet fremlagdes og godkendtes, og der gaves Bestyrelsen Bemyndigelse til nærmere at ordne Repræsentationen paa Pariserkonferencen.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os den 16. ds.:

Aktieselskabet „Fanø Skibsrederi“,

der ejer 6 Skibe (fem Barker og en Brig), har afholdt aarlig Generalforsamling. Skoleforstander L. N. Sørensen dirigerede.

Den korresponderende Reder, Skibsbygmester S. Abrahamsen, aflagde Beretning. Alle Selskabets Skibe havde været i jævn Virksomhed hele Aaret; der var intet Havari indtruffet, og Skibene befandt sig alle i god og tidssvarende Stand.

Derefter blev Regnskabet opiæst og gennemgaaet af Forretningsføreren. Status udviste et samlet Overskud af Kr. 35,139.79. Styrelsen foreslog at uddele 5 % af Aktiekapitalen til Aktionærerne og at henlægge 2 % (10,000 Kr.) til Reservefonden, hvilket Forslag enstemmigt vedtoges; Regnskabet godkendtes.

I Stedet for Skibsreder C. P. Holm, der efter Tur udtraadte af Styrelsen, og som ikke ønskede Genvalg, valgtes Grosserer D. Lauritzen, Esbjerg, med 2952 Stemmer. Nogle Stemmer vare spredte.

Et Forslag fra Styrelsen om Køb af et Dampskib, eventuelt ved Optagelsen af et Laan mod Pant i Selskabets Ejendele, gav Anledning til nogen Forhandling. Sagen blev udsat til Afgørelse paa en ekstraordinær Generalforsamling.

Denne blev senere afholdt med Dagsorden: Forslag fra Styrelsen om Anskaffelse af et Dampskib, eventuelt ved Optagelse af et Laan. Skoleforstander Sørensen dirigerede. Skibsreder Jg. N. Hansen talte mod Forslaget, og Skibsreder P. H. Clausen fremlagde Fuldmagt fra en Del Aktionærer i Hamburg og fordrede paa deres og egne Vegne Protokollen tilført en Protest mod Forslagets Vedtagelse.

Købmand Joh. Mathisen, Nordby, stillede følgende Ændringsforslag: De nødvendige Midler til Anskaffelse af et Dampskib tilvejebringes ved

1. Anvendelse af det Beløb, som maatte indkomme ved eventuelt Salg eller Forlis af et af Selskabets Skibe;
2. Anvendelse af Selskabets Reservefond, og
3. Optagelse af Laan til Dækning af Resten af Købesummen.

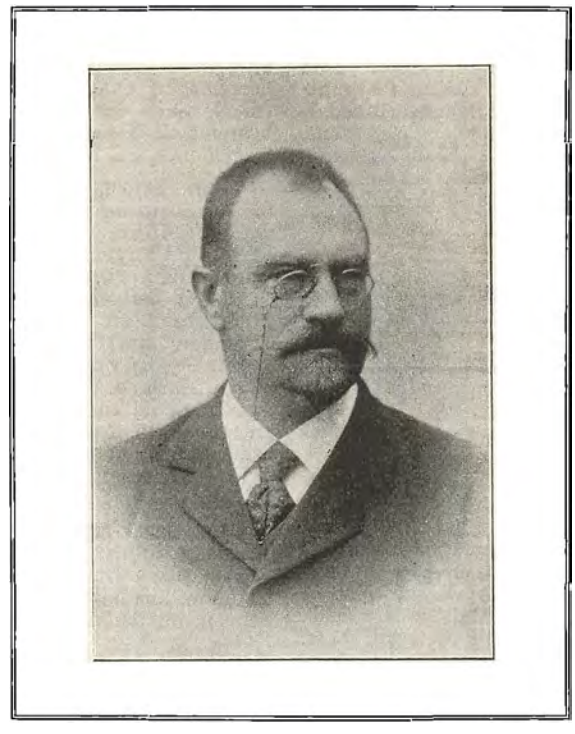
Ved skriftlig Afstemning vedtoges dette Ændringsforslag med 2950 mod 819 St., hvoraf 799 St. fra Hamburg.

Med samme Stemmetal vedtoges det saaledes ændrede Forslag, hvorefter Generalforsamlingen hævedes.

Fra Sø og Land.

Af Samlingen af nordiske Domme i Søfartsanliggender, udg. af Nordisk Skibsreder-Forening er Nr. 5 udkommet, indeholdende: „Stjern“s Aktiebolag m. Fl. mod Förnyade Ångfartygs Aktiebolaget „Svenska Lloyd“; Handelsfirma Petré & Co. i Oscarshamn mod Sjökaptenen A. R. Johansson i Mönsterås; Hans Olsens Dykkerforretning i Bergen mod Kaptajn Johannesen, Fører af S. S. „Grimstad“ af Arendal.

Kaptajn A. Rasmussen.



Onsdagen d. 18. April d. A. kunde Kaptajn Anders Rasmusssen, Fører af Dampskibet Russia, fejre sit 25 Aars Jubilæum som Skibsfører.

Kaptajn Rasmussen er født den 26. Oktober 1849 paa Bogø. Fra sit 15de Aar fo'r han til Søs med forskellige Sejlskibe fra Kjøbenhavn, blandt andre Puggaards, indtil Efteraaret 1869. Derefter tog han den udvidede Styrmandseksamen paa Bogø Navigationsskole samt aftjente sin Værnepligt som Reserveløjtnant i Flaaden. Han sejlede som 2. Styrmand med Dampskibene „Aktiv" og „Rolf" af Kjøbenhavn, som 1ste Styrmand med sidstnævnte Skib fra Maj 1873 til han d. 18. April 1875 overtog Dampskibet „Neptun" af Helsingør som Fører. Med dette Skib foretog han, foruden forskellige Rejser paa Nord- og Østersøen og Middelhavet, i Aarene 1878, 79, 80 Rejser til Obfloden (i Nord-Sibirien) igennem Karahavet fra Hamburg med Stykgods og tilbage med sibiriske Produkter.

Af disse Rejser lykkedes de to i 1878—80 fuldstændigt, hvorimod hans Skib i 1879 tilligemed 4 andre Skibe af Ismasserne i Karahavet blev tvungen til at vende tilbage med uforrettet Sag. Kaptajn Rasmussen har Æren af at have ført den første Hvedeladning fra Obfloden til Evropa, og Handelsfirmaet i Hamburg, som han den Gang sejlede for, var i høj Grad begejstret for den Dygtighed og Energi, hvormed han udførte ovennævnte vanskelige Rejse samt forstod at varetage dets Tarv. Siden 1880 har han sejlet for Dampskibsselskabet Kjøbenhavn og ført Damperen „Kjøbenhavn" til 1882, „Sjælland" til 1889 og derefter „Russia".

Naar vi i Dag ønske Kaptajn Rasmussen til Lykke til de 25 Aar, han som Skibsfører kan se tilbage paa, maa vi foruden hans allerede omtalte Dygtighed navnlig fremhæve det næsten enestaaende Held, der i de mange Aar har ledsaget ham paa hans Farter, idet han aldrig har havt noget nævneværdigt Uheld eller Havari, og, last not least, er han som faa afholdt af sine Kolleger, og hvem han i det hele taget er kommet i Berøring med.

Kaptajn E. S. Brabrand.

Atter har Det forenede Dampskibsselskab mistet en af sine Førere, og denne Gang en af de yngre, idet Kaptajn Eduard Sidenius Brabrand, eneste Søn af Kaptajn Brabrand, der fører samme Selskabs Damper „Louise", den 3. ds. er afgaaet ved Døden efter et kort og smertefuldt Sygeleje.

Den Afdøde var født i Maribo d. 19. August 1859 og blev saaledes knapt 41 Aar gammel; han kom til Søs efter Konfirmationsalderen, tog Styrmandseksamen i Kjøbenhavn 1877 og indtraadte derefter i 1879 som Aspirant i Det forenede Dampskibsselskab, blev forfremmet til 2den Styrmand 1880, til 1ste Styrmand 1882 og blev udnævnt til Fører af Dampskibet „Libau" i 1889; han forflyttedes til Dampskibet „Vendsyssel" 1891, til Dampskibet „Douro" 1894 og til Dampskibet „Beira" i 1899, fra hvilket Skib han den 26. Januar d. A. blev bragt syg i Land. Han var en dygtig og paapassende Skibsfører og en god Kollega. Han efterlader sig Hustru og 2 Børn.

Fredagen den 13. ds. foregik Jordfæstelsen under stor Deltagelse. Ved Kisten, der var tæt dækket med Blomster, deriblandt flere med signerede Baand, fra Selskabet, fra Kaptajner i D. F. D. S., fra Besætningen i „Beira" etc., paraderede 10 Styrmænd i Uniform, hvoraf 2 bare floromvundne Flag (Kontorflaget og dansk Flag). Efter en smuk Tale af Pastor Fenger, bares Kisten til Graven af Styrmænd.

Nybygninger, Køb og Salg.

Der er foretaget en i alle Henseender vellykket Prøvetur med den paa Flensborg Skibsværft til det tyskaustralske Dampskibsselskab nybyggede Damper Duisburg. Dens Styreævne betegnes særlig som fortrinlig, ligesom ogsaa Maskinen arbejdede udmærket. Skibet, der skal gaa i Fragtfart mellem Hamburg og Australien, har følgende Hoveddimensioner: 403'8" × 47'8" × 32', Bæreævne 6,500 Tons. Værftet har nu leveret 9 Skibe til nævnte Selskab og har 3 under Bygning; af disse 12 er de sidste 9 Søsterskibe. For Selskabet „Hansa" i Bremen bygger Værftet en Fragtdamper med c. 8,000 Tons Bæreævne.

Dampskibsselskabet Dania i Esbjerg har af „Nordsøen" her i Byen købt Dampskibene Skotland og Tyskland for tilsammen 300,000 Kr.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra New Orleans 5. April, bestemt til Kbhvn. — Alexandra, Svensson, afgik fra Kbhvn. 15. April, bestemt til Boston. — Algarve, Borries, ankom til Malaga 12. April. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Methil 7. April, best. til Genoa. — Antwerpen, Holm, er ankommen til Antwerpen. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New York 5. April, bestemt til Malmø. — Arno, Strubberg, afgik fra Reval 15. April. bestemt til Kbhvn. — Beira, Lunge, ank. til Oporto 28. Marts. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Tarragona 16. April, bestemt til Alicante. — Dagmar, Gade, afgik fra Lissabon 14. April, best. til Kbhvn. — Douro, Ørum, ankom til Funchal 14. April. — Florida, Koch, afg. fra New Orleans 31. Marts, best. til Kbhvn. — Garonne, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 16. April. bestemt til Rouen. — Hekla, Thomsen, ankom til Christiania 14. April — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Kbhvn. 14. April, best. til Leith. — Island, Skjødt, afgik fra New York 14. April, bestemt til Christianssand. — Kentucky, Caroc, ankom til New York 12. April. — Kursk, Møller, afgik fra Havre 14. April, bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, her. — Loire, Rabe, afgik fra Bordeaux 15. April, bestemt til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 28. Marts, best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til Antwerpen 16. April. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Boston 14. April, bestemt til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 18. April, bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Messina 17. April, best. til Kbhvn. — Seine, Staal, ankom til Bordeaux 3. April. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 31. Marts, bestemt til New York. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christianssand 6. April, bestemt til New York. — Tiber, Müller, afgik fra Lissabon 11. April, bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Kbhvn. 17. April — Xenia, Thiedemann, her.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Liverpool 12. April, bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 16. April. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Hull 12. April, bestemt til Antwerpen. — Ceres, Ryder, er ankommen til Helsingør. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 16. April, bestemt til London. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Bergen 16. April, best. til Kbhvn. — Constantin, Niedersøe, ankom til Hamburg 15. April. bestemt til Kbhvn. — Ella, Bay, ank. til Kbhvn. 17. April, best. til Danzig. — Frederik, Thomsen, pass. Hanstholm 14. April, best. til Hull. — Jolantha, Ingvartsen, ank til London 13. April. — Kasan, H. Hansen, pass. Holtenau 15. April, bestemt til London. — Kiew, Jacobsen, pass. Holtenau 15. April, best. til Hull. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 13. April, bestemt til Leith. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 11. April, bestemt til Kønigsberg. — Maja, Petersen, ankom til Bergen 16. April. — Morsø. Frisenette, ank. til Kbhvn. 14. April, bestemt til Stettin. — Moskov, Rohde, pass. Holtenau 15. April, bestemt til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 6. April. — Nordjylland, Kromann, afg. fra Gravesend 15. April, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 13. April, bestemt til Libau. — Pregel, Olsen, ankom til Kbhvn. 14. April, best. til Libau. — Thyra, Jørgensen, ank. til Danzig 13. April, best. til Kbhvn. — Valdemar, Kofod, ankom til Kbhvn. 17. April, best. til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til Libau 16. April, best. til Kbhvn. — Vesta, Holm, ankom til Seydisfjord 11. Marts, bestemt til Leith. — Vesuv, Andresen, ankom til Hull 7. April, bestemt til Libau.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 19. April, best. til Newcastle. — Primula. Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 18. April, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense via Frederikshavn 19. April, bestemt til Newcastle. — Esbjerg Bentzen, afg. fra Newcastle 18. April, bestemt til Aarhus. — Knuthenborg, Kraiberg, afgik fra Newcastle 18. April, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 18. April, bestemt til Odense. — Storebælt, W. Jørgensen, afgik fra Nakskov via Svendborg, Horsens og Aalborg 18. April, bestemt til Newcastle. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense via Aarhus, Aalborg 18. April, best. til Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Reval 9. April, ankom til Ghent 16. April. — Frode, Tofte, afgik fra Waterford 12. April, ankom til Cardiff 14. April. — Sigurd. Jørgensen, afgik fra Swansea 12. April, ankom til Stettin 17. April. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Limerick 11. April, ankom til Cardiff 15. April. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 12. April, bestemt til Riga. — Danmark, Kraemer, afgik fra Libau 13. April, ankom til Reval 14. April. — Ragnar, Risø, afgik fra Stettin 17. April, best. til Sunderland. — Volmer, Riber, afgik fra Ghent 12. April, ankom til Newcastle 14. April. — Dan, Hansen, afgik fra Libau 15. April, best. til Leith. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 6. April, ankom til Rotterdam 13. April. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Sunderland 12. April, ankom til Stettin 16. April.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Johan Siem, Knudsen. afgik fra Stettin 17. April. — W. Sawin, Jørgensen, afgik fra Grangemouth 14. April. — Peter Berg, Thorsøe, ankom til N. Shields 15. April. — Eduard Bary, Jensen, ankom til Wladiwostock 12. April.

Urania. Polarstjernen, Callesen, ank. til Norfolk 16. April. — Venus, Nielsen, ankom til Reval 7. April. — Sirius, Branth, ankom til Hamburg 10. April. — Urania, Jørgensen, ank. til Libau 16. April. — Saturn, Lund, ank. til Kbhvn. 14. April. — Mars, Clausen, ankom til Kbhvn. 8. April.

Nordsøen. Nordland, Hemmingsen, ankom til Bona 8. April. — Rusland, Møller, pass. Kbhvn. 17. April. — Tyskland, Petersen, ank. til Kbhvn. 10. April.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ank. til Reval 12. April. — Niobe, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 16. April, bestemt til Reval. — Nancy, Mathisen, afgik fra Reval 15. April, bestemt til Rotterdam. — Nora, Christensen, afgik fra Antwerpen 15. April, bestemt til Christiania. — Nerma, Jessen, afgik fra Antwerpen 13. April, ankom til Grangemouth 16. April. — Neptun, Jørgensen, ank. til Middlesbro 14. April. — Alfa, Nielsen, ank. til Kønigsberg 12. April.

Kjøbenhavn. Russia, Jespersen, afgik fra Reval 14. April, bestemt til Dunkerque. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Antwerpen 17. April.

Østersøen. Yrsa, Hansen, afgik fra Kønigsberg 14. April, bestemt til Ipswick. — Rita, Jørgensen, afgik fra Karrebæksminde 14. April, ank. til Helsingør 15. April.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Libau 15. April, bestemt til Reval.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Port Said 15. April, bestemt til Hamburg. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Bassein 4. April, bestemt til Europa. — Søborg, Fischer, ankom til North Shields 14. April. — Skanderborg, v. Deurs, pass. Las Palmas 15. April til Falmouth for Ordre. — Jomsborg, Kühl, ankom til Cardiff 15. April — Uranienborg, Schmidt, ank. til W-Hartlepool 10. April. — Rosenborg. Schultz, ankom til Kbhvn. 14. April. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Kbhvn. 11. April. — Amalienborg, Dømel, ankom til Kbhvn. 15. April. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Malta 9. Marts, ankom til Philadelphia 9. April. — Stjerneborg, Mathiesen, afgik fra Glasgow 6. April, best. til Neapel.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, afgik fra Buenos Ayres 4. April, bestemt til Las Palmas for Ordre. — Skodsborg, Lund, afgik fra Kbhvn. 18. April, bestemt til Riga. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Genua 14. April, bestemt til Sevilla. — Jægersborg, Agerlin. ankom til Blyth 17. April. — Guldborg, Jensen, afg. fra Glasgow 11. April, best. til Genua. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Halifax 10. April, bestemt til Preston. — Silkeborg, Petersen, ankom til Blyth 11. April.

Dampskibsselskabet Torm. Helene. Warming, afgik fra Newcastle 12. April, ankom til Swinemünde 16. April. — Agnete, Jensen, afgik fra Libau 14. April, best. til London. — Hermia, Sørensen, ank. til Lübeck 15. April. — Alice, Hansen, afgik fra Kiel 14. April, bestemt til Boness. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Burntisland 12. April. — Bornholm, Petersen, ankom til Eckernförde 12. April. — Nauta, Madsen, ank. til Grangemouth 14. April. — Rønne, Hintze, ankom til Helsingør 14. April.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Kiel 14. April. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Kiel 16. April. — Ansgar, Larsen, afgik fra Reval 13. April, bestemt til Gand. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Swinemünde 13. April. — Hamlet, Sommer, ank. til Kbhvn. 15. April. — Helge, Mathiesen, ankom til Newcastle 9. April.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afg. fra Aalborg 17. April, best. til Göteborg. — Malaya, Prahl. afgik fra Singapore 16. April, bestemt til Wladivostock. — Cathay, Jensen, afgik fra Singapore 5. April, ankom til Rangoon 10. April. — Annam, Cold, afgik fra Marseilles 11. April, bestemt til Havre. — Korea, Berendsen, ankom til Port Arthur 8. April. — Manchuria, Schøning, pass. Gibraltar 12. April, bestemt til Odessa.

Cimbria. Lars Kruse, Christiansen, ankom til Kbhvn. 14. April fra Burntisland. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kbhvn. 15. April fra Grangemouth,

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Burntisland 11. April.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Swinemünde 15. April. — London, Bom, ankom til Libau 16. April.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Rotterdam 15. April, best. til Grangemouth. — Clara, Petersen, ankom til Libau 13. April.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Libau 12. April — Svend, Nielsen, ankom til Libau 14. April.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Elisabeth, Meinerts, sejlet fra Lissabon 8. April til Tamatava. — Cingalesa, Harreby, er if. Telegram fra Auckland afsejlet fra Sydhavsøerne til Evropa. — Røhl, Kallesen, ankom til Plymouth 9. April fra Havre. — Doris Brodersen, Hansen, ankom til Guayaquil 14. April fra Port Stanley. — Franz Schwalbe, Poulsen, ank. til Hongkong 13. April fra Cardiff via Anjer. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, ankom til Middlesbro 17. April fra Rio Janeiro. — Serapis, Winther, sejlet fra Plymouth 17. April til New York. — Dpsk. Carla, Holst, ankom til Lorrey 12. April efter Grundstødning ved Indsejlingen, er nu undersøgt af Dykker og indtager Ladning til Kønigsberg.

Fanø. Sønderho. Killena, Hansen, ankom 11. April til Buenos Ayres fra Port Elisabeth. — Mary, Lydom ankom 9. April til Burntisland fra Halmstad. — Ane Jensine, Øhle, ankom 12. April fra Bahia til Rosario.

Svendborg. Skjold, Larsen, ankom til Greenhete 9. April. — Pomona, Nielsen, ankom til Dysart 7. April. — Kruse, Larsen, ankom til Fraserburg 9. April. — Phønix, Hansen, ankom til Lysekil 7. April. — Newsky, Nielsen, ankom til Leith 7. April. — Magnet, Jensen, ankom til Yarmouth 9. April. — Ariel, Nielsen, ankom til Langesund 11. April. — Vega, Rasmussen, ankom til Swinemünde 11. April. — Fulvia, Nielsen, ankom til Drøbak 11. April. — Marie, Nielsen, ankom til Boston 11. April. — Dannebrog, Clausen, ankom til London 11. April. — Galathea, Bom, ankom til Kings Lynn 12. April. — Venus, Jensen, ankom til Drammen 12. April. — Lyø, Jensen, ankom til Libau 13. April. — Hejmdal, Rasmussen, ankom til Swinemünde 14. April. — Peter, Jørgensen, ankom til Egernsund 10. April. — Fides, Jensen, ankom til Drøbak 11. April. — Psyche, Hansen, ankom til Cliff Creach 11. April. — Urda, Rasmussen, ankom til Drøbak 11. April. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Swinemünde 12. April. — Ludvig, Larsen, ankom til Kings Lynn 13. April. — Fremad, Brandt, ankom til Åsgaardstrand 14. April. — Embla, Chr. Mikkelsen, ankom til Strømstad 11. April. — Helge, Hansen, ankom til Blyth 12. April.

Ærø. Immanuel, Hansen, ankom 9. April til Granton. Fuglen, Hansen, ankom 9. April til Warkworth. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 10. April til Newcastle. — Karen, Hansen, ankom 9. April til Kappeln. — Ærø, Christensen, ankom 9. April til Warkworth. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 11. April til Barbados. — Hosanna, Hay, ankom 11. April til Tærrelevega. — Uffo, Grube, ank. 13. April til Frederiksstad. — Dorthea, Christensen, ankom 11. April til Pointe à Pitre. — Fri, Rasmussen, ankom 14. April til Gøteborg.

Rønne. Herman Olsen, Jacobsen, ankom til Kbhvn 8. April. — Gudmund, Borbye, ankom til Rendsborg 7. April. — Freja, Bech, ankom til Kalmar 11. April. — Camtos, Petersen, ankom til Newcastle 10. April. — Ane Kathrine, Hermansen, ankom til Kalmar 11. April. — Jørgensen, Jørgensen, ankom til Sousse i Afrika 11. April.

Vejle. Barkskibet Eden, P. Wentzel, som den 26. Febr. afsejlede fra Cardiff, er den 17. ds. ankommen til Montevideo paa Rejse til Frey Bentos.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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, Færøerne, Island og Grønland.

Skagerrak. Skagen. Fra Slutningen af April 1900 ombyttes Lodsdamperen ved *Skagen* midlertidig med en Lodsdæksbaad.

Østersøen. Farvandet N. for Rødsand. Nysted Havn. *Nysted* Havn og Løbet til Havnen er nu uddybet til 12 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Ystad og Åhus. Ved *Ystad* og *Ahus* ere Lystønderne atter udlagte.

Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Kalmar* er Fyrskibet *„Utgrunden“* den 15de April 1900 atter udlagt paa Station.

Tyskland. Stettiner Haff. Leitholm. Paa hver Ende af den nydannede Ø *Leitholm*, mellem *Haff* og *Papenwasser*, brænder et Fyr. Det N.-lige er et hvidt, fast Fyr med rødt To-Blus hver 6 Sekunder. Flammens Højde: 37 Fod. Det S.-lige er et rødt, fast Fyr med hvidt To-Blus hver 6 Sekunder. Flammens Højde: 25 Fod. Fyrene ere skærmede saaledes, at man NØ. for Øen kun kan se et af Fyrene ad Gangen.

Fyrene staa 1,275 Alen S. 55° Ø. og N. 45° V. for hinanden. Farvandets Midtline gaar ½ Kbl. SV. om Bolværket mellem Fyrene.

Taagesignal oprettes paa *Leitholm* N.-lige Molehoved.

Fyrskibet *„Swantewitz“* er permanent inddraget.

Papenwasser. Samtidig med Sommerafmærkningen i *Papenwasser* forandres Afmærkningen saaledes: Den gravede Rende afmærkes med 14 sorte Spidstønder, Nr. 1—14, og med 14 røde Spirtønder, A—O, der ligge lige over for hinanden. Spidstønderne ved Begyndelsen af Bøjningerne have sort Ballon, Spirtønderne rødt Flag.

Den tidligere Tønde C, hvorfra vises to Lanterner, ved Ø.-Kanten af *Patschkamp* Grund, ligger klos til Farvandet; den er hvid, mærket *„Patschkamp O“*. Tønderne ved det S.-lige Indløb til *Ziegenort* Havn ere mærkede *„Patschkamp S.“* og *„Strewsort“*.

Keppenort Tønde udlægges ikke mere.

Greifswalder Bodden. Fyrskibet *„Palmer-Ort“* er atter udlagt paa Station.

Kiel I den nærmeste Tid foretages ved S.-Siden af Indløbet til Orlogshavnen i *Kiel* Forsøg med forskelligt farvede Lys. De ere Skibsfarten uvedkommende.

Fra 18de Juni til 11te August 1900 afholdes Sømineøvelser i *Wiker Bugt*. Pladsen begrænses mod V. og N. af Kysten fra *Vossbrok* Skov til *Friedrichsort* Lazaret, mod S. og Ø. af gule Tønder med rødt Flag, og er spærret for al Sejlads. Fra 6te til 11te August ligge skarpladte Miner ude. Dampere med rødt Flag eller rød Lanterne ligge da ude for at give Anvisning. Fra 13de til 15de August ligger en Spærring med skarpladte Miner i NV. og SØ. mellem Tønde Nr. 5 og Tønde d. Gennemsejlings-Aabningen er afmærket med en hvid og rød og en hvid og grøn stribet Tønde Lodsdampere ligge ude for at lodse Skibe gennem Spærringen Om Natten er Farvandet frit.

Fra 16de til 25de August afholdes Mineøvelser i *Strander Bugt*. Pladsen begrænses af Kysten mellem *Falkenstein* og *Strander* Baake og mod N., Ø. og S. af Tønder med rødt Flag, og er spærret for al Sejlads.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Gross Vogelsand. Paa *Gross Vogelsand* er til Brug ved Opmaaling opført en pyramideformet Baake med Firkant paa Toppen. 53° 58′ 33″ N. Br. 8° 34′ 37″ Ø. Lgd.

Weser. Vegesack og Fünfhausen. Fra 15de April 1900 forandres Vandstand-Signalerne ved *Vegesack* og *Fünfhausen* ved *Brake*. Beskrivelse af Signalerne faas paa Havnekontorerne.

Belgien. Schelde. Doel. Baaken, hvorfra *Doel* hvide og røde, faste Fyr vises, er forhøjet 16 Fod. Flammens Højde: 30 Fod. 51° 18′ 42″ N. Br. 4° 16′ 6″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Dieppe. Om kort Tid slukkes det grønne Fyr paa *Dieppe* V.-Mole, og det hvide Fyr med rød Vinkel flyttes til et nyt Fyrtaarn midt paa Molehovedet. Flammens Højde: 51 Fod. Det nuværende hvide Fyr kan mellem N. 40½° V. og N. 36½° V. skjules af det nye Fyrtaarn.

Ouistreham. Den røde Spidstønde Nr. 2 ved Løbet til *Ouistreham* er flyttet Ø. hen og ligger nu 30 Alen Ø. for

Forlængelsen af en Linie gennem Midten af det indre Løb og c. 2 Kbl. fra Dæmningernes Yderender.

Jersey. St. Catherine' Bay. Et Vrag med en Mast over Vandet ved Lavvande ligger sunket fra Fyret paa *St. Catherine's* Bølgebryder i N. 29° Ø. 2½ Kbl. og fra Telegraf-Taarnet i S. 75° Ø. 49° 13′ 30″ N. Br. 2° 0′ 20″ V. Lgd.

Guernsey. Forien Shoal. I *St. Peter's* Havn er Dybden paa *Forien Shoal*, der ligger c. 2½ Kbl. SØ. for *Castle Cornet*, kun 19 Fod, Springtids Lavvande. 49° 27′ 0″ N. Br. 2° 31′ 20″ V. Lgd.

Paimpol. En 2 Fods Grund er funden tæt ved Ankerpladsen ved *Paimpol*, 4⅔ Kbl. S. 83° V. fra Taarnet *Jument*. 48° 47′ 20″ N. Br. 2° 58′ 40″ V. Lgd.

Frankrig NV.-Kyst. Følgende Grunde ere fundne:

Ved Indløbet til *Abervrac'h* en 14 Fods Grund, c. ¾ Kbl. N. 40° V. fra Taarnet *Carrec Bazil* 48° 37′ 35″ N. Br. 4° 36′ 20″ V. Lgd.

En 8 Fods Grund c. 5 Kbl N. 26° Ø. fra *Grande Fourche*. 48° 26′ 55″ N. Br. 4° 47′ 43″ V. Lgd.

En 7 Fods Grund i *Ile de Sein* Ø.-lige Løb, c. 3 Kbl. N. 23° V. fra *Penic* Baake. 48° 2′ 36″ N. Br. 4° 50′ 12″ V. Lgd.

En 9 Fods Grund c. ½ Kbl. NV. fra 13 Fods Grunden *Basse Carnic*. 48° 3′ 23″ N. Br. 4° 51′ 25″ V. Lgd.

En 5 Fods Grund V. for den sidstnævnte, c. 2 Kbl. N. 25° Ø. fra Klippen *Vaskern*.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 15de Marts. 38° 52′ N. Br. 10° 48′ V. Lgd. Et Vrag kun lidt over Vandet.

Frankrig. Canal Basse Loire. Carnet. Ved *Carnet* tændes om kort Tid ved Slusen til *Canal Basse Loire* to Ledefyr:

Forfyret er rødt, fast. Flammens Højde: 9 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Det vises fra en Pæl

Bagfyret er hvidt, fast og staar c. 1,400 Alen S. 69° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 61 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Det vises fra en hvid Baake.

Nærmere Meddelelse senere.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Colombia. Cartagena. Ved Indløbet til *Cartagena* er den sorte Baake paa Løbets S.-Side, c. 3¼ Kbl. SV. for Fort *San Fernando* Fyr, forsvunden. 10° 19′ 0″ N. Br. 75° 35′ 45″ V. Lgd.

Den sorte Baake 1¼ Kbl. V. for *Sandy Point* er næsten ødelagt, og flere af de andre Baaker mangle Topbetegnelse.

Fransk Guyana. Cayenne. Paa *Cayenne* Red er Vraget af *„Lady Beale"* forsvundet. Afmærkningen er inddragen.

Veneszuela. Orinoko. Barima. Fyrskibet ved Indløbet til *Barima* Flod er kun en Lodshulk, hvorfra i Almindelighed vises et hvidt Fyr. 8° 39′ N. Br. 60° 24′ V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Para Flod. Soure. *Soure* hvide Fyr er forandret til et rødt, fast Fyr. Synsvidden: 6 Kml. 0° 41′ S. Br. 48° 31′ V. Lgd.

Chili. Chiloé og Guaitecas Øer. Om kort Tid tændes følgende hvide, faste Fyr. Synsvidden: 4 Kml.

Paa *Guaitecas* Øerne, ved *Puerta Melinca*, paa Øen *Falsa Melinca*. 43° 53′ 30″ S. Br. 73° 45′ 20″ V. Lgd.

Paa Kap *Lobos* paa Øen *Cuacahué*. 42° 3′ 50″ S. Br. 73° 23′ 30″ V. Lgd.

Paa Pynt *Tres Cruces*, ved *Chacao* Kanal. 41° 49′ 40″ S. Br. 73° 28′ 35″ V. Lgd. Beliggenheden er upaalidelig angivet.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Marseille. Ved Indløbet til *Marseille* Havn skal Lystønden ved Vraget af Damperen *„Ajaccio"* holdes om Styrbord, naar man staar ind i *Marseille* Havn eller i den S.-lige Forhavn.

Italien. Golfo di Napoli. Torre Annunziata. Damperen *„Agamennon"* er sunken i 25 Fod Vand i *Torre Annunziata* Havn. Vraget er afmærket med to Balloner eller to hvide Lanterner lodret for hinanden paa den Side, hvor det skal passeres, med een Ballon eller een hvid Lanterne paa den modsatte Side.

Italien V.-Kyst. Santa Venere. Ved *Santa Venere* er Molehovedet beskadiget. Paa dets Ø.-Side maa man ikke komme det nærmere end 50 Alen.

Sardinien N. Maddalena Bugt. San Stefano. Baaken, som afmærkede Ø.-Kant at Grunden N. for Øen *San Stefano*, er ombyttet med en hvid Tønde.

Rusland. Dnieper Liman. Telegrafkabler ligge mellem *Nikolajev* Søbatteri og Yderenden af Halvøen *Otchakov*. Det er forbudt at ankre V. for en Linje i N. og S. gennem *Otchakov* Kathedral og Ø. for en Linje i N. og S. gennem Yderenden af Molen ved Karantæne Forstaden.

I Nødsfald kan ankres, men i over ½ Kml. Afstand Ø. eller V. for Batteriet.

Syrien. Alexandrette Fyr N. Umiddelbart N. for *Alexandrette* Fyr er Dybden mindre end angiven i Kaartene, saa at man ikke maa komme Fyrtaarnet for nær. 36° 36′ N. Br. 36° 9′ Ø. Lgd.

Tunis. Gabès. Ved Signalmasten ved *Gabès* Havn tændes, naar Havnen er spærret, et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 Fod. Synsvidden: 2 Kml.

Algier. El Mersa. Den 1. Maj 1900 tændes ved *El Mersa*, 5 Kml. SØ. for *Cap de Fer*, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 19 Fod. Det vises fra V.-Siden af et lille Hus paa Pynten, der dækker Havnen. 37° 1′ 55″ N. Br. 7° 16′ 35″ Ø. Lgd.

Mersa Zitoun. Den 1. Maj 1900 tændes i Bugten ved *Mersa Zitoun* et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 35 Fod. Det vises fra V.-Siden af et lille Hus. 36° 57′ 21″ N. Br. 6° 17′ 25 Ø. Lgd.

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

Røde Hav. Hanfela Bugt. En Grund med 16 Fod Vand er funden i det Ø.-lige Løb til *Hanfela Bugt*, fra *Ras Shakhs* i N. 35° V., 8¼ Kml. og fra en c. 700 Fods Høj i N. 2° V. 14° 44′ N. Br. 41° 5′ Ø. Lgd.

Bengal Bugt. Andaman Islands. Invisible Bank. *Invisible Bank* er opmaalt paany og det *engelske* Admiralitets Kort Nr. 825 derefter meget forandret. *Flat-Rock* ligger paa 11° 8′ 0″ N. Br. 93° 29′ 15″ Ø. Lgd., hvilket er 1¼ Kml. V. for den tidligere angivne Plads.

Sumatra V.-Kyst. Tampat Toean Red. Paa *Tampat Toean* Red er i 7 Fv. Vand udlagt en sort Spidstønde ved SØ.-Kant af *Poeka* Rev. 3° 15′ 6″ N. Br. 97° 10′ 42″ Ø. Lgd.

Soesoe Red. Ved *Soesoe* Red er Træet, hvorpaa var anbragt en Ballon og et Krys, tæt ved Pynt *Serangga*, omblæst. Det benyttedes som Mærke ved Indsejlingen til Reden, men erstattes foreløbig ikke. 3° 43′ 30″ N. Br. 96° 47′ 0″ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst. Uden for Indløbet til *Palembang* Flod er udlagt et sortmalet Fyr- og Lodsskibs, mærket *„Palembang"* med hvidt paa begge Sider. Det viser hvidt Fyr af en særegen hvid Farve. Flammens Højde: 42 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Fyrskibet ligger i Mærket *Tangjoeng Api Api* overet med Vandstand-Maaleren. 2° 11′ 20″ S. Br. 104° 57′ 10″ Ø. Lgd.

Anduvningstønden, en sort Spidstønde med Ballon, er inddragen.

Banjoe Asin Flod. I *Banjo Asin* Flod er paa Grunden NØ. for den hvide Spidstønde Nr. 5 med Ballon fundet en Pulle med 8 Fod Vand, fra Pynt *Api Api* i S. 41° V., fra Pynt *Bajan* i N. 39° Ø. og fra Pynt *Kepi* i N. 89° Ø.

Tonkin. Cua Cam. Ved Indløbet til *Cua Cam* er Fyret A. paa Baaken 1.¹ Kml. N. 17° V. fra Pynt *Do Son*, et hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 59° Ø. gennem S., V. og N. til N. 1° Ø.

Fyret B. paa en Baake 3.³ Kml. N. 13° V. fra Pynt *Do Son*, er et midlertidigt, hvidt, fast Fyr.

Fyret C. paa en Baake 3¾ Kml. N. 33° V. fra den foregaaende, er et rødt, fast Fyr, der lyser fra S. 1° V. gennem S., Ø. og N. til N. 59° V.

Fyret D. paa en Baake, 1.⁷ Kml. N. for det foregaaende, er et grønt, fast Fyr, der lyser fra S. 8° Ø. gennem S. og V. til N. 60° V.

Cua Nam Trieu. Vang Chau. Det røde, faste Fyr ved *Vang Chau* Udløb i *Cua Nam Trieu* vises fra en Pæl paa en firkantet Baake. Flammens Højde: 29 Fod over Højvande. Linseapparat af 6. Orden. Det lyser fra S. 19½° Ø. gennem Ø., N. og V. til S. 55½ V. 20° 52′ 49″ N. Br. 106° 45′ 11″ Ø. Lgd.

Japan. Sakibarusaki. Kosaki. Tobaseshima. Kamimateshima. Den 15. Marts 1900 ere følgende Fyr forandrede saaledes:

Kamimateshima Fyr, *Amakusa Island*, Provinsen *Higo*, viser nu rødt Lys fra N. 46° Ø. til N. 52° Ø. over *Osone Shoal*.

Tobaseshima Fyr, *Tobase Island* S.-Ende, Provinsen *Higo*, viser nu rødt Lys fra N. 65° V. til N. 26° V. ever *Amitori Shoal*.

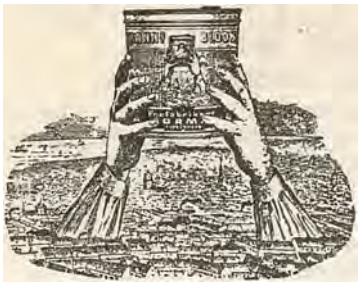
Kosaki Fyr, S.-Enden af *Shimoagata* Distrikt, Provinsen *Tsushima*, viser nu rødt Lys fra S. 85½ V. gennem V. til N. 67° V., over *Tsuzusaki* Klippen og *Komatsu Shoal*.

Sakibarusaki Fyr, S.-Pynten ved Indløbet til *Napha*, Provinsen *Ryukyu*, viser nu grønt Lys fra N. 12° V. gennem N. til N. 27° Ø., over *Monnanse*, *Kannose*, *Danagasonega* og Grundene *Inannosonega* NE. for *Karafuneguchi*.

Tokio Bay. Uraga Channel. Hashirimizuoki. Fyret paa Fort Nr. 3, *Hashirimizuoki*, ved det N.-lige Indløb til *Uraga Channel*, er igen tændt og det midlertidige Fyr slukket. Fyret er uforandret.

Jesso. Kap Jerimo. Taagesignalet ved *Jerimo* Fyr er forandret. Sirenen giver nu hver 1 Minut Et-Stød af 7 Sek. Varighed 41° 56′ N. Br. 143° 16′ Ø. Lgd.

Tlf. 5047.



VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering

anbefales:

A. FORMANNS

BLODBUDDING

(i hermetisk lukkede Daaser).

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Repræsentant for Hamburg:
Hr. P. L. FABRICIUS,
Gr. Bäckersstrasse 22 & 24.

A. FORMANN.

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.

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

anbefales:

„Elisabethsmindes"

Mælkechokolade

i Daaser à 1 Pd.: **Udsalgspris 75 Øre**
(ab Frihavnen: Udsalg 70 Øre).

1 Daase udrørt med koldt eller kogende Vand giver 7 mellemstore Kopper fortrinlig Chokolade med aldeles udviklet Mælkesmag.

Smager ogsaa fortræffeligt som det er.

Københavns Børskurs d. 18. April 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			102	102½
Danmark			81¾	82¼
Norden	115	¼	115	115¼
Kjøbenhavn	94	¼	94	94¼
Carl			51	51¼
Dannebrog	95		94¾	95¼
Skjold	67¾	¼	67½	67¾
Urania			74	74½
Union			99½	101
Dampsk. af 1896	99		98¾	99¼
Østasiatiske			109½	111
Østersøen			95	96
Nordsøen	74		74	75
Torm			91	92½
Gorm			99	—
Foren. Bugser-Selsk.			70	90
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			105	110
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			99½	100
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			89	90½
3½% uopsig. Stats			93½	95
3½% Husejer Kreditk.			82¾	84
3½% Kbhvns Kreditf.	84		84	84¼
4% — — 2. Serie			90¾	91¼
4% — — 1. —			92¾	94¾
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			85¾	86¼
4% — — 6 —			85¾	86
3½% Landkreditk. 3 —			87½	89½
Aktier.				
Nationalbank			137	138
Privatbank	125	¼	125	125¼
Landmandsbank			118½	119
Handelsbank			115¼	116
Grundejerbank			98	98½
Burm. & Wain	81		80¾	81¼
Helsingørs Jærnsk.			92½	94
Sukkerfabr.	104	¼	104	104¼
Bryggeri Aktier	91		91	91¼

Vekselkurser d. 17. April 1900.

	ávista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.23	18.24
Paris	72.55	—
Amsterdam	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 17. April 1900.

Russiske Noter	216.15
4% Russiske Consols	—
3⁸/₁₀% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	99.20
5% Rumænske Stats	93.50
4% — — 1890	80.60

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

„Det Foren. Dampskibs." 76,000, „Norden" 6,000, „Kjøbenhavn" 20,000, „Dannebrog" 4,000, „Skjold" 10,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 2,000, „Østasiatiske" 2,000.

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.

NICOLAI JENSEN.

SKRÆDDERETABLISSEMENT.

KJØBMAGERGADE 53, 1. SAL.

VIRKELIGT GODT SKRÆDDERI TIL MODERATE PRISER.

• UNIFORMER LEVERES PAA FAA DAGE. •

TELEFON 6359.

LANDMANDSBANKEN

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

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".

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 Søassurance 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,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,

Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Till Salu

En Nybyggd och elegant inrättad

„Passagerare & Last Ångare"

134' lång, 24' bred; 500 ind. H. K. Grundgående och mycket lämplig för kustfart. Platser för 42 I KL. & 16 II KL. passagerare samt 120 däcksplatser, 178 Tons d. w.

Société Anonyme; Wiborg.

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.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

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.

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.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.

Kjøbenhavn K.

Telefon 3528.

Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.

Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved **Claus Christensen,**

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.

Telefon 2657.

Lille Strandstræde 8.

Spis kun

Nørgaards Dampkogte Skinker.

Engelsk Patent Dampkogningsmetode.

Al Næringsværdi bibeholdt.

Benfri, færdige til Spisning.

Fabrikslager: Nørregade 35.

Telefon 7305.

H. R. HERMANSEN,

Søekviperingsforretning,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.

• Telefon 5826. •

Aarhus. Havnegade 28.

Christensens

Skibsværft, Kolding.

Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

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.

CHR. ANDERSENS

SKIBSVÆRFT PAA FREDERIKSØEN VED SVENDBORG.

NYBYGNING AF SEJLSKIBE SAMT REPARATION.

ALT AF NYESTE KONSTRUKTION.

Petroleums-Loddelampen

„ÆTNA"

brænder uden Væge med Petroleum i Gasform Lampen slukkes ikke i Blæst. En Temperatur af 1200 Celsius kan naas. Petroleumsforbrug fra 1/5 til 1/3 Pot pr. Time. Beholderen er af Messing, solidt og smukt Arbejde. „ÆTNA" er uundværlig for: Maskinmestre, Montorer etc. Største Udvalg af Loddelamper, Loddekolber og Apparater til Petroleum og Benzin.

CARL DAHL & Co., 14, St. Kannikestræde, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. * Telegrams Skandinav.

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.)

PETER IBSEN.

Lager af Værktøj.

Illustreret Prisliste gratis.

Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

L. KLAUSEN,

Skibsinventariehandel.

Telefon 5833.

Strandboulevarden 29.

Kjøbenhavn.

Jensen & Petersen,

Tapetserer og Dekoratør.

Skibsarbejde,

saavel Nyt som Reparationer udføres hurtig.

116, St. Pauls Kirkeplads 116.

A. MØLLERS

Kød-Udsalg,

Borgergade 84,

anbefales de ærede Skibsførere med alt til Faget henhørende.

Moderate Priser.

1ste Klasses Varer.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

*** Telefon 5598. ***

Wilh. G. Brummerstedt,

Uhrmager.

St. Strandstræde 43.

Paul Sørensen,

Skomageri.

Toldbodvejen 18.

4819 • Telefon • 4819.

Flytter fra 1. Novbr til

Bredgade 77.

Hj. af Toldbodvej.

CARL OLESENS

Skotøjslager,

St. Strandstræde 31,

anbefales.

Alt Skomagerarbejde udføres.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Georg Sørensen,
Nyhavn 13. Telefon 6404.
Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.
Prima Varer • Billigste Priser.

Café van Zandt,
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

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

Afdeling for Danmark:
Østergade 22, Kjøbenhavn K.
(Selskabets Ejendom).
„Thule" er Skandinaviens største og mest søgte Livsforsikringsselskab..
„Thule"s aarlige Udbytte til Aktionærerne er begrændset til 30,000 Kr., der aldrig kan overskrides.
„Thule"s Forsikrede fritages for Præmiebetaling i visse Invaliditetstilfælde.
„Thule"s Forsikrede udbetales aarlig stigende Bonus; for 1898: Kroner 380,273.00.

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.

Café Hotel
„SIAM".
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

A. L. Nielsen,
Kolonial- & Skibsproviantering.
Havnen 18, Randers.
Stort Lager af Maskin- & Cylinderolier.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestaurateurer.
Filial:
St. Strandstræde 43.

Cl. Carlsbergs
nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

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.

INDHOLD: Et nyt Hjælpemiddel ved Navigeringen. — Sammenstød paa Elben. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Kaptajn A. Rasmussen. — Kaptajn E. S. Brabrand. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

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

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 17. Kjøbenhavn, Torsdag den 26. April 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

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

Sextanter.
Oktanter.
Barometre.
Patent Log.
Kikkerter.
Uhre etc.
Lauritz Kirkeby, 26, Laxegade 26.

Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

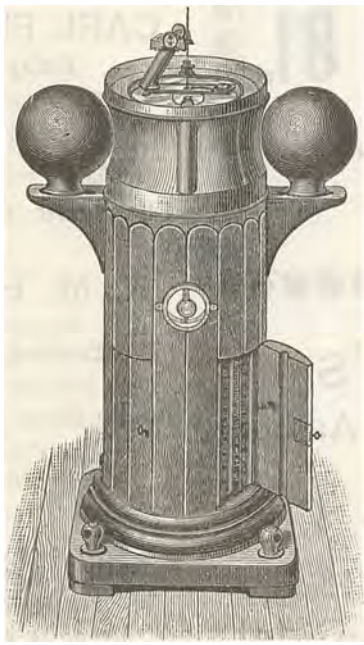
Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. udvidet 1877.

Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.
Kompasser af eget Fabrikat, komplet. (efter Lord Kelvins Princip).
Alm. Kompasser.
Baadskompas m. m.
E. S. Ritchie & Sons originale **Spritkompasser** med kurvet eller flad Rose med Grader.



Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.
Azimuth & Peil-instrumenter efter forskellige Modeller.
Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine** Cherup & A.
Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.
Barometre, enk. og dobb.
Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres.

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

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

PETER IBSEN. Lager af Værktøj.
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Til Skibsbrug

kan særlig anbefales

Tuborg-Øl og Central Skibsøl

Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle
Conserves til Skibsbrug
af Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l. • Prislister udleveres paa Forlangende.
Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

Skibsdagbøger,

enkelt (1/2 Aars) **Kr. 5.50,**
dobbelt (1 Aars) „ **9,50.**

Forhandlere Rabat.

S. FRIEDLÆNDER,

14, ved Stranden.
KJØBENHAVN.

N. Reippürt,

Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

Sagfører Ludvig Metz,

Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

N. F. Hansens Skibsværft,

Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

Paul Sørensen,

Skomageri.
Toldbodvejen 18.
4819 • Telefon • 4819.
Flytter fra 1. Novbr til
Bredgade 77.
Hj. af Toldbodvej.

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, Øster Farimagsgade 4.

Gafé van Zandt,

Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Cl. Carlsbergs

nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.

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

Andreas Henningsen,

Kjøbenhavn. **Ny Toldbodgade 5.**
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

H. NIELSEN.

CIGAR- OG TOBAKSFABRIK. ODENSE.
LAGER & UDSALG VESTERGADE 1,
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.

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.

H. HANSENS Skibshandel,

Havnegade, Kolding.
anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.

Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.
Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

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.

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.

H. B. HANSEN,

SEJLMAGER,
HAVNEVEJEN, KOLDING.

J. CHR. PETERSENS

Papirhandel,
St. Kirkestræde 1.

Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.
Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreforhandlere Rabat.

CARL FEERUP,

Esbjerg.
Stort Lager af Toug, Olie, Maling,
Kolonial — Konserves.
Udførselsvarer særdeles billig.

N. M. Hansen,

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

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

Christensens

Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

Søgaaende Flodskibe.

Af **C. D. Hage.**

Da man i 1897 rejste Spørgsmaalet om, til Hjælp ved den danske Varehandels Betjening, at indføre Brugen af søgaaende Pramme som Transportmiddel, mødtes denne Tanke med fuld Forstaaelse i de interesserede Kredse. Man indsaa Nødvendigheden af at adoptere denne Fartøjstype, navnlig for at kunne konkurrere med Hamburg, der, efter amerikansk Forbillede, allerede benyttede den i vid Udstrækning og stadig forøgede sin Flaade af saadanne Fartøjer.

Det er herhjemme Det forenede Dampskibsselskab og Firmaet Alfred Christensen, som ere gaaede i Spidsen for Bevægelsen, og begge eje nu et ret betydeligt Antal søgaaende Pramme — et Antal, der antagelig med Aarene vil blive forøget, medens andre Rederier ville følge i disse tvendes Fodspor.

Det er imidlertid ikke nok, at vore Lægtere ere „søgaaende" — de skulde helst tillige kunne gaa op ad de talrige tyske indre Vandveje, helt op til Breslau, Berlin, Magdeburg, Dresden o. s. v.

Vor Vareomsætning med Tyskland er anselig, men bør kunne udvikles til noget langt mere betydeligt. Særlig med vor voksende oversøiske Dampskibsfart for Øje maa man haabe, at vore Rederier og Købmænd ville vide ad Aare at lede en betydelig Del af det nordøstlige Tysklands Ind- og Udførsel over Kjøbenhavn. Til dette Formaals Fremme vil en Dampfærge Gedser-Warnemünde mægtigen kunne bidrage, naar Fragterne ad denne Vej i sin Tid sættes tilstrækkelig lavt. Kjøbenhavn vil da mulig kunne blive en Slags Udhavn for Berlin, og den bør med nogen Udsigt til Held kunne prøve Konkurrencen om denne Stilling med Stettin — men om dette skal lykkes, vil bero paa vor Forretningsverdens Foretagsomhed og paa den Understøttelse, som kan hentes hos vore Baneautoriteter.

Særlig for forædlede Landbrugsprodukter af alle Arter, for Kolonialvarer, finere Stykgods etc. vil denne Jærnvejsforbindelse sikkert vise sig formaalstjenlig.

For de store Masse-Artikler derimod (jeg tænker her ogsaa paa det øvrige Skandinavien, hvis Trafik vi kunne betjene med vore Fartøjer): Sten af alle Arter, Trævarer, Erts, Lervarer, Kridt, Mursten, Kul, Kartofler, Korn, Foderstoffer, Salt, Gødningsstoffer etc. etc., vil Jærnvejsforbindelsen, selv den mest direkte, blive for dyr. Vandvejen er her langt den billigste. Men til Transporten at bruge 2 Skibe — et Flodskib i Tyskland og et andet Skib over Østersøen — med Omladning i en nordtysk Havn, bliver ogsaa for dyrt.

Spørgsmaalet, som af sig selv trænger paa en Løsning, er da dette:

Ere vi i Stand til at konstruere Fartøjer, som med Fordel kunne transportere vore Varer — uden Omladning — baade over Østersøen og paa de tyske indre Vandveje?

Vanskelighederne ligge saare nær: de hidrøre navnlig fra de tyske Floders og Kanalers minimale Vanddybde, deres Slusers Snæverhed og Broernes ringe Højde over Vandspejlet. De Fartøjer, som skulle passere disse indre Vandveje, maa altsaa være forholdsvis meget smalle og af lidet Dybgaaende, ligesom de af Hensyn til Broer og deslige ikke maa ligge for højt paa Vandet — Længden kan saa derimod være meget betydelig. Selvfølgelig kan man bygge ganske smaa Fartøjer, korte, smalle, lave og grundtgaaende, der baade kunne passere Østersøen og de tyske indre Vandveje; men disse ville antagelig ikke kunne betale sig*). Hvad man skal have, er Drægtigheder paa 4 til 800 Tons Ladeævne — eller mere —, saaledes som de findes paa Elben, Rhinen og Donau, hvor store Fartøjer mere og mere fordrive de gammeldags smaa. Men ævne vi at bygge disse Størrelser saaledes, at de egne sig til begge Slags Sejlads?

Hovedvandvejen fra Østersøen til det indre Øst-Tyskland er Oderen med de til den sig sluttende Kanaler. Fra Stettin til Breslau regnes med en Middelvandstand i Oderen af 1,3 à 1,5 Meter. Floden befares af Skibe paa indtil c. 500 Tons Ladeævne. Disses største Dimensioner kunne angives at være:

Længde 55 Meter.
Bredde 7,8 —

Fra Stettin til Berlin følger man Oderen indtil Hohensaathen og derefter Finow-Kanalen og Floden Havel. Vandvejen Hohensaathen-Berlin kan ikkun befares af Skibe paa højst 175 Tons Ladeævne, hvis Dimensioner kunne angives til

c. 40 Meters Længde,
c. 4,5 — Bredde,
c. 1,25 — Dybgaaende (lastede).

Begge disse Farvande — Stettin-Breslau og Stettin-Berlin —, men særlig det sidst nævnte, betegnes af kyndige Folk som meget utilfredsstillende. Der er Planer oppe om betydelige Reguleringer og Uddybninger, og op til Berlin har man endog projekteret en „Grosschiffahrtsweg", men endnu ligge alle disse Tanker kun i Svøbet.

Elben er Hovedaaren i det midttyske Net af indre Vandveje, og Beliggenheden ved dens Udløb i Nordsøen giver Hamburg en uhyre Fordel fremfor andre Konkurrenter i Kappestriden om Besørgelsen af det indre Tysklands Handelsomsætning med Udlandet.

For bedre at kunne staa sig i Konkurrencen har Staden Lübeck — med Rigets Hjælp — bygget Elb-Trave Kanalen, der skal aabnes til Sommer. Af denne Kanal, der faar en Vanddybde af 2 Meter, venter man sig meget; man haaber, trods Hamburgs og Stettins skarpe Konkurrence, at kunne lede en større Part af Midt- og Østtysklands Vareomsætning med Østersøen og Vesten over Lübeck.

I Elben, der direkte fører fra Havet forbi Hamburg til helt ind i Bøhmen, varierer Vandstanden overordentlig meget. Floden befares af Fartøjer paa indtil 1,000 Tons Ladeævne, hvis største Dimensioner ere:

c. 76 Meters Længde,
c. 10,4 — Bredde,
c. 2 — Højde,
c. 1,75 — Dybgaaende (lastede),
c. 0,37 — Dybgaaende (tomme).

For Elbfartøjerne paa 600 Tons Ladeævne angives Dimensionerne at være:

c. 66 Meters Længde,
c. 9,2 — Bredde,
? — Højde,
c. 1,55 — Dybgaaende (lastede),
c. 0,34 — Dybgaaende (tomme).

Elbens Vanddybde opgives ved Højvande at være 2,1 à 3,6 M., ved almindelig Vandstand: 0,94 à 2 M., men er ofte paa visse Aarstider mindre. Overhovedet variere Dybderne paa alle Vandvejene meget.

Det synes, som om man gaar over til større og større Transportfartøjer, der udnyttes til deres fulde Dybgaaende, naar Forholdene tillade det, men lastes

*) Skulde det kunne betale sig at basere en Trafik fra Kjøbenhavn til det indre Tyskland og omvendt paa Pramme af 150—175 Tons Ladeævne? Og kan en Damper løbe med 4 à 5 af disse paa en Gang over Østersøen? (At bugsere en enkelt ad Gangen kan naturligvis ikke rendere). — Jeg er bange for, at denne Størrelse overhovedet er uprofitabel.

mindre og mindre, jo mere Vandstanden synker, indtil man tilsidst ved ekstra lav Vandstand helt opgiver Farten som umulig eller urentabel.

Ad Plauer-Kanalen og Havel foregaar Sejladsen fra Elben til Berlin; denne Vej kan befares af Skibe paa 4/500 Tons Ladeævne og c. 1,5 M. Dybgaaende.

Vi kunne ogsaa vende det stillede Spørgsmaal om og forme det saaledes: Kunne vi bugsere de i Tyskland nu brugelige Flodfartøjer over Østersøen? Som en æret Indsender i dette Blads No. 7 for 15. Februar skriver, er disse Flodskibes Konstruktion muligvis nu for spinkel og usolid til at taale Fart over aabne Have. Men kunde der ikke raades Bod herpaa ved en bedre Byggemaade? Kan Sænkekøl eller Sværd gøre dem mere sødygtige? Som Forholdene for Tiden ere, kunne vi ikke give dem større Højde, Dybgaaende eller Bredde end de Typer, som foreligge i Tyskland. Men véd man intet Middel til indenfor de givne Grænser at dygtiggøre disse Fartøjer til Fart paa aabent Hav? Desværre have de Undersøgelser, som jeg om Spørgsmaalet har anstillet, næsten alle ført til det Resultat, at en Løsning i den ønskede Retning er meget vanskelig (umulig vil jeg nødig sige). Jeg skal nævne nogle Vidnesbyrd, som gaa i negativ Retning.

Jeg har været i Korrespondance med en tysk Ingeniør, der menes at være særlig sagkyndig paa det foreliggende Omraade, og som i et Foredrag havde antydet, at han havde konstrueret en „sødygtig Flodlægter", der skulde kunne befare f. Eks. de aabne Rede ved Donauens, Elbens og Oderens Mundinger og være egnet til Kystfart f. Eks. mellem Bremen, Hamburg og Lübeck, Wismar, Rostock o. s. v. Korrespondancen med ham førte ikke til noget tilfredsstillende Resultat; muligvis sidder han dog inde med gode Ideer.

I en tysk Avis havde jeg læst, at et Helsingfors Rederi til Farten paa Lübeck havde bestilt 3 store Pramme, hver paa 750 Tons Bæreævne, der skulde kunne befare Østersøen og gaa videre op ad Elb-Travekanalen ind i de tyske Kanaler. Jeg henvendte mig til Rederiet, der svarede, at Bladets Meddelelse var urigtig: man havde ganske vist tænkt at bygge Prammene baade til Flod- og Havsejlads, men havde maattet opgive denne Ide, særlig paa Grund af Elb-Travekanal-Broernes ringe Højde over Vandspejlet.

Ligeledes havde jeg i Bladene læst, at Lübecker-Rederierne efter Aabningen af Elb-Trave-Kanalen skulde paatænke Etableringen af en Sølægter-Trafik fra Østersøhavnene via Lübeck til Tysklands Indre. Jeg forelagde denne Udtalelse for det danske Generalkonsulat iLübeck, der svarede mig, at ogsaa denne Meddelelse er urigtig; Sølægtere kunne ikke bygges saaledes, at de baade kunne befare Kanalen og Elben og tillige gaa i rum Sø.

Endelig har jeg talt med fremragende Teknikere her hjemme, hvoraf i det mindste én har benægtet Muligheden af at løse Problemet.

Ideen er imidlertid i sig selv saa sund, at man meget nødig skulde opgive at arbejde paa dens Virkeliggørelse. Om denne Virkeliggørelse kan finde Sted, saa længe Forholdene paa de tyske indre Vandveje ikke i alle Henseender radikalt forandres, maa jeg henstille til de Sagkyndige at afgøre. Jeg har kun kunnet rejse Tanken og paavise dens Betydning for Forretningsverdenen.

Maa jeg til Slutning bede bemærket, at alle de ovenfor anførte Tal (Vanddybder, Skibsdimensioner etc.) gives med alt muligt Forbehold, da jeg har maattet udrage dem af Bøger, Aviser, Driftsberetninger og lignende og ikke har kunnet kontrollere dem paa Stedet, ligesom jeg heller ikke har kunnet faa dem gennemsete af en særlig Sagkyndig.

Efter at det Ovenstaaende var nedskrevet, finder jeg i Tidsskriftet „Svensk Eksport" for 24. Februar en Beretning om „søgaaende Pramme", afgivet af det svensk-norske Konsulat i Hamburg, hvori bl. a. siges:

„Som bekendt spille Kanalanlæg nu for Tiden en stor Rolle i Tyskland. For disse antages Pramtrafiken at være af stor Betydning. Rhinen og Stettin-Berlin-Kanalerne venter man at kunne befare med søgaaende Pramme, og mindre saadanne ere allerede indsatte i Fart paa Dortmund-Emskanalen".

At Rhinen kan befares af søgaaende Pramme er sandt nok; men om Beretningen for de øvrige Vandvejes Vedkommende vil vise sig rigtigere end de ovennævnte Bladnotitser, turde være tvivlsomt. Jeg skal nu se at faa dette oplyst.

Sejlskibsbyggeriet florerer.

Det er en god Tid for Sejlskibene, skriver „Svendborg Amtst". Fragterne have i de senere Aar været opadgaaende, og da det har vist sig, at der kan tjenes Penge med danske Skibe, særlig med nye 3m. Skonnerter, der fuldt ud kunne konkurrere med Udlandets, har der dannet sig det ene Rederi og Aktieselskab efter det andet, som har bestilt saa mange nye Skibe, at vore hidtilværende hjemlige Skibsbyggerier for Fragtskibe, der ere bekendte for at bygge smukke, velsejlende og fordelagtige Skibe, ere fuldt optagne.

Skønt der findes 7 Skibsbyggerier i og ved Svendborg, saa at man skulde mene, at disse kunde tilfredsstille Behovet af nye Bestillinger, er dog ogsaa i Faaborg bestilt et nyt Skib, som skal høre hjemme paa Thurø, ligesom de godo Tider for Sejlskibene have givet Anledning til Oprettelsen af endnu et Skibsbyggeri her i Distriktet, nemlig paa Thurø; det bliver altsaa 8 Skibsbyggerier, et Tal, hvortil ikke kan opvises Magen andetsteds i Danmark, og desuden findes der jo i Hestehaven et Skibsbyggeri for Lystkuttere og paa Holmen et Baadebyggeri.

Foruden at der i Løbet af de sidste 3 Maaneder er sat 5 nye 3mastede og 2 mindre Skonnerter i Vandet, ere følgende nye Skibe bestilte paa vore velrenommerede Værfter:

Skibsbygmester I. Ring Andersens Værft, Svendborg: 1 Skonnert, Brutto 60 Tons, Hjemsted: Svendborg, skal ejes og føres af Skibsfører R. Hansen, Strandhuse. 1 3m. Sk., Brutto 220 Tons, Hjemsted: Svendborg; Skibsreder R. V. Pedersen, Svendborg, bliver korresp. Reder og Skibsfører Simon Peter Andersen, Thurø, Fører.

Skibsbygmester A. Jensens Værft, Øxenbjerg: 1 Skonnert, Brutto 50 Tons, Hjemsted: Nyborg, skal ejes og føres af Skibsfører S. Nielsen, Nyborg. 1 3mastet Skonnert, Nt. 200 Tons, Hjemsted: Svendborg, Skibsreder I. Nielsen, Troense, bliver korresp. Reder og Skibsfører R. Hansen, Troense, Fører.

Skibsbygmester Z. T. Jacobsens Værft, Troense: 1 3mastet Skonnert, Brutto 224 Tons, Hjemsted: Svendborg; Skibsreder I Nielsen, Troense, bliver korresp. Reder og Skibsfører H. Hansen, Troense, Fører.

Skibsbygmester P. Jørgensens Værft, Thurø: 1 3mastet Skonnert, Netto 150 Tons, Hjemsted: Svendborg; Skibsbygm. Ph. Jørgensen, Thurø', bliver korresp. Reder og Skibsfører Erik I. Hansen, Thurø, Fører. 1 3m. Skonnert, Netto 200 Tons, Hjemsted: Svendborg; Skibsbygmester Ph. Jørgensen, Thurø, bliver korresp. Reder og Skibsfører L. C. Jensen, Thurø, Fører.

Skibsbygmester N. P. Petersens Værft,

Thurø: 1 3mastet Skonnert, Netto 200 Tons, Hjemsted: Svendborg; Skibsreder V. Petersen, Svendborg, bliver korresp. Reder og Skibsfører Malling-Larsen, Thurø, Fører. 1 3mastet Skonnert, Netto 200 Tons, Hjemsted: Svendborg; Skibsbygmester N. P. Petersen, Thurø, bliver korresp. Reder og Skibsfører P. Mortensen, Thurø, Fører.

Skibsbygmester C. Boms Værft, Thurø: 1 3m. Skonnert, Netto 200 Tons, Hjemsted: Svendborg; Skibsreder S. Hansen, Thurø, bliver korresp. Reder og Skibsfører Martin Sørensen, Thurø, Fører. 1 3m. Skonnert Netto 200 Tons, Hjemsted: Svendborg; Skibsbygmester C. Bom, Thurø, bliver korresp. Reder og Skibsfører Julius Rasmussen, Svendborg, Fører.

Skibsbygmester C. Andersens Værft, Svendborg: 1 Skonnert, Brutto 50 Tons, Hjemsted: Rudkjøbing, skal ejes og føres af Skibsfører A. P. Jabobsen, Rudkjøbing.

Skibsbygmester Nielsens Værft, Thurø (nyt): 1 3m. Skonnert, 150 Tons Netto, Hjemsted: Svendborg; Mægler H. A. Hansen, Thurø, bliver korresp. Reder og Skibsfører Carl Nielsen, Thurø, Fører.

Hertil kan endnu anføres, at Rederierne til flere nye 3m. Skonnerter, foruden ovenanførte, saa vidt ere samlede.

At Handelsflaaden ogsaa bliver forøget betydeligt andre Steder, er en Selvfølge, og navnlig gælder da dette for Marstal, hvor man i videste Udstrækning søger at benytte de for Tiden værende gunstige Chancer ved Nybygning og Køb af det ene Fartøj efter det andet, ja endog lader bygge ikke saa faa Skibe i Udlandet.

Siden Nytaar er der til Marstal anskaffet, dels nybygget, dels tilkøbt:

Fra Sverrig 3 Skibe, ialt 470 Tons, og hvoraf det ene er en Dampskonnert.

Fra Hamburg 1 Staalskib paa 300 Tons.

Fra Norge 1 3m. Skonnert paa 250 Tons, der løb af Stablen forr. Tirsdag, fik Navnet „Thyra“ og skal føres af P. Rasmussen, Marstal.

Fra Indlandet 8 Skibe med ialt 640 Tons.

Under Bygning og bestilte:

I Marstal	8	Skibe	paa 980	Tons.
I Odense	1	do.	— 150	—
I Faxe	1	do.	— 150	—
I Rudkjøbing	2	do.	— 210	—
I Faaborg	1	do.	— 150	—
I Norge	2	do., hver	paa 250	T.,

hvoraf de fleste ere 3masteds Skibe.

Rungs Universal-Batometer.

Vi have modtaget følgende:

Maa jeg i Anledning af et Indlæg om Batometret, undertegnet *d*, i Søfartstidendes No. 14 af 5. ds., bede om Plads for følgende:

I og for sig kan et Svar paa d.s Indlæg synes overflødigt, da det slutter med at erklære, „at Batometret er lettere at haandtere og derfor mere praktisk end Lord Kelvins (W. Thomsons) Lod“, hvilket jo ogsaa fremgik af min Artikel i Søfartstidendes No. 38 af 21. Septbr. 1899; men der er dog enkelte Ting, som jeg i Sagens Interesse mener bør imødegaas.

Naar der saaledes anføres, at det ikke er i Redernes Interesse „at opmuntre til at forøge Skibenes Driftsudgifter“, maa man dog huske paa, at det i langt mindre Grad er i Redernes Interesse, at Risikoen ved Sejladsen forøges, men dette vil ske og i en ret uhyggelig Grad, naar der med de Fordringer, der i vore Dage stilles til Skibsfarten, skal knibes i Retning af at anskaffe gode og fuldt ud paalidelige Instrumenter til at navigere med.

Da den ærede Indsender finder, at jeg „ikke har været heldig med at forsvare de Ulemper, der i „Hansa“ ere omtalte angaaende Batometrets Vægt og Pris“, skal jeg med Hensyn til Vægten anføre, at Batometrets Vægt ingenlunde er særlig stor i Forhold til andre Loddeapparaters. Thomsons Stanglod i Forbindelse med Depth-Recorder (c. 3 ℔) vil veje c. 23 ℔, og f. Eks. Cooper and Wigzells Patentlod vejer over 25 ℔ (28 lbs.); ved Ansættelsen af Batometrets Vægt er der taget Hensyn til de gennem praktiske Erfaringer indvundne Resultater. Naar den ærede Indsender mener, at det kun har Interesse for dem, som skulle hive Linen ind, at Loddet hurtigt kommer i Bund, er det næppe rigtigt. Det er netop særdeles vigtigt, at Lodskuddet udføres saa hurtigt som muligt. Man er da i Stand til i den kortest mulige Tid at anstille en hel Række Lodskud, og som bekendt er det kun herved, at Skibets Sted i Taage og Tykning med nogenlunde Sikkerhed kan bestemmes, medens et enkelt Lodskud kan være i høj Grad vildledende.

Med Hensyn til Prisen samt Risikoen ved at miste Batometret mener jeg i min ovenfor nævnte Artikel tydeligt at have godtgjort Batometrets Overlegenhed i saa Henseende overfor de farvede Rør, og hvad Thomsons Depth-Recorder angaar, da koster den i Forbindelse med Stangloddet mellem 80—90 Kr. og kan i Paalidelighed langt fra stilles lige med Batometret. Hvad Ekstraskruer angaar, skal jeg kun henvise til min ovennævnte Artikel; den ærede Indsenders Ræsonnement i saa Henseende forekommer mig noget mærkeligt.

Naar der er Tale om, at Vand trænger ind i Maalekammeret, saa hidrører det ikke, som det af den ærede Indsenders Indlæg synes at fremgaa, fra Utæthed ved Skruerne i Maalekammeret, men synes at skyldes dels en Fortætning af Vanddamp i den i Røret værende Luft, dels at Batometret udsættes for stærke Rystelser; men ved en rigtig Behandling af Instrumentet vil de dermed foraarsagede Ulemper kunne undgaas.

At Batometret, naar Vandet er meget leragtigt eller Bunden meget mudret, undertiden kan nægte at funktionere, er muligt, da det for at kunne angive Dybden maa støde mod Bunden. Denne Ulempe maa dog vistnok kunne betegnes som mindre væsentlig og vil sjældent gøre sig gældende under almindelige Forhold.

Sluttelig skal det med Hensyn til de saakaldte Depth-Recorders, saavel de af Thomson som de af Cooper og Wigzell o. a. konstruerede, bemærkes, at de sikkert langt fra kunne gøre Krav paa at nævnes i Forbindelse med Batometret. Deres Virkninger bero paa Metalfjedres Spændighed, men da denne med Apparaternes Anvendelse og Behandling for Øje kan undergaa ret betydelige Forandringer, vil det være en ret betænkelig Sag under Taage og Tykning i Nærheden af Land at skulle stole paa deres Angivelser.

Er det endelig absolut nødvendigt, som for mindre Skibe, at maatte nøjes med et billigere Instrument, maa sikkert det af Walker konstruerede Patentlod med en roterende Cylinder siges at have betydelige Fordele frem for de nævnte Depth-Recorders.

T. P. Funder.

Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender.

No. 6 indeholder bl. a. følgende to Retsafgørelser, hvis Resultater vi kortelig skulle omtale.

Bark Jasons Rederi imod Dampskibet Hortens Rederi.

En Vinter Eftermiddag i tæt Taage paasejlede Damperen Horten det i Christiania ydre Havn liggende Sejl-

skib Jason. Under Sagen oplystes det, at Horten havde havt en Fart af 5 Mil, samt at man paa Sejleren havde ringet hvert andet Minut i Stedet for efter Anordningen hvert Minut.

Retten kom til det Resultat. at Horten alene havde Skylden, idet den Fart, dette Skib havde, ikke kunde kaldes moderat Fart (internationale Søvejsregler Art. 16), naar hensaas til, at Skibet befandt sig i en Havn med stærk Trafik, hvor det maatte vente at finde mange Ankerliggere. Sejlerens Undladelse af at benytte sin Klokke tilstrækkelig hyppig havde efter Rettens Mening ingen Indflydelse havt paa Sammenstødet, idet det var oplyst, at der var ringet i det sidste eller næstsidste Minut før Sammenstødet, og en hyppigere Ringning vilde efter den Fart, Damperen havde, ingen Betydning have havt med Hensyn til Afværgelsen af Sammenstød.

Under Sagen var ogsaa det Spørgsmaal fremme, om Damperen havde overtraadt Sølovens § 223 ved ikke at yde Hjælp til Jason, men Retten kom til det Resultat, at Damperen ikke uden Fare for flere Sammenstød og Ulykker kunde have givet sig til at lede efter Sejleren, hvorfor der intet kunde siges til, at den ikke havde gjort Forsøg paa at yde Hjælp.

Den anden Retsafgørelse er et Skøn af Søretten i Dalernes Sorenskriveri angaaende Afstandsfragt.

Barkskibet Petro fra Haparanda til Menai Bridge med en Ladning Planker blev forladt i Søen paa 55° 40′ n. Br. og 5° 3′ ø. Lgd. d. 31. Oktober 1899, og strandede omkring d. 7. November ved Naalevigen i Nærheden af Egersund.

Retten kom til det Resultat, at Afstandsfragten efter Sølovens § 160 skulde beregnes til det Sted, hvor Skibet maatte forlades, medens det Sted, hvor det senere drev ind for saa vidt ikke kom i Betragtning. Det var den opsejlede Distance, der skulde betales Fragt for, men ved Udmaalingen skulde der endvidere tages Hensyn til Tid, Vanskeligheder og Omkostninger, og disse Hensyn i Forbindelse med den ringe Forskel i Distancen til de forskellige Afslutningssteder gjorde det i dette Tilfælde temmelig betydningsløst, om Afstandsfragten her beregnedes efter den ene eller den anden Afstand.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: De bedes godhedsfuldt gennem Deres ærede Blad besvare følgende Spørgsmaal:

1) Hvor har den vagthavende Mester at opholde sig i et Dampskib under Sejlads?

2) Er det den vagthavende Mester tilladt at overdrage Maskine og Fyrplads til en Fyrbøders Omsorg i Timevis ad Gangen, om ogsaa Fyrbøderen er udtaget til Dunkeymand?

Grunden til mine Spørgsmaal er denne:

I det Dampskib, i hvilket jeg er ombord, er der 2 Mestre og 1 Maskinassistent; som Regel spise alle tre i Messen paa en Gang og til Tider spaserer 1. Mester paa Dækket, medens Dunkeymanden passer Maskinen. Vagterne ere inddelte i 3, men hvorvidt Assistenten har Lov til at gøre Tjeneste som vagthavende Mester, det ved jeg ikke; men i de 8 Maaneder, jeg har været her ombord, har han gjort det. *G.*

Sv.: Ad 1) Den vagthavende Mesters Plads er i Maskinrummet.

Ad 2) Nej.

Assistenter kendes ikke ifølge Sønæringsloven. For at være berettiget til at overtage Ansvaret for en Vagt, maatte Vedkommende have været paamønstret som 3. Maskinmester. Se Sønæringslovens § 7.

Priserne paa Dampskibe.

De senere Aars og navnlig sidste Aars stærke Efterspørgsel efter Tonnage og dermed forbundne gode Fragter, hvorved næsten alle Dampskibsselskaber, saavel i Indsom Udland, have været i Stand til at udbetale deres Aktionærer høje Dividender (10—20 %), have overalt vakt stærk Købe- og Byggelyst, særlig af Dampere; men den naturlige Følge heraf, i Forbindelse med den store Stigning i Jærnpriserne, er, at Værdien for saavel Nybygninger som ældre Skibe er stegen i en ganske betydelig Grad. Vi have tidligere her i Bladet nævnt enkelte Tilfælde, i hvilke Rederier have tjent indtil 50 % paa en ældre Damper efter at have havt Brugen af Skibet i flere Aar; men at disse Tilfælde ikke ere enestaaende, fremgaar klart af en Sammenligning, som „Fairplay" har opstillet, og hvoraf vi gengive følgende:

For $2^1/_2$ Aar siden kostede en ny Baad paa omtrent 4,200 Tons d. W. £ 28,000, den samme Baad vil nu koste £ 36,000. I Midten af 1897 solgtes en ny Baad paa 3,000 d. W. for £ 19,500, for 2 Aar siden forlangtes for et lignende Skib £ 24,000, for 6 Maaneder siden £ 28,500, og i Dag vilde Prisen for et Skib af samme Størrelse og Type kunne anslaas til £ 30,000.

En Damper paa 4,500 Tons d. W., bygget 1896 for en Pris af £ 27,500, solgtes i Slutningen af 1897 for £ 30,000, og det antages, at denne Baad, hvis den for Øjeblikket bragtes i Markedet, vilde kunne opnaa en Pris af £ 32,000, endskønt den er 4 Aar gammel.

For 18 Maaneder siden betaltes for en Damper paa 3,500 Tons d. W. £ 27,500, i sidste Uge købtes en Baad paa 3,400 Tons d. W. for £ 32,000, medens en lignende Baad i 1896 kun kostede £ 22,500.

I Begyndelsen af 1897 var en Damper paa 6,000 Tons d. W. omtrent £ 35,000 værd; for Tiden vilde dens Værdi være omkring £ 52,000.

I Marts 1898 udbudtes til Salg en ny Baad paa 5,400 Tons for £ 34,000, for $^1/_2$ Aar siden vilde en lignende Baad have opnaaet en Pris af omtrent £ 42,000, og for Øjeblikket c. £ 43,500.

En 6,300 Tons Baad blev i Oktober 1898 solgt for £ 43,000 og en 6,800 Tons Baad, men med større Fart, for £ 53,000; tilsvarende Baade ville nu næppe kunne købes billigere end £ 54,000 og £ 60,000 respektive.

Dækket. — Maskinen.

Vi have modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende" No. 10 af 8. Marts d. A. fremkommer der i en Artikel angaaende Navigatør-Lønsagen den Bemærkning, at 2den Maskinmester er Næstkommanderende i Maskinen og altsaa rangerer med 1ste Styrmand, der er Næstkommanderende paa Dækket, en Anskuelse, som jo alle fornuftige og rettænkende Mennesker, der have noget Kendskab til Søen, dele.

Denne Bemærkning er imidlertid falden den ærede Redaktion for Brystet, og den har i No. 12 forsøgt at rense sig for Delagtighed i denne Anskuelse, og til en Afveksling i samme Blad fremsat den Paastand, at 1ste Maskinmester var Næstkommanderende i Maskinen, hvorved det ærede Blad er kommet for Skade at røbe, at Redaktionen enten er uvidende om, at Sølovens § 80 siger, at Maskinmesteren har det fulde Ansvar for Kedler og Maskiner og disses Drift og Pasning, eller ogsaa at den har læst denne Paragraf som en vis Mand læser Biblen, thi da der ikke i Søloven findes noget om, at Skipperen har dette Ansvar, maa

Loven jo anse én for tilstrækkelig til at bære det, og naar der ingen Ansvar af den Art er, saa bliver der ikke andet tilbage for den høje Højstkommanderende at kommandere over end Telegrafen, Styremaskinen og Fløjten, vel at mærke Dampfløjten. Disse 3 Ting ere de eneste Forbindelser, der bør være mellem Maskinmesteren og Skipperen paa et Skib i Fart, og saa kan der ikke blive meget tilbage at disputere om.

Jeg tillader mig at være af den Mening, at Navigatør-Lønsagen ikke fremmes ved at behandles paa den Maade, som i det ærede Blads No. 12 af 22. Marts sket, thi det er jo en gammel Kendsgerning, at man ikke hæver sig selv ved at nedsætte andre.

Det anføres, at Styrmanden fra Næstkommanderende kan blive Højstkommanderende; dette er ganske rigtigt, men han opnaar jo ogsaa den tilsvarende Gageforhøjelse, netop en stor Fordel fremfor Maskinmesteren, der aldrig naar saa højt i Gage. Det er just ikke nogen Venskabstjeneste, Bladet gør Navigatørerne med den Bemærkning; i hvert Fald forekommer det mig at være en temmelig negativ Anbefaling for en Lønforhøjelse.

Det er ganske lærerigt at studere to saadanne Artikler; man ser straks, at den første skyldes en rolig, rettænkende Mand, der vil sætte enhver paa sin rette Plads, medens den anden sikkert skriver sig fra en, der endnu ikke har rystet de gamle Sejlskibstraditioner af Ærmet. Men det kan nu en Gang ikke nytte, for vil D'hrr. sejle med Damp, saa ville de jo mange Gange blive mindet om, at den, der skal bringe dem frem, er Maskinmesteren.

A. B.

Den Udtalelse, der har foranlediget ovenstaaende, som det synes os meget overflødige Bemærkninger, lød saaledes:

„Det maa erindres, at ikke Maskinmesteren, men Kaptajnen er den Højstkommanderende, ogsaa i Maskinen, ... Men en ligefrem Følge heraf er det, at 1ste Maskinmester er Næstkommanderende i Maskinen, ligesom Styrmanden er det paa Dækket . . . ."

Det undrer os ikke, at den ærede Indsender er uenig med os herom, thi vi have i en ret lang Aarrække havt Fornøjelsen af at diskutere dette Spørgsmaal med de ærede Maskinmestre, og vi have gjort det saa mange Gange, at vi ikke finde Anledning til nu at optage Spørgsmaalet paany. Vi indskrænke os derfor til at bemærke til den ærede Indsender, at han ved sit Citat af Sølovens § 80 ikke imponerer os med et Kendskab til Søloven, der berettiger ham til hans vel raske Udfald imod os. Sølovens § 80 siger nemlig, at Maskinmesteren særlig skal føre Tilsyn med Dampkedler og Maskiner; han er ansvarlig for deres Drift og Pasning, og han har Opsigt med det derved ansatte Mandskab. Enhver vil heraf se, hvor vildledende Indsenderens Citat er. Kaptajnens fulde Ansvar for, at hele Skibet er i sødygtig Stand og behørig udrustet, er ganske utvivlsomt (se bl. a. Sølovens § 26); og lige saa utvivlsom er hans deraf følgende Stilling som Højstkommanderende i hele Skibet.

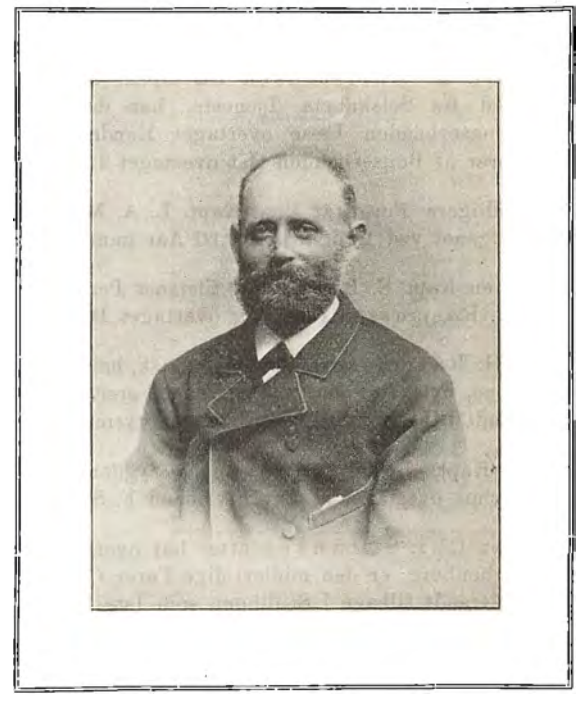
Vi have ikke heller, som Argument for en Reform af Dampskibsstyrmændenes Lønninger, anført, at de kunne avancere til Førere; vi have kun skrevet, at Styrmanden i mangfoldige Tilfælde er Skibsførerens Stedfortræder, hvad vi vedblivende mene er karakteristisk for hans hele Stilling ombord.

Det er ikke ubekendt for os, at d'Hrr. Maskinmestre tilstræbe at hævde Maskinmesteren ombord en Stilling, sideordnet med Kaptajnens, ja i Tidens Løb maaske endog overordnet denne. Men som Forholdene nu ere og som de forhaabentlig altid ville vedblive at være, er Kaptajnen den absolut Højstkommanderende i hele Skibet, og andet have vi ikke hævdet. Den ærede Indsender havde tjent sig selv bedre ved ikke at gøre dette frugtesløse Forsøg paa at rokke en Kendsgerning, der er anerkendt i vor Sølovgivning, og som baade Rederne og Navigatørerne ubetinget ville hævde.

Red.

Et Jubilæum.

Et smukt og næsten enestaaende Eksempel paa Troskab og Kærlighed til et Skib kan Sømand Hans Pedersen fremvise, idet han d. 27. April kan fejre sit 25 Aars Jubilæum i Dampskibet Rolf af Kjøbenhavn, i hvilket Skib han i 9 Aar har gjort Tjeneste som Matros og 16 Aar som Hovmester.



Hans Pedersen er født paa Fejø d. 20. November 1841. Sine første Sømandsaar tilbragte han i Langfart paa Kinas og Indiens Kyster; 1875 mønstrede han i ovennævnte Skib som Matros og har hele Tiden siden offret dette Skib sine Kræfter og udført sin Gerning med Lyst og Interesse, saaledes at ikke alene de forskellige Førere af Skibet i denne lange Tid, men ogsaa hans øvrige Omgivelser ombord i dette have været i høj Grad tilfredse med hans Gerning.

Nybygninger, Køb og Salg.

Firmaet C. K. Hansen her i Byen har købt Dampskibet Aros af London, 1,157 Reg.-Tons og bygget i Sunderland 1890. Skibet hedder nu Silkeborg.

Den 19. ds. løb 3/m. Skonnert Dollar af Stablen fra Skibsbygmester G. & H. Bodevess Værft i Martenshock. Skibet er bygget for dansk Regning og har følgende Hoveddimensioner: 106 Fod langt, 24½ Fod bredt og 11 Fod dybt; det antages at kunne laste c. 315 Tons til Bureau Veritas Fribordsmærke.

Personalia.

Kapt. P. Bay har efter sin Sygdom overtaget Førelsen af Dampskibet Ella, hvorefter den midlertidige Fører C. Svane har overtaget Pladsen som 1. Styrmand i Thingvalla.

Da Dampskibet Zampa har afløst Dampskibet Gylfe i Kallundborg — Aarhus Ruten, har Kapt. C. L. Hansen fra sidst nævnte Skib overtaget Zampa, medens Kapt. R. Skow indtil videre fører Aarhus.

Ved Øresunds-Skibenes Salg ere følgende Førere overgaaede til det nye Selskab, nemlig Kapt. I. Krogh, der er Direktør for Selskabet, P. Bergendorff, der vedblivende fører Dampskibet Helsingborg, N. P. Svendsen, der har overtaget Dampskibet Gefion, E. Holst Saltholm, C. Thulin Malmø (under svensk Flag); Kapt. Thorlacius, som er forbleven i Det forenede Dampskibsselskabs Tjeneste, har overtaget Dampskibet Hebe, der tidligere førtes af Kapt. C. Thulin.

Da Kapt. A. Christensen fra Dpsk. Randers har taget Afsked fra Selskabets Tjeneste, har den tidligere Fører af Bugserbaaden Læsø overtaget Randers, og den tidligere Fører af Bugserbaaden Øst overtaget Læsø.

Den tidligere Fører af Eos, Kapt. L. A. Mattson er den 9. ds. afgaaet ved Døden, knapt 60 Aar gammel.

Under en Kapt E. Brabrand tilstaaet Permission har Styrmand T. Rasmussen foreløbig overtaget Dpsk. Louise.

Kapt. H. Rasmussen, der nu er rask, har atter overtaget Garonne, hvorefter den midlertidige Fører, C. Petersen, er traadt tilbage i Stillingen som 1. Styrmand.

Under Kapt. John Andersens Sygdom er Dampskibet Riberhus overtaget af 1ste Styrmand F. Søberg.

Da Kapt. Chr. S. Hansen atter har overtaget Dampskibet Knuthenborg, er den midlertidige Fører Chr. Kraiberg atter traadt tilbage i Stillingen som 1ste Styrmand.

Kapt. I. Bech har atter overtaget Dampskibet Tiber, hvorefter Kapt. T. Müller er til Disposition for Dampskibet Kiew.

Samtidig med at Selskabet „Dania" i Esbjerg har overtaget „Tyskland" og „Skotland", er de blevne omdøbte til „Lilly" og „Mary". Førstnævnte faar Kapt. Nielsen, forh. Fører af Bark „Alexandra", til Fører, og sidst nævnte Skib skal føres af Kapt. Lorenzen af Ho, forh. Fører af Bark „Valparaiso" af Fanø.

Dødsfald. Styrmand Hans Mandø Mikkelsen er ombord i Barkskibet „Puck" af Nordby d. 20. ds. afgaaet ved Døden, efter at have været syg 3 Dage af Feber i Para, hvor Skibet f. T. er beliggende. Afdøde blev kun 26 Aar gl. og efterlader sig Enke og to Børn.

Matros A. V. Jensen af Nyord, der var forhyret med Dampsk. Limfjorden, er i Mandags paa Limfjorden ved Doverodde faldet overbord og druknet. Den Forulykkede var ugift.

Styrmand Rs. Nielsen af Marstal, der var forhyret med et Skib fra Ærøskjøbing, er, if. „Ærø Avis", efter et længere Sygeleje afgaaet ved Døden i Bristol. Han efterlader sig Enke og 6 Børn i trange Kaar.

Fra Sø og Land.

D'Hrr. C. G. Wickberg & Sønner i Sundswall tilskrive os, at de antage, at Søfarten paa Distriktet kan aabnes c. d. 12. Maj.

Fra Kronstadt telegrafere d'Hrr. Radau & Co. d. 25. ds. til os: Koldt Vejr. Navigationens Aabning forventes senere end vanlig.

Af Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender, udg. af Nordisk Skibsreder-Forening, er Nr. 6 udkommet, indeholdende: Bark „Jasons" Rederi mod Dampskibet „Hortens" Rederi; Langesundsfjordens Bugserdampskibsselskab mod Rederiet af Barkskb. „Andora" af Christiania; Bergnings- och Dykeriaktiebolaget „Neptun" mot Sjøkaptenen L. Christiansen; Skøn ang. Afstandsfragt.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os den 7. April:

Fanø Navigationsskole. Ved den for nylig afsluttede Eksamen for 1ste Termin bestod følgende 10 Elever den almindelige Styrmandseksamens 1ste Afdeling: N. L. Hansen, Nordby, J. Jensen, Skads, C. H. Basse, Aarhus, N. Nielsen, Nykjøbing M., A. Jacobsen, Nordby, E. A. Hansen, Horsens, J. P. Clausen, Nordby, M. Harrsen, Herning, A. Holst, Aarhus, K. E. Petersen, Thisted.

Til 2den Afdeling indstilledes følgende 14 Elever, som alle bestode: L. H. Lausten, Nordby, G. M. Mathiasen, Nordby, F. Mechlenborg, Esbjerg, H. P. Clausen, Nordby, A. L. Axelsen, Odense, C. Jacobsen, Horne, H. Fischer, Sønderho, J. Chr. Jensen, Vejle, O. Dahl, Esbjerg, C. Knudsen, Fyn, Otto Nielsen, Thisted, S. P. Madsen, Nordby, S. Jensen, Billum, Niels Nielsen, Nordby.

Endvidere bestod Olesen, Esbjerg, Fiskeskipperprøven og M. Dahl, N. Bendixsen og H. Hansen, alle af Vejle, Sætteskipperprøven.

Dom i Befragtningssag. Den svensk-norske Konsul i Genua har if. „Norg. Sjøft." indberettet følgende:

I Generalkonsulatets Indberetning for forrige Aar er Opmærksomheden henledt paa en Dom, ifølge hvilken Modtageren af en her udlosset Kulladning kendes berettiget til af Fartøjets Fragt at tilbageholde som Erstatning for Undervægt et Beløb, der svarer til Værdien af Forskellen mellem det Kvantum Kul, som ifølge Konnossementet skulde være leveret, og det faktisk udlossede mindre Kvantum.

Certepartiet indeholdt imidlertid en Klausul, ifølge hvilken Rederiet ansaa sig sikkret mod et saadant Ansvar.

I forrige Maaned har Sagen været behandlet ved højeste Domstol — Kassationsretten i Turin — og Domsudfaldet blev her det samme som ved Underretten.

I den Anledning er det sandsynligt, at Lastemodtagerne, indtil der er indført en Forandring i Kulcertepartiet, altid ved Kulladninger vil holde Fartøjet ansvarlig for Undervægt, dersom de er i Stand til at bevise Størrelsen af det paa Lastepladsen indtagne Kvantum. Det vilde derfor være heldigt, om Skibsførerne vilde sørge for al mulig Kontrol saavel ved Indtagning af Kulladninger til Genua som ved Losningen.

Ifølge „Norg. Sjøft." har det svensk-norske Konsulat i Tunis henledt Opmærksomheden paa den betydelige Eksport af Fosfat, der er begyndt fra dette Land, og som for i Aar anslaas til c. 250,000 Tons. Man kan nu levere c. 700 Tons pr. Dag, og om nogle Maaneder haaber man at kunne laste flere Hundrede Tons i Timen. Konsulatet mener, at denne Eksport maa kunne afhjælpe den Ulempe, som tidligere har bestaaet for Skibe, der fik Last til Tunis, deri at de maatte søge andet Steds hen for at faa Returfragt. — For Udvindingen af Fosfat er der dannet et Selskab ved Navn Compagnie des Phosphates et du Chemin de Fer de Gafsa med en Kapital af 18 Mill. Francs. Forespørgsler om Indkøb af Fosfat og om Tilbud af Skibsrum bør adresseres til Selskabets Kontor i Paris: 60 rue de la Victoire.

Nu har Sverige ogsaa faaet sin Forening for international Søret. Den 6. April afholdtes det konstituerende Møde og Foreningen dannedes i Lighed med andetsteds som Afdeling af Comité maritime international i Belgien og har sit Sæde i Stockholm. Til Formand valgtes Kommerceraad E. A. Günther. Mødet vedtog at henvende en Tak til Kammerherre F. A. G. Berencreutz, der havde taget Initiativet til Foreningens Dannelse.

Fra Udenrigsministeriet have vi modtaget Meddelelse om følgende af de ved en spansk Lov af 20. f. M. givne Bestemmelser om en Transportskat:

Varer i 2den Klasses Fragtfart.

	Pesetas pr. 1000 Kilo.	
	Ved Losningen.	Ved Ladningen.
1. Mineraler, Slagger og Jærnpyrit	1	0.50
2. De øvrige metalliske Malme....	1.50	1.50
3. Stenkul og Koks.....	0.50	0.50
4. Kalk, Cement, Brostene, Byggematerialer af Ler og Cement...	0.50	0.50
5. Jærn (ru)	2	0.50
6. Bly i Plader og „matas cobrizas" (metallurgiske Produkter)	2	1
7. Almindeligt Salt	3	0.10
8. Gødningsstoffer.....	2	0.25
9. Kornvarer og Vin.....	4	2
10. Tomme Emballager.....	frie	frie
11. Øvrige Varer og kontante Penge	5	2.50

Den i Manifestet angivne Bruttovægt lægges til Grund for Afgiftens Beregning.

Hamburgs Sejlskibsflaade er stadig i stærk Tiltagen. Saaledes have forskellige Rederier for nylig købt tre store firmastede Skibe, nemlig Royal Forth paa 2,919 Reg.-Tons, Mowhan paa 2,747 Reg.-Tons og endelig Lord Rosebery paa 2,768 Reg.-Tons.

Den nye hydrauliske „Kulsprut", der har været under Arbejde i c. 1 Aar i W. Hartlepool, er nu færdig og blev forleden Dag taget i Brug til Indtagning af Bunkerkul af Dpskb. „Dahome". Den nye „Sprut" er lig en tidligere i samme Dok, men den er meget større og højere, medens dens Beliggenhed ret mod Indgangen til Kuldokken gør Adgangen let for de største Skibe. Før har flere større Skibe maattet gaa til Tyne for Bunkerkul, nu vil dette altsaa ikke behøves. Ved den officielle Prøve arbejdede den nye Indretning tilfredsstillende i enhver Henseende.

(Norg. Sjøft.)

Fabriken Elisabethsminde har bragt en ny Vare i Handelen under Navnet Mælkechokolade. Fabrikationen heraf blev paabegyndt med særligt Hensyn til Skibsproviantering og Eksport til oversøiske Pladser, fra hvilke der foreligger meget tilfredsstillende Udtalelser om Fabrikatets Godhed og Holdbarhed. Det kan dels spises, som det er, og er da meget velsmagende, dels bruges til Behandling med kogende Vand. Mælkechokoladen har baade de gode Egenskaber, der findes hos Mælken og hos Chokoladen, og navnlig dens udmærkede Holdbarhed gør den særlig skikket til Skibsproviant. Fabrikens Indehavere, d'Hrr. Hintz & Co., have nu i stor Stil paabegyndt Tilvirkningen af Mælkechokolade, baade med det indenlandske Forbrug, med Eksporten og med Skibsprovianteringen for Øje.

Som et enkelt Eksempel paa, hvor meget Skibes Værdi er steget i Løbet af de to sidste Aar, meddeler Fairplay, at en Damper med en Gross-Tonnage af omtrent 1,700 Tons og bygget i 1882 for nylig er solgt for Lstr. 10,500. For to Aar siden vurderedes samme Skib til Lstr. 7,000. Sælgeren tjener altsaa nøjagtigt 50% foruden at have havt Brugen af Skibet i to Aar.

Ugens Havarier.

Fyen, Dpsk af Kjøbenhavn, har d. 14. ds. paa Rejsen til Reval været i Kollision med Holtenauer Sluse og faaet en Del Skade paa Bagbords Boug, der repareres i Kiel.

Triton, Dpsk. af Gøteborg, har paa Rejsen fra Haugesund været paa Grund paa Bredgrund. Flot med Assistance af Svitzers.

Ascania, Dpsk. af Stettin, har været inde i Helsingør for at reparere en Skade paa Skruen.

Anna, Skonnert af Hasle, har paa Rejsen fra Hjemstedet til Slesvig med Mursten værei paa Grund i Storstrømmen.

(Nedennævnte Havariers Optagelse i Bladet er forsinket paa Grund af Mangel paa Plads.)

S. Louisa, Skonnert af Isafjord, maa desværre betragtes som gaaet under med Mand og Mus. Skibet afsejlede i Januar Maaned fra Liverpool, og der er siden intet hørt til det. S. Louisa tilhørte Firmaet A. Asgeirsson. Det var bygget i 1872 her i Kjøbenhavn og maalte 113 Nt. Reg.-Tons.

Thetis, Barkskib af Kjøbenhavn og tilhørende Firmaet Jørgen Hoppe, maa befrygtes at være tabt. Skibet afsejlede d. 17. Oktober f. A. fra Grønland, og man har intet hørt fra det. Thetis var bygget i 1855 i Rønne og maalte 229 Nt. Reg.-Tons.

Sully, Dpskb. af Glasgow, 801 R. T. grundstødte d. 5. ds. paa Horns Rev. Skibet kom fra Ghent med en Ladning Fosfat og var bestemt til Neufahrwasser. Strandingen antages foraarsaget af en Forsættelse af Kursen, foranlediget af Strømmen. Mandskabet forblev i to Døgn paa Skibet og gik saa i de to Baade, der drev omkring paa Søen indtil Søndag Morgen, da de bleve optagne af Fiskerfartøjerne „Esperance" og „Karen" og indbragte til Esbjerg.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra New Orleans 5. April, bestemt til Kbhvn. — Alexandra, Svensson, afgik fra Kbhvn. 16. April, bestemt til Boston. — Algarve, Borries, ankom til Lissabon 23. April. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Genoa 20. April. — Antwerpen, Kihl, i Antwerpen. — Arkansas, Jespersen, ankom til Malmø 22. April. — Arno, Strubberg, er ankommen til Ghent. — Beira, Lunge, ankom til Lissabon 22. April. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Malaga 20. April. — Dagmar, Gade, ankom til Kbhvn. 24. April. — Douro, Ørum, afgik fra Funchal 21. April, best. til Oporto. — Florida, Koch, afg. fra New Orleans 31. Marts, best. til Kbhvn. — Garonne, Rasmussen, ankom til Rouen 21. April. — Hekla, Thomsen, ankom til Stettin 22. April. — I. C. Jacobsen, Norden, afg. fra Leith 20. April, best. til Barcelona. — Island, Skjødt, afgik fra New York 14. April, bestemt til Kbhvn. Kentucky, Caroc, afgik fra New York 19. April, bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til Rotterdam 20. April. — Loire, Rabe, ankom til Kbhvn. 21. April. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 28. Marts, best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til Antwerpen 16. April. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Boston 14. April, bestemt til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 20. April, best. til New York. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Messina 17. April, best. til Kbhvn. — Omsk, Erichsen, er ankommen

til Kbhvn. — Seine, Staal, ankom til Bordeaux 3. April. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 31. Marts, bestemt til New York. — Thingvalla, Laub. afgik fra Christianssand 7. April, bestemt til New York. — Tiber, Bech, ankom til Kbhvn. 19. April. — Tomsk. Andersen, afgik fra Kbhvn. 20. April, bestemt til Reval. — Xenia, Thiedemann, ankom til Kbhvn. 11. April.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Liverpool 22. April, best. til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 16. April (paa Bedding). — Baron Stjernblad. Clausson-Kaas, ankom til Antwerpen 19. April. — Ceres, Ryder, ank. til Kbhvn. 23. April, bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, afgik fra Kbhvn. 22. April, bestemt til London. — Christianssund, Kjølsen, ank. til Thronhjem 20. April, bestemt til Kbhvn. — Constantin. Niedersøe, ankom til Kbhvn. 21. April, bestemt til Libau. — Ella, Bay, ank. til Danzig 20. April, best. til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, ank. til Aarhus 22. April. — Frederik, Thomsen, afg. fra Hull 22. April, best. til Kbhvn. — Kasan, H. Hansen, ankom til London 19. April, bestemt til Hamburg. — Kiew, Jacobsen, ankom til Hull 18. April, bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 18. April, bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 19. April, bestemt til Hull. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 24. April. — Morsø. Frisenette, ankom til Kbhvn. 22. April, bestemt til Vestnorge. — Moskov, Rohde, ankom til Libau 17. April. — Nishnij Novgorod, Harder, pass. Holtenau 22. April, bestemt til London. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kønigsberg 21. April, best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Libau 19. April, bestemt til London. — Pregel. Olsen, ankom til Libau 20. April, bestemt til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, ankom til Kbhvn 22. April, best. til Danzig. — Valdemar, Kofod, afgik fra Kbhvn. 20. April, best. til Libau. — Vendsyssel. Jacobæus. ankom til Kbhvn. 23. April, best. til London. — Vesta. Holm, ankom til Leith 22. April, bestemt til Kbhvn. — Vesuv, Andresen, afgik fra Hull 22. April, bestemt til Libau. — Viking, Lorentzen, pass. Hanstholm 22. April, bestemt til Hull.

Ficaria, Fenger afgik fra Newcastle 25. April, best. til Kbhvn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 26. April, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Newcastle 25. April, bestemt til Odense. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 25. April, best. til Newcastle via Svendborg og Odense. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 25. April, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, W. Jørgensen, afgik fra Newcastle 25. April, bestemt til Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afg. fra Leith 25. April, best. til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgk fra Ghent 18. April, ankom til Blyth 20. April. — Frode, Tofte, afg. fra Waterford 12. April, ankom til Cardiff 14. April. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Stettin 21. April, ankom til Riga 23. April. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Limerick 11. April, ankom til Cardiff 15. April. — Skjold. Schmidt, afgik fra Blyth 12. April, ankom til Riga 23. April — Danmark, Kraemer, afgik fra Reval 20. April, bestemt til Dunkerque. — Ragnar, Risø, afgik fra Stettin 17. April, ankom til Sunderland 21. April. — Volmer, Riber, afgik fra Newcastle 20. April, best. til Libau. — Dan, Hansen, afgik fra Libau 15. April, ank. til Leith 20. April. — Magnus, Mahncke, afgik fra Rotterdam 18. April, ankom til Blyth 20. April. — Olaf, Petersen, afgik fra Stettin 19. April, ankom til Newcastle 23. April.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Johan Siem, Knudsen, ankom til Neufahrwasser 18. April. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Libau 18. April. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Newcastle 18. April. — Peter Berg, Thorsøe, afgik fra Blyth 21. April. — W. Sawin, Jørgensen, ankom til Riga 21. April.

Heimdal. Anine, Løffler, ank. til Rotterdam 24. April. — Kamma, Pedersen. afgik fra Huelva 22. April. — Helga, Lagesen, ankom til Pomaron 19. April. — Martha, Jørgensen, ankom til Lübeck 24. April. — Elna, Møller. afgik fra Nice 23. April. — Therese, Rathje, ankom til Blyth 20. April.

Urania. Polarstjernen, Callesen, afgik fra Norfolk 22. April. — Ekliptika, Klaaborg, afgik fra Rosario 15. April. — Venus, Nielsen, ankom til Rotterdam 20. April. — Sirius, Branth, afg. fra Hamburg 18. April. — Urania, Jørgensen, ank. til Libau 16. April. — Saturn, Lund, ank. til Grangemouth 22. April. — Mars, Clausen, afgik fra Mandal 20. April, bestemt til Island.

Nordsøen. Wineland, Høgsted, ank. til Vera Cruz 18. April. — England, Andresen, ankom til Newcastle 19. April. — Holland, Jørgensen, ank. til Kbhvn. 21. April. — Rusland, Møller, er ankommen til Rotterdam.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Reval 24. April, best. til Dunkirk. — Niobe, Schmidt, ank. til Reval 19. April. — Nancy, Mathisen, ankom til Rotterdam 21. April. — Nautik, Mortensen, afgik fra Kbhvn. 21. April, ankom til Windau 23. April. — Nora, Christensen, afgik fra Christiania 22. April, ank. til Burntisland 24. April. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Middlesbro 18. April, ank. til Aarhus 22. April. — Nerma, Jessen, afgik fra Burntisland 21. April, ankom til Rendsborg 24. April. — Alfa, Nielsen, afgik fra Memel 23. April, bestemt til Rotterdam.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, ankom til Reval 24. April. — Russia, Jespersen, ank. til Dunkerque 21. April.

Østersøen. Yrsa, Hansen, ank. til Ipswick 21. April.

Union. Anglia, Erichsen, ankom til Reval 17. April. — Frisia, Skov, afgik fra Antwerpen 21. April, ankom til Blyth 23. April.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Port Said 15. April, bestemt til Hamburg. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Bassein 4. April, bestemt til Europa. — Søborg, Fischer, afgik fra North Shields 21. April, bestemt til Riga. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Falmouth 24. April, bestemt til Hamburg. — Jomsborg, Kühl, ank. til Cardiff 15. April. — Uranienborg. Schmidt, ank. til Kbhvn. 23. April. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 14. April. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Methil 24. April. — Amalienborg, Dømel, ankom til Libau 21. April. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra St. Michel 22. April, bestemt til Philadelphia. — Stjerneborg, Mathiesen, afg. fra Neapel 21. April, best. til Sevilla.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, afgik fra Buenos Ayres 4. April, bestemt til Hamburg. — Skodsborg, Lund, ankom til Riga 21. April. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Sevilla 23. April, bestemt til Ardrossan. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 22. — Guldborg, Jensen, afg. fra Glasgow 11. April, best. til Genua. — Tuborg, Hveissel, ankom til Preston 24. April. — Silkeborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 21. April.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Burntisland 23. April. — Agnete, Jensen, ank. til London 20. April. — Hermia, Sørensen, afg. fra Lübeck 20. April, ankom til Newcastle 24. April. — Alice, Hansen, ankom til Boness 19. April. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Swinemünde 22. April. — Bornholm, Petersen, afgik fra Eckernförde 20. April. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 21. April. — Rønne, Hintze, ank. til Helsingør 14. April.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Fernandina 18. April, bestemt til Stettin. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 23. April. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Kbhvn. 21. April, best. til Grangemouth.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Kbhvn. 24. April, bestemt til Burntisland.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Swinemünde 21. April, ankom til Libau 22. April. — London, Bom, afgik fra Libau 21. April, bestemt til London.

Myren. Anna, Jensen, ank. til Grangemouth 17. April. — Clara, Petersen, ankom til Rotterdam 24. April.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Libau 12. April — Svend, Nielsen, afgik fra Libau 20. April, bestemt til Rotterdam.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 20. April til Grangemouth. — Enigheden, Nielsen, ank. 23. April til Warkworth.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Sixtus, Lassen, sejlet fra Iquique 11. April til London. — Tercera, Pedersen, prajet 18. Marts paa 30° S. 42° Ø. fra Pelsart id til London. — Erna, Thomsen, sejlet fra Aruba 20. Marts til Nantes. — Embla, Nielsen, ankom til Bermudas 18. April fra Goole. — Ines Røhl, Jessen, ankom til Havre 19. April fra Belize. — Dpskb. Carla, Holst, afgik fra Lorrey 19. April, ankom til Kønigsberg 21. April. — Sørine, Andersen, prajet 30. Marts paa 15° N. 26° W. fra Hamburg til Algoa Bay. — Laura, Callesen, ankom til La Union 9. Marts, afgik 27. Marts til Acajutla. — Aalborg, Ankersen, ank. til Libau 21. April fra Apia. — Ribe ankom 18. April med alt vel ombord til Pensacola efter 41 Dages Rejse fra Bahia. Det skal laste Træ i Pensacola til La Plata Floden.

Fanø. Sønderho. Helene, Karstensen, afgik 10. April fra Kapstaden til Port Natal. — Ribe, Skov, ankom 17. April til Pensacola fra Bahia.

Svendborg. Ane, Jørgensen, ankom til Newcastle 11. April. — Saga, Clausen, ankom til Pillau 12. April. — Mine, Møller, ankom til Heiligenhafen 15. April. — Kirstine, Dam, ankom til Libau 16. April. — Hans Emil, Brandt, ankom til Libau 16. April. — Valdemar, Andreasen, ankom til Pillau 16. April. — Haabet, Andreasen, ankom til Pillau 16. April. — Brødrene, Jørgensen, ank.

til Pillau 17. April. — Christine, Nielsen, ankom til Kiel 16. April. — Erik, Hoffmann, ankom til Pillau 16. April. — I. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Pillau 16. April. — Thetis, Hansen, ankom til Pillau 17. April. — Niord, Svennevig, ankom til Pillau 17. April. — Fædres Minde, Lundqvist, ankom til Stettin 15. April. — Kathrine, Hansen, ankom til Libau 16. April. — Jens, Rasmussen, ankom til Pillau 17. April. — Swafva, Dam, ankom til Leith 18. April. — Emanuel, Bentzen, ankom til Paimbeuf 19. April. — Standard, Rasmussen, ankom til Padiston 20. April. — Svend, Husfeldts, ankom til Kønigsberg 21. April. — Elise Bay, Petersen, ankom til Bridgenesh 19. April. — Rota, Jørgensen, ank. til Kønigsberg 19. April. — Confidence, Mauritsen, ank. til Fowey 19. April. — Athene, Hansen, ankom til Libau 20. April. — Samson, Hansen, ankom til Faxe 20. April. — Lars Jørgensen, ankom til Pillau 20. April. — Hansine, Hansen, ank. til Frederiksstad 21. April. — Phønix, Hansen, ankom til Kønigsberg 21. April. — Hertha, Hansen, ankom til Kønigsberg 22. Aprll. — Jørgen, Hansen, ankom til Aalborg 21. April.

Ærø. Ariel, Madsen, indkom 15. April til Arendal paa Rejse fra Holbæk til Middlesbrough. — Ceres, Bager, ankom 16. April til Dysart. — Prøven, Schmidt, ankom 16. April til St. Francois (Guadeloupe). — Caroline, Knudsen, ankom 15. April til Nexø. — Aurora, Raahauge, ankom 15. April til Drøbak. — Phønix, Eriksen, ankom 15. April til Nakskov. — Skandinavia, Fabricius, ankom 16. April til Burntisland. — Hans, Folmer, ank. 17. April til Odense. — Elise Dyreborg, Simonsen, ankom 19. April til Pillau. — Norden, Rasmussen, ank. 19. April til Pillau. — Olga, Jørgensen, ankom 18. April til Kjøbenhavn. — Salvador, Fabririus, ankom 20. April til Middelfart. — M. Hay, Petersen, ankom 21. April til Halmstad. — Alf, Rasmussen, ank. 21. April til Middlesbrough. — Avance, Rasmussen, ankom 20. April til Pillau. — Salus, Bager, ankom 20. April til Pillau. — Kiana, Christensen, er ankommen til Nakskov. — Haabet, Christensen, ankom 21. April til Brittonferry. — Anne, Johansen, ank. 21. April til Pillau. — Mathilde, Hansen, ankom 22. April til Langesund. — Nansen, Pofler, var 28. Marts færdig til at afsejle fra Jamaica til London. — Saga, Clausen, ankom 21. April til St. Nazaire fra St. Francois (Guadeloupe). — Hermod, Dreimann, ankom 21. April til Christiania. — Apollo, Albertsen, ankom 23. April til Hasle. — Danmark, Christensen, ankom 22. April til Barbados.

Rønne. Klara Marie, Kofod, ankom til Kbhvn. 20. April. — Coureer, Jacobsen, ankom til Windau 21. April.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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, Færøerne, Island og Grønland.

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

Paa *Havrevlen* 11 Fod.

I Kanalen 12 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 10½ Fod.

Kattegat. Samsø V.-Kyst. Maarup. *Maarup* Havn er udvidet og uddybet. Dybden er nu i Havnen og i Indløbet 8 Fod.

Omtrent 1 Kbl. S. for Havnen ligger en i Ø. og V. c. 200 Alen lang Grund med 8 Fod Vand, mindste Dybde er 5 Fod. Grunden er afmærket paa V.-Enden med en rød Stage med opadvendt Kost, paa Ø.-Siden med to hvide Stager, den N.-lige med 2 Halmviske, den S.-lige med 1 Halmvisk, der alle staa i c. 9 Fod Vand.

Sundet. Kronborg. Paa Grund af Istandsættelse slukkes *Kronborg* Fyr den 11te Juni 1900 og er slukket i c. 6 Uger. I den Tid brænder paa *Kronborg-Pgnt* et midlertidigt, hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 24 Fod. Synsvidden og Lysævnen: 8 Kml. Fyret vises fra en 20 Fod høj Fyrpæl. Det lyser Farvandet rundt til S. 28° V., hvor det gaar i Skjul af Karantænehuset paa *Helsingør* Havnemole.

Fyrskibet „Drogden" SSV. Vraget af den 6 Kml. SSV. for Fyrskibet *„Drogden"* sunkne Skonnert er bortsprængt, saa at den mindste Dybde paa Stedet er 5 Fv. Vragfyrskibet er inddraget.

Smaalands-Farvandet. Farø-Jord. Ifølge Meddelelse fra Krydstoldinspektoratet er en Sten med 6½ Fod Vand funden paa *Farø-Jord* tæt V. for Mærket: „Møllen V. for *Stubbekjøbing* overet med *Bogø* SV.-Pynt".

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sundet. Kullagunnarstorpsgrund. I 1900 ombyttes den røde Spidstønde ved *Kullagunnarstorpsgrund* med en rød Klokktønde. 56° 6′ 15″ N. Br. 12° 36′ 0″ Ø. Lgd.

Malmö. Ved *Malmö* Dampfærgeleje vil der, naar Dampfærgen ventes, blive tændt to røde, faste Fyr, der staa c. 100 Alen N. 42° V. og S. 42° Ø. for hinanden.

Karlskrona. Esten. I 1900 ombyttes den røde Spidstønde VSV. for Grunden *Esten* med en rød Klokketønde. 56° 4′ 20″ N. Br. 15° 34′ 45″ Ø. Lgd.

Bleking. Utlängan. Klotet. I 1900 ombyttes den røde Spidstønde S. for *Klotet* med en rød Klokketønde. 56° 0′ 20″ N. Br. 15° 47′ 45″ Ø. Lgd.

Kalmar. I *Kalmar* er paa den N.-lige Havnearms S.-lige Pierhoved til Forsøg anbragt en Lystavle efter Løjtnant Bohms Patent.

Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Stockholm* er Fyrskibet *„Kopparstenarne"* den 17de April 1900 atter udlagt paa Station.

Landsort. Bosknösen. I 1900 udlægges en sort Klokketønde ved *Bosknösen*. 58° 43′ 0″ N. Br. 17° 53′ 25° Ø. Lgd.

Ifølge Telegram fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* er Fyrskibet *„Almagrundet"* den 21de April 1900 atter udlagt paa Station.

Finland. Bottniske Bugt. Åbo Skjærgaard. Lypertö Lodsplads. Følgende ny fundne Grunde ere afmærkede saaledes:

S. for 12 Fods Grunden *Fiskargrund* i 24 Fod Vand, en rød Stage med Kost. 60° 28′ 25″ N. Br. 21° 29′ 22″ Ø. Lgd.

Ø. for Holmen *Wika* i 24 Fod Vand, en hvid og rød Stage med 2 Koste. 60° 28′ 23″ N. Br. 21° 25′ 37″ Ø. Lgd.

Ø. for Holmen *Isoluoto* i 24 Fod Vand, en hvid og rød Stage med 2 Koste. 60° 29′ 53″ N. Br. 21° 24′ 57″ Ø. Lgd.

V. for *Grönvik* Strand i 24 Fod Vand, en sort og hvid Stage med 2 Koste. 60° 31′ 5″ N. Br. 21° 22′ 59″ Ø. Lgd.

V. for *Sarnainen* Strand i 24 Fod Vand, en sort og hvid Stage med 2 Koste. 60° 31′ 42″ N. Br. 21° 21′ 31″ Ø. Lgd.

Ø. for *Lilla Bergholm* NØ.-Pynt i 24 Fod Vand, en hvid og rød Stage med 2 Koste. 60° 32′ 22″ N. Br. 21° 19′ 56″ Ø. Lgd.

Ø. for *Matinkari* Holme i 28 Fod Vand, en hvid og rød Stage med 2 Koste. 60° 32′ 48″ N. Br. 21° 19′ 18″ Ø. Lgd.

Ø. for *Hupaniitu* Pynt, Ø. for Byen *Anavais*, i 29 Fod Vand, en hvid og rød Stage med 2 Koste. 60° 33′ 35″ N. Br. 21° 18′ 4″ Ø. Lgd.

Ø. for Holmen *Wähä Poostaluoto* i 24 Fod Vand, en hvid og rød Stage med 2 Koste. 60° 33′ 58″ N. Br. 21° 17′ 16″ Ø. Lgd.

S. for *Eckerholm Sydöstra* Rev i 16 Fod Vand, en rød Stage med Kost. 60° 36′ 2″ N. Br. 21° 13′ 53″ Ø. Lgd.

Ø. for *Eckerholm Nordvestra*, Ø. for *Lypertö* Landet, i 17 Fod Vand, en hvid og rød Stage med 2 Koste. 60° 36′ 13″ N. Br. 21° 13′ 33″ Ø. Lgd.

Ø. for Holmen *Pohkari* i 26 Fod Vand, en hvid og rød Stage med 2 Koste. 60° 36′ 28″ N. Br. 21° 13′ 27″ Ø. Lgd.

V. for Holmen *Gåsskär* i 27 Fod Vand, en sort og hvid Stage med 2 Koste. 60° 38′ 0″ N. Br. 21° 12′ 1″ Ø. Lgd.

Følgende Sømærker ere flyttede saaledes:

Bockholm N.-lige Stage er flyttet c. ¾ Kbl. N. 42° Ø. hen i 24 Fod Vand. 60° 28′ 18″ N. Br. 21° 29′ 6″ Ø. Lgd.

Kutuniemi S.-lige Stage er flyttet c. ⅓ Kbl. S. hen i 7 Fv. Vand. 60° 28′ 29″ N. Br. 21° 27′ 12″ Ø. Lgd.

Lamholm Ø.-lige Stage er flyttet c. ¼ Kbl. N. 18° Ø. hen i 24 Fod Vand. 60° 29′ 9″ N. Br. 21° 25′ 44″ Ø. Lgd.

Stora Aura V.-lige Stage er flyttet c. ⅓ Kbl. S. 5° Ø. hen i 24 Fod Vand. 60° 29′ 28″ N. Br. 21° 25′ 34″ Ø. Lgd.

Lilla Aura Södra V.-lige Stage er flyttet ⅙ Kbl. V. hen i 29 Fod Vand. 60° 29′ 46″ N. Br. 21° 25′ 20″ Ø. Lgd.

Kaksoskari Ø.-lige Stage er flyttet c. ½ Kbl. N. hen i 26 Fod Vand. 60° 31′ 31″ N. Br. 21° 21′ 33″ Ø. Lgd.

Matinkari Ø.-lige Stage er flyttet c. ½ Kbl. S. 50° Ø. hen i 29 Fod Vand. 60° 32′ 39″ N. Br. 21° 19′ 26″ Ø. Lgd.

Silvetto V.-lige Stage, der afmærkede Grunden S. for Holmen *Stora Aura*, er inddragen. 60° 29′ 25″ N. Br. 21° 25′ 41 Ø. Lgd.

Åbo Distrikt. Mellem *Palvasund* og *Bockholmen:*

S. for *Petäjäkari* er den røde Stage med Kost flyttet c. ¾ Kbl. S. 58° Ø. hen i 19 Fod Vand. 60° 27′ 52″ N. Br. 21° 36′ 17″ Ø. Lgd.

S. for 15 Fods Grunden *Ekblom* er i 19 Fod Vand udsat en rød Stage med Kost. 60° 27′ 58″ N. Br. 21° 35′ 20″ Ø. Lgd.

Ved *Blomqvistsgrund* er Stagen med Kryds ombyttet med en rød Stage med Kost og flyttet c ¼ Kbl. S. 45° Ø. hen i 23 Fod Vand. 60° 28′ 4″ N. Br. 21° 33′ 45″ Ø. Lgd.

Harjalis S.-lige Stage er flyttet c. ½ Kbl. S. 32° Ø. hen. 60° 28′ 18″ N. Br. 21° 32′ 25″ Ø. Lgd.

Mellem *Palvasund* og *Wehmosund:*

Ø. for 11 Fods Grunden *Lindqvist* er i 21 Fod Vand udsat en hvid og rød Stage med 2 Koste. 60° 27′ 57″ N. Br. 21° 36′ 35″ Ø. Lgd.

Petäjäkarihohde V.-lige Stage er flyttet c. ¼ Kbl. NNV. hen i 22 Fod Vand. 60° 28′ 30″ N. Br. 21° 37′ 35″ Ø. Lgd.

Ø. for *Petäjäkarikivi* er i 24 Fod Vand udsat en hvid og rød Stage med 2 Koste. 60° 28′ 38″ N. Br. 21° 36′ 14″ Ø. Lgd.

Mellem *Nådendal* og *Nystad:*

S. for 8 Fods Grunden *Trallgrundet* er i 17 Fod Vand udsat en rød Stage med Kost. 60° 29′ 13″ N. Br. 21° 35′ 36″ Ø. Lgd.

S. for *Kernäkari Södra* 6 Fod Grund er i 12 Fod Vand udsat en rød Stage med Kost. 60° 29′ 15″ N. Br. 21° 34′ 59″ Ø. Lgd.

Ø. for *Kernäkari Norra* Rev er i 11 Fod Vand udsat en hvid og rød Stage med 2 Koste. 60° 29′ 17″ N. Br. 21° 34′ 55″ Ø. Lgd.

Ø. for *Allqvist* er i 14 Fod Vand udsat en hvid og rød Stage med 2 Koste. 60° 29′ 53″ N. Br. 21° 34′ 8″ Ø. Lgd.

Ø. for *Henriksson* Rev, Ø. for *Asamaa* S.-Pynt, er i 13 Fod Vand udsat en hvid og rød Stage med 2 Koste. 60° 30′ 2″ N. Br. 21° 34′ 15 Ø. Lgd.

V. for *Kuusemå Södra Rev* er i 10 Fod Vand udsat en sort og hvid Stage med 2 Koste. 60° 30′ 49″ N. Br. 41° 34′ 32″ Ø. Lgd.

V. for *Wareksenkari* 3 Fods Grund er i 17 Fod Vand udsat en sort og hvid Stage med 2 Koste. 60° 35′ 8″ N. Br. 21° 26′ 32″ Ø. Lgd.

Åbo Skærgaard. Pargasport Lodsplads. Mellem *Attu* Savværk og *Skinnarvik* Glasværk et et Løb med 19 Fod Vand afmærket saaledes:

N. for 1 Fods Grunden *Näfverholm* i 23 Fod Vand en hvid Stage med nedadvendt Kost. 60° 9′ 26″ N. Br. 22° 24′ 25″ Ø. Lgd.

V. for 6 Fods Grunden *Korsholm Nordliga* i 26 Fod Vand en sort og hvid Stage med to Koste. 60° 9′ 44″ N. Br. 22° 24′ 40″ Ø. Lgd.

S. for *Korsholms* S.-lige Stenrev i 25 Fod Vand en rød Stage med Kost. 60° 9′ 33″ N. Br. 22° 24′ 51″ Ø. Lgd.

S. for *Risholm* Stenrev i 25 Fod Vand en rød Stage med Kost. 60° 8′ 38″ N. Br. 22° 26′ 58″ Ø. Lgd.

N. for 12 Fods Grunden *Badstuudd*, N. for *Skinnarvik* Glasværk, i 23 Fod Vand en hvid Stage med Kost. 60° 8′ 28″ N. Br. 22° 27′ 27″ Ø. Lgd.

Finske Bugt. Hangö V. Köpmanskärs Östra. Den røde Stage med Kost ved *Köpmanskärs Östra* er inddragen. 59° 52′ 57″ N. Br. 22° 44′ 14′ Ø. Lgd.

Tyskland. Pillau. Ved *Pillau* er Dybden mellem Molerne aftagen. Indtil Uddybning har fundet Sted, er den store Baake nedlagt og Fyret paa Mellembaaken slukket. Man bør tage Lods.

Flensborg Fjord. Holnis Mittelgrund Nord. Skibe, der stikke over 16 Fod, maa ikke komme Tønden paa *Holnis Mittelgrund Nord* nærmere end ½ Kbl.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 11te April. 51° 21′ N. Br. 1° 58′ Ø. Lgd. Et Jernskib uden Rejsninger.

Tyskland. Elben. Fyrskibet *„Krautsand"* er paa Grund af Farvandets Forandring flyttet og ligger nu i 21 Fod Vand ved den nedre Grænse for *Pagensand* lave Fyrs grønne Vinkel. 53° 42′,5 N. Br. 9° 29′,7 Ø. Lgd.

Jade. Alte Jade. I *Alte Jade* er Tønde A J/1 flyttet NV. hen i 25 Fod Vand. 53° 50′ 3″ N. Br. 8° 0′ 2″ Ø. Lgd.

Tønde A J/A er flyttet S. hen i 28 Fod Vand. 53° 50′ 6″ N. Br. 7° 59′ 6″ Ø. Lgd.

Tønde A. J/B er flyttet S. hen i 32 Fod Vand. 53° 49′ 44″ N. Br. 8° 0′ 25″ Ø. Lgd.

Holland. Zeegat vau Texel. I *Texelstroom* udlægges en Flaade til Brug ved Skydeøvelser i Mærkerne *Hoorn* Taarn overet med V. Baaken for den maalte Mil og *Kijkduin* Fyrtaarn overet med det S.-lige Taarn paa det meteorologiske Observatorium. Naar Vejret tillader det, vises en hvid Lanterne fra Flaaden. 52° 59′ 34″ N. Br. 4° 48′ 51″ Ø. Lgd.

Zeegat van Maas. Nieuwe Maas. I *Nieuwe Maas,* oven for *Brielle,* er der N. for *Middelplaat* kun 9 Fod Vand.

Schelde. Hellevoetsluis. Mastekranen paa Værftet ved *Hellevoetsluis* er borttagen og opføres ikke igen. 51° 49′ 37″ N. Br. 4° 7′ 49″ Ø. Lgd.

Vlissingen—den belgiske Grænse. Mellem *Vlissingen* og den *belgiske* Grænse ere Numrene og Bogstaverne paa Tønderne forandrede som nedenfor anført. En Stumptønde Nr. 4 er i 39 Fod Vand udlagt i *Pas van Terneuzen,* 51° 23′ 17″ N. Br. 3° 44′ 48″ Ø. Lgd. og Spidstønde Nr. 34 (tidligere Nr. 24) i *Nauw van Bat* er flyttet og ligger nu i 17 Fod Vand. 51° 23′ 23″ N. Br. 4° 10′ 39″ Ø. Lgd.

Honte. Spidstønde Nr. 1—4; Kugletønde Nr. 1 og Stumptønde Nr. 2.

Pas van Terneuzen Kugletønde Nr. 5 og Spidstønde Nr. 6 til 10 og E—H., Kugletønde Nr. 3 og Stumptønde Nr. 4—13.

Farvandet til *Hoofdplaat.* Stumptønde Nr. 1 og 2.

Reede Biervliet. Spidstønde Nr. 1—5; Stumptønde Nr. 1—6.

Everingen. Spidstønde Nr. A—E, Kugletønde Nr. 11 og Spidstønde Nr. 12—15, Stumptønde Nr. 14—22.

Middelgat. Spidstønde Nr. 16—22, Stumptønde Nr. 23—25.

Schaar van Waarde. Stumptønde Nr. 1 og 2.

Zuidergat. Kugletønde Nr. 23 og Spidstønde Nr. 24—32; Kugletønde Nr. 26 og Stumptønde Nr. 27—41.

Nauw van Bat. Kugletønde Nr. 33 og Spidstønde Nr. 34—37; Stumptønde Nr. 42 og 43.

Farvandet oven for *Bat.* Spidstønde Nr. 38—44; Kugletønde Nr. 44 og Stumptønde Nr. 45—47.

Belgien. Schelde. Farvandet oven for Bat til Antwerpen. Fra Farvandet oven for *Bat* til *Antwerpen* have Tønderne nu følgende Numre: Spidstønde Nr. 45—59 og P., Stumptønde Nr. 48—66, Kugletønde Nr. 67 og Stumptønde Nr. 68—70.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Trieux. Fartøjet *„Joseph"* er sunket i c. 6 Fv. Vand i *Trieux,* Ø. for Pynt *Bodic,* c. 60 Alen fra Kysten. Masten er ved halv Tid over Vandet. En grøn Tønde, hvorfra om Natten vises en rød Lanterne, ligger ved Vraget. 48° 48′ 47″ N. Br. 3° 5′ 15″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Ile aux Mouton NNØ. Et Fartøj er sunket i 19 Fod Vand, c. ½ Kml. N. 15° Ø. fra *Pen-an-Guern.* Masten er over Vandet. 47° 47′ 9″ N. Br. 4° 1′ 28″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbor. Point Allerton. Den rød og sort vandret stribede Spidstønde, der laa ⅞ Kml. N. 66° Ø. fra Baaken paa *Allerton Point,* er inddragen.

Lynn Harbor. I *Lynn Harbor* øvre Del er paa Ø.-Siden og 60 Alen fra Kanten af den gravede Rende tændt et hvidt, fast Fyr. Det vises fra en rød Duc d'Albe, der staar tør ved Lavvande. Flammens Højde: 19 Fod over Middel-Højvande. 42° 27′ 12″ N. Br. 70° 56′ 34″ V. Lgd.

Rhode Island. Block Island. Great Salt Pond. Fyret paa V.-Enden af *Great Salt Pond* Bølgebryder er atter tændt.

Mount Hope Bay. I *Mount Hope Bay* er i 17 Fod Vand udlagt en Spirtønde Nr. 2, fra *Bordens* Værft i N. 51° V. og fra Midten af *Spar Island* i S. 33° Ø., og en Spirtønde Nr. 3½ i 18 Fod Vand, fra *Bordens* Værft i N. 50° V. og fra Midten af *Spar Island* i S. 29° Ø. Tønderne ligge midt i Løbet i Linien fra *Bristol* Færge til *Bordens Flats* Fyr.

Maryland. Chesapeake Bay. Rockhall Creek. *Rockhall Creek* forreste Fyrbaake Nr. 1 er ødelagt. Fyret er slukket, indtil Baaken atter er opført.

Georgia. Doboy Sound. I *Doboy Sound* har den sorte Stumptønde, der ligger N. 63° Ø. fra *Wolf Island* SØ.-Ende Nr. 1 og ikke Nr. 11.

En rød Spidstønde Nr. 2 er i 11 Fod Vand udlagt ved NØ.-Siden af Løbet, fra *Wolf Island* SØ.-Ende i N. 70° Ø. og fra *Sapelo*eFyr i S. 51° Ø.

Slue Channel Ydertønde, *North Breaker* røde Spidstønde Nr. 2 og *Inner North Breaker* røde Spidstønde Nr. 4 ere inddragne. Mellemtønden, den sorte Stumptønde Nr. 1, har nu Nr. 3. Kursen fra Anduvningstønden gjennem *Main Channel* til Mellemtønden er nu N. 61° V.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Puerto Rico V. Mona Island. Omtrent den 1ste Maj 1900 tændes paa Ø.-Pynten af *Mona Island* et hvidt Blinkfyr, der hver 3 Minutter viser Et-Blink. Flammens Højde: 228 Fod. Synsvidden: 20 Kml. Fyrapparat af 2den Orden. Fyret vises fra et c. 60 Fod højt, sort Taarn ved en graa Fyrpasserbolig. 18° 0′ 43″ N. Br. 67° 50′ 30″ V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Barren ved *Rio Grande do Sul* kunde i Februar 1900 i 27 Dage passeres af Skibe med et Dybgaaende af 12,, Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Porto Maurizio. Fra *Porto Maurizio* S.-Mole er bygget en kort Tværmole ud mod N. Paa dennes Yderende er tændt et hvidt, fast Fyr, 270 Alen S. 72° V. fra det grønne Fyr paa N.-Molen.

Sardinien. Maddalena Bugt. San Stefano. Baaken med Cylinder paa Ø.-Kant af Grunden N. for Øen *San Stefano* er atter rejst og den hvide Tønde inddragen.

Sardinien Ø.-Kyst. Arbatax. Ved *Arbatax* Havn ligge to Vrag sunkne 1 Kbl. S. 7° Ø. fra Fyret paa Molen. Mindste Dybde over Vragene er 12 Fod. Vragene ere afmærkede med en Tønde.

Karantænebestemmelser.

Brasilien. — Havnene i *Paraguay* ere erklærede for smittefri. *Buenos Aires* er erklæret for mistænkelig for Pest.

Petroleums-Loddelampen

„ÆTNA“

brænder uden Væge med Petroleum i Gasform Lampen slukkes ikke i Blæst. En Temperatur af 1200 Celsius kan naas. Petroleumsforbrug fra 1/5 til 1/3 Pot pr. Time. Beholderen er af Messing, solidt og smukt Arbejde. „ÆTNA“ er uundværlig for: Maskinmestre, Montører etc. Største Udvalg af Loddelamper, Loddekolber og Apparater til Petroleum og Benzin.

CARL DAHL & Co., 14, St. Kannikestræde, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Tlf. 5047.

VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering

anbefales:

A. FORMANNS

BLODBUDDING

(i hermetisk lukkede Daaser).

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Repræsentant for Hamburg:

Hr. P. L. FABRICIUS,

Gr. Bäckersstrasse 22 & 24.

A. FORMANN.

Fiskekvase „Johanne“,

20,08 Tons Brutto, 3 Aar gammel, og liggende i Grenaa Havn, er billigt til Salg ved Henvendelse til

Skibsbygmester Christoffersen

i Aarhus.

Til Skibsproviantering

anbefales:

„Elisabethsmindes“

Mælkechokolade

i Daaser à 1 Pd.: **Udsalgspris 75 Øre**

(ab Frihavnen: Udsalg 70 Øre).

1 Daase udrørt med koldt eller kogende Vand giver 7 mellemstore Kopper fortrinlig Chokolade med aldeles udviklet Mælkesmag.

Smager ogsaa fortræffeligt som det er.

Københavns Børskurs d. 25. April 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	102	101¾, ¼	101¼	101½
Danmark			81¼	81¾
Norden	115½		115½	115¾
Kjøbenhavn	94	93¾	93¾	94
Carl			51	52
Dannebrog			94	95
Skjold			67	67¾
Urania			75½	76
Union			—	—
Dampsk. af 1896			98¾	99½
Østasiatiske			110	110¾
Østersøen			95	96
Nordsøen	75		75	76
Torm			89	93
Gorm			100	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			106	110
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			99	100
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			93½	95½
3½% Husejer Kreditk.			82½	83½
3½% Kbhvns Kreditf.			84	85
4% — — 2. Serie			90½	90¾
4% — — 1. —			92	92¾
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			85½	86
4% — — 6 —			85½	85¾
3½% Landkreditk. 3 —			87¾	88¼
Aktier.				
Nationalbank			137	137¼
Privatbank			125½	125½
Landmandsbank			118	119
Handelsbank			114¾	115¼
Grundejerbank			98	98¼
Burm. & Wain	81¼		81	81¼
Helsingørs Jærnsk.			92½	93
Sukkerfabr.	102¾	½, ¼	102¼	102½
Bryggeri Aktier	91½		91¼	91½

Vekselkurser d. 24. April 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.29	18.25
Paris	72.60	—
Amsterdam	150.80	—

Notering paa Berlins Børs d. 24. April 1900.

Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	99.40
3 8/10% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	99.20
5% Rumænske Stats	93.20
4% — — 1890	80.70

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 136,000, „Norden“ 10,000, „Kjøbenhavn“ 34,000, „Dannebrog“ 24,000, „Skjold“ 6,000, „Urania“ 48,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 8,000, „Østasiatiske“ 8,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

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.**

Udsalg for Aarhus
ved **J. P. Johansen**, Skolegade 34.

PETERSEN & NIELSENS

Galvaniseringsanstalt.

Adelgade 83 · Nørrebrogade 212

anbefaler sig med Forzinkning af alle Slags Smede- og Støbejærnsarbejder til billige Priser og hurtig Ekspedition.

Telefon 6944. **Telefon Tagenshus 37.**

CHR. ANDERSENS

SKIBSVÆRFT PAA FREDERIKSØEN VED SVENDBORG.

NYBYGNING AF SEJLSKIBE SAMT REPARATION.

ALT AF NYESTE KONSTRUKTION.

LANDMANDSBANKEN

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

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

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,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

N. A. S. Bursche & Co.,

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.**

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.

Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

J. Melander,

Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.

Toldbodvej 44.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

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.

Nyt Blæk.

Neelmeijers

Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.

Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.

Faas overalt. Telefon 3332.

Hovedforhandling hos

E. Jacobsen Ellegaard,
Holbergsgade 5. Kbhvn.

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.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Georg Sørensen,

Nyhavn 13. Telefon 6404.

Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.

Prima Varer • Billigste Priser.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.

Kjøbenhavn K.

Telefon 3528.

Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.

Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

samt **Skibshandel.**

P. Schou, Frederikshavn.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af ferske, saltede og røgede

Fedevarer.

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.

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.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

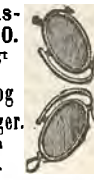
• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. * Telegrams Skandinav.

CARL SLAMBERG

Frederiksborgg. 10.
Grundlagt 1860.
Bedste og største Lager.
Telefon **19634.**



H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.

HELSINGØR.

TH. MØLLER,

Nyhavn 45 & 47.

Telefon 387.

Skibsproviant, Kolonialvarer,

Vine og Spirituosa

en gros & en detail.

• Import & Eksport •

• Frilager •

Spis kun

Nørgaards Dampkogte Skinker.

Engelsk Patent Dampkogningsmetode.

Al Næringsværdi bibeholdt.

Benfri, færdige til Spisning.

Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

Uundværlig for Søfolk

er Kingleys elektriske Bælter. Fortrinligt Lægemiddel mod Gigt, Kathar, daarlige Nerver, Svækkelse, Hovedpine, Søvnløsbed, kønslig Svækkelse osv. Faas til 10, 16 og 24 Kr. hos **G. N. Forsbeck,** Rømersgade 24, 1. Sal, Kjøbenhavn. Indsend 8 Øre i Frimærker og forlang Katalog. Naar De skriver, nævn da dette Blad. Telefon 2341.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.

Telefon 2657.

Lille Strandstræde 8.

Frihavns-Restaurationen

„Atlanten",

Indgang fra Nordre Frihavnsvej,

anbefales **d'Hrr. Skibs-Officerer** med

à la carte Retter

samt **koldt Bord hele Dagen.**

Telf. Frihavnen 68.

Ole Nielsen.

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

Fr. Christensen & Philip.

Café Hotel „SIAM“.
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

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

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

KJØBENHAVNS DAMPVASKERI
TELEFON 23202. • STORE KONGENSGADE 63. • TELEFON 23202.
bør anvendes af ethvert
RHEDERI *og enhver* **OFFICER.**

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.

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.

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.

S. Lindtner,
Skibsværft, Vejle,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Damp-Rambuk
haves til Udleje.

Frederik Petersen,
Cycle- & Maskinværksted,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Nye Cycler haves paa Lageret
Østervoldgade 16, A.

INDHOLD: Søgaaende Flodskibe. — Sejlskibsbyggeriet florerer. — Rungs Universal-Batometer. — Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender. — Spørgsmaal og Svar. — Priserne paa Dampskibe. — Dækket. — Maskinen. — Et Jubilæum. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

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

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 18. Kjøbenhavn, Torsdag den 3. Maj 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

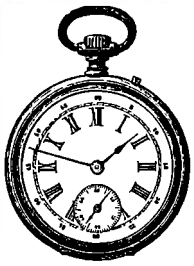
Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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



W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

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

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Forlang altid

Otto Monsteds

Margarine

Specielt præpareret for **Skibsbrug.**

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

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

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON.

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

Telefon 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.

M. Christiansen

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

John Hintzes Eak

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle
Conserves til Skibsbrug
af Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l. • Prislister udleveres paa Forlangende.
Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

Skibsdagbøger,

enkelt (½ Aars) Kr. 5.50,
dobbelt (1 Aars) „ 9,50.

Forhandlere Rabat.

S. FRIEDLÆNDER,

14, ved Stranden.
KJØBENHAVN.

P. Simonsen & Co.

Skibshandlerforretning,
Odense,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende til D'hrr. Skibsføreres velvillige Erindring.

N. Reippürt,

Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

Sagfører Ludvig Metz,

Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

N. F. Hansens Skibsværft,

Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

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, Øster Farimagsgade 4.

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.

H. NIELSEN.

CIGAR- OG TOBAKSFABRIK. ODENSE.
LAGER & UDSALG VESTERGADE 1,
KJØBENHAVN.

Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.
Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til
Iul. Christensen — Nyhavn Nr. 65. — 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.

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.)

NICOLAI JENSEN.

SKRÆDDERETABLISSEMENT.
KJØBMAGERGADE 53, 1. SAL.
VIRKELIGT GODT SKRÆDDERI TIL MODERATE PRISER.
• **UNIFORMER LEVERES PAA FAA DAGE.** •
TELEFON 6359.

SØREN JENSEN'S

Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,
Holbergsgade 26,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Uniformer som civilt. Da jeg selv er Fagmand, kan jeg garantere for godt og solidt Arbejde, som udføres paa eget Værksted.

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

Bitumastic Præparater

fra
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.

Georg Sørensen,

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

H. R. HERMANSEN,

Søekviperingsforretning,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.
• Telefon 5826. •
Aarhus. Havnegade 28.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.
Største Lager
af første, saltede og røgede
Fedevarer.

Frederik Preisler.

Dokejeres Ansvar for Skade, tilføjet Skibe.

Som tidligere omtalt blev det i det engelske Underhus fremsatte Forslag om Forandring i Loven om Rederens Ansvar ikke ført frem til at blive Lov, idet Forslagets Punkt 2, om Adgang for en Reder til at vælge imellem at abandonnere Skibe og Fragt eller betale en bestemt Sum pr. Ton, mødte Modstand hos Regeringen og blev trukket tilbage.

Derimod blev Forslagets Punkt 1 om at lade Begrænsningen af Ansvaret til £ 8 eller £ 15 gælde ogsaa i Tilfælde af Skade paa Genstande i Land nærmere behandlet af et Lovudvalg, der vedtog det i væsentlig samme Skikkelse, men desuden tilføjede en ny Regel, som gik ud paa, at Ejere af Dokker, Havne, Moler etc. skulle have Adgang til at begrænse deres Ansvar for Skade, tilføjet Skibe, der befinde sig disse Steder, til 8 £ pr. Ton af det største engelsk registrerede Skib, der befinder sig eller i de sidste 5 Aar før Ulykkeshændelsen har befundet sig paa det Territorium, hvor Ulykken finder Sted.

Dette Forslag imødekommer de Fordringer, som Ejere af Dokker og lignende kom frem med i Anledning af det oprindelige Forslags Punkt 1, idet man mente, at naar Redere i Tilfælde af, at deres Skibe foraarsagede Skade paa Havnemoler, Dokker etc. kunde begrænse deres Ansvar, vilde det ikke være mere end billigt, at Dokejerne ogsaa fik Adgang til at begrænse det Ansvar, som de maatte have for Skade, som i Dokken eller Havnen tilføjedes et Skib. Denne Tanke lod til at finde Tilslutning, og det Lovudvalg, som fik hele dette Spørgsmaal til Behandling, optog i Forslaget den ovenfor omtalte Bestemmelse, hvorefter Ejere af Havne, Dokke etc. kunne begrænse deres Ansvar for Skade paa Skibe til 8 £ pr. Ton af det største engelsk registrerede Skib, der befinder sig eller i de sidste 5 Aar har befundet sig i Dokken eller Havnen.

Denne Maade at begrænse Ansvaret paa forekommer jo noget mærkelig, men det har naturligvis ikke været nemt at finde nogen bedre. Imidlertid forekommer det os i det hele taget ikke saa indlysende, at Ejere af Dokker og lignende Etablissementer i Retning af Ansvar for Skade ere stillede paa samme Maade som Redere og derfor have samme Krav paa at faa deres Ansvar begrænset. For det første er det langt lettere for en Dok og lignende at undgaa at gøre Skade paa Skibe, end det er for et Skib at undgaa Skade paa andet Skib eller Ejendom. Dokken har ikke alle de fra Taage, Mørke m. m. hidrørende Farer at bekæmpe, og dernæst har Dokejeren den Kontrol med Virksomheden, som Rederen ikke har, saaledes at han derigennem har Adgang til at sikkre sig imod, at hans Ejendom gør Skade paa anden Mands Ejendom.

Der synes os derfor at være en Forskel i Stillingen, og det forekommer os ikke absolut givet, at man, fordi man giver Rederen Adgang til at begrænse sit Ansvar for Skade, derfor skulde være forpligtet til af Retfærdighedshensyn ogsaa at give Dokejeren Adgang til at begrænse sit Ansvar. I England, hvor man jo ser noget anderledes paa hele dette Spørgsmaal om Ansvar for Skade paa anden Mands Ejendom, syntes det her omtalte Forslag at vinde Tilslutning, saa at der synes at være Udsigt til at det kan blive til Lov.

Den danske Skibsfart paa Frankrig.

Vi have fra Udenrigsministeriet modtaget følgende Uddrag af Aarsberetningen for 1899 fra det danske Konsulat i Nantes:

De Havne i Konsulatdistriktet, hvor der er ansat danske konsulære Repræsentanter, have været besøgte af 63 danske Skibe med 24,114 Tons imod i 1897 62 Skibe med 13,327 Tons og i 1898 50 Skibe med 12,142 Tons. Aaret viser altsaa en Stigning, navnlig i Tonnagen, der har fordoblet sig siden 1898.

Stigningen har været størst i St. Nazaire, der har været anløbet af store Dampskibe med Kopra og andre af Mellemstørrelse, ladede med Bord. Lorient og Morlaix vise ogsaa en Forøgelse i den danske Tonnage, takket være Indførslen af Bygningstømmer under dansk Flag. I Nantes er der en Stigning af 2,000 Tons, hvilket skyldes dels Sejlskibe, ladede med Sukker fra Vestindien, dels en større Kulladning fra England.

I sin Helhed har Indførslen til Distriktet som sædvanlig været meget livlig. Som tidligere har den hovedsagelig fundet Sted under engelsk og norsk Flag; dog maa det bemærkes, at de norske Sejlskibe ikke tage saa stor en Del i Sukkerindførslen fra Vestindien, og at danske Sejlskibe have taget flere af disse Fragter i Konkurrence med de italienske Sejlskibe.

Udførslen fra Bretagne er ganske ubetydelig; udgaaende Fragter mangle ganske, naar undtages nogle Partier Skifer, Kastanietræs-Tøndebaand, Solsikkekager og Minetømmer til England.

De italienske Skibe fremkaldte i Fjor en Nedgang i Fragterne for vestindisk Sukker, og det er derved lykkedes dem at beherske denne Fart, for hvilken de danske middelstore Sejlskibe synes særlig egnede. Der ankom til Nantes 7 danske Sejlskibe med vestindisk Sukker til de derværende Raffinaderier; Fragten var 30 à 35 Frcs.

Det store Sæbesyderi, Talvande frères et Co., indfører betydelige Mængder Kopra, dels fra Vest-Afrika i store Sejlskibe, der losse ved deres Fabrik i Chantenay, dels fra Ostindien pr. Dampere, der losse Kopraen i Lægtere i St. Nazaire. Da Fragten synes ret lønnende, tillader jeg mig at henlede danske Sejlskibsrederiers Opmærksomhed derpaa.

De talrige Konservesfabriker i Nantes forbruge store Partier Olivenolie, der tilføres fra Bari med smaa Sejlskibe; hvert Aar ere 1 à 2 danske Sejlskibe ankomne hertil i denne Trade.

I de senere Tider er Tilførslen af raa Is fra Norge foregaaet med mindre danske Sejlskibe. Desværre tager Indførslen af denne Vare stadig af og synes endog at ville forsvinde, da der overalt i Bretagne anlægges Isværker til Frembringelse af kunstig Is.

Paa Grund af den høje Told paa spansk Vin er denne Fragtfart ganske ophørt. Korntilførslen har været mindre i 1899 paa Grund af den gode Høst. Det nye Selskab, „Société Nouvelle des Moulins de Nantes“, hvis Fabrikation er anlagt paa at producere 100 Tons Mel om Dagen, vil forhaabentlig give vor Havn nogen udgaaende Fragt.

(undert.) *A. Backman.*

Danske Skibes Maaling i New York.

Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart have vi modtaget følgende Skrivelse af 28. f. M.:

„Fra Udenrigsministeriet har Repræsentationen modtaget til Gennemsyn en Indberetning fra Konsulatet i New York, gaaende ud paa, at da Toldvæsenet i New-York har Instruktion til kun at anerkende dansk Skibsmaal for danske Skibe, og da det nu og da hænder, at der ankommer Skibe, der tidligere have været fremmed Ejendom, med midlertidige danske Nationalitetscertifikater, risikere saadanne Skibe at blive tvungne til at maales i New York, hvilket vil foraarsage baade Omkostninger og Tidsspilde.

Det er hidtil ved det derværende Skibsmaalingskontors Imødekommenhed lykkedes at undgaa en saadan Maaling, dog kun paa den udtrykkelige Betingelse, at Skibet, næste Gang det ankom til New York, skulde medbringe dansk Maalebrev, men dette synes nu at blive mere vanskeligt. Konsulatet anbefaler derfor, at Skibe, der sættes under dansk Flag i en evropæisk Havn, hvortil Skibsmaalere bekvemt kunne sendes fra Danmark, blive forsynede med dansk Maalebrev, inden de begive sig paa Rejse til New York.

Af en, ligeledes fra Udenrigsministeriet modtaget, Skrivelse fra Generaldirektoratet for Skattevæsenet fremgaar det, at der findes traktatmæssig Hjemmel for den af Toldvæsenet i New York fremsatte Fordring, samt at Generaldirektoratet oftere mod Erstatning af de dermed forbundne Udgifter og efter Anmodning af vedkommende Rederi har ladet Maaling foretage i Udlandet af den herværende Skibsmaaler."

Søgaaende Flodskibe.

Af **C. D. Hage.**

Min Artikel i nærværende Blads Nr. 17 for den 26. April d. A. sluttede med at sige, at jeg vilde forsøge Fremskaffelsen af Oplysninger om Rigtigheden af den i „Svensk Eksport" refererede Beretning fra det svensk-norske Generalkonsulat i Hamburg, hvori udtales, at „søgaaende Pramme allerede ere satte i Fart paa Dortmund-Ems Kanalen og ventes at kunne benyttes paa Strækningen Stettin-Berlin."

Jeg henvendte mig i den Anledning paa sagkyndigt Sted i Hamburg, hvorfra jeg ogsaa beredvillig fik Svar.

Først meddeltes mig, under 4. April, at de nævnte Udtalelser maatte bero paa en Fejltagelse, og der tilføjedes, at det derværende Handelskammer i sin Beretning for Aaret 1899 har berørt Spørgsmaalet paa følgende Maade:

„Den 11. August 1899 er Dortmund-Ems Kanalen bleven aabnet i den tyske Kejsers Nærværelse.

Til Trods for de vidt udbredte, ringeagtende Meninger om denne nye Vandvejs Betydning, har der lige fra Begyndelsen af udviklet sig en ikke ringe Trafik, som uden Tvivl vil tage et betydeligt Opsving, hvis der ikke igennem Rhin-Elbe Kanalen sker en Bortledelse til andre Vandveje, navnlig til Rhinen. Et herværende Lægterselskab har aabnet en 14 Dages Fart imellem Hamburg og Emden, hvilken Fart det om kort Tid vil udvide til en 8 Dages Trafik. Hamburg-Amerika Linien har til Hensigt at anløbe Emden med en Del af sine Skibe, naar Havnen, efter at de under Arbejde værende Uddybninger ere fuldførte, har faaet den nødvendige Dybde.

Men sin fulde Betydning vil denne Kanal først faa, naar den bliver saaledes udvidet, at Sølægtere kunne bringe Varerne ind i selve Industrigebetet uden Omladning eller kunne befordre disse derfra til hele Kysten og Østersølandene."

Man ser heraf, at Hamburgs Handelskammer ganske deler den Anskuelse, at Vareomsætningen mellem det indre Tyskland og f. Eks. Østersølandene bør ske ved „søgaaende Flodskibe", der uden Omladning kunne besørge hele Transporten. — men man ser tillige, at der overalt næres Tvivl om, at denne Tanke kan realiseres.

Saa meget glædeligere var det mig under 19. April d. A. at modtage følgende Meddelelse fra samme agtede Hamburger-Kilde:

„I Forbindelse med Skrivelse af 4. ds. undlade vi ikke at give Dem følgende Meddelelse, som stod i den herværende „Børsenhalle" i Gaar Morges, og som muligvis vil have Interesse for Dem:

„Vereinigte Bugsir- und Frachtschifffahrt-Gesellschaft" har aabnet en direkte Fragttrafik fra Hamburg via Ems-Dortmund Kanalen til Rhinhavnene (Duisburg etc.). Lægteren „Ueberall" er dette Rederis første Skib, som uden Omladning har befordret en Ladning direkte til Duisburg. „Ueberall" har Lørdag Eftermiddag paa Slæb af samme Kompagnis Slæbedamper „Vulcan" forladt Hamburgs Havn og er Søndag Eftermiddag afgaaet fra Cuxhafen til Emden. Slæberen og Lægteren, som have maattet udholde hele Styrken af den i Nordsøen herskende Nordveststorm, ere i Dag Formiddag lykkelig ankomne til Emden, hvorfra de uden Ophold ere afgaaede videre til Rhinen igennem Ems-Dortmund Kanalen."

Her foreligger altsaa et praktisk Forsøg paa at trafikere baade den aabne Sø og de indre Vandveje (Kanaler) med det samme Fartøj.

Naar en Tid er gaaet, skal jeg ikke undlade at indhente Oplysninger om, hvilke Erfaringer man har indhøstet. Med megen Interesse maa man afvente Meddelelserne derom.

Ifølge Victor Kurs: „Tabellarische Nachrichten über die flössbaren und die schiffbaren Wasserstrassen des Deutschen Reiches" er Dortmund-Ems Kanalen ialt 272 Kilometer lang; dens Middelvandstand 2,5 Meter, den har 10 Sluser, hvis Dimensioner ere:

165,0	Meters	Længde
10,0	—	Bredde,
2,5	—	Dybde.

Kanalen kan befares af Skibe paa indtil 600 Tons Bæreævne med et Dybgaaende af 2,3 Meter.

Den søgaaende Lægtertrafik.

Vi have modtaget følgende:

Det har interesseret mig og vistnok mange at læse den i „Dansk Søfartstidendes" sidste Nummer optagne Artikel af Hr. C. D. Hage om „søgaaende Flodskibe". Hvad enten man ser med venlige eller med fjendtlige Blikke paa disse søgaaende Lægterfartøjer, saa er det klart, at det er en Nødvendighed for store og smaa Redere saa vel som for Købmænd at være fortrolige med dette moderne Transportmiddel. Mange af Rederne, særlig i Provinsen, omfatte det utvivlsomt med uvenlige Følelser, fordi de i det se en ny og mulig farlig Konkurrent for de Fartøjer, med hvilke de arbejde. Tildels

have de ogsaa Grund hertil, selv om den søgaaende Trafik med Lægtere vistnok i første Række vil vise sig at være en farlig Konkurrent for de smaa Dampere, mere end for de mindre Sejlskibe. Men hvorledes dette nu end vil udvikle sig, saa har det stor Betydning for alle Rederier at kende disse ny Fartøjer, enten man saa betragter dem som et nyt Hjælpemiddel i sin Bedrift eller som Konkurrenter; og Hr. Hages Artikel yder et godt Bidrag til saadant Kendskab.

Hr. Hages Artikel er nærmest et Spørgsmaal til Teknikerne, om de kan konstruere de Fartøjer, som Hr. Hage anser af saa megen Betydning for Vareomsætningen. Det maa blive Teknikernes Sag at bevare dette Spørgsmaal, og det maa fremdeles blive Fremtidens Sag at afgøre, om det i det hele taget har den Betydning, som Hr. Hage tillægger det. Det synes mig, at man i hans Artikel savner en Paavisning af, hvor store de Besparelser i Virkeligheden blive, der opnaas ved at undgaa Omladningen i de nordtyske Havne for de Varer, der her kan være Tale om, naar Hensyn tages til de Ulemper, der klæbe ved Lægtertransporten over aaben Sø. Men mulig savner man endnu Materiale til at paavise noget saadant. Hvad i disse Linier skal fremdrages, er kun et enkelt Punkt i Hr. Hages Artikel, som jeg tror det rigtigst straks at tage bestemt Afstand fra.

Det er, som sagt, vanskeligt at sige, hvilke af de nuværende Fartøjer, den søgaaende Lægtertrafik mest vil gaa ud over. Men Ejerne af disse Fartøjer maa fordre iagttaget et Hensyn, som i Fortiden ingenlunde altid har været iagttaget, og det er, at Staten ikke griber ind i Konkurrencen ved at forulempe de bestaaende Bedrifter, og det synes mig, at Hr. Hages Artikel giver Anvisning paa noget saadant, naar den fordrer Fragterne paa Dampfærge-Ruten Gjedser-Warnemünde satte „tilstrækkelig lavt" og appellerer til „den Understøttelse, som kan hentes hos vore Baneautoriteter". Fragterne paa vore Baner ere jo allerede reducerede til et rent Minimum. Ejerne af de Skibe, der tidligere besørgede en Del af den Trafik, som nu er gaaet over til Banerne, maa jo selvfølgelig finde sig i den Konkurrence, som de moderne Transportmidler medføre, men de kunne forlange af Staten, at den ikke, uden Hensyn til sine Baners Rentabilitet, sætter Fragterne saa lavt, at den med haard Haand knuser al Konkurrence. Skibsrederne yder jo som alle andre Borgere deres Bidrag til Etableringen og Driften af Statens Jærnbaner, og der er da ingen Mening i, at Staten, f. Eks. af Hensyn til Landbrugsprodukternes billige Befordring sætter Jærnbanetaksterne saa lavt, at den faktisk overtager Eneretten paa en stor Del af Trafikken. Den Grænse, som man her ikke bør gaa under, findes der, hvor Statsbanerne enten ophøre at betale sig eller give etlatterligt ringe Udbytte, og denne Grænse er Staten i en Række af Aar gaaet under. Men Rederne kunne ikke alene som saadanne, men ogsaa som skatteydende Borgere i Staten forlange, at Statens Jærnbaner skulle give et, om end ringe, saa dog passende Udbytte, og at Taksterne skulle indrettes herefter.

Ved de Love, der vedtages her i Landet, spiller Hensynet til Landbrugets Interesser jo en overvejende Rolle, og Statsbanernes Takster ere fastsatte i det væsentlige uden Hensyn til andre Interesser. Men hvis man tænker sig dem endnu yderligere reducerede, saa er det dog vistnok betimeligt at gøre opmærksom paa, at man herved tilsidesætter andre Interesser, der have Krav paa at komme i Betragtning, og at man sikkert handler uforstandigt med et af Statens og derigennem alle Borgernes største Aktiver.

F....k.

Generalforsamlinger.

Foreningen til Søfartens Fremme

haar holdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer Carl Melchior dirigerede.

Kassereren, Grosserer Moses Melchior, gav en Oversigt over Regnskabet. Formuen viste en Tilbagegang fra c. 213,000 til 207,000 Kr., væsentligt hidrørende fra et Kurstab af c. 14,000 Kr. Uden dette Tab vilde der have været en Fremgang af c. 8,000 Kr. Aarsindtægten og Udgiften balancerede med 47,000 Kr., Beholdningen var ved Aarets Begyndelse c. 29,000 Kr., ved dets Slutning c. 18,000 Kr. Af større Bidrag var indkommet 5,680 Kr.

Formanden, Kommandør Jespersen, meddelte Aarsberetningen. Skolen havde havt en Frekvens, svarende til et godt Middelaars. I det sidste Kvartal havde Elevantallet naaet det hidtil største Tal, 74. Den stærke Stigning af Elevantallet havde foranlediget Bestyrelsen til at overveje Spørgsmaalet om Opførelsen af en egen Skolebygning, hvorom Forslag kunde ventes at fremkomme. Taleren gav nogle nærmere Oplysninger om den nedsatte Søfarts-Kommission.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes Kommandørerne Jespersen og Jacobsen og Kontorchef Ortmann, til Revisorer Direktør Will og Dispachør Middelboe.

Nautisk Almanak.

Vi have modtaget følgende:

Jeg kan fuldt ud slutte mig til den ærede Redaktions Anmeldelse af den af Navigationsdirektør J. A. D. Jensen udgivne Nautisk Almanak, og indrømme, at den efterhaanden er bleven en uundværlig Haandbog for danske Søfarende; og ser man hen til dens gode og praktiske Ordning, saavel af de tørre nautiske Data som af mange andre meget nyttige og værdifulde Oplysninger, da maa det siges, at dens Popularitet er vel fortjent.

Endskønt jeg ikke kan nægte, at Direktøren er heldig med at bringe Variation i Stoffet, saa kan jeg dog ikke indrømme, at denne Afveksling altid er lige kærkommen; thi det hænder, at man ved en ny Bog bliver skuffet over at maatte undvære et eller andet, som man i det foregaaende Aar har vænnet sig til, og da Indbindingen tilsyneladende ikke er beregnet paa lang Tilværelse, gaar Bladene med de ønskede Oplysninger let tabte.

Som en af de Meddelelser, hvorom jeg véd, at mange har savnet den, kan nævnes Tidssignaler, der kun har været trykt i Bogen for 1897. Som en Antydning af Værdien af disse paalidelige Oplysninger kan anføres, at jeg i Rotterdam forgæves har forhørt mig flere Steder, og paa det Kontor, hvorunder Signalet sorterer, har jeg i Kontortiden ventet over 1 Time uden at træffe den Herre, der var i Stand til at opgive mig det nøjagtige Klokkeslet i Greenwich, der svarede til Signalet.

Foruden denne Tabel kan jeg anføre mere, der med Beklagelse savnes i Almanaken for i Aar, t. Eks.:

„De til forskellige Afstande svarende Højdevinkler", „Farevinkler, et Hjælpemiddel til Kystsejlads", „Afmærkningen i danske Farvande" og „Regler for Benyttelse af Taagesignaler".

Af praktiske Hensyn var det meget ønskeligt, at Almanakken tillige indeholdt Tabel over Rettelser til maalte Højder; det burde ikke være nødvendigt at slaa op i den kostbare Tabelbog for at beregne en Bredde ved Solen eller Polarstjernen.

Endvidere var det meget ønskeligt, at Bogen inde-

holdt et Tillæg til Fortegnelse over Fyr og Sømærker for sidste Aar, tilligemed de Forandringer, der ved Trykningen er taget Bestemmelse om i danske Farvande for det Aar, hvortil Almanaken er beregnet.

g.

Krigskontrebande.

I Anledning af Krigen mellem England og de sydafrikanske Republiker er Spørgsmaalet om neutrale Magters Skibe og deres Forhold kommet stærkt frem. Engelske Krigsskibe have anholdt og beslaglagt forskellige neutrale Dampere, deriblandt de tyske Dampere Bundesrath og Herzog, og i Tyskland som for Resten overalt har Spørgsmaalet derfor været meget omtalt.

Som særlige Omstændigheder, der følge af en Krigstilstand, og som gør Indskrænkninger i neutrale Skibes uhindrede Sejlads, kan nævnes Blokade, Undersøgelse og Forbud mod at yde de krigsførende Magter Hjælp enten ved Tilførsel af Personel eller Materiel (Krigskontrebande).

I den Krig, der nu føres i Sydafrika, har Spørgsmaalet om Blokade jo ikke kunnet komme frem, idet de sydafrikanske Republiker ingen Havne har, og det jo kun er fjendtlige Havne, der kunne blokeres; derimod have Englænderne jo gjort Brug af Retten til Undersøgelse, ligesom Spørgsmaalet om Krigskontrebande, der altid særlig vil lægge Beslag paa Opmærksomheden, har været stærkt fremme. Ved Krigskontrebande forstaas Genstande, der ere 1) egnede til Brug under Krig, og som ere 2) paa Vej til fjendtlig Sted.

Hvad det første angaar, Genstandenes Art, da have de fleste evropæiske Stater vedtaget en bestemt Liste over Genstande, som maa betragtes som Krigskontrebande og herefter bestaa disse alle af Ting, der allerede ere skikkede eller hurtig kunne blive skikkede til Brug i Krigen. I England og Amerika har Ordet Krigskontrebande et videre Omfang, saaledes at Spørgsmaalet om, hvad der skal henregnes hertil, kan blive afhængigt af de særlige Omstændigheder ved Krigens Førelse. Denne Opfattelse har medført, at England under visse Omstændigheder har betragtet Levnedsmidler, der i Almindelighed ikke opfattes saaledes, som Krigskontrebande, idet man har hævdet Berettigelsen til at stoppe Fremsendelsen af Levnedsmidler og lignende, naar det tydelig viser sig, at disse Genstande ere bestemte til den fjendtlige Hær.

Hvad angaar den anden Betingelse for, at Genstande kunne betragtes som Krigskontrebande, at de skulle være paa Vej til fjendtligt Sted, da har Forstaaelsen af denne Betingelse under den nuværende Krig givet Anledning til Meningsforskel mellem Tyskland og England, idet man i Tyskland hævder, at det ikke er stridende mod Folkeretten at befordre saadanne Genstande, som ifølge deres Art ere Krigskontrebande, til en neutral Havn. Herimod gør England gældende, at det ikke er den Havn, hvortil Varerne føres, der bliver afgørende for, om Fremsendelsen er berettiget eller ej, det kommer an paa det endelige Bestemmelsessted, og man hævder meget stærkt Englands Berettigelse til at beslaglægge og konfiskere Krigskontrebande, der føres t. Eks. til portugisisk Havn, naar Genstandene derfra ere bestemte til at føres til det fjendtlige Territorium.

Den engelske Opfattelse af dette meget væsentlige Spørgsmaal støttes dels af Udtalelser af bekendte Folkeretsforfattere, dels af nogle amerikanske Domme, og maa maaske derfor ogsaa nok hævdes som den rigtige; den modsatte Opfattelse vilde jo ogsaa i mange Tilfælde gøre Forbudet mod at føre Krigskontrebande illusorisk; men paa den anden Side er det dog givet, at det i Almindelighed maa være tilladt at føre den Slags Sager til neutral Havn, naar denne er Bestemmelsesstedet.

Til Slut skal kun bemærkes, at den krigsførende Magt, der har gjort Brug af sin Ret til at undersøge, stoppe og beslaglægge neutralt Skib, selvfølgelig er erstatningspligtig, naar det viser sig, at det neutrale Skib ikke har krænket Folkeretten.

Thunø Fyr.

Vi have modtaget følgende:

Maa det være mig tilladt igennem vort Foreningsblad at anke over Thunø Fyr.

Min Sejlads er saa godt som udelukkende gennem Store Bælt, og da jeg nu forleden Nat styrede ned der igennem med diset Luft, var det, om jeg husker ret, den 4de Gang i Løbet af 3 Aar, at vi ikke fik Fyret i Sigte, medens vi dog havde Kending af Sprogø, Romsø og Vestborg Fyr. Naar der tages Hensyn til, at Thunø Fyr skal vejlede Skibene til Danmarks næststørste Søhandelsby, da forekommer det mig, at Fyret ikke længere kan svare til sin Hensigt.

Endnu i frisk Minde har jeg en Nat forrige Efteraar; vi havde set de før omtalte Fyr gennem Bæltet; Vinden var sydlig med diset Luft, og fra Vestborg sattes Kursen efter Thunø, haabende at finde Fyret; men vi fik det trods al Anstrengelse ikke at se; derimod observerede vi en Ankerliggers Lanterne paa Nordsiden af Øen. En Times Tid senere strandede en her hjemmehørende Skude paa Thunø Røn, Øens Østpynt, paa Grund af, at den ikke kunde faa Fyret i Sigte.

Dette kun et Bevis for, at Fyret ikke er saa godt, som det burde være, og kunde disse Linier virke hen til en Forbedring, er Hensigten naaet.

Aarhus, d. 28. April 1900.

Skipper *P. Rasmussen*,
Galease „Familien".

Tyske Højesteretsdomme.

1) **Konnossementsansvar.** 2) **Flodsejlads.**

1) Et Berliner-Firma modtog i Harburg en Levering Sveller, der med Damperen „Günther" var ankommet fra Riga; uden at der foretoges noget Syn over Varerne eller lignende, lod Firmaet Partiet bringe til Nordheim. Det viste sig da ved Ankomsten her, at der mellem Svellerne befandt sig et større Antal Espesveller, der var mindre værd en Gransveller, hvorpaa Konnossementet lød.

Firmaet forsøgte nu at gøre Skibet ansvarlig for denne Varernes ringere Værdi, men Rigsretten kom til det Resultat, at Skibet i nærværende Tilfælde intet Ansvar havde.

Ganske vist var Konnossementets Indhold afgørende for Forholdet imellem Reder og Ladningsmodtager, saaledes at Rederen maatte indestaa Modtageren for de Varer, som stod paa Konnossementet (tyske Handelslovbog Art. 653—655), men i Henhold til den tyske Handelslov Art. 610 mistede Modtageren sin Fordring paa Erstatning for Beskadigelse eller delvist Tab, naar

han uden Indsigelse modtog Varerne og ikke inden 48 Timer efter Modtagelsen foranstaltede Besigtigelse.

Denne Bestemmelse maatte finde Anvendelse paa det nærværende Tilfælde, idet Leveringen af andre og mindre værdifulde Varer, end Konnossementet lød paa, maatte ligestilles med delvist Tab. Svellerne vare modtagne i Harburg, der var ingen Indsigelse gjort og ingen Besigtigelse holdt, men først fremsat Krav flere Uger efter. Rederiet havde derfor intet at betale Modtageren.

2) Damperen „Lune", der kom fra Mundingen af Geeste og styrede til den paa samme Side af Weser liggende Fiskerihavn, paasejlede en Bugserbaad „Bremerhaven".

Under Retssagen blev det gjort gældende, at Lune havde overtraadt Sejladsanordningen ved ikke at være til Styrbord i Farvandet. Det oplystes imidlertid, at Afstanden fra Geeste Mundingen til den omtalte Fiskerihavn var 500 Meter, saa at „Lune", hvis den skulde have holdt over til Styrbord Side af Farvandet, straks igen maatte have krydset Løbet for at naa ind til Fiskerihavnen.

Naar et Skib paa en Flod skulde anløbe to Steder, der begge laa paa Skibets Bagbords Side, da kunde det være en Pligt at gaa over paa den rigtige Side af Løbet under Sejladsen fra det ene Sted til det andet, men det kunde ikke være Reglen i alle Tilfælde; det kunde kun være Regel i de Tilfælde, hvor Formaalet med Anordningen, at undgaa Sammenstød, paa den Maade fremmedes, men aldrig i Tilfælde, hvor netop Formaalet herved vilde hindres; og dette vilde være Tilfældet, hvis man af en Damper i „Lunes" Situation forlangte, at den to Gange lige efter hinanden skulde gaa tværs over Farvandet.

En Bjærgningssag.

Ved en af Søretterne i England er for nylig afsagt Kendelse i en Bjærgningssag, som i forskellige Henseender har almindelig Interesse, for det første, fordi det er et af de i den sidste Tid i Søfartsblade saa meget omskrevne Aksebrud, der er Skyld i Uheldet; for det andet, fordi Bjærgelønnen er meget stor, og endelig fordi det nærmest maa betragtes som en Mærkværdighed, at det bjærgede Skib med hele sin Besætning ikke er gaaet til Grunde.

Dampskibet Waikato, 4,767 Gross. Tons, paa Rejse fra London til New Zealand, havde lykkelig og vel passeret Kap det gode Haab, da det d. 5. Juni f. A. paa 37° 30′ S. Br. og 21° Ø. Lgd. brækkede sin Skrueakse. Ved Hjælp af Sejlene forsøgte man at arbejde sig Øst paa, og d. 15. September befandt Skibet sig paa 39° 30′ S. Br. og 64° 40′ Ø. Lgd., hvor det for første Gang i de forløbne 3 Maaneder traf sammen med en Damper Aslouen, hvilken, til Lykke for Waikato, synes at have været noget udenfor den sædvanlige Dampskibsrute. Waikato, der kun havde lidt Proviant tilbage, forsynedes nu hermed fra Aslouen, hvorefter Skibet toges paa Slæb for at bringes til Freemantle, hvortil Distancen paa den Tid var 2,500 miles. Da Aslouens Kulbeholdning imidlertid var utilstrækkelig til denne Rejse, sattes Kursen først efter Øen Amsterdam, i Læ af hvilken begge Skibe ankrede og Waikatos Kulbeholdning med stor Fare og Besvær overførtes til Aslouen. Herfra fortsattes saa Rejsen under næsten uafbrudte Storme til Freemantle, hvor Skibene ankom den 8. Oktober.

Begge Skibe vare meget værdifulde; Waikato med Ladning takseredes til £ 131,060 og Aslouen med Ladning og Fragt til £ 106,829.

Ved Fastsættelsen af Bjærgelønnen mente Retten særlig at maatte tage Hensyn til Waikatos uheldige Stilling udenfor den almindelige Dampskibsrute, og at der derfor var ingen eller liden Sandsynlighed for, at den senere vilde træffe sammen med nogen anden Damper; endvidere, at selv om Sejlskibe maatte passere den, kunde der fra et saadant ingen Assistance ydes, end ikke ved at sende den Hjælp. Krigsskibet Melpomene, som var udsendt for at opsøge den, var vendt tilbage med uforrettet Sag. Desuden maatte tages i Betragtning, at Rejsen fra Amsterdam til Australien var foretagen under næsten uafbrudt Storm, samt endelig at Aslouen havde lidt noget Havari. Retten lagde mindre Vægt paa, at Waikato var kort af Proviant, da Ladningen indeholdt forskellige Levnetsmidler, hvorved Besætningen kunde have opholdt Livet.

Rettens endelig Kendelse gik derfor ud paa, „at det var en lang og besværlig Tjeneste, der var ydet, at det bjærgende Skib adskillige Gange havde været udsat for betydelig Fare, at Bjærgningen var foretagen i forholdsvis ubekendt Farvand og paa Breddegrader, hvor Storme hyppigt forekomme, og at Bjærgelønnen som Følge af alt dette maatte ansættes højt."

Bjærgelønnen fastsattes til £ 16,500, hvilket Beløb, i Betragtning af de foreliggende Omstændigheder, næppe kan anses for stort.

Om Brugen af Damp- og Vindkraft i Forening.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Ingeniør H. C. Vogt har i nærværende Blads No. 13 skrevet en interessant Artikel, som giver mig Anledning til at omtale nogle Skibe, hvor der er og vil blive gjort lignende Forsøg.

I „Dansk Søfartstidende" for Maj forrige Aar omtaltes „Mathilde", et Skib, der foruden almindelig Forand-aft Rigning ogsaa havde en Hjælpeskrue med løse Skrueblade, som kunde drejes paa Navet, baade for Frem og Bak, desuden kunde de stilles i langskibs Retning, naar Skibet brugte Sejl alene. Skruen dreves af en Petroleumsmotor paa 27 Hestes Kraft. Desuden er her endnu bygget 3 Sejlskibe med Hjælpemaskiner, men da det jo ikke har nogen Indflydelse paa Sagen, skal jeg ikke her nævne Skibenes Navne, men kun omtale deres Størrelse og Indretning.

W . . . er bygget af Staal. Længde paa Lastelinien 105 Fod. Bredde 23 Fod. Dybde 10 Fod 1 Tomme engelsk Maal; den blev opgivet at kunne laste 250 Tons ialt, med Maskinen, Kedlen og Kulbunker. Maskinen er paa 75 Hesteskraft og anbragt i Agterskibet, hvor den driver en 3-bladet Skrue med faste Blade. Kulkasserne er anbragt ved Siderne af Kedlen, og denne og Maskinen er afspærret fra Laderummet ved et Jærnskot, der staar c. $^1/_3$ af Skibets Længde fra Agterstævnen. Over Maskinrummet findes et Ruf med Halvdæk, hvor Opholdsrum for Kaptajn, Styrmand og Maskinisten er indrettet. I Forpiken var der lagt et vandret Jærndæk, saa at det underste Rum kunde bruges til Vandballast, og ovenover var der knebent Rum for Lukaf og Kædekasserne. Nede i Lasten var der en stor løs Vandtank, som kunde rumme 9 Tons Vandballast, desforuden var Skibet forsynet med Damp-Ankerspil og Dampspil for Lossen og Laden. Af de tre Master var den agterste af Jærn og tjente tillige som Skorsten, ellers var Rigningen som paa en almindelig Gaffelskonnert, og der var Stænger

paa alle tre Master. Efter Forlydende skal Skibet kunne gøre 5 Knobs Fart op imod en temmelig høj Sø for Maskinens Kraft alene, hvorimod Vandballasttanken ikke rummer tilstrækkelig Ballast for Skibet, hvorfor der desuden maa indtages et betydeligt Kvantum fast Ballast.

S . . . er 108 Fod lang, 22 Fod bred og c. $10^1/_2$ Fod dyb, engelsk Maal, med en Ladeævne paa 275 Tons Netto, altsaa foruden Vægten af Maskinen, Kedlen samt de dertil hørende Fornødenheder, (Lasteævnen er dog sikkert for højt ansat, uagtet Skibet har en meget fyldig Konstruktion). Maskinen er ogsaa i denne anbragt saa langt agter, som Pladsen tillader, og driver en Skrue af almindelig Form. Maskinen har 75 ind. Hesteskraft. I selve Agterpiken er der lavet en fast Vandtank i Stedet for den sædvanlige Tunnel for Skrueaksen, og i denne Tank kan opbevares c. 5 Tons fersk Vand til at føde Kedlen med. I Forpiken er der ogsaa et fast vandtæt Flak, saa at Piken kan rumme 8 Tons Vandballast; endvidere er der i Forlasten lavet en fast Vandtank, som rummer 45 Tons Vandballast; der kan altsaa ialt indtages 58 Tons Vandballast, hvilket i Forening med Kedlens og Maskinens Vægt samt Bunkerkul maa anses for tilstrækkelig Ballast. Skibet har Galeas-Rigning paa to Staalmaster, hvoraf den agterste tillige er Skorsten; baade Master og Stænger er lavet i et Stykke helt op til Fløjknappen. Skibets Bougspryd er ogsaa af Staal, ligesom det har Patentankre og Dampankerspil; det er bygget for tysk Regning og bliver hjemmehørende i Bremen.

A . . . er 110 Fod lang, 24 Fod bred og $10^1/_4$ Fod dyb, engelske Maal, med en Ladeævne af 275 Tons foruden Maskinen; denne bliver paa 100 ind. Hesteskraft og skal drive en 3-bladet Skrue. I Agterpiken er Rum for $4^1/_2$ Tons Fødevand for Kedlen, og i Forpiken staar en løs Vandballasttank til 5 Tons, og i Forlasten er en fast Vandballasttank paa 20 Tons, altsaa ialt $29^1/_2$ Tons Vandballast.

Skibet faar Patentankre, Damp-Ankerspil og Dampspil for Lossen og Laden, desuden 3 Master, hvoraf den agterste er af Staal og tjener til Skorsten; hver af Masterne bliver forsynet med Stænger og Gaffelsejl som enhver anden Gaffelskonnert.

Det ser unægtelig smukt ud saaledes at drage Nytte baade af Vind- og Dampkraften, men der er adskillige praktiske Vanskeligheder, hvoraf her skal nævnes enkelte.

Hvis man gaar ud fra et almindeligt vel udhalet Sejlskib, saa vil ovenfor nævnte Skibe

1) komme til at koste over Halvdelen mere at bygge, hvilket medfører en betydelig større aarlig Udgift til Renter, Afdrag, Forringelse og Assurance.

2) Da Skibene har fuld Rigning efter deres Størrelse, maa de ogsaa have fuldt Mandskab som et andet Sejlskib, samt desuden mindst 2 Maskinfolk til at passe Maskinen.

3) Udgifterne til Vedligeholdelse af Sejl og Rigning bliver omtrent det sædvanlige og dertil kommer Udgifterne til Bunkerkul, Olie, Vedligeholdelse samt lidt Reparation paa Maskinen af og til.

4) Skibene laster en Del mindre end et Sejlskib af samme Dimensioner, hvilket er et stadigt Fragttab.

5) For Sejl alene kan Skibene ikke præstere saa meget som ellers paa Grund af Skruens Modstand i Vandet, uagtet den paa alle tre Skibe kan frakobles, saa at den kan løbe rundt med; desuden har Skrueaabningen en skadelig Indflydelse paa Skibenes Ævne til at manøvrere for Sejl.

Bruger Skibet Dampkraften alene og der er nogen Vind at gaa op imod, saa er Maskinens Kraft for lille og Rigningens Vindfang for stor til at der kan gøres synderlig Fremgang, og med Vindstille er det al Tid en Ulempe at skulle vente en 2 à 3 Timer paa at faa Dampen op.

6) Endelig, og ikke mindst, er det særlig med lettere Last en stor Ulempe, at saa meget af Skibets Rum er optaget af Maskinen, Kulbunker, Vandballasttank m. m. samt at baade Ankerkæder og flere andre svære Genstande maa opbevares saa højt oppe i Skibet, at dette med sin høje Rigning heller ikke er videre skikket til at indtage Dækslast af saadanne Varer, som kan taale at stuves paa Dækket.

Man ser kun sjældent, at et Rederi bestiller mere end et af dette Slags Skibe, hvilket tydeligere end alt andet beviser, at de ikke har svaret til Forventningerne. Hvorvidt det med Pendulpropelleren kan lykkes at undgaa nogle af ovennævnte Ulemper, vil praktiske Forsøg bedst afgøre.

I ovennævnte er omtalt nogle af de svage Sider ved at kombinere Sejl og Damp; selvfølgelig har det ogsaa gode Sider, uagtet der hidtil næppe er naaet nogen Løsning, som medfører praktiske Fordele. Endnu hedder det: Enten Sejl eller Damp.

p. t. Holland, i April 1900.

J. K. J.

En farlig Ladning.

Det forekommer ikke saa sjældent, at en Skibsfører eller Reder afslutter Fragt om Ladninger af en eller anden Vare, som i Grunden er Vedkommende aldeles ubekendt, og hvorved Skibet ofte kan komme i meget farlige Situationer eller i det mindste udsættes for betydeligt Tab. Saaledes have vi her i Bladet for kort Tid siden advaret mod Asfaltladning, naar Skibet ikke netop er indrettet derfor, d. v. s. forsynet med forsvarlige Langskibs- og Tværskibsskodder. Vi kunne igen i Dag meddele om en af disse farlige Ladninger. En tysk Dampskibsfører har i en længere Korrespondance til „Hansa" givet Beretning om en Rejse med en Ladning Mineral; i Certepartiet kaldes det Eisenpyrit; det skal have nogen Lighed med Cement og forøvrigt bestaa af 52 pCt. Svovl og 48 pCt Jærn. Man kommer altsaa nærmest til at tænke paa en Art Ærts, hvoraf Skibet i hvert Fald kan indlaste sin Dødvægt.

Den nævnte Kaptajn skriver, at han i Huelva indtog en Ladning Eisenpyrit, som efter længere Tids Regnvejr var noget fugtig, dog ikke mere end at det ved Beføling nærmest lignede almindelig Havejord; en Del Ladning, som var mere fugtig, tilbagevistes. Efter at Skibet var kommet i Søen, fik det høj Sø med Slingerage, og i Løbet af en Nat var en stor Del af Ladningen blevet omtrent flydende (grødagtig), hvorved opstod en Slagside af 6—8'. Ved Læmpning af Last og Udtømning af Ballasttanker bragtes Skibet igen paa ret Køl, hvorefter et Langskibsskod anbragtes i den flydende Ladning og Skibet ankom uden Uheld til Lossepladsen. Imidlertid forsikrer Kaptajnen, at han ikke oftere indtager samme Sort Ladning uden først at indrette Skibet med fornødne Skodder, og samtidig opfordrer han andre Skibsførere, som have gjort lignende Erfaringer, til at offentliggøre samme.

En Kieler Damper, som havde samme Ladning inde, maatte 2 Gange søge Nødhavn (Lissabon og Brest), losse en Del Ladning og lade samme tørre, og skal have havt en Maaneds Rejse fra Huelva til Goole.

Kaptajnen skriver sluttelig, at han ikke begriber, hvor alt det Vand kommer i Ladningen, men Faktum er, at denne ved Skibets Bevægelser bliver flydende, for derefter straks at størkne, saa snart Skibet igen ligger roligt.

Ved Ankomst til Lossepladsen havde han ingen Vanskelighed fra Modtagerens Side paa Grund af den vaade Ladning, og han slutter derfor, at Vedkommende har været bekendt med dennes Natur.

„Talus"s Forlis.

Sagen angaaende det engelske Skib Talus' Kæntring Abandonnering og senere Stranding er nu afsluttet ved „Sheriff Court House" i Greenock. Efter at Søforklaringen var afgivet og de sædvanlige Vidneforhør foretagne, har Retten afsagt følgende Kendelse:

1) Skibet var forsynet med de reglementerede Baade og Bjærgnings-Apparater.
2) Sejl og Rigning var i god Orden.
3) Skibet var tilstrækkeligt ballastet for Rejsen fra Tynen til Frederikstadt. Sandballasten var forsvarlig læmpet og sikkret mod Forskydning.
4) Jærnballasten var ordentlig stuvet paa sædvanlig Maade, men der var ingen ekstra Forsigtighedsregler foretagen for at forhindre Forskydning.
5) Sand- og Jærnballast var stuvet, som nævnt under 3 og 4, men Retten var af den Formening, at om en Del af Jærnballasten havde været stuvet i Mellemdækket, vilde Skibet arbejdet mageligere i Søen.
6) Skibet var i god og sødygtig Stand, da det forlod Tynen den 15. Februar.
7) Grunden til Skibets Kæntring var, at det pludselig overfaldtes af en voldsom Byge, hvorved en Del af Jærnballasten forskød sig, der var gjort alt muligt for igen at bringe det paa ret Køl.
8) Skibet var bleven navigeret ordentligt og sømandsmæssigt.
9) Skibet var ikke abandonneret for tidligt.
10) Skibets Abandonnering var ikke Følge af nogen Handling eller Forsømmelse fra Kaptajnens eller Officerernes Side.
11) Der kunde ikke tillægges Rederen nogen Skyld i Ulykken.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra A. Ammunsens Værft i Salterød, Norge, løb d. 17. f. M. en 3/m. Skonnert af Stablen, bygget til et Rederi i Marstal. Skibet fik Navnet Thyra, maaler ca. 250 Tons med 12' Dybg. — Samme Rederi har hos nævnte Værft bestilt en 3/m. Skonnert paa 200 Tons.

Dampskibet Dagmar, bygget for Regning Russisch Baltische Dampfschifffahrts Gesellschaft i Riga, løb i Lørdags 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. HK.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Passagerdamper til Ruten Esbjerg—Parkeston.

Personalia.

I Anledning af 200 Rejsers Jubilæum samledes Kapt. Thomsen, Fører af Dpsk. „Hekla", med en Kreds af Venner Lørdag den 28. April til en Festmiddag i Restaurator Fugmanns Lokaler. Ved Bordet, hvor der herskede den hjerteligste Stemning, overraktes ham en pragtfuld Sølvpokal med Inskription saalydende: „Kaptajn Anthon Gerhardt Thomsen, til Minde om 200 Rejser over Atlanterhavet, fra Venner", samt en kaligraferet Adresse med samtlige til Stede værendes Navne.

For c. 19 Aar siden, da Kapt. Thomsen havde udført 100 Rejser, foranstaltede Gehejmeetatsraad Tietgen en stor officiel Middag for Jubilaren, hvor Thomsen førtes til Bords af Gehejmeetatsraaden; Festen for de 200 Rejser havde derimod en fuldstændig privat Karakter.

Kapt. P. Bay har kvitteret Dpsk. Ella for at være til Disposition for Dpsk. Botnia; først nævnte Skib er indtil videre overtaget af M. Mortensen, tidligere 1ste Styrmand i Thingvalla.

Under Kapt. Chr. Erichsens Sygdom er Dampskibet Omsk overtaget af Kapt. T. Møller.

Under Kapt. V. Olsens Sygdom er Dampskibet Baldur overtaget af 1ste Styrmand J. Hardt.

Fra Sø og Land.

Ved Svendborg Navigationsskole afholdtes Eksamen fra den 5te til den 11te April inkl. Af Skolen var indstillet til den almindelige Styrmandseksamen 7 Elever og til Eksamen i Maskinlære 1, hvilke alle bestode. Til den udvidede Styrmandseksamen (2den Afdeling) bestode i Navigation 5, Geografi og Vejrlære 5, Søret og Handelsvidenskab 3 samt i Engelsk 3. Endvidere var indstillet til Sætteskipperprøven 2 og til Fiskeskipperprøven 8, hvilke alle bestode.

Nye Elever optages til enhver Tid og kunne erholde Understøttelse som sædvanlig.

Indmeldelse sker hos Forstanderen A. O. Tuxen.

Ugens Havarier.

Horsens, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Turen til Svendborg mistet Skruen ved Omø. Skibet slæbtes hertil for at faa ny Skrue.

Harboe, Galease af Marstal, har paa Rejsen til Malmø med Sæd ved Dragør været i Kollision med Skonnert Thor af Karlshamn, der indbjærgedes hertil med knust Agterstævn. Harboe fik svær Skade paa Spryd og Boug, men fortsatte dog til Malmø.

Henrietta, norsk Jagt, har paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Åhus med Hvede været paa Grund ved Åhus. Skibet er bragt flot og ind til Bestemmelsesstedet meget læk.

Jylland, Dampfærge, har Natten til 27. April været i Kollision med Korsør Kaj, der erholdt betydelig Skade. Jylland tog ingen Skade.

Fyen, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 24. April indkommet til Reval med Skade paa Skruen og Roret, foraarsaget af Isen. Reparerer i Stockholm.

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, i Kbhvn. — Alexandra, Svensson, afgik fra Kbhvn. 16. April, bestemt til Boston. — Algarve, Borries, afgik fra Lissabon 25. April, bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Livorno 29. April, bestemt til Messina. — Arkansas, Jespersen, i Kbhvn. — Arno, Strubberg, afgik fra Swansea 29. April, bestemt til Genua. — Beira, Lunge, afgik fra Lissabon 25. April, bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Malaga 21. April. — Dagmar, Gade, i Kbhvn. — Douro, Ørum, ank. til Oporto 24. April. — Florida, Koch, i Kbhvn. — Garonne, Rasmussen, ankom til Bordeaux 28. April.. — Hekla, Thomsen, i Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Leith 20. April, bestemt til Barcelona. — Kentucky, Caroc, afgik fra New York 19. April, bestemt til Christiania. — Leopold II, Kruse, ankom til Newcastle 28. April. — Loire, Rabe, ankom til Danzig 28. April. — Louisiana, Jensen, ankom til New Orleans 28. April. — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til Antwerpen 16. April. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Boston 14. April, bestemt til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 20. April, best. til New York. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Messina 17. April, best. til Kbhvn. — Omsk, Müller, afgik fra Kbhvn. 30. April, best. til Reval. — Seine, Staal, ankom til Havre 29. April. — Texas, Holm, ankom til New York 24. April. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 28. April, bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, i Kbhvn. — Tomsk, Andersen, afgik fra Reval 30. April, bestemt til Kbhvn. — Xenia, Thideemann, afgik fra Kbhvn. 24. April, bestemt til New Orleans.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Kbhvn. 27. April, best. til Riga. — Axelhuus, Nielsen, er ankommen til Kbhvn., best. til Vestnorge. — Baron Stjernblad. Clausson-Kaas, ank. til Kbhvn. 29. April. — Ceres, Ryder, ank. til Leith 30. April, bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, afgik fra London 29. April, best. til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Helsingør 26. April. — Constantin, Niedersøe, ankom til Libau 26. April. — Ella, Mortensen, ank. til Kbhvn. 27. April, best. til Hamburg. — Frederik, Thomsen, ank. til Pillau 30. April, best. til Hull. — Kasan, H. Hansen, ankom til Kbhvu. 30. April, bestemt til Libau. — Kiew, Jacobsen, ankom til Hull 18. April, bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, afgik fra Trangisvaag 20. April, best. til Island. — Louise, Brabrand, pass. Hanstholm 30. April, bestemt til Hull. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 1. Maj, best. til Danzig. — Morsø, Frisenette, ankom til Arendal 27. April, bestemt til Thronhjem. — Moskov, Rohde, ankom til Libau 17. April, best. til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til London 25. April, bestemt til Libau. — Nordjylland, Kromann, ank. til Kbhvn. 30. April, best. til London. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 30. April, bestemt til London. — Pregel, Olsen, ankom til Kbhvn. 28. April, bestemt til Antwerpen. — Thyra, Jørgensen, ankom til Danzig 27. April, best. til Kbhvn. — Valdemar, Kofod, pass. Holtenau 29. April, best. til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til London 29. April. — Vesta, Holm, ankom til Kbhvn. 27. April, bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ankom til Libau 27. April, bestemt til Kbhvn.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 3. Maj, best. til Newcastle. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 2. Maj, bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Grimsby 2. Maj, bestemt til Malmø. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Odense 3. Maj, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 2. Maj, best. til Nykjøbing F. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 2. Maj, bestemt til Odense. — Storebælt, W. Jørgensen afgik fra Nakskov 2. Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen afg. fra Odense 2. Maj, best. til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 24. April, bestemt til Riga. — Frode, Tofte, afgik fra Cardiff 27. April, bestemt til Libau. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Stettin 21. April, ankom til Riga 23. April. — L. H. Carl, Hveysel, afgik fra Cardiff 25. April, bestemt til Riga. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 12. April, ankom til Riga 23. April — Danmark, Kraemer, afgik fra Dunkerque 29. April, bestemt til Blyth. — Ragnar, Risø, afgik fra Sunderland 28. April, best. til Stettin. — Volmer, Riber, afgik fra Newcastle 20. April, ankom til Libau 26. April. — Dan, Hansen, afgik fra Leith 28. April, bestemt til Riga. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Blyth 27. April, bestemt til Libau. — Olaf, Lorenzen, afgik fra Newcastle 27. April, bestemt til Stettin.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Jensen, ankom 23. April til Antwerpen. — Peter Berg, Thorsøe, ankom 27. April til Libau. — P. Andrejeff, Johnsen, ankom 27. April til Antwerpen. — F. Bary, Jensen, afgik 28. April fra Wladiwostock til Nagasaki. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik 29. April fra London. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik 30. April fra Cette.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Sunderland 1. Maj. — Kamma, Pedersen. ank. til Rotterdam 29. April. — Martha, Jørgensen, afgik fra Lübeck 28. April. — Elna, Møller, ankom til Huelva 28. April. — Therese, Rathje, ankom til Korsør 29. April.

Urania. Venus, Nielsen, ank. til Newcastle 29. April. — Urania, Jørgensen, ank. til Bremen 29. April. — Saturn, Lund, ank. til Kbhvn. 29. April.

Nordsøen. Wineland, Høgsted, ank. til Vera Cruz 18. April. — Nordland, Hemmingsen, ank. til Glasgow 26. April. — England, Andresen, ankom til Newcastle 19. April. — Holland, Jørgensen, ank. til Windau 27. April. — Rusland, Møller, ankom til Antwerpen 25. April.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Reval 27. April, best. til Dunkirk. — Niobe, Schmidt, afgik fra Reval 27. April, best. til Rotterdam. — Nautik, Mortensen, afgik fra Windau 30. April, best. til Rouen. — Nancy, Mathisen, afgik fra Rotterdam 25. April, ankom til Blyth 27. April. — Nora, Christensen, afgik fra Methil 28. April, best. til Rendsborg. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Aarhus 26. April, ankom til Kønigsberg 28. April. — Nerma, Jessen, afgik fra Rendsborg 27. April, ank. til Grangemouth 30. April. — Alfa, Nielsen, afgik fra Rotterdam. 1. Maj, best. til Grangemouth.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, ankom til Stettin 28. April.

Østersøen. Rita, Jørgensen, ank. til Falkenberg 27. April.

Union. Frisia, Skov, ankom til Lübeck 29. April.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Port Said 15. April, bestemt til Hamburg. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Port Said 27. April, bestemt til Rotterdam. — Søborg, Fischer, ank. til Riga 27. April. — Skanderborg, v. Deurs, ank. til Hamburg 27. April. — Jomsborg, Kühl, ank. til Kbhvn. 30. April. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Sunderland 2. Maj. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Kbhvn. 29. April, bestemt til Blyth. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Kbhvn. 30. April. — Amalienborg, Dømel, ankom til Libau 21. April. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra St. Michel 22. April, bestemt til Philadelphia. — Stjerneborg, Mathiesen, ankom til Sevilla 27. April.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, afgik fra Las Palmas 28. April, bestemt til Antwerpen. — Skodsborg, Lund, ankom til Riga 21. April. — Klampenborg, Jensen, ank. til Ardrossan 1. Maj. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Newcastle 29. April. — Guldborg, Jensen, afg. fra Genua 30. April, best. til Sevilla. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Preston 1. Maj, bestemt til Cardiff. — Silkeborg, Petersen, afg. fra Kbhvn. 28. April, bestemt til Newcastle.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Aarhus 28. April. — Agnete, Jensen, afgik fra Grimsby 1. Maj, best. til Kbhvn. — Hermia, Sørensen, ankom til Kiel 1. Maj. — Alice, Hansen, ankom til Kbhvn. 30. April. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Libau 26. April. — Bornholm, Petersen, afg. fra Burntisland 28. April, best. til Kiel. — Nauta, Madsen, ankom til Grangemouth 28. April. — Rønne, Hintze, ank. til Åhus 30. April.

Danmark. Rolf, Hahn, afg. fra Libau 27. April, best. til London. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Grangemouth 29. April, bestemt til Kiel. — Ansgar, Reese, er ankommen til Kbhvn. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Reval 29. April, bestemt til London. — Hamlet, Sommer, afgik fra Reval 29. April, bestemt til Hull. — Helge, Mathiesen, ankom til Reval 29. April

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afg. fra Antwerpen 28. April, best. til Port Said. — Annam, Cold, ankom til Kbhvn. 24. April. — Cathay, Jensen, afg. fra Rangoon 18. April, bestemt til Port Said.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Norfolk 23. April, bestemt til Granton. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Grangemouth 27. April fra Kbhvn. — St. St. Blicher, Klitgaard, afg. fra Grangemouth 29. April til Kbhvn.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Burntisland 28. April.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afg. fra Libau 30. April, bestemt til London. — London, Bom, ankom til London 28. April.

Myren. Anna, Jensen, ankom til Kbhvn 30. April. — Clara, Petersen, ankom til Grangemouth 29. April.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Libau 27. April, bestemt til Rotterdam. — Svend, Nielsen, ank. til Methil 1. Maj.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 27. April til Horsens. — Enigheden, Nielsen, ank. 28. April til Fredericia.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Franz, Pedersen, ankom til Hongkong 23. April fra Barry via Anjer. — Rosa, Brinck, sejlet fra Lissabon 22. April til Rio Grande. — Vega, Pedersen, sejlet fra Corinto 23. April til Europa. — Clara, Nielsen, er ankommen til Gomen (Ny Caledonien.) — Union, Svarrer, sejlet fra Nukualofa (Tonga Øerne) 31. Marts til Marseille. — Prinsesse Marie, Winther, ankom til Newcastle N. S. W. 28. April fra Nagasaki. — Dorane, Sigurdsen, prajet 11. April paa 8° N. 25° W. fra Cardiff til Frey Bentos. — Røhl, Callesen, sejlet fra Plymouth 26. April til Hamburg.

Fanø. Sønderho. Killena, Hansen, ank. 14. April til Algoa Bay fra Buenos Ayres. — Ane Jensine, Øhle, ank. 14. April til Rosario fra Bahia. — Elisabethe, Fischer, afg. 27. April fra Rio Grande til Falmouth f. O. — Mary, Lydom, afg. 20. April fra Burntisland til Isefjord.

Svendborg. Guldborg, Rasmussen, ankom til Granton 25. April. — Triton, Nielsen, ankom til London 23. April. — Fylla, Rasmussen, ankom til Bologne 24. April. — Peter, Jørgensen, ank. til Libau 23. April. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Kircaldy 24. April. — Martin Nisson, Petersen, ankom til Fowey 24. April. — Kruse, Larsen, ankom til Hartlepool 26. April. — Roma, Jensen, ankom til Kønigsberg 28. April. — Agnete, Møller, ankom til Kønigsberg 28. April. — Rasmus, Jensen, ank. til Sunderland. — Martha, Christiansen, ankom til Anstrothe 27. April. — Kernkenè, Sørensen, ankom til Pillau 28. April. — Frejr, Christensen, ankom til Kønigsberg 29. April. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Kønigsberg 29. April. — Urda, Rasmussen, ank. til Dover 28. April. — Fulvia, Nielsen, ankom til London 28. April. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Charlestown 28. April. — Newsky, Nielsen, ankom til Nykjøbing 29. April.

Ærø. Expres, Boye, ankom 23. April til Masnedsund. — Marie, Christensen, ankom 20. April til Kønigsberg. — Familien, Frederiksen, ankom 10 April til Faxe. — Dannebrog, Boye, ankom 25. April til Heiligenhafen. — Nielsine, Christensen, ankom 23. April til Wismar. — Wemyss Castle, Krull, ankom 24. April til Pwllheli. — Ellen, Hansen, ankom 24. April til Kjøbenhavn. — Hansigne, Clausen, ankom 26. April til Isigny. — Forældres Minde, Christensen, ankom 25. April til Præstø. — Johanne, Grube, ankom 27. April til Pillau. — Skjold, Mygind, afgik 7. April fra St. Francois (Guadeloupe) til Nantes. Lauritz, Schmidt, afgik 22. April fra Horsens til Norge. — Caroline, Rasmussen, ankom 22. April til Præstø. — Freden, Boye, ankom 28. April til Dysart. — Fred, Friis, ankom 26. April til Itzehoe. — Elise, Simonsen, er ankommen til Kønigsberg. — Helene, Clausen, ankom 21. April til Kønigsberg. — Anne, Johansen, ankom 21. April til Kønigsberg. — Hermandine, Petersen, ankom 21. April til Kønigsberg. — Ingeborg, Rasmussen, ankom 22. April til Kønigsberg. Caroline, Albertsen, ankom 26. April til Kjøbenhavn fra Lauterbach. — Christiane, Albertsen, ankom 28. April til Laurvig. — Skirner, Jepsen, ankom 30. April paa Leithsfjorden. — Svip, Jensen, ankom 29. April til Malmø. — Pouline, Jørgensen, ankom 26. April til Horsens. — Enigheden, Petersen, ankom 27. April til Helsingør. — Lykkens Prøve, Jørgensen ankom 27, April til Kjøbenhavn. — Niels Juel, Nielsen, ankom 28. April til Nantes fra St. Anne. (Guadeloupe). — Kvik, Andersen, ankom 29. April til Christiania. — Eden, Hermansen, ankom 28. April til Lervick (Shetlandsøerne). — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 29. April til Bordeaux. fra St. Francois (Guadeloupe). — Neptunus, Bager, ankom 27. April til Karrebæksminde. — Elise Marie, Olsen, ankom 30. April til Horsens. — Albert, Fabricius, ankom 30. April til Falmouth. — Karen, Hansen, ankom 28. April til Strømstad.

Rønne. Laurentin Emile, Andersen, ankom til Kjøbenhavn 22. April. — Castor, Clausen, ankom til Mariager 23. April. — John Hintze, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 24. April. — Hans Peter, Westh, ankom til Vestervig 27. April. — Georg, Jensen, ank. til Hamburg 27. April.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Blaavands-Huk. Paa *Blaavands-Huk* opføres et nyt Fyrtaarn tæt N. for det nuværende Fyr, hvorved dette skjules, saa at det kun lyser til N. 12° Ø. i Stedet for til N. 18° Ø.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Til Brug ved Opmaalingen 1900 i *Bottniske Bugt* mellem *Angermanland* og Egnen om *Bygdeå* Kirke i *Vesterbotten*, 63° 15′ N. Br. og 64° N. Br., opføres en Del Baaker med hvide eller sorte Koste og Tavler.

Tyskland. Pillau. Ved *Pillau* arbejdes der paa S.-Molen. Dampere skulle passere Arbejdsstedet og 1 Kbl. paa begge Sider af det saa langsomt som muligt.

Swinemünde N. Vraget af den N. for *Swinemünde* sunkne Skonnert er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Kullen. Ved *Kullen* Fyr gives Taagesignal nu med Et-Skud hver 10 Minutter.

Nidingen. Klokketønden ved *Klockfotsrefvet* ved *Nidingen* er atter udlagt.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Weser. Dwarsgat. Samtidig med Sommerafmærkningen i *Weser* flyttes Spirtønderne N., O. og P. i *Dwarsgat* noget, da Dybden er aftagen, og S.-Grænsen for *Meyers Ledge* Fyrs hvide, faste Vinkel rettes derefter. Dybtgaaende Skibe bør holde sig til de sorte Tønder.

Holland. Zeegat van Terschelling. Schuitengat. I *Schuitengat* er Klokkebaakeskibet atter udlagt og Spidstønden med Ballon inddragen. 53° 19′ 40″ N. Br. 5° 8′ 39″ Ø. Lgd.

Zuiderzee. Harlingen. Synsvidden for *Harlingen* høje Fyr er nu 14 Kml., iøvrigt er Fyret uforandret. 53° 10′ 30″ N. Br. 5° 24′ 48″ Ø. Lgd.

Zeegat van Texel. I *Molengat* er Dybden paa Inderbarren nu kun c. 7 Fod. Farvandet er upaalideligt.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Zuiden. Blinkfyret paa den inderste Duc d'Albe i *Zuiden* er atter tændt.

Zeegat van Goeree. Veermansgeul. I *Veermansgeul* er Spidstønde Nr. 3 med Ballon inddragen. En Stumptønde Nr. 4 er udlagt i 8½ Fod Vand. 51° 47′ 53″ N. Br. 4° 8′ 34″ Ø. Lgd.

I *Aardappelengat* er Stumptønde Nr. 1 ombyttet med en rød og sort vandret stribet Kugletønde med Kegle. Spidstønde Nr. 2 er flyttet og ligger nu i 6 Fod Vand. 51° 48′ 6″ N. Br. 4° 8′ 4″ Ø. Lgd.

England. Tee. Vraget af Damperen *„Olive"*, der var sunket i *Tee*, er borttaget. 54° 35′ N. Br. 1° 11′ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Spanien. Vigo Bugt. La Guia. Ved *La Guia* er tændt et hvidt, fast Fyr med Et-Blus hver 3 Minutter. Flammens Højde: 101 Fod. Synsvidden: 10 og 16 Kml. Fyret skjules i N. 39° Ø. af Pynt *Laje*, i S. 23° Ø. af Pynt *Arroas* og i N. 74° Ø. af Øen *Faro*. Det vises fra et lille, 10 Fod højt Fyrhus, c. 100 Alen fra Kysten N. for det nye Batteri ved Højen *La Guia*. 42° 16′ 10″ N. Br. 8° 31′ 39″ V. Lgd.

New Brunswick. Shediac Harbor. Fyrskibet *„Point du Chene"* ved *Zephyr Rocks* udlægges iaar først til Efteraaret.

Prince Edward Island. North Rustico. *North Rustico* hvide, faste, bageste Ledefyr staar 115 Alen N. 61° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 35 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Forfyret er et rødt, fast Fyr paa V.-Siden af Havneindløbet. Flammens Højde: 21 Fod. Synsvidden i Fyrlinien: 5 Kml. Det vises fra en Pæl.

Et rødt, fast Fyr er tændt paa Kysten inden for Bolværket, 150 Alen S. 40° V. fra det forreste Ledefyr. Flammens Højde: 39 Fod. Synsvidden i Fyrlinien: 5 Kml. Det vises fra en 37 Fod høj Pæl.

De to røde Fyr overet lede i det dybeste Vand over Barren uden for Havneindløbet og fri af Regeringens Bølgebryder.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Connecticut. Long Island Sound. Fyrskibet *„Cornfield Point"* Nr. 48 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 20. Det viser et hvidt, fast Fyr fra den forreste, og et rødt, fast Fyr fra den agterste Mast. Taagesignal gives med Klokke.

New-York. East River. Diamond Reef. Vraget af Damperen *„Ann Eliza"*, der var sunken ved *Diamond Ref*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Delaware River. Penns Grove og Cherry Island Flats. Indtil omtrent den 15de Juni 1900 ere *Penns Grove* nedre røde Spirtønde og *Cherry Island Flats* sorte Spirtønde inddragne paa Grund af Fiskeriet.

North Carolina. Pamlico River. Wades Point. Omtrent den 1ste Maj 1900 tændes et hvidt, fast Fyr ved *Wades Point*, N.-Siden af *Pamlico River* og V.-Siden af Indløbet til *Pungo River*. Det vises fra en rød og sort vandret stribet Baake, der staar i 9 Fod Vand, Middellavvande, paa Grunden, der strækker sig ud fra Pynten. 35° 22′ 41″ N. Br. 76° 33′ 45″ V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Chili. Magellan Stræde. Kap Possession. Paa Kap *Possession* skal tæt ved Baaken tændes et hvidt, fast Fyr med Blus hver ½ Minut. 52° 18′ 2″ S. Br. 68° 56′ 38″ V. Lgd.

Corcorado Bugt. Øen Laitec. Paa Øen *Laitec* SØ.-Pynt er tændt et hvidt. fast Fyr. Flammens Højde: 38 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Det vises fra Fyrpasserhuset. 43° 15′ S. Br. 73° 35′ V. Lgd.

Valdivia. Niebla Bluff. *Niebla Bluff* hvide, faste Fyr skal forandres til et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 15 Sek. Flammens Højde: 148 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Fyrapparat af 4. Orden. Hvidt Taarn med grønt Tag, 14 Fod højt. 39° 52′ S. Br. 73° 24′ V. Lgd.

Følgende Fyr skulle tændes:

Paa den N.-lige Del af Øen *Huevos*, i *Conchali Bugt*, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 55 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Fyrapparat af 6. Orden. Hvidt Jærntaarn med grønt Tag. 22 Fod højt. 31° 54′ 20″ S. Br. 71° 32′ 40″ V. Lgd.

Paa *Point Lengue de Vaca*, i *Tongoi Bugt*, et hvidt, fast Fyr med To-Blus hver ½ Minut. Flammens Højde: 132 Fod. Synsvidden: 19 Kml. Hvidt Jærntaarn med grønt Tag, 14 Fod højt. 30° 17′ 45″ S. Br. 71° 36′ 15″ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østrig-Ungarn. Istrien. Rovigno. St. Eufemia. *St. Eufemia* røde, faste Fyr er midlertidig ombyttet med et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 48 Fod. Synsvidden: 2 Kml. 45° 5′ N. Br. 13° 38′ Ø. Lgd.

Quarnerolo Kanal. Øen Selve. Arat d'Ostro. Paa *Arat d'Ostro* er Fyret nu tændt. Det grønne Fyr lyser fra N. 79° Ø. gennem Ø. til S. 45° Ø. og det røde Fyr fra S. 45° Ø. gennem S. og V. til N. 37° V. Flammens Højde: 19 og 25 Fod. S. for Fyret er der i c. 1 Kbl. Afstand kun 19 Fod Vand.

Algier. Mostaganem. Ved *Mostaganem* er den yderste Del af Molen beskadiget af Søen. Det røde Fyr er derfor flyttet ind paa Molen og staar nu c. 800 Alen inden for Tønden, som afmærker Grunden uden for Molen.

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

Forindien V.-Kyst. Goa. Murmugao. Ved *Murmugao* er tændt to, hvide, faste Ledefyr, der holdte overet i S. 79° Ø. lede i Indløbet til Havnen. Det ene Fyr staar paa *Chiquilin Point*, det andet paa *Secretario Island*. 15° 24′ 20″ N. Br. 73° 51′ 15″ Ø. Lgd. Fyrene vises fra 89 Fod høje Søjler. Synsvidden: 12 Kml.

Paa en af Bølgebryderne skal tændes et rødt, fast Fyr, der lyser over 76°. Synsvidden: 4 Kml. Det nuværende Fyr slukkes.

Den sorte Stumptønde ved *Murmugao Rock* og den røde Spidstønde ved Havnearbejderne er inddragne.

Forindien. Hindustan V.-Kyst. Mangalore. Ved *Mangalore* er det hvide, faste Fyr, der vises fra en Høj oven over Byen, slukket.

Malediver. Malé. Ved *Malé* er den lille Sandbanke NV. for *Fureenahfurhi* kun 1 Fod over Vandet og uden Vegetation. Den er omgiven af et Rev. 4° 15′ 30″ N. Br. 73° 30′ 30′ Ø. Lgd.

En lille, tætbegroet Ø ligger paa 4° 13′ 15″ N. Br. 73° 28′ 15″ Ø. Lgd.

Paa c. 4° 12′ N. Br. 73° 28′ 30″ Ø. Lgd. ligger ikke nogen Ø, men et fuldstændig overflydt Rev.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Taiwan N.-Kyst. Tamsui. I *Tamsui Harbor* er Dybden aftagen. Den bedste Ankerplads er mod N. Man kan ikke stole paa Kortet.

Japan. Shimonoseki Strait. Mojisu Ø. Ø. for N.- og S.-Enden af *Mojisu* ligge Vrag. De ere afmærkede med grønne Spidstønder. Den S.-lige ligger fra *Kameyamamiya* i S. 29° Ø. fra *Shihyaku Jiu Shaku Yama* i S. 62° V. og fra *Ichijirushiki Miya* i N. 33° V. Den N.-lige ligger fra *Kameyamamiya* i S. 70° Ø, fra *Miyojinhana* i S. 11° V. og fra *Shihyaku Jiu Shaku Yama* i S. 79° V.

I *Shimoneseki Strait* Ø.-lige Indløb er Dybden aftagen. Følgende Grunde ere fundne:

En 3¾ Fv. Grund i N. 72° Ø., 1,3 Kml. fra *Isaki* Fyr og fra *Manjusima* i S. 31° Ø.

En 3¾ Fv. Grund i N. 68° Ø., 1,3 Kml. fra *Isaki* Fyr og fra *Manjusima* i S. 31° Ø.

En 3¾ Fv. Grund i N. 60° Ø., 1,3 Kml. fra *Isaki* Fyr og fra *Manjusima* i S. 31° Ø.

En 3½ Fv. Grund i N. 62° Ø., 1,2 Kml. fra *Isaki* Fyr og fra *Manjusima* i S. 29° Ø.

En 4 Fv. Grund i N. 54° Ø., 1,2 Kml. fra *Isaki* Fyr og fra *Manjusima* i S. 27° Ø.

En 4 Fv. Grund i N. 3° Ø. fra *Isaki Point* og fra *Kanjusima* i S. 75° Ø.,

8 Kbl. Ø. for *Nakanosu* Ø.-Tønde er der et smalt Løb med 4½ à 5 Fv. Vand.

Isaki Fyr ligger paa c. 33° 58′ N. Br. 131° 1′ Ø. Lgd.

Inland Sea. I *Inland Sea* ere følgende Grunde fundne.

En 3 Fv. Grund i *Obatake Seto*, fra Toppen af *Kasasashima* i S. 89° V. og i Mærket *Hadakashima*, en Ø c. 3 Kbl. N. 65° V. for *Kasasashima*, overet med *Karasushima*. 33° 56′ 30″ N. Br. 132° 8′ 30″ Ø. Lgd.

En 2¼ Fv. Grund *Daihanomuzu* i 12 à 20 Fv. Vand, tæt ved SV.-Pynten af *Jashirosima*. 33° 51′ N. Br. 132° 13′ Ø. Lgd.

En 4¼ Fv. Grund *Ijefusa* i 12 à 15 Fv. Vand, ved S.-Siden af *Jashirosima*. 33° 52′ 6″ N. Br. 132° 13′ 45″ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Italien. — *Portugal* er erklæret for pestfri

Norge. — *Oporto* og *Japan* ere erklærede for pestfri.

Petroleums-Loddelampen

„ÆTNA“

brænder uden Væge med Petroleum i Gasform. Lampen slukkes ikke i Blæst. En Temperatur af 1200 Celsius kan naas. Petroleumsforbrug fra 1/5 til 1/8 Pot pr. Time. Beholderen er af Messing, solidt og smukt Arbejde. „ÆTNA“ er uundværlig for: Maskinmestre, Montorer etc. Største Udvalg af Loddelamper, Loddekolber og Apparater til Petroleum og Benzin.

CARL DAHL & Co., 14, St. Kannikestræde, Kjøbenhavn K.

Tlf. 5047.

VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering

anbefales:

A. FORMANNS

BLODBUDDING

(i hermetisk lukkede Daaser).

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Repræsentant for Hamburg:
Hr. P. L. FABRICIUS,
Gr. Bäckersstrasse 22 & 24.

Repræsentant i Plymouth:
Hr. P. PEDERSEN,
Southside Street.

Repræsentanter i Cardiff:
Hr. CARLSEN, NIELSEN & Co.
Hr. CHARLES H. HUSS & Co.

A. FORMANN.

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.

Til Skibsproviantering

anbefales:

„Elisabethsmindes“

Mælkechokolade

i Daaser à 1 Pd.: **Udsalgspris 75 Øre**
(ab Frihavnen: Udsalg 70 Øre).

1 Daase udrørt med koldt eller kogende Vand giver 7 mellemstore Kopper fortrinlig Chokolade med aldeles udviklet Mælkesmag.

Smager ogsaa fortræffeligt som det er.

Københavns Børskurs d. 2. Maj 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	101¼	½	101¼	101½
Danmark	80¾		80¾	81
Norden			115¾	116
Kjøbenhavn	93¾		93¾	94
Carl	51¼	51	51	51¼
Dannebrog	94¾		94½	94¾
Skjold	67		66¾	67
Urania			75½	75¾
Union	99¼	½	99¼	99½
Dampsk. af 1896	99		98¾	99
Østasiatiske			110½	111
Østersøen			95	96
Nordsøen			73½	77
Torm			90½	93
Gorm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			70½	89
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			107½	110
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.	99½		99	100
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			93	95
3½% Husejer Kreditk.			82½	84
3½% Kbhvns Kreditf.			84¼	85
4% — — 2. Serie	90½	¼	90¼	90½
4% — — 1. —			92	93
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			85¼	86
4% — — 6 —	85½		85½	85¾
3½% Landkreditk. 3 —			87	88½
Aktier.				
Nationalbank			136	137
Privatbank			124¾	125¼
Landmandsbank			117¼	118½
Handelsbank			115	115¾
Grundejerbank	99¼		99¼	99½
Burm. & Wain			80	81
Helsingørs Jærnsk.			92½	93
Sukkerfabr.	103½	¾, 104	103½	103¾
Bryggeri Aktier			91	91¾

Vekselkurser d. 1. Maj 1900.

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.29	18.25
Paris	72.70	—
Amsterdam	151.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 1. Maj 1900.

Russiske Noter	216.10
4% Russiske Consols	—
3⁸/₁₀% — Boden Kredit	93.40
5% Mexikanske 1899	99.00
5% Rumænske Stats	93.30
4% — — 1890	80.80

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 126,000, „Danmark“ 6,000, „Kjøbenhavn“ 12,000, „Carl“ 12,000, „Dannebrog“ 16,000, „Skjold“ 6,000, „Urania“ 10,000, „Union“ 6,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 2,000, „Østasiatiske“ 56,000.

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. 1" og **„Nore"** i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

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,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

—

Telegr. Adr.: Peter.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1836.

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

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. * Telegrams Skandinav.

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.

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.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

H. B. MAYMANN,
REBSLAGER.
HELSINGØR.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Spis kun
Nørgaards
Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

Wilh. G. Brummerstedt,
Uhrmager.
St. Strandstræde 43.

Paul Sørensen,
Skomageri.
Toldbodvejen 18.
4819 • Telefon • 4819.
Flytter fra 1. Novbr til
Bredgade 77.
Hj. af Toldbodvej.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

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

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.

PRIMA BUNKER-KUL.
BD BLUMENFELD.
HAMBURG.
DOVENHOF 77 & 79.

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

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.

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.

CHR. ANDERSENS
SKIBSVÆRFT PAA FREDERIKSØEN VED SVENDBORG.
NYBYGNING AF SEJLSKIBE SAMT REPARATION.
ALT AF NYESTE KONSTRUKTION.

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

L. KLAUSEN,
Skibsinventariehandel.
Telefon 5833.
Strandboulevarden 29.
Kjøbenhavn.

A. MØLLERS
Kød-Udsalg,
Borgergade 84,
anbefales de ærede Skibsførere med alt til Faget henhørende.
Moderate Priser.
1ste Klasses Varer.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

CARL OLESENS
Skotøjslager,
St. Strandstræde 31,
anbefales.
Alt Skomagerarbejde udføres.

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

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

Café Hotel „SIAM“.
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

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

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

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.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

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.

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.
Telefon 1618.

Nyt Blæk.
Neelmeijers
Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.
Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.
Faas overalt. Telefon 3332.
Hovedforhandling hos
E. Jacobsen Ellegaard,
Holbergsgade 5. Kbhvn.

A. L. Nielsen,
Kolonial- & Skibsproviantering sforretning.
Havnen 18, Randers.
Stort Lager af Maskin- & Cylinderolier.

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

Cl. Carlsbergs
nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

INDHOLD: Dokejeres Ansvar for Skade, tilføjet Skibe. — Den danske Skibsfart paa Frankrig. — Danske Skibes Maaling i New York. — Søgaaende Flodskibe. — Den søgaaende Lægtertrafik. — Generalforsamlinger. — Nautisk Almanak. — Krigskontrebande. — Thunø Fyr. — Tyske Højesteretsdomme. — En Bjærgningssag. — Om Brugen af Damp- og Vindkraft i Forening. — En farlig Ladning. — „Talus“s Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Foreningsmeddelelser. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

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

Trykt hos J. Jørgensen & Co. (M. A. Hannover)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 19. Kjøbenhavn, Torsdag den 10. Maj 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

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

Sextanter.
Oktanter.
Barometre.
Patent Log.
Kikkerter.
Uhre etc.
Lauritz Kirkeby, 26, Laxegade 26.

Frihavns-Restaurationen
„Atlanten",
Indgang fra Nordre Frihavnsvej,
anbefales d'Hrr. Skibs-Officerer
med
à la carte Retter
samt koldt Bord hele Dagen.
Telf. Frihavnen 68.
Ole Nielsen.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

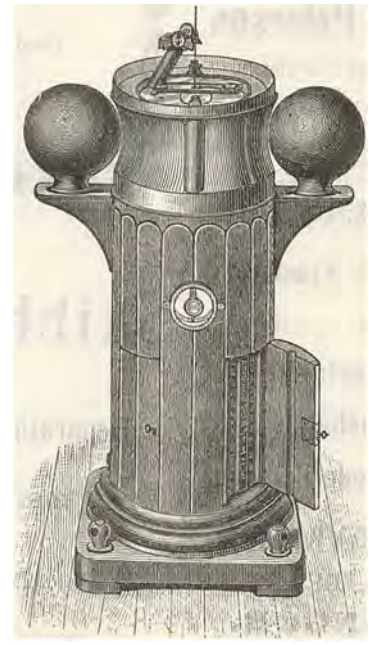
PETER IBSEN. Lager af Værktøj.
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. udvidet 1877.

Lord Kelvins Sir William Thomson) originale Kompasser, komplet,
Kompasser af eget Fabrikat, komplet. (efter Lord Kelvins Princip).
Alm. Kompasser.
Baadskompas m. m.
E. S. Ritchie & Sons originale Spritkompasser med kurvet eller flad Rose med Grader.



Lord Kelvins Sir William Thomson) originale Patent Loddemaskiner, komplet.
Azimuth & Peilinstrumenter efter forskellige Modeller.
Walkers originale Lodde- & Loggemaskine
Cherup & A.
Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.
Barometre, enk. og dobb.
Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres

---

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

Til Skibsbrug

kan særlig anbefales

Tuborg-Øl og Central Skibsøl

Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle
Conserves til Skibsbrug
af Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l. • Prislister udleveres paa Forlangende.
Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

Skibsdagbøger,

enkelt (1/2 Aars) Kr. 5.50,
dobbelt (1 Aars) „ 9,50.

Forhandlere Rabat.

S. FRIEDLÆNDER,

14, ved Stranden.
KJØBENHAVN.

TH. MØLLER,

Nyhavn 45 & 47.
Telefon 387.
Skibsproviant, Kolonialvarer,
Vine og Spirituosa
en gros & en detail.
• Import & Eksport •
• Frilager •

Uundværlig for Søfolk

er Kingleys elektriske Bælter. Fortrinligt Lægemiddel mod Gigt, Kathar, daarlige Nerver, Svækkelse, Hovedpine, Søvnløshed, kønslig Svækkelse osv. Faas til 10, 16 og 24 Kr. hos **G. N. Forsbeck,** Rømersgade 24, 1. Sal, Kjøbenhavn. Indsend 8 Øre i Frimærker og forlang Katalog. Naar De skriver, nævn da dette Blad. Telefon 2341.

Jensen & Petersen,

Tapetserer og Dekorator.
Skibsarbejde,
saavel Nyt som Reparationer
udføres hurtig.
116, St. Pauls Kirkeplads 116.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
samt **Skibshandel.**
P. Schou, Frederikshavn.

H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.
HELSINGØR.

Cl. Carlsbergs

nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

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.

H. NIELSEN.

CIGAR- OG TOBAKSFABRIK. ODENSE.
LAGER & UDSALG VESTERGADE 1,
KJØBENHAVN.

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.**

Flensborgs

Skibbygning Selskab

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

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,
Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.
Damp & Sejl.
• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.
*Telefon 155. * Telegrams Skandinav.*

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

N. Reippürt,

Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

Sagfører Ludvig Metz,

Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

N. F. Hansens Skibsværft,

Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

Georg Sørensen,

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

Er
„Mossrose" Tobakken

(den engelske) ægte, findes der paa hver Pakke fremtidigt **kun paatrykt Fabrikens Navn**
The Richmond Cavendish Company, Liverpool,
og **ikke** mere **nogen Agents Navn.**
Den ægte Mossrose erholdes nu igen **overalt.** En gros kun hos Generalagenterne for Danmark:
Fr. Christensen & Philip.

S. Lindtner,

Skibsværft, Vejle,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Damp-Rambuk
haves til Udleje.

Anders Nielsen,

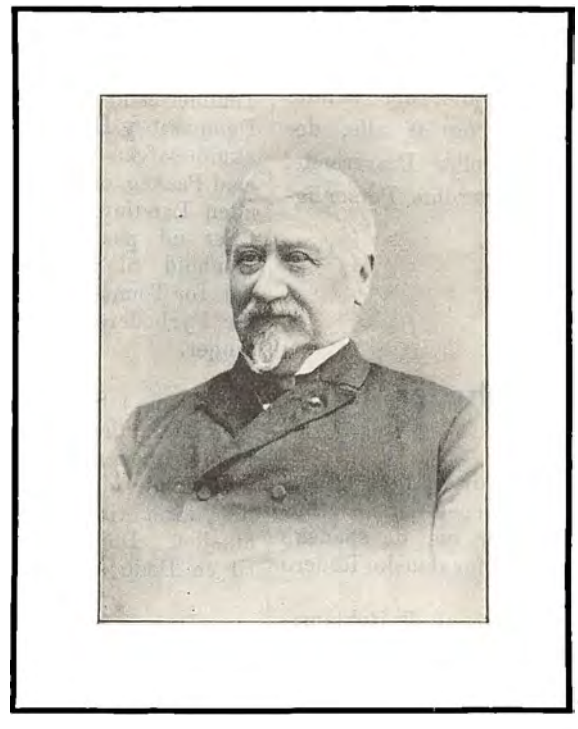
Fredericiagade 27.
Største Lager
af ferske, saltede og røgede
Fedevarer.

Kaptajn Hans Frederik Munck Harboe,

Formand for Skipperforeningen i Kjøbenhavn.

I Søndags Morges afgik Kaptajn H. F. M. Harboe, Formand for Skipperforeningen her i Byen, temmelig pludseligt ved Døden. Han havde i nogen Tid været mindre vel, men deltog dog endnu for nylig i et Møde; han fortalte selv i dette, at hans Sygdom var konstateret at hidrøre fra en Blodprop, og allerede faa Dage efter medførte denne Døden, en rolig Død uden foregaaende Lidelser.

Kaptajn Harboe var en Søn af afdøde Kommandørkaptajn i Marinen Carl Harboe. Han fødtes d. 15. Februar 1825 her i Byen og kom i en Alder af 14 Aar til Søs med en af „Vestfarerne". Han sejlede derefter som Dæksdreng, som Ungmand og som Matros med forskellige Skibe, indtil han i 1844 tog Styrmandseksamen, hvorefter han sejlede som Styrmand med flere Skibe. Da han var 25 Aar gammel, blev han Skibsfører og sejlede som saadan for forskellige kjøbenhavnske Sejlskibsrederier: Rob Kerr, J. F. Erichsen og Moses & Søn G. Melchior, for hvem han førte Skib i 13 Aar. I Halvtredserne førte Harboe Briggen „Osborne", med hvilken han sejlede paa Kap det gode Haab, hvor han lærte sin Hustru at kende; Briggen forliste, medens hans Hustru var med ombord, og hun bjærgedes kun med yderste Vanskelighed i Baaden. I 1865 førte Harboe det smukke lille fuldriggede Skib „Birgitte Melchior", der forliste paa Elben, idet Lodsen ved Højvande satte det paa Grund paa en Banke, hvor det brækkede midt over, da Vandet faldt. I November 1866 fik Harboe Barkskibet „Malvina" at føre, og i 1868, da Fuldskibet „Dorothea Melchior" blev købt, overtog han dette; han sejlede med det hovedsagelig i Fart paa Sydamerika og Vestindien med Muler; en enkelt Rejse udførte han med Kulies fra Vestindien til Kalkutta. Nogen Tid efter dette Skibs Salg gik Harboe, i 1874, over i Dampskibsfarten, idet han traadte i Dampskibsselskabet „Danmarks" Tjeneste som Fører af Dampskibet „Thorvaldsen"; med dette sejlede han, indtil han afsluttede sin Løbebane som Skibsfører.



I 1884 trak Harboe sig tilbage fra Søen, og han valgtes nu til Formand for Skipperforeningen i Kjøbenhavn, en anset og i flere Henseender betydningsfuld Stilling. Foreningens Formaal er et dobbelt, idet den paa den ene Side varetager de kjøbenhavnske Skibsføreres Interesser i Almindelighed, paa den anden Side i vid Udstrækning yder pekuniær Understøttelse til sine Medlemmer og deres Efterladte, naar de trænge dertil. Foreningen er fremgaaet af det gamle Skipperlaug, og fra gammel Tid staar den som officiel Repræsentant for Skibsførernes, særlig naturligvis Hovedstadens Skibsføreres Interesser; saaledes medvirker den i Kraft af en Tradition endnu ved Valg af søkyndige Medlemmer til Sø- og Handelsretten. Dens Virksomhed udadtil er dog i Aarenes Løb traadt mere i Baggrunden, dels fordi dens langt yngre Kollega, Den almindelige danske Skibsførerforening, ved at være et Sammenknytningspunkt for hele Landets Skibsførerstand, er bleven et naturligt Organ for dennes offentlige Interesser, dels fordi Skipperforeningen med sine rige Midler mere har følt sig henvist til i sit Arbejde at lægge Hovedvægten paa den filantropiske Del af sin Opgave. Naar man erindrer, at Foreningen ejer c. 440,000 Kr., og at der under dens Bestyrelse er henlagt Legater, der tilsammen repræsentere et Beløb af over 300,000 Kr., vil man forstaa, hvor omfattende og gavnlig dens understøttende Virksomhed kan være, og at Stillingen som dens Leder kræver megen Indsigt og Sans for en human og økonomisk Forvaltning af disse betydelige Midler. Kaptajn Harboe har indlagt sig stor Fortjeneste ved den overordentlige Samvittighedsfuldhed, hvormed han i en saa lang Aarrække har ledet denne Del af Skipperforeningens Virksomhed. Dens Formue er i hans 16-aarige Funktionstid vokset betydeligt, og blandt de Mænd, der som Medlemmer af dens Bestyrelse have samarbejdet med ham, er der utvivlsomt kun én Mening om, at han ved sit dygtige og trofaste Arbejde har sat sig et smukt Minde i den gamle Forenings Historie.

Det var nærmest som Formand i Skipperforeningen, at Harboe fik overdraget forskellige andre Tillidshverv. Han har saaledes havt Sæde i Sø- og Handelsretten, og fra 1886—1894 var han Medlem af Kjøbenhavns Borgerrepræsentation. Hans Anlæg og Interesser vare næppe saa meget af den Art, som disse offentlige Tillidshverv egentlig krævede, og han opnaaede ikke nogen indflydelsesrig Stilling i Byens kommunale Styrelse. Utvivlsomt have hans Meninger dog havt Vægt i Sager, der vedrørte Søfarten, og beklageligt er det at se, at der ved de kommunale Valg nu ikke mere fra nogen Side tages det Hensyn til Søfartens Organisationer i Hoved-

staden, som der toges til den gamle Skipperforening. Mere end nogensinde tidligere er dog vel Byens Havn og Skibsfart de Kilder, hvorfra den i fremtrædende Grad henter sin Livskraft og Betingelserne for sin Udvikling; men hverken i Borgerrepræsentation eller Havneraad sidder Repræsentanter for dens Sømandsstand, og aldrig høres det mere, at dens Søfartsforeninger medvirke ved de kommunale Valg. Hvor lidet tidssvarende end Skipperforeningen var som Organ for Hovedstadens Søfartsinteresser, saa var disse dog i denne Henseende bedre varetagne den Gang, gamle Harboe sad i Byens Raad som den kjøbenhavnske Sømandsstands Repræsentant. — Harboe var fremdeles Medlem af Bombebøssens Direktion. Af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart var han Medlem som valgt af Skipperforeningen. — I 1891 udnævntes Harboe til Ridder af Dannebrog.

Kaptajn Harboe henlevede det sidste Afsnit af sit Liv, som Skipperforeningens Formand, i den smukke, gamle Gaard, Foreningen ejer ved Holmens Kanal. Hans hele Personlighed passede til denne Stilling, som den karakterfulde Bygning passer til at huse den gamle Forening med de gode Traditioner. Af alle, der kendte ham gennem hans Virksomhed her, og af alle, der i Livet stode ham nær som Venner eller Paarørende, vil hans jævne, fordringsløse og elskværdige Personlighed mindes længe.

Spanske Toldmyndigheder.

I en i Nordisk Skibsreder-Forenings Cirkulære offentliggjort Skrivelse fra den svensk-norske Minister i Madrid gives nogle Oplysninger om de spanske Toldforhold, der ogsaa ere af Interesse for danske Redere og Skibsførere.

Der gøres opmærksom paa, at mange af de Reklamationssager vedkommende norske Fartøjer, hvori Gesandtskabets Assistance paakaldes, opstaar derved, at vedkommende Skibsfører har forsømt at indtage i Skibspapirerne Opgave over Proviant eller Kommissionssager, idet som Grund hertil anføres, at man ansaa det for unødvendigt at anføre Sager af liden eller ingen Værdi, eller Smaating, der medgaar til Skibsbrug.

De spanske Toldmyndigheder ere imidlertid meget nøjeregnende med Iagttagelsen af Toldforordningernes Bestemmelser, og den mindste Forseelse mod samme straffes i Reglen med fordoblede Toldafgifter og Mulkter, der kan gaa op til flere Tusinde Pesetas.

De Bestemmelser i Toldforordningerne, som her særlig komme i Betragtning, ere følgende Punkter i Art. 304:

1) Passus 10, der bestemmer, at der for Sager, der maa anses som Skibsforraad eller Levnedsmidler, og som ikke er angivne henholdsvis i Manifestet eller Proviantlisten, skal betales fra 2 til 5 Gange den gældende Told.

2) Passus 11, der forordner Konfiskation samt en Mulkt af fra 100 til 25,000 Pesetas for ikke i Manifestet anført eller i et af vedkommende Konsul ikke visiteret Manifest anført Tobak, samt samme Straf for — uden behørig Anførsel i Manifestet — at medføre mere Tobak til Skibsbrug end det i Art. 70 anførte Kvantum (indtil 3 Kg. for Skibsføreren og for hver Mand af Besætningen og 2 Kg. for hver Passager, hvilket bliver at anføre i Listen). Hvis der ved Skibets Udklarering ikke forefindes den ikke medgaaede Del af Skibstobakken, anses den i Art. 323, Passus 7, omhandlede Smugling at have fundet Sted.

3) Passus 12, hvori bestemmes, at der for hvert Kolli, som ikke er indbefattet i Manifestet, skal betales fra 2 til 5 Gange det Toldbeløb, som den i Kolliet indeholdte Vare pligter at erlægge.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. No. $^{47}/_{1899}$, afsagt d. 20. Decbr. 1899. En Kok, der var forhyret med Skonnert Alfred af af Svendborg, rømte fra Skibet i Rotterdam, fordi han ikke følte sig tilfreds ombord. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 3 Uger og Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. $^{4}/_{1900}$, afsagt d. 17. Januar. En Tømmermand og en Fyrbøder, der vare forhyrede med Dampskibet Holar, begav sig i Land den Dag, Skibet skulde afgaa herfra, Tømmermanden med Landlov, men med Paalæg om at komme igen samme Aften, Fyrbøderen uden Landlov. Begge svirede i Land og indfandt sig først ud paa Natten, da Skibet var afsejlet. Dømte i Henhold til Sølovens § 297, jfr. § 300, til en Bøde, der for Tømmermandens Vedkommende ansattes til 50 Kr., for Fyrbøderens til 75 Kr. samt for begge Sagsomkostninger.

Dem i S. S. No. $^{5}/_{1900}$, afsagt d. 17. Januar. En Fyrbøder, der var forhyret med Dampskibet Dagmar, havde, medens Damperen laa her, faaet Landlov imod at indfinde sig kort Tid efter, men da han svirede, vendte han først tilbage Kl. 2 om Natten, efter at Skibet var afsejlet. Dømt i Henhold til Sølovens § 297, jfr. § 300, til en Bøde af 50 Kr. og Sagsomkostninger.

Dom i S. S. No. $^{9}/_{1900}$, afsagt d. 24. Januar. En Kok, der var forhyret med Skonnerten London af Rudkjøbing for en Rejse til England og videre, forlod Skibet uden at vende tilbage. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til 4 Ugers simpelt Fængsel og Sagsomkostninger.

Dom i S. S. No. $^{12}/_{1900}$, afsagt d. 31. Januar. En Kahytsdreng, der var forhyret med Dampskibet Christine for en Rejse til Amerika og tilbage, rømte fra Skibet, da det laa ved Gøteborg, fordi han var misfornøjet med Behandlingen. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og Sagsomkostninger.

Dom i S. S. $^{16}/_{1900}$, afsagt d. 14. Februar. En Fyrbøder, der var forhyret med Dampskibet Florida for en Rejse til Amerika og videre, rømte fra Skibet i New Orleans, da der blev budt ham højere Hyre med andet Skib. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 3 Uger og Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. $^{21}/_{1900}$, afsagt d. 7. Marts. En Letmatros, der d. 27. Januar 1900 var blevet forhyret med Skonnerten Forældres Minde af Ærøskjøbing og havde faaet en halv Maaneds Forskud paa Hyre, 25 Kr., forlod Skibet forinden dets Afsejling uden at vende tilbage, fordi han, efter hvad han anførte, ikke befandt sig vel, uden at han dog havde søgt Lægehjælp. I Henhold til Sølovens § 299, smh. med Straffelovens

§ 251, blev han dømt til Fængsel paa Vand og Brød i 8 Dage; han tilpligtedes dernæst at betale Skibsføreren 19 Kr. 40 Øre i Erstatning og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 24/1900, afsagt d. 14. Marts. En Letmatros, der d. 28. Juli 1892 var forhyret med Skonnert Guldborg af Thurø, forlod Skibet efter dets Ankomst til Rotterdam d. 28. Septbr. 1892, efter Sigende fordi han var utilfreds med Kosten. Han fo'r senere med fremmede Skibe. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 8 Dage.

Dom i S. S. No. 11/1900, afsagt d. 21. Marts. Skibsbygmester Bonnesen søgte Overretssagfører Hjardemaal til at betale 226 Kr. 76 Ø. som Rest paa en Regning paa 626 Kr. 76 Ø. for Optagelse, Opbevaring og Reparation af Lystkutteren Princess. Indstævnte paastod sig frifunden i al Fald imod at betale 141 Kr. 01 Ø., og gjorde gældende, at der ikke var arbejdet saa mange Dage som anført, og at Betalingen for Opbevaring etc. var for høj. Efter at der d. 28. Februar af Retten var afsagt en Kendelse, hvori udtaltes, at Regningens Størrelse efter alt det foreliggende maatte anses at være anerkendt af Indstævnte, da han fremsendte à Konto Beløbet 400 Kr., saaledes at Bevisførelse i denne Henseende var ufornøden, optoges Sagen til Doms, ved hvilken Indstævnte dømtes til at betale til Sagsøgeren, der umiddelbart før den mundtlige Forhandling havde nedsat sin Fordring til 199 Kr. 99 Ø., dette Beløb med Tillæg af 5 % Rente fra Stævningens Dato, og 43 Kr. 11 Ø. i Sagsomkostninger.

Dom i S. S. No. 21/1900, afsagt d. 18. April 1900. Med Damperen St. Ronans, for hvilket Firmaet Alfred Christensen er korresponderende Reder, var der afskibet til Firmaet Christensen & Thøgersen 150 Fade „Neutral Lard", alle med samme Mærke. Modtagerne fik imidlertid kun udleveret 149 Fade og paa deres Forespørgsel oplystes det, at der i Frihavnen laa et Fad Fedt, mærket omtrent som de modtagne, hvilket Fad, der var halvt eller trekvart fuldt af Fedt, de opfordredes til at modtage. Dette vægrede de sig dog ved, idet de anbragte, at deres Assurandører havde nægtet dem Erstatning for dette Fad, fordi det var anderledes mærket end angivet paa Assurancecertifikatet. Christensen & Thøgersen anlagde da Sag imod Alfred Christensen og paastod sig tilkendt Erstatning for det manglende Fad, der skulde have indeholdt 330 ℔ à 32 Ø. eller 105 Kr. 60 Ø. med Renter og Omkostninger.

Alfred Christensen paastod sig frikendt, subsidiært mod at betale Forskellen mellem Fadets Værdi i ubeskadiget og beskadiget Stand efter lovlig Synsforretning, idet det gjordes gældende, at den Skade, Fadet havde lidt, maatte skyldes utilstrækkelig Emballage eller haardt Vejr eller ulykkelig Hændelse, hvorfor Rederen i Henhold til Konnossementet intet Ansvar havde.

Efter hvad der oplystes under Sagen maatte det antages, at de 150 Fade havde været stuvede i flere Lag ovenpaa hinanden med Sækkevarer ovenpaa, og at en Del af Fadene ved Losningen havde været beskadigede, dog ikke mere end at en Bødker med det samme udbedrede Skaden. Kun et Fad var i saa høj Grad beskadiget, at en Del af Fedtet var flydt ud, og efter Aftale med Indstævntes (Alfred Christensens) Formand tog Bødkeren et tomt Fad og fyldte Fedtet over i dette, hvorefter det mærkedes omtrent som de øvrige Fade og bragtes i Land.

Det kunde nu efter alt det foreliggende ikke siges i Overensstemmelse med Sølovens § 142 at være gjort antageligt, at Skaden paa det omhandlede Fad skyldtes Mangler ved dette eller besværlig Rejse etc., men det syntes derimod efter Forklaringerne af Indstævntes Formand og Bødkeren snarest som om Skaden hidrørte fra mangelfuld Stuvning, og herfor maatte Indstævnte bære Ansvaret. Da Sagsøgerne ikke kunde være pligtige at modtage det i et andet Fad med delvis andet Mærke uden Kontrol ompakkede Fedt, maatte Indstævnte dømmes til at erstatte Værdien af Fadet med 105 Kr. 60 Ø., tillagt Renter samt Sagens Omkostninger, der sattes til 26 Kr. 78 Ø.

Dom i S. S. No. 26/1900, afsagt d. 11. April. En Fyrbøder, der d. 21. April 1899 var paamønstret Dpsk. Orion for en Rejse til Amerika og tilbage, forlod Skibet efter Ankomsten til New York for at tage anden Hyre. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 3 Uger og Sagsomkostninger.

Dom i S. S. No. 29/1900, afsagt d. 25. April. En Fyrbøder, der d. 4. Juli 1898 var paamønstret Dpsk. J. C. Jacobsen for en Rejse til Middelhavet og videre, udeblev efter Landlov i Livorno, fordi han var utilfreds med Maskinmesterens Behandling. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og Sagsomkostninger.

Kendelse i S. S. No. 22/1900, afsagt d. 2. Maj. En Matros var uden Varsel blevet bortvist fra Dampskibet Uranienborg, medens han i Henhold til de Regler om Forhyring, som var vedtagne af Dampskibsrederi-Foreningen, Sømændenes Fagforening af 1897 og Søfyrbødernes Forbund, mente kun at kunne opsiges til Fratrædelse, naar Skibet efter næste Rejse var vendt tilbage hertil, og anlagde i den Anledning Sag mod Uranienborgs Rederi, Firmaet C. K. Hansen til Betaling af 52 Kr. i Hyre samt et vist Vederlag for Kost og Logi. Indstævnte paastod Sagen afvist under Paaberaabelse af, at Stridsspørgsmaal mellem Redere og deres Mandskab i Henhold til den omtalte Overenskomst mellem ovenstaaende tre Foreninger skulde afgøres ved Voldgift. I Retten fremlagdes Genpart af nævnte Overenskomst.

Det oplystes imidlertid under Sagen, at det er Sædvane, at Søfolk forhyres paa den Maade, at der med Hensyn til de særlige Forhyringsvilkaar henvises til et trykt Eksemplar af nævnte Overenskomst, hvilket Eksemplar overleveres dem ved Forhyringen. I dette Eksemplar staar der imidlertid intet om de Punkter i Overenskomsten, der handle om Afgørelse af Stridigheder ved Voldgift. Da der intet forelaa om, at Sagsøgeren havde været bekendt med eller underkastet sig Bestemmelser om Voldgiftsafgørelse, kunde Sagen ikke, som af det indstævnte Firma paastaaet, afvises, men der gaves det indstævnte Firma den begærede Udsættelse for at svare.

V. M.

Nautisk Almanak.

Vi have fra Navigationsdirektøren modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Tillad mig i Anledning af den i „Dansk Søfartstidende" Nr. 18, S. 155, under Mærket g optagne Artikel „Nautisk Almanak" at henlede Opmærksomheden paa, at Stofmængden i Almanaken desværre maa holdes inden for visse ret snævre Grænser ved Bogens Størrelse, som paa Grund af Forholdene ikke tør overskrides. Derfor er det nødvendigt at give den Del, som byder forskellige nyttige Oplysninger for Søfarende, et til Dels vekslende Indhold fra Aar til andet. De deraf flydende Gener ere formentlig heller ikke ret store; dels kan man opbevare tidligere Aargange, hvilket vel nok lader sig gøre trods den mindre

solide Hæftning, en saa lille Bog kan have; dels kunne de dertil egnede Tabeller m. v. udtages af Bogen og opklæbede paa Pap ophænges i Bestiklukafet.

Det maa dernæst indrømmes, at „Nautisk Almanak" paa ingen Maade gør Fordring paa at erstatte de af det kongelige Søkortarkiv udgivne Tryksager, saasom Danske Lods, Fyr- og Mærkefortegnelser, Efterretninger for Søfarende o. s. v. For en meget lav Pris kan man der erholde disse for en Skibsfører uundværlige Hjælpemidler tilligemed de hyppigt udkommende Fortegnelser over skete Forandringer. I „Nautisk Almanak" vilde saadanne Fortegnelser optage alt for megen Plads. Ligeledes finder jeg Pladsen der mindre vel egnet for saadanne Tabeller (f. Eks. til Højderettelse), der findes i ethvert nautisk Tabelværk, hvoraf den daglige Benyttelse dog ikke lader sig undgaa.

Forøvrigt beror Valget af Stoffet i Almanakken selvfølgelig altid paa et Skøn; Ønsker og Antydninger som de i bemeldte velvillige Artikel skulle i saa Henseende altid være til kærkommen Vejledning for mig.

J. A. D. Jensen.

Working day of 24 hours.

Da det er os bekendt, skriver Nordisk Skibsreder-Forenings Cirkulære, at der stadig sluttes Certepartier, hvor Liggedagene stipuleres som „Working days of 24 hours", aftrykker vi nedenfor et kort Referat af Dampskibet „Forest"s Sag, saaledes som den er refereret i Aarsberetningen for den engelske Klub, for hvis Regning Sagen førtes. Dommen er jo meningsløs, men da den er afsagt af House of Lords, er den lige saa virkningsfuld som en Lov.

Det er overhovedet uden Tvivl en meget vanskelig Sag at faa inkasseret Liggedagspenge, paa Grund af de ubestemte Udtryk i Certepartierne angaaende Laste- og Lossetiden og paa Grund af Undtagelsesbestemmelsernes lette Natur, og en Del Redere anse det, ikke uden Grund, som en næsten haabløs Affære. Direktionen har imidlertid havt at gøre med et stort Antal Sager, i hvilke Fordringer paa Liggedagspenge er fremsatte paa Medlemmers Vegne, og dens Bestræbelser ere kronede med ganske godt Held, naar man tager de ovenfor nævnte Vanskeligheder med i Betragtning.

En Liggedagsaffære af stor Betydning, som er dreven igennem helt til House of Lords paa en fremstaaende Advokats indtrængende Raad, er Dampskibet „Forest"s.

Liggedagsdisputen i denne Sag opstod ved Lastning i Sevilla. Klausulen i Certepartiet om Lastning og Losning lød som følger:

„Charterers or their agents to be allowed 350 tons per working day of 24 hours, weather permitting (Sundays and holidays excepted), for loading and discharging, same to be reversible, and to be averaged voyage by voyage to avoid demurrage, and to count from 6 a.m. of the day following the day when steamer is reported at the Custom House, unless she be reported before noon, and in which case time to count from notice of readiness, and in every respect ready to load and discharge respectively and in free practique. Steamer to work at night if required, also on Sundays and holidays, such time not to count as laydays unless used. Captain to supply necessary winches in good working order, steam power and winchmen to load and discharge the cargo. Any days on demurrage over and above the said laying days, at 6 d. per net register ton per day."

Fra Rederiets Side blev det paastaaet, at der med en „working day of 24 hours" mentes et ordinært Tidsrum paa 24 løbende Timer, at regnes fra Kl. 6 Morgen eller, hvis Skibet meldtes før Middag, da fra den Tid, Skibet blev meldt lasteklart.

Indstævnte paastode, at de vare berettigede til 24 Arbejdstimer, og at, da Arbejdstiden i Sevilla kun var 12 Timer pr. Dag, vare de berettigede til 2 Dage for Lastning af hver 350 Tons. Sag blev anlagt for at faa godtgjort Liggedagspenge, og Sagen blev inkamminеret for Dommer Bigham. Han afgav Kendelse for Indstævnte, idet han fremholdt, at disses Paastand, som ovenfor refereret, var i Overensstemmelse med den rigtige Forstaaelse af Certepartiet. Appel blev indgivet imod hans Afgørelse, men Appelretten stadfæstede Bigham's Afgørelse, idet dog Dommeren, Lord Rigby, dissenterede. Det blev derpaa enstemmigt besluttet af Direktionen at appellere til House of Lords.

Appellen blev tilladt, men blev, imod Forventning, afvist.

Idet han afgav sit Votum, sagde Lordkansleren, at Sagen ikke var fri for Tvivl, men at Meningen med Ordene efter hans Opfattelse var, at det skulde være en Dag paa 24 Timer, men at den kunde sammensættes af afbrudte Dele af Tid, og at Antallet af benyttede Dage for Lastning eller Losning, ifølge Klausulen, vilde være at fastsætte ved Beregning af det hele Antal benyttede Timer og dividere dette Antal med 24. Han fremholdt videre, at der eksisterede ikke noget saadant som „a working day of 24 hours", og at en saadan Dag vilde være absurd.

Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Seydisfjord, d. 25. April.

Fiskeriet er saa smaat begyndt her paa Østkysten; men som sædvanlig er der de fleste Steder Mangel paa Agn. Det danske Stationsskib har atter fanget en engelsk Trawler Swallow, Kapt. Oswald Blackler, som villig indrømmede sin Skyld og vedtog den traditionelle Mulkt paa 1000 Kr. samt Redskabernes og Fangstens Konfiskation. Trawleren Faraday nægtede at have trawlet ulovligt, og den støttedes af en Islænder, der for Retten svor paa Faradays Uskyldighed. Der var imidlertid for mange Vidner paa Forseelsen, og Resultatet blev derfor ogsaa, at Faraday blev dømt paa Indicier til samme Straf som Swallow, hvorefter Trawleren atter blev løsladt og forlod Reykjavik. Der var imidlertid rejst Anklage mod Islænderen for Mened, og Dagen efter Faradays Afrejse lykkedes det Undersøgelsesdommeren at faa den Anklagede til at bekende, at han havde ladet sig forlede af den engelske Trawlerkaptajn til at aflægge falsk Ed for Retten i Kaptajnens Favør. Desværre hytter den engelske Kaptajn sig nok for at komme til Island for det første, da han ellers næppe undgik at dele Skæbne med Islænderen, der sikkert faar flere Aars Tugthus for sin Misgærning. — Natten mellem d. 27. og 28. Marts strandede den tyske Trawler Friederich fra Gestemünde ved Medallandi; dog lykkedes det Besætningen at bjærge sig i Land, hvorefter den hjemsendtes fra Reykjavik med Dampskib. Kaptajnen paa Friederich, der hed V. Pütz, strandede forrige Aar samme Dag og samme Klokkeslæt som i Aar med en anden tysk Trawler ikke 10 Favne fra det Sted, hvor Friederich nu ligger som Vrag. Forrige Aar blev Pütz og hans Besætning observeret af en fransk Fisker, der bjærgede dem, hvorimod Trawleren var redningsløst fortabt. — Postdamperen Egil, der ankom til Seydisfjord d. 19. April, ventes snart tilbage fra Nordlandet.

Generalforsamlinger.

Understøttelseskassen i Sønderho

har holdt aarlig Generalforsamling.

Formanden, Kapt. S. A. Sørensen, gav en Oversigt over Regnskabet. Formuen viste en Fremgang af 54 Kr. 94 Øre, saaledes at Kassen nu ejer 10,020 Kr.; af Kassen er i sidste Regnskabsaar ialt uddelt til Medlemmer 461 Kr. Regnskabet, som godkendtes, slutter med en Kassebeholdning af 820 Kr. 70 Øre.

Til Bestyrelse valgtes d'Hrr. J. M. Knudsen og A. M. Jensen. Til Revisorer d'Hrr. Matros Søren Fischer og Hovmester Mads Jessen.

Sønderho Enkekasse

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Kassereren, Kapt. H. H. Olsen, gav en Oversigt over Regnskabet. Formuen viste en Tilbagegang fra 33,754 Kr. til 33,571 Kr., væsentligt hidrørende fra Tilgang af Enker i sidste Regnskabsaar. Ialt er til 39 Enker udbetalt 3,325 Kr. 50 Øre, og den kontante Kassebeholdning er kun 24 Kr. 69 Øre. Af Kassens Formue er 26,950 Kr. udlaant mod Pant og Selvskyldnerkavtion og 6,560 Kr. anbragt i Banker og Sparekasser. Indtægtskontoen udviser, at af 103 Medlemmer er ialt i Kontingent indgaaet 1,819 Kr. samt Gaver fra d'Hrr. Knøhr & Burchardts Nachf. Hamburg 50 Kr., d'Hrr. Johansen & Dahl, Liverpool 50 Kr., Fanø Spare- og Laanekasse 30 Kr. Regnskabet godkendtes.

Britiske Kaptajner for britiske Skibe.

Vi have modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende" omtalte i Fjor en Indsender under Mærket P. dette Spørgsmaal, jeg antager i den Hensigt at advare vore Landsmænd mod at søge Plads eller prøve paa at arbejde sig op under det britiske Flag. For saa vidt kan jeg fuldt ud slutte mig til den ærede Indsender og endda tilføje, at det ikke saa meget er Lovgivningen, der maa frygtes, men Opholdet maa være aldeles utaaleligt i disse Skibe paa Grund af den Udryddelseskrig, der systematisk gennemføres saavel i Skibene som gennem Fagpressen mod alle Fremmede, men særlig Skandinaver, i den smukke Hensigt, at Landets Børn skal spise Landets Brød.

Tages der Hensyn til den britiske Officerstands Udvikling, da er denne Forholdsregel vistnok saa naturlig, som noget kan være; thi den er uden Tvivl en Følge af, at de engelske Redere indse, at de blive bedre betjente af de ædruelige og pligtopfyldende Skandinaver end af deres egne Landsmænd.

Hidtil har England havt Fordel af at forbruge ikke alene vort bedste Smør, men ogsaa mange af vore bedste Sømænd, og selv om det er kedeligt, at vore intelligente unge Standsfæller maa give Afkald paa denne Udvej til at arbejde sig op til ansete Stillinger, saa bør vi dog ikke beklage os; thi de vil forhaabentlig komme vor egen Søfart til Gode.

Om den engelske Sømandsstands Udvikling kan man iøvrigt danne sig en Mening ved at sammenligne Skipperne paa Fortidens Kollier-Brigge med Nutidens Kaptajner paa Fragtdampere i samme Fart. De først nævnte betragtedes som og gjorde Indtryk af at være Autoriteter, selv Klædedragten vidnede derom. I Modsætning dertil gør mange af de nuværende britiske Dampskibskaptajner nærmest Indtryk af at være underkuede Personer, der leve under meget vanskelige Forhold; selv deres Paaklædning under Forretningsture i Land er ofte saa defekt, at vore skandinaviske Matroser ligne Kavalerer ved Siden af dem. Vil man følge disse Førere paa de forskellige Udflugter under Turene i Land, indtil de gaa ombord igen, da bør vi saa sandt ikke beklage os, om der formenes vore Landsmænd Adgang til at tjene i deres Skibe.

H.

Farveblindhed hos Søfolk.

I en Adresse til The Mercantile Marine Service Association i Liverpool har Dr. Bickerton igen behandlet en Sag, som han allerede for flere Aar siden bragte frem i den Hensigt at foranledige „Board of Trade" til at interessere sig for den, nemlig hvad der rettest bør gøres for at forhindre, at saavel Menneskeliv som Gods udsættes for Fare ved Sammenstød paa Grund af Farveblindhed hos Officerer og Udkigsmænd ombord i Skibe.

Siden 1894 have Navigatører, som indstillede sig til Styrmandseksamen i England, maattet underkaste sig en Synsprøve (Holmgreens wool test) for at faa deres Ævne til at kende og adskille Farver konstateret. Dr. Bickerton oplyser nu, at der fra 1894 til Slutningen af 1898 ialt har været indstillet 21,720 Søfolk til Synsprøve, hvoraf 215 eller omtrent 10 % viste sig at være farveblinde.

I de foregaaende 17 Aar, da der brugtes en anden Metode ved Synsprøven, fandtes 702 Tilfælde af Farveblindhed. Altsaa er i de sidste 21 Aar 917 Sømænd af Board of Trade bleven stemplede som farveblinde, men ikke desto mindre tillades det disse Folk at fortsætte deres Søfart, trods den Fare, som Mennesker og Skibe derved udsættes for.

Hvor meningsløst er det ikke, siger Dr. Bickerton, at der anstilles Prøver og gives Regler for Lanterneføring med det Formaal at forhindre Sammenstød til Søs, saa længe det tillades Hundreder af Søfolk, som enten ere farveblinde eller nærsynede, at forblive i deres Pladser i Handelsskibene. Desuden udtaler Dr. Bickerton Tvivl om, at den nu brugelige Synsprøve er paalidelig, idet han baserer denne Udtalelse paa, at Erfaringen har vist, at der er Folk, som vel kunne skelne Farver i kort Afstand eller naar den farvede Genstand er stærkt belyst, men at de derimod ere ude af Stand til at skelne mellem rødt, grønt og hvidt, saaledes som disse Farver viser sig til Søs fra Skibslanterner. Der gives altsaa, med andre Ord, en fuldstændig Farveblindhed og en Farveblindhed, som kun viser sig, naar Genstanden paa Grund af længere Afstand er mindre tydelig.

Til Støtte for denne Paastand anfører han et Tilfælde fra en 4,000 Tons Damper, som i 1897 befandt sig paa en Rejse i Nordsøen. Det var om Natten, og anden Styrmand, som havde taget sine Styrmandseksaminer i 1894 og 1895, havde Vagt paa Broen. Ved et Tilfælde kom Kaptajnen paa Dækket og blev i høj Grad forskrækket ved at finde sit Skib styrende ret paa et modgaaende Sejlskib. Anden Styrmand havde set dette Skibs grønne Lanterne, men havde antaget den for en klar Ankerlanterne og derfor holdt sin Kurs. Kaptajnen forstod straks Situationen, og ved at give haardt Styrbords Ror forhindredes Kollision i sidste Øjeblik, og Skibene passerede hinanden i knap en Skibslængdes Afstand.

Ved Ankomsten til første Plads blev den paagældende Styrmand afmønstret, og Kaptajnen meddelte Board of Trade, at han sandsynligvis led af Farveblindhed. Skønt Manden allerede tidligere havde undergaaet saavel Board of Trades Synsprøve som Holmgreens Prøve, indstillede

han sig dog igen paa Opfordring af Board of Trade og underkastede sig for anden Gang begge Prøver, uden at der konstateredes Farveblindhed, hvorimod der ved en nærmere Undersøgelse af en bekendt Specialist opdagedes Farveblindhed i mild Grad. Andre lignende Tilfælde ere forekomne.

„Fairplay", som i en længere Artikel indgaaende behandler Spørgsmaalet om Farveblindhed, skriver i denne Forbindelse, at den nu brugelige Synsprøve (Holmgreens) maa anses for aldeles upaalidelig og bør derfor afskaffes eller i det mindste suppleres med andre Prøver, hvorved det sikkert kan bestemmes, om Eksaminanden er i Stand til at kende og adskille farvede Lanterner, saaledes som disse vise sig under de forskellige Forhold paa Søen. Men selv hermed bør Sagen ikke være sluttet.

Hvis Farveblindhed eller svagt Syn er en Hindring for at en Mand kan opfylde, hvad der forlanges af ham til Søs, hvorfor gaar da Board of Trade ikke den naturligste Vej og lader enhver ung Mand underkaste sig Synsprøve, førend han begynder sin nautiske Løbebane. Bladet retter alvorlige Bebrejdelser mod Board of Trade, fordi denne Institution ikke foretager indgribende Forholdsregler, men stadig tillader farveblinde Søfolk at vedblive med deres Søfart, skønt de ikke alene ere en Fare for deres eget Skib, men ogsaa for de Skibe, som de komme i Nærheden af.

Der forliser hvert Aar omkring 1,600 Skibe ved Stranding alene, og naar Søforklaring over saadanne Strandinger optages, er det et staaende Spørgsmaal, om der var holdt „god og forsvarlig Udkig", og naar dette Spørgsmaal kan besvares med, at der var Udkig paa Bakken, spørges der iøvrigt ikke om, hvorledes Udkigsmandens Syn er; han kunde for den Sags Skyld gerne være fuldstændig blind eller aldeles ude af Stand til at skelne en rød Lanterne fra en grøn. Sligt er en ligegyldig Sag for Board of Trade. Naar Manden kun har været paa Bakken, anses dette for god og forsvarlig Udkig.

„Fairplay" slutter sin Artikel med at sige, at der findes Rederier, som have et andet Begreb om deres Ansvar end Board of Trade, og som lade alle deres Søfolk undergaa en Synsprøve før de antages. Folk, som ikke have normalt Syn eller ere farveblinde, antages ikke.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Kjøbenhavns Flydedok er sat i Vandet en Stenfiskedamper, bygget til d'Hrr. Ingeniører Hansen & Hoffmann i Esbjerg. Den er af Staal og har følgende Dimensioner: 76' × 19' × 9½'.

Bygningen af Sejlskibe, som i de senere Aar var aftagen i høj Grad, idet der lagdes særlig Vægt paa Dampskibe, synes nu at tage ny Fart, hvilket vel turde hidrøre fra de sidste Par Aars gode Konjunkturer. Vi have tidligere her i Bladet meddelt om en Mængde nye Sejlskibe, som i den sidste Tid ere byggede eller under Bygning paa de danske Skibsværfter, men ogsaa i Udlandet tager Bygningen af Sejlskibe stærkt Opsving, ganske vist en anden Type af Skibe end den, vi her hjemme ere vante til.

Ifølge „Fairplay" har „The Anglo-American Oil Company" i London kontraheret med Firmaet Russel & Co., Glasgow, om Bygningen af et nyt, stort Sejlskib med en Lasteævne af 6,250 Tons og af følgende Dimensioner: Længde 350 Fod, Bredde 49.6 Fod og Dybde 27.6 Fod. Den kontraherede Pris er Lstr. 41,000. Et lignende Skib skal af samme Selskab være bestilt hos Wm. Hamilton & Co., Glasgow. Disse to Skibe ville blive Verdens største Sejlskibe. Desuden har „The Anglo-American Company" i den senere Tid købt flere store Sejlskibe.

Fra Amerika meddeles ligeledes om Bygning af forskellige større Sejlskibe. Ved H. M. Bean i Camden bygges en Træskonnert med 6 Master, Længde 300 Fod, Bredde 48 Fod og Dybde 28 Fod. Bygmesteren paastaar, at det er det første seks mastede Skib og den største Skonnert, som endnu er bygget. Kølen lagdes den 9. April og allerede den 1. Aug. skal Skibet løbe af Stablen. Derefter lægges Kølen til en Skonnert paa 250 Fods Længde og med 5 Master, og paa samme Værft løb d. 7. April en firmastet Skonnert paa 210 Fods Længde af Stablen.

Personalia.

Kapt. M. J. Jepsen, Fører af Barkskib „Kronprinsesse Louise" af Nordby, døde pludselig i Fredags, kun ca. 42 Aar gammel. For kort Tid siden kom han hjem efter i lang Tid at have været fraværende paa Sørejser og overværede for 14 Dage siden sin ældste Søns Konfirmation.

(Fanø Avis.)

Fra Sø og Land.

Af Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender, udgivet af Nordisk Skibsreder-Forening, er Nr. 7 udkommet med følgende Indhold: Norges Højesterets Votering og Dom af 17. Janr. 1900 i Sagen: Josef Andersen, Rasmus Risa, Ole Chr. Haugland og G. Nygaard mod Skib „Ferda"s Rederi; samme Domstols Votering og Dom af 25. s. M. i Sagen: Dpskb. Framnæs' Rederi mod Det norske Bjærgnings- og Dykkerkomp.

Navigationen aabnet paa Kronstadt. D'Hrr. Radau & Co., Kronstadt, telegrafere til os d. 8. ds.: Dampskibene Elbe og Skjalm Hvide ankomne med Isbrydernes Assistance.

S. D. telegraferer Hr. Hans Smith, Kronstadt, til os: Navigationen aabnet.

D'Hrr. Radau & Co., Kronstadt, tilskrive os d. 30. f. M.: Nærværende for at underrette Dem om, at den russiske Stats Isbryder Jermack, efter at have taget Panserskibet General Admiral Apraxim af Grunden ude ved Hogland og bragt det ind til Aspø Havn, nu er ankommet hertil og har faaet Ordre til i de kommende Dage at bryde Isen i den finske Bugt. Der bliver saaledes for Skibe, som ville løbe Risikoen, Anledning til at komme igennem ved Isbryderens Assistance; men den egentlige Navigation bliver næppe aaben før omkring den 13. førstk.

D'Hrr. C. G. Wickberg & Sønner, Sundsvall, meddele os d. 2. ds., at Isbrydere have brudt Isen fra Byens Kajer til Søs, og at Skibsfarten til Sundsvall Havn herefter er uhindret for Dampere. Isen viste sig betydeligt svagere end antaget og kan, ogsaa ved Siden af den brudte Rende, forceres af Dampere. — I Alnøsund har man ogsaa begyndt at bryde Isen, saa at Skibsfarten der ventes aabnet om nogle Dage. I Løbet af en Uge ventes hele Distriktet aabnet.

Til Styrmandseksamen i Aarets 1ste Termin bestod ialt følgende Antal Elever: 1ste Afdeling 54 (afvist 3), Tillægsprøve i Maskinlære 3; 2den Afdeling i Navigation 51, Geografi og Vejrlære 48 (afvist 2), Engelsk 30 (afvist 1), Søret og Handelsvidenskab 50 (afvist 2).

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede første Eksamenstermin af 1900 har Skolen indstillet 10 Elever til den almindelige Styrmandseksamen og i Eksamens anden Afdeling 3 Elever i Navigation, 3 i Geografi og Vejrlære, 2 i Engelsk samt 3 i Søret og Handelsvidenskab. Af disse bestod 1 ikke den almindelige Styrmandseksamen. Desuden har 3 Elever underkastet sig og bestaaet Sætteskipperprøven og 1 Fiskeskipperprøven. Skolen optager fremdeles Elever i alle Afdelinger til enhver Tid. Uformuende Elever kan vente Statsunderstøttelse. Skolens Lærere er O. Mathiasen og A. Landt samt Forstanderen, Cand. mag. S. Svendsen, hos hvem nærmere Oplysninger faas.

Losning og Liggedagspenge i Para. Losningsforholdene for Sejlskibe, som med Stykgodsladning komme til Para, skulle være meget uheldige, og Skibene blive ofte opholdt urimeligt længe, selv om passende Liggedage og Liggedagspenge ere fastsatte i Certepartiet.

En Korrespondent skriver til Fairplay, at naar en Kaptajn, som er bleven opholdt over sin Tid, forlanger Liggedagspenge, da nægter Købmanden i Reglen Betaling og henviser ham til at søge sin Ret ved Domstolene, men ingen fornuftig Mand forsøger at føre Proces i Brasilien.

Et Skib, som nu allerede har ligget 2 Maaneder i Para, og som i Certepartiet har Klausulerne „as customary" og „ligtherage at ships expence", har maattet betale 10 sh. pr. Ton for Lægtering fra Skibet til Land, skønt Afstanden kun er 2 Kabellængder. Kaptajnen paa et andet Skib, hvis hele tilgodehavende Restfragt £ 200, ikke rækkede til at betale de høje Lægterpenge, nægtede Betaling med den Følge, at Skibet mistede sin Tørn ved Toldboden. Han har nu ligget der i 6 Uger og vil sandsynligvis blive liggende der endnu en Maaneds Tid, før hans Tørn kommer igen. Brevskriveren foreslaar Skibsrederne at boycotte Para, ligesom det skete ved Santos for faa Aar siden; dette mener han vil bringe Forandring i Tingene. Santos skal nu være en af de bedste Pladser i Brasilien med Hensyn til de ovenfor omtalte Forhold.

I de senere Aar have Nordmændene efterhaanden begyndt paa i større Udstrækning at gaa over fra Sejlskibe til Dampere. For 10 Aar siden bestod saaledes 95 % af den norske Tonnage af Sejlskibe, men i Begyndelsen af forrige Aar fandtes der i den norske Handelsflaade 1,004 Dampere paa ialt 383,120 Tons og 6,143 Sejlskibe paa tilsammen 1,169,079 Tons.

I 1899 er Flaaden gaaet 42 Dampere frem og formindsket med 87 Sejlskibe. Størstedelen ere middelstore Dampere, byggede paa engelske Værfter.

Den norske Regering har nu bestemt sig til at understøtte de Dampere, som konkurrere med engelske Baade, og har tillige besluttet at yde Selskaber, hvis Dampere i Krigstid kunne bruges som Hjælpekrydsere, en fast aarlig Præmie. Til en Begyndelse har et bergensk Dampskibsselskab for 450,000 Kr. bygget en Damper i Kristiania. Den skal holde 15 Knobs Fart, og den aarlige Præmie bliver omtrent 10,000 Kr.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 2. Trækning begynder Onsdag d. 16. Marts Paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder bliver fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster, saaledes at ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faa Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger faa Gevinst i hver Trækning, hvorom for 2. Trækninges Vedkommende henvises til omstaaende Bekendtgørelse. Gevinsterne kunne eventuelt ombyttes efter de Vindendes Ønske med andre Genstande.

Ugens Havarier.

Dunstanborough, Dpsk. af Newcastle, kom Natten til 2. ds. paa Rejsen til Reval med Kul paa Grund paa Nordre Røse. Flot med Assistance af Svitzers efter Losning i Lægtere. Fortsat Rejsen efter Undersøgelse her.

Ebba, Skonnert af Brantevik, har d. 2. ds. her i Havnen været i Kollision med 3/m. Sk. Ahti. Ebba fik en Del Skade paa Klyverbommen og Ahti paa Skanseklædningen.

Ida, Skonnert af Ærøskjøbing, er d. 3. ds. paa Rejsen fra Alloa til Kønigsberg med en Ladning Kul grundstødt paa Nordsiden af Læsø. Skibet er lækt bragt flot med Assistance af Svitzers og Læsøboerne og indbragt til Frederikshavn af Svitzers.

Helene, Barkskib af Fanø, er paa Rejsen fra Antwerpen til Natal indeslæbt til East London afmastet. En Del Ladning er kastet overbord. Nærmere Efterretninger savnes.

Agent Petersen, Barkskib af Marstal, har ved Bordeaux været i Kollision med det franske Regeringsfartøj Titan, der ikke tog nogen Skade, hvorimod Agent Petersen blev en Del beskadiget paa Agterskib. Skibet har paa Rejsen fra Guadeloupe havt haardt Vejr og er læk ankommet til Bordeaux.

Ceylon, Galease af Aalborg, har paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Warberg været paa Grund ved Snekkersten. Flot af Svitzers og indbragt til Helsingør.

Kathrine, Skonnert af Elmshorn, kom d. 4. ds. paa Grund paa gamle Prøvesten.

Ægir, Postdpsk., har i Korsør Havn været i Kollision med den tyske Postdamper Sigismund. Ægir fik betydelig ovenbords Skade, som repareres her.

Til **Bureau Veritas** er i Marts Maaned 1900 anmeldt som forliste følgende Sejlskibe: 19 amerikanske, 59 britiske, 3 chilensiske, 2 danske, 2 hollandske, 12 franske, 8 tyske, 8 italienske, 1 mexikansk, 17 norske, 2 portugisiske, 3 russiske, 9 spanske, 7 svenske, ialt 152; Dampskibe: 2 amerikanske, 4 brasilianske, 31 britiske, 1 ægyptisk, 6 franske, 6 tyske, 1 italiensk, 3 norske, 1 spansk, 1 tyrkisk, ialt 56.

Aarsagerne til Forlisene vare for Sejlskibene: Stranding 56, Kollision 4, Sunkne 6, Forladte 7, Kondemnation 70, Borteblevne 9; for Dampskibene: Stranding 14, Kollision 5, Sunkne 4, Kondemnation 20, Borteblevne 13.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, i Kbhvn. — Alexandra, Svensson, ankom til Boston 3. Maj — Algarve, Borries, afgik fra Kbhvn. 8. Maj, bestemt til Reval. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Messina 5. Maj, best. til Algier — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 5. Maj, bestemt til Boston. — Arno, Strubberg, afgik fra Swansea 29. April, bestemt til Leghorn. — Beira, Lunge, afgik fra Kbhvn. 7. Maj, bestemt til Reval. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Oporto 7. Maj. — Douro, Ørum, afgik fra Lissabon 6. Maj, bestemt til Kbhvn. — Florida, Koch, i Kbhvn. — Garonne, Rasmussen, afgik fra La Rochelle 7. Maj, bestemt til Dunkirk. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 4. Maj, bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Barcelona 2. Maj. — Island, Skjødt, ankom til Stettin 6. Maj. — Kentucky, Caroc, afgik fra Christiania 7. Maj, bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 7. Maj, bestemt til Kronstadt. — Loire, Rabe, ankom til Danzig 28. April. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 5. Maj, bestemt til Kbhvn — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til Antwerpen 16. April. — Nicolai II., Michelsen, i Kbhvn. — Norge, Knudsen, ankom til New York 4. Maj. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 5. Maj, best. til Reval. — Omsk, Müller, ankom til Reval 3. Maj. — Seine, Staal, i Kbhvn. — Texas, Holm, afgik fra New York 3. Maj, best. til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 28. April, bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, afgik fra Kbhvn. 5. Maj, bestemt til Reval. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 3. Maj, bestemt til Rotterdam. — Xenia, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 24. April, bestemt til New Orleans.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Riga 7. Maj, best. til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Throndhjem 7. Maj, best. til Kbhvn. — Ceres, Ryder, afgik fra Leith 2. Maj, bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til Pillau 7. Maj, best. til Kbhvn. — Christians-

sund, Kjølsen, ankom til Kbhvn. 6. Maj, bestemt til Vestnorge. — Constantin, Niedersøe, pass. Holtenau 7. Maj, bestemt til London. — Ella, Mortensen, ank. til Kbhvn. 7. Maj, best. til Danzig. — Frederik, Thomsen, afgik fra Pillau 7. Maj, best. til Hull. — Kasan, H. Hansen, ankom til Libau 7. Maj, bestemt til London. — Kiew, Jacobsen, pass. Hirshals 7. Maj, bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, afgik fra Trangisvaag 20. April, best. til Leith. — Louise, Brabrand, pass. Hanstholm 8. Maj, bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, ankom til Danzig 4. Maj, best. til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Thronhjem 3. Maj, bestemt til Kbhvn. — Moskov, Rohde, ankom til Hull 7. Maj, best. til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 5. Maj, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ank. til London 6. Maj, best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Hamburg 8. Maj, bestemt til Kbhvn. — Pregel, Olsen, ankom til Antwerpen 6. Maj, bestemt til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 6. Maj, best. til Hamburg — Valdemar, Kofod, ankom til Hull 1. Maj. — Vendsyssel, Jacobæus, afg. fra London 6. Maj, bestemt til Kbhvn. — Vesta, Holm, ankom til Kbhvn. 27. April, bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ankom til Kbhvn. 7. Maj, bestemt til Hull.

Ficaria, Fenger, afgik fra Newcastle 9. Maj, best. til Kbhvn. — Primula Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 10. Maj, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, M. Madsen, afgik fra Newcastle 9. Maj, best. til Horsens. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Malmø 10. Maj, bestemt til Grimsby via Helsingborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 9. Maj, best til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebælt, W. Jørgensen afgik fra Newcastle 9. Maj, bestemt til Aalborg. — Knuthenborg, Hansen afgik fra Nykjøbing F. 9. Maj, best. til Newcastle via Svendborg og Odense. — Union, L. P. Therkildsen, afg. fra Leith 9. Maj, best. til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 28. April, ank. til Riga 3. Maj. — Frode, Tofte, afgik fra Cardiff 27. April, ankom til Libau 3. Maj. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Riga 3. Maj, bestemt til Rouen. — L. H. Carl, Lorentzen, afgik fra Cardiff 25. April, ankom til Riga 5. Maj. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 12. April, ankom til Riga 23. April — Danmark, Kraemer, afgik fra Blyth 8. Maj, bestemt til Libau. — Ragnar, Risø, afgik fra Stettin 4. Maj, bestemt til Sunderland. — Volmer, Riber, afgik fra Libau 5. Maj, best. til Ghent. — Dan, Hansen, afgik fra Leith 28. April, ankom til Riga 4. Maj. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Blyth 27. April, ankom til Libau 2. Maj. — Olaf, Petersen, afgik fra Stettin 4. Maj, bestemt til Newcastle.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Johan Siem, Knudsen, afgik 2. Maj fra Neufahrwasser. — P. Andrejeff, Johnsen, ankom 4. Maj til Grimsby. — A. Shukoff, Stoltenberg, afg. 4. Maj fra Cette. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik 4. Maj fra Rotterdam. — Russ, Jensen, afgik 6. Maj fra Antwerpen.

Heimdal. Anine, Løffler, ank. til Stockholm 8. Maj. — Kamma, Pedersen. afgik fra Blyth 5. Maj. — Helga, Lagesen, afg. fra Pommaron 3. Maj. — Martha, Jørgensen, ankom til Lübeck 7 Maj. — Elna, Møller, ankom til Rotterdam 8. Maj. — Therese, Rathje, afgik fra Korsør 6. Maj.

Urania. Venus, Nielsen, ank. til Newcastle 29. April. — Urania, Jørgensen, ankom til Grangemouth 7. Maj. — Pallas, Degn, ank. til Riga 30. April. — Marts, Clausen, afgik fra Mandal 20. April, bestemt til Island.

Nordsøen. Wineland, Høgsted, ank. til New Orleans 4. Maj. — Nordland, Hemmingsen, ank. til Glasgow 26. April. — England, Andresen, ankom til Carlscrona 6. Maj. — Rusland, Møller, ank. til Antwerpen 25. April.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ank. til Dunkirk 4. Maj. — Niobe, Schmidt, ankom til Rotterdam 4. Maj. — Nancy, Mathisen, afgik fra Blyth 2. Maj. best. til Reval. — Nautik, Mortensen, ankom til Rouen 5. Maj. — Nora, Christensen, afgik fra Rendsborg 4. Maj, ankom til Hamborg 5. Maj. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Kønigsberg 2. Maj, ank. til Rouen 7. Maj. — Nerma, Knudsen, afgik fra Esbjerg 8. Maj, bestemt til Warkworth. — Alfa, Nielsen, ankom til Grangemouth 3. Maj.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, ank. til Stockholm 5. Maj. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Stettin 2. Maj, ankom til Riga 5. Maj. — Russia, Jespersen, ankom til Kbhvn. 5. Maj. — Carl Hecksher, Starck. afg. fra Antwerpen 4. Maj, best. til Stettin.

Østersøen. Rita, Jørgensen, afgik fra Falkenberg 3. Maj, best. til London.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Reval 4. Maj, best. til Rotterdam. — Frisia, Skov, afgik fra Lübeck 5. Maj, ankom til Riga 7. Maj.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Rotterdam 7. Maj. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Port Said 27. April, bestemt til Rotterdam. Fredensborg, Hartmann, ank. til Methil 7. Maj. — Frederiksborg, Jørgensen, pass. St. Michel 22. April. bestemt til Philadelphia. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Kbhvn. 4. Maj, bestemt til Kronstadt. — Kronborg, Schultz, ankom til Hamburg 3. Maj. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 6. Maj. — Skanderborg, v. Deurs, ank. til Hull 7. Maj. — Søborg, Fischer, ank. til Riga 29. April. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 7. Maj. — Stjerneborg, Mathiesen, afgik fra St. Lucar 2. Maj, best. til Glasgow.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, ankom til Sevilla 5. Maj. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Newcastle 29. April. — Klampenborg, Jensen, ank. til Ardrossan 1. Maj. — Marselisborg, Andersen, ankom til Gravesend 7. Maj. — Silkeborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 8. Maj. — Skodsborg, Lund, afg. fra Riga 6. April, bestemt til Ghent. — Tuborg, Hveissel, ankom til Cardiff 3. Maj.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Aarhus 5. Maj. ankom til Libau 8. Maj. — Agnete, Jensen, ankom til Kbhvn. 4. Maj. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 5. Maj, ankom til Riga 8. Maj. — Alice, Hansen, ank. til Libau 6. Maj. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 2. Maj — Nauta, Madsen, ank. til Kiel 8. Maj. — Rønne, Hintze, ank. til Libau 5. Maj. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Rotterdam 7. Maj.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Annam, Cold, ank. til Kbhvn. 24. April. — Siam, Glahn, afg. fra Antwerpen 28. April, bestemt til Port Said, pass. Gibraltar 4. Maj. — Cathay, Jensen, pass. Perim 5. Maj, bestemt til Port Said. — Normannia, Rasmussen, afg. fra Hongkong 7. Maj, bestemt til Bangkok.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Norfolk 23. April, bestemt til Stettin. — Lars Kruse, Christiansen, ankom 8. Maj til Kbhvn. fra Grangemouth. — St. St. Blicher, Klitgaard, afg. fra Kbhvn. til Grangemouth 7. Maj.

Vendila. N. G. Petersen, Jensen Ellekilde, ankom til Helsingborg 6. Maj.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Libau 7. Maj. — Clara, Petersen, ankom til Grangemouth 29. April.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Grangemouth 7. Maj. — Svend, Nielsen, afgik fra Methil 5. Maj, bestemt til Libau.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ank. 5. Maj til Methil. — Energi, Hansen, ank. til 7. Maj til Burntisland.

Dania. Lilly, Nielsen, afgik fra Rotterdam 3. Maj, ank. til Alloa 6. Maj. — Mary, Lorentzen, afgik fra Methil 5. Maj, ank. Esbjerg 7. Maj.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik fra Newcastle 5. Maj, bestemt til Riga. — Karen, Degn, afgik fra Syra 30. April, ankom til Coumi 1. Maj.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Tercera, Pedersen, prajet 29. Marts paa 35° S. Br. 21° Ø. Lgd. fra Pelsart Island til London — Casma, Sonnicksen, sejlet fra Port Natal 5. April til Newcastle N. S. W. — Mathilde, Strømberg, pass. Gibraltar 22. April, fra Marseille til New York. — Nor Wester, Nielsen, ankom til Port Natal 3. Maj fra Dunedin. — Elisabetha, Fischer, sejlet fra Rio Grande 27. Marts til Falmouth. — Cito, Christensen, ankom til Barcelona 4. Maj fra Molukkerne via Sourabaya og Punta Delgade. — Amete, Nielsen, ankom til Barbados 3. Maj fra Cape Town. — Røhl, Callesen, ankom til Harburg 5. Maj fra Plymouth.

Fanø. Sønderho. Mary, Lydom, ankom 29. April til Falkenberg fra Burntisland.

Svendborg. Urania, Hansen, ankom paa Leith Red 30. April. — Embla, Mikkelsen, ankom til Newcastle 30. April. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Pillau 30. April. — Grethe, Brandt, ankom til Norrkøping 30. April. — Fides, Nielsen, ankom til Dundee 1. Maj. — Skirner, Nielsen, ankom til Hull 1. Maj. — Hanne, Rynitz, ankom til Pillau 1. Maj. — Helge, Hansen, ankom til Wisby 1. Maj. — Emanuel, Bentzen, ankom til Fowey 1. Maj. — Tomona, Nielsen, ankom til Pillau 30. April. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Aloa 1. Maj. — Lyø, Jensen, ankom til Mynsteraas 1. Maj. — Kasper, Hansen, ankom til Gøteborg 2. Maj. — Niels, Hansen ankom til Christianssand 2. Maj. — Sofie, Jensen, ankom til Helsingborg 3. Maj. — Garibaldi, Andersen, ankom til Kragerø 4. Maj. — Athene, Hansen, ank. til Bergqvare 4. Maj. — Samson, Hansen, ankom til Sarpsborg 4. Maj. — Concordia, Henriksen, ankom til Leith 5. Maj. — Roska, Petersen, ankom til Kønigsberg 4. Maj. — Hans Emil, Hansen, ankom til

Landskrona 4. Maj. — Kirstine, Dam, ankom til Norrköping 5. Maj. — Solon, Hansen, ankom til Strømstad 4. Maj. — Psyche, Hansen, ankom til Strømstad 4. Maj.

Ærø. Gabrielle, Henriksen, ankom 28. April til Kerteminde. — Maren, Christensen, ankom 30. April til Morlaix. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 1. Maj til Kallundborg. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 28. April til Figeholm — Ceres, Bager, ankom 30. April paa Kbhvns. Red. — Ingeborg, Svane, ankom 2. Maj til Frederiksstad. — Christian, Dreiøe, ankom 30. April til Kjøbenhavn. — Cura, Christensen, ankom 30. April til Kjøbenhavn. — Lykkens Prøve, Jensen, ankom 1. Maj til Kjøbenhavn. — Søstrene, Clausen, ankom 1. Maj til Port Spain. — Caroline, Knudsen. ankom 1. Maj til Windau. — Amor, Rasmussen, ankom 2. Maj til Kalmar. — Familien, Weber, ankom 30. April til Aalborg. — Dorthea, Christensen, afgik 1. April fra Pointe à Pitre (Vestindien) til London. — H. C. Christensen, Bøye, afgik 12. April fra St. Pierre (Vestindien) til Nantes. — Ærø, Christensen, er ankommen til Stubbekøbing. — Tobias, Boye, ankom 2. Maj til Kjøbenhavn. — Chaluppens Minde, Rasmussen, ankom 2. Maj til Kjøbenhavn. — Thekla, Fabricius ankom 3. Maj til Kingslynn. — Henriette, Holm ankom 5. April til Maracaibo fra Lissabon. — Frem, Folmer, ankom 4. Maj til Antwerpen. — Thor, Kromann, ankom 5. April til Maracaibo. fra Hamburg. — Nielsine, Christensen, ankom 4. Maj til Malmø. — Phønix, Eriksen, ankom 4. Maj til Warkworth. — De tre Søskende, Rasmussen, ankom 4. Maj til Kjøbenhavn. — Anne, Jensen, ankom 5. Maj til Dysart. — Hildur, Schmidt, ankom 5. Maj til Pillau. — Carl, Lindegaard, ankom 1. Maj til Aarhus. — Sylphe, Petersen, ankom 4. Maj til London. — Forældres Minde, Christensen, ankom 5. Maj til Nykøbing F. — Alf, Rasmussen, ankom 5. Maj til Flensberg. — Dannebrog, Harris, ankom 3. Maj til Frederikshavn. — Familiens Haab, Petersen, ankom 3. Maj til Aalborg. — Bien, Petersen, ankom 6. Maj til Kønigsberg. — Alfa, Rasmussen, ankrede 7. Maj ved Hornbæk paa Rejse fra Lissabon til Søderhamn.

Rønne. Prøven, Bidstrup, ankom til Sandhamm 30. April. — John Hintze, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 30. April. — Næstved, Larsen, ankom til Kjøbenhavn 1. Maj. — Veset, Ølsted, ankom til Kønigsberg 1. Maj. — Charles, Kjeldsen, ankom til Rügenwalde 2. Maj. — Tordenskjold, Larsen, ankom til Kjøbenhavn 3. Maj. — Gudmund, Borbye, ankom til Rensborg. — Herman Olsen, Jacobsen, ankom til Kjøbenhavn 3. Maj. — Ane, Katrine, Pedersen, Kjøbenhavn 3. Maj. — Rolf, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 4. Maj. — Hermod, Grønwald, ankom til Rendsborg 4. Maj. — Laurentine Emilie, Andersen, ankom til Fredericia 4. Maj.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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, Færøerne, Island og Grønland.

Sundet. Kjøbenhavn. Den 10de Maj 1900 afmærkes Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran *Mellemfort* og *Prøvesteen.*

Samtidig tændes Varselfyrene, der brænde fra $^1/_4$ Time efter Solnedgang til $^1/_4$ Time før Solopgang.

Island. Reykjavik. Engey S. Ved Revet, der skyder sig ud fra *Engey* S.-Pynt, er i $5^1/_2$ Fv. Vand udlagt en Vager med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost. Den ligger ved Revets SV.-Kant, fra *Engey* S.-Pynt i S. 17° V., 850 Alen, fra Hospitalet paa *Lungarnes* i N. $55^1/_2$° V., 2,100 Alen og fra *Reykjavik* protestantiske Kirke i N. 45° Ø., 3,300 Alen.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sundet. Klagshamn. *Klagstorp* Havn hedder nu *Klagshamn.* Paa Yderenden af Molen er tændt et fast Fyr, der viser rødt Lys fra N. 25° V., N. efter over *Limhamnslandet,* hvidt Lys fra N. 25° V. gennem V. til S. 69° V., rødt Lys fra S. 69° V. til S. 33° V. og hvidt Lys fra S. 33° V., S. efter mod Land.

Kalmarsund. Skansgrundet. Lystønden ved *Skansgrundet,* Ø. for *Grimskär* Fyr, er atter udlagt.

Stockholm Skjærgaard. Lystønderne ved *Dalarö* og *Vindåsen* ere atter udlagte.

Bottniske Bugt. I 1900 foretages Opmaaling mellem *Prestgrundet,* 61° 20′,8 N. Br. 17° 21′,8 Ø. Lgd. og *Jättholmarne,* 61° 57′,3 N. Br. 17° 31′,2 Ø. Lgd, samt mellem *Kågnäset,* 64° 45′,10 N. Br. 21° 18′,10 Ø. Lgd., og *Rödkallen,* 65° 18′,19 N. Br. 22° 22′,10 Ø Lgd.

Der opføres derfor Baaker af Træ eller Sten paa Kysterne, og Prikker udsættes. Disse have altid et eller flere Flag. Søfarende advares mod Forveksling med Farvands Prikkerne.

Rusland. Dagø NØ. Øen Kakor. Baaken paa *Kakor* er ødelagt og opføres ikke igen. 59° 2′,1 N. Br. 22° 58′,11 Ø. Lgd.

Tyskland. Pillau. Mellem Molerne i *Pillau* er der endnu grundt, men den store Baake er dog rejst og Fyret paa Mellembaaken tændt. Skibe med over 14 Fods Dybgaaende skulle tage Lods.

Stettiner Haff. Papenwasser. I *Papenwasser* ere følgende nye Baaker opførte:

Stepenitz Baake, midt for *Stepenitz Bugt.* Den er Forbaake for to Ledelinier.

Büchenort Baake er Bagbaake for *Stepenitz* Baake og angiver Retningen ud af *Stepenitz Bugt* mod NV., i Stedet for den gamle Forbaake.

Sieboot Baake er Forbaake for Linien gennem *Die Kuhle.*

Sandhof Baake er Bagbaake for Linien gennem *Die Kuhle* og Bagbaake for Linien mod S. med *Stepenitz* Baake som Forbaake.

Schwabak Baakerne ere foreløbig uforandrede.

Paa Baakerne er anbragt Ledefyr. Forfyrenes Højde er 37 Fod, Bagfyrenes 76 Fod. Forfyrene vise hvidt Hurtigblink, Blink 1 S., Mørke 1 S. Bagfyrene er hvide, faste Fyr. Baakerne tjene tillige til Dagmærker. De gamle, nu overflødige Baaker, borttages.

Femersund. Fra Maj til Juli 1900 foretages Uddybning i *Femersund.* Uddybningsmaskinen viser en rød Ballon eller en rød Lanterne over en hvid paa den Side, hvor den skal passeres, og kan vise en hvid Lanterne paa den modsatte Side. En sort Ballon eller en grøn Lanterne over en hvid betyder, at Uddybningsmaskinen ikke kan passeres. Elektrisk Lys anvendes under Arbejdet, og N. for Farvandet kan der vises en Del Lanterner.

Kiel. For Sommeren er Fortøjtønde F. i *Kiel* Havn flyttet til mellem Fortøjtønde 5 og 6 og Land, som Nr. 5 a. 54° 19′ 59″ N. Br. 10° 9′ 30″ Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Kullen. *Kullen* Fyr antages at blive forandret i den sidste Del af August 1900. Det bliver et Lynfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn af $^1/_3$ S. Varighed.

Fra Begyndelsen af Juli 1900 formindskes det nuværende Fyrs Lysævne betydeligt. men det vedbliver at vise Ft-Blink hver 2 Minutter.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Søndmøre. Voksø Havn. En 14 Fods Bo er funden mellem *Voksø* og *Langholmene.* 62° 12′,17 N. Br. 5° 29′,13 Ø. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Tyskland. Süder Hever. *Süder Hever* er nu afmærket med Anduvningstønden, de røde Spirtønder med Timeglas A—G og de sorte Spidstønder 1—7. De ligge saaledes:

Anduvningstønden. 54° 18′ 10″ N. Br. 8° 22′ 24″ V. Lgd.
Spirtønde A. 54° 18′ 42″ N. Br. 8° 25′ V. Lgd.
Spirtønde B. 54° 20′ N. Br. 8° 27′ 40″ V. Lgd.
Spirtønde C. paa A's tidligere Plads.
Spirtønde D. paa B's tidligere Plads.
Spirtønde E. 54° 23′ 34″ N. Br. 8° 33′ 42″ V. Lgd.
Spirtønde F. paa D's tidligere Plads.
Spirtønde G. paa E's tidligere Plads.
Sort Tønde Nr. 1. 54° 20′ 30″ N. Br. 8° 27′ 18″ V. Lgd.
Sort Tønde Nr. 2. 54° 21′ N. Br. 8° 29′ 12″ V. Lgd.
Sort Tønde Nr. 3 paa den tidligere Plads.
Sort Tønde Nr. 4 paa den tidligere Plads.
Sort Tønde Nr. 5. 54° 23′ 42″ N. Br. 8° 33″ V. Lgd.
Sort Tønde Nr. 6 paa Nr. 5's tidligere Plads.
Sort Tønde Nr. 7 paa Nr. 6's tidligere Plads.

I det afmærkede Farvand er der nu ikke under 16 Fod Vand.

Elben. Cuxhaven. Fra 20de Juni til 19de August 1900 afholdes Sømineøvelser ved *Cuxhaven.* Pladsen, der ligger uden for Farvandet mellem Tønde Nr. 14 og Nr. 16, er afmærket med fire gule Tønder med rødt Flag og er spærret for al Sejlads. En Minekran ligger ved Pladsen og viser to hvide Lanterner lodret for hinanden. Fra 7de til 19de August ligge skarpladte Miner ude. Dampere med det røde, internationale Flag B og om Natten med tre hvide Lanterner lodret for hinanden ligge da ude. Anvisninger skulle ubetinget følges.

Fra 20de Juni til 20de August afholdes Øvelser ved *Kugelbake.* Det er forbudt at gaa mellem Søminebatteriet og Land.

Jade. Fra 5te Juni til 31te August 1900 afholdes Søminøvelser i *Jade* mellem Tønde Y og X og mellem V og W. Ved Pladsen, der er spærret for al Sejlads, ligger en Minekran og Dampere. Anvisninger og Signaler skulle ubetinget følges.

Holland. Zeegat van Terschelling. Schuitengat. Paa Barren i *Schuitengat* er Dybden nu midt i Farvandet 11 Fod, langs Spidstønderne 10½ Fod og langs Stumptønderne 13 Fod.

Nordoostgat. Skonnerten *„Johanne"* er sunken i *Nordoostgat* i 8 Fv. Vand mellem Stumptønde Nr. 6 med Kryds og sort Kugletønde Nr. 1 med Diamant. En grøn Stumptønde er udlagt paa den Side af Vraget, som ligger mod Farvandet. 53° 20′ 26″ N. Br. 5° 7′ 58″ Ø. Lgd.

Zuiderzee. I *Zuiderzee* afholdes Skydeøvelser. Skiver ere udlagte paa V.-Kant af *Oude Vlie* mellem Stumptønde Nr. 8 og Nr. 9 med afkortet Kegle i *Omdraai*, og paa *Lutjeswaard*, tæt ved Vager Nr. 3 med to Balloner, *Nes*, i *Vlieter*. I Nærheden ligge rød og sort tærnede Stumptønder, der angiver Ankerpladsen for Skibene, hvorfra der skydes. Skibet, hvorfra der skydes, hejser rødt Flag.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Zuiden. I *Zuiden* er det røde Blinkfyr paa den inderste Duc d'Albe paa N.-Siden af Farvandet midlertidig slukket. Fra Duc d'Alben vises de samme Lanterner som for Vrag.

Frankrig. Banc de Bergues. Den sorte Spidstønde Nr. 1 med Cylinder ved *Banc de Bergues* er atter udlagt.

England. Medway. Sheerness Bar. I Slutningen af Maj 1900 udlægges sandsynligvis paa *Cant Edge, Sheerness Bar*, følgende 3 Lystønder:

Ydertønden, fra *Minster* Kirke i N. 28° Ø., 3¼ Kml. og fra *Trinity* Kirke, i *Mile* i N. 60° Ø.

Mellemtønden fra *Minster* Kirke i N. 8° Ø., 2¼ Kml. og fra *Garrison Point* Fyr i N. 67° Ø.

Indertønden, fra *Minster* Kirke i N. 19° V., 2¼ Kml. og fra *Garrison Point* Fyr i N. 61° Ø. 51° 27′ 40″ N. Br. 0° 47′ 35″ Ø. Lgd.

Themsen. The Warp. Vraget af Skonnerten *„Resolute"*, der var sunken i *The Warp*, c. 1 Kml. SØ. for *East Admiraly* Tønde er borttaget. Mindste Dybde paa Stedet 35 Fod. Afmærkningen er inddragen.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Dieppe. Den 1. Maj 1900 er det ny faste Fyr paa *Dieppe* V.-Mole er tændt. Flammens Højde: 51 Fod. Synsvidden: 9 Kml. for det hvide, 5½ Kml. for det røde Lys. Fyret viser hvidt Lys til N. 89° V., rødt Lys derfra og ind til Kysten V. for *Dieppe*. Det vises fra et hvidt Taarn midt paa Havnehovedet.

Samtidig er det gamle hvide, faste Fyr med rød Vinkel og det grønne, faste Fyr paa *Dieppe* V.-Mole slukkede.

Saint Malo. Vraget af det ved *Saint Malo* i *Passage du Décollé* sunkne Fartøj er borttaget. Der er 16 Fod Vand Lavvande, paa Stedet.

Paimpol. Grunden, som er funden ved Ankerpladsen ved *Paimpol*, ligger c. 2,200 Alen S. 34° V. fra Taarnet *Denou* og og c. 5,700 Alen S. 83° Ø. fra *Portz-Don* Fyr. 48° 47′ 18″ N. Br. 2° 58′ 40″ V. Lgd.

Abervrac'h. Chenal de la Pendante. I *Chenal de la Pendante* ligger en 9 Fods Grund, c. 700 Alen S. 45½ V. fra Taarnet *Carrec Bazil*. 48° 37′ 20″ N. Br. 4° 36′ 29″ V. Lgd.

En 7 Fods Grund, c. 800 Alen S. 16° V. fra samme Taarn. 48° 37′ 15″ N. Br. 4° 36′ 20″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Canal Basse Loire. Carnet. Ved *Carnet*, ved Slusen til *Canal Basse Loire* ere Ledefyrene tændte. Forfyret staar paa 47° 16′ 8″ N. Br. 1° 56′ 43″ V. Lgd. og Bagfyret paa 47° 15′ 58″ N. Br. 1° 56′ 3″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cap Fear River. Bald Head Shoal. I Indløbet til *Cape Fear River* er *Middle Ground Shoal* tiltagen over Fyrlinjen i *New Channel* til næsten ud for *Pile of Stones* Tønde Nr. 6. Fyrlinjen maa derfor forlades, før man kommer til denne Tønde. *Bald Head Shoal* sorte Tønde Nr. 5 er flyttet SØ. hen og ligger 60 Alen SØ. for Ledelinjen, fra *Cape Fear* Fyr i S. 76° V. og fra *Oak Island* Redningsstation i S. 24½° Ø.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Pensacola Bay. Caucus Channel. I *Caucus Channel* er Afstanden mellem Tønderne 100 Alen. Midt i det uddybede Løb er der 31 Fod, og det strækker sig fra 30 Fods Kurven uden for til 30 Fods Kurven inden for, forbi Tønde C 5, lige over for *Middle Ground*. For Indgaaende tages Fløjtetønden om Styrbord og der styres N. 18° V. i Ledelinjen til Tønde C 5.

Cuba N.-Kyst. Nipe Bay. En rød Tønde er udlagt paa SØ.-Kanten af Grunden ved Indløbet til *Nipe Bay*.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Pernambuco. Ved *Pernambuco* er den høje, graa Skorsten med hvide Forsiringer ved Raffinaderiet tæt ved Fort *Buraco* et godt Sømærke. Holdt overet med S.-Kanten af Fort *Buraco* leder det S. om *English Bank*, og er kendeligere end Mærket, *Picao* Fyr overet med S.-Hjørnet af Fort *Brun*.

Macapa og Fernando de Noronha. Ved *Macapa* skal tændes et Fyr. 0° 0′ 50″ N. Br. 50° 59′ 24″ V. Lgd. Paa Øen *Fernando de Noronha* skal tændes et Fyr 3° 51′ S. Br. 32° 25 V. Lgd.

Paa Revet *Rocas* er Fyret nu i Orden. Det er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 57 Fod. Synsvidden: 9 Kml. Fyrapparat af 6. Orden. Det vises fra en Mast paa den N.-ligste Ø paa Revet. 3° 51′ 30″ N. Br. 33′ 47′ 49″ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Paa Fyrskibet *„Adjigiol"* Station er Fyrskibet *„Beresan"* midlertidig udlagt. Der vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 Fod.

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

Røde Hav. Suakin. Jumna Bank. Den rød og hvid vandret stribede Spidstønde ved den S.-lige *Jumna Bank* er ombyttet med en rød Tønde med hvid Ballon.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Japan. Inland Sea. Kaminoseki Strait. Et Sejlskib med 2 Master er sunket i 19 Fod Vand i Løbet mellem *Nagashima* og Pynt *Morotsu*, c. ½ Kbl. S. 35° V. fra N.-Pynten ved Indløbet. Ved Lavvande er Skroget netop over Vandet 33° 50′ N. Br. 132° 6′ 35″ Ø. Lgd.

Jesso. Oterranai (Otaru). Bølgebryderen, der bygges ved *Otaru*, strækker sig 6 Kbl. ud fra Pynt *Pontomaru*. Tønden ved dens Yderende er rød, pyramideformet med Ballon. Fra Baaken vises to røde Lanterner, men man kan ikke stole paa, at de brænde.

Karantænebestemmelser.

Spanien. — *Portugal* er erklæret for pestfrit.

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.

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. R. HERMANSEN,
Søekviperingsforretning,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.
• Telefon 5826. •
Aarhus. Havnegade 28.

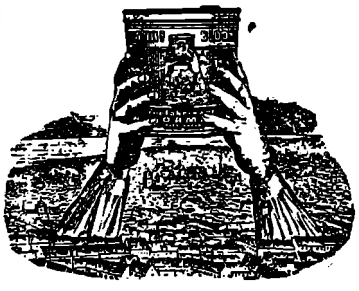
Petroleums-Loddelampen

„ÆTNA“

brænder uden Væge med Petroleum i Gasform. Lampen slukkes ikke i Blæst. En Temperatur af 1200 Celsius kan naas. Petroleumsforbrug fra 1/5 til 1/8 Pot pr. Time. Beholderen er af Messing, solidt og smukt Arbejde. „ÆTNA“ er uundværlig for: Maskinmestre, Montører etc. Største Udvalg af Loddelamper, Loddekolber og Apparater til Petroleum og Benzin.

CARL DAHL & Co., 14, St. Kannikestræde, Kjøbenhavn K.

Tlf. 5047.



VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering

anbefales:

A. FORMANNS

BLODBUDDING

(i hermetisk lukkede Daaser).

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Repræsentant for Hamburg:
Hr. P. L. FABRICIUS,
Gr. Bäckersstrasse 22 & 24.

og i Plymouth:
Hr. P. PEDERSEN,
Southside Street.

Repræsentanter i Cardiff:
Hr. CARLSEN, NIELSEN & Co.
Hr. CHARLES H. HUSS & Co.

A. FORMANN.

CHR. ANDERSENS

SKIBSVÆRFT PAA FREDERIKSØEN VED SVENDBORG.

NYBYGNING AF SEJLSKIBE SAMT REPARATION.

ALT AF NYESTE KONSTRUKTION.

H. HANSENS Skibshandel,

Havnegade, Kolding.

anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.

Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.

Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

Til Skibsproviantering

anbefales:

„Elisabethsmindes“

Mælkechokolade

i Daaser à 1 Pd.: **Udsalgspris 75 Øre**
(ab Frihavnen: Udsalg 70 Øre).

1 Daase udrørt med koldt eller kogende Vand giver 7 mellemstore Kopper fortrinlig Chokolade med aldeles udviklet Mælkesmag.

Smager ogsaa fortræffeligt som det er.

Københavns Børskurs d. 9. Maj 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	99-98¾	-99¼	98¾	99¼
Danmark			79½	80
Norden			115½	116
Kjøbenhavn	93		92¾	93
Carl			50¾	51
Dannebrog			93½	94¼
Skjold			66¼	66½
Urania	75		75	75¼
Union			99	99½
Dampsk. af 1896			98½	98¾
Østasiatiske	110½		110	110½
Østersøen			94	96
Nordsøen			73	76
Torm			91	95
Gorm			100	—
Foren. Bugser-Selsk.			70	88
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal	108	107½	107	108
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			98	100
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			93	95
3½% Husejer Kreditk.			80¾	82
3½% Khhvns Kreditf.			83½	85
4% — — 2. Serie			89½	90¼
4% — — 1. —			91¼	91¾
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			84¾	85¼
4% — — 6 —			—	—
3½% Landkreditk. 3 —			84¼	86
Aktier.				
Nationalbank			133¾	134¾
Privatbank			124	124½
Landmandsbank			117	119
Handelsbank	114¾	115	114½	115
Grundejerbank			98½	99½
Burm. & Wain			77	79
Helsingørs Jærnsk.			92½	93½
Sukkerfabr.	102		101¾	102
Bryggeri Aktier			91	91½

Vekselkurser d. 8. Maj 1900.

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.15	88.95
London	18.29	18.25
Paris	72.70	—
Amsterdam	151.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 8. Maj 1900.

Russiske Noter	216.25
4% Russiske Consols	—
3 8/10% — Boden Kredit	93.40
5% Mexikanske 1899	99.70
5% Rumænske Stats	93.50
4% — — 1890	81.25

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 84,000, „Carl“ 4,000, „Danmark“ 6,000, „Kjøbenhavn“ 12,000, „Dannebrog“ 16,000, „Skjold“ 16,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 10,000, „Norden“ 4,000, „Østasiatiske“ 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

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,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg".

Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,

Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

—

Telegr. Adr.: Peter.

LANDMANDSBANKEN

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

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

27. Series

2den Trækning begynder Onsdag den 16de Maj 1900.

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.**

Tirsdagen den 15. Maj Kl. 11 Form. bliver ved **offentlig Auktion,** der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt:

6100 Pd. Tovværk og Spild af Tov, 200 Pd. umalet Sejldug, 20 Sejldugs Køjer, 400 Pd. Klude, 600 Sække, 40,000 Pd. Staalaffald, 29,700 Pd. gl. Jærn, 400 Pd. Kobber, 600 Pd. Messing, 250 Pd. Metalspaaner, 3 Lamper, 1 Krøbbelspil, 2 Fartøjer, 2 Fartøjssejl, 45 Heltønder, 25 Kistebænke, 25 Borde, 25 Bænke, 2 Jollebomme m. m.

Sagerne paavises den 10., 12. og 14. Maj fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Regnskabsvæsen, den 3. Maj 1900.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Af Fru Marie Tøndering, født Johansens Legat, ere to Portioner, paa ikke over 100 Kr. hver, ledige, og kunne søges af værdige og trængende Enker eller Døttre efter Skibsførere. Enker eller Døttre efter Skibsførere, som ere fødte paa Christianshavn, have boet der eller have faret for et Rederi derfra, have Fortin fremfor andre. Descendenter efter Legatstifterinden, Frøken Anna Helene Tønderings Forældre, kunne nyde Legatet, naar de blot ere værdige og trængende, uden Hensyn til de foran anførte Betingelser.

Ansøgninger adresseres til Foreningens Bestyrelse, St. Annæ Plads 13, og maa være indsendte inden 1. Juni d. A.

Bestyrelsen.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af **C. Clausen,** Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. *3 Kr.*

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

I Kommission hos Tillges Boghandel.

PETERSEN & NIELSENS

Galvaniseringsanstalt.

Adelgade 83 · Nørrebrogade 212

anbefaler sig med Forzinkning af alle Slags Smede- og Støbejærnsarbejder til billige Priser og hurtig Ekspedition.

Telefon 6944. Telefon Tagenshus 37.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

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.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.

Telefon 2657.

Lille Strandstræde 8.

R. H. Rasmussen,

Uhrmager.

St. Kongensgade 99.

(Forhen Nr. 21). (Grundlagt 1882).

Righoldigt Udvalg af alle Sorter Dame- og Herre-Uhre samt **Stueuhre.**

Største Udvalg i Uhrkæder.

NB. Antikuhre restaureres.

Reparationer udføres med Garanti.

Spis kun

Nørgaards Dampkogte Skinker.

Engelsk Patent Dampkogningsmetode.

Al Næringsværdi bibeholdt.

Benfri, færdige til Spisning.

Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7805.

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. P. Nielsen,

Amaliegade 37.

Kjøbenhavn K.

Telefon 3528.

Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.

Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

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.

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, 1. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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.**

Udsalg for Aarhus

ved **J. P. Johansen**, Skolegade 34.

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.

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, Øster Farimagsgade 4.

Nyt Blæk.

Neelmeijers

Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.

Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.

Faas overalt. Telefon 3332.

Hovedforhandling hos

E. Jacobsen Ellegaard,

Holbergsgade 5. Kbhvn.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved **Claus Christensen, Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K. Kontor for Køb og Salg af Skibe.**

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.

Toldbodvej 44.

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.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

Christensens

Skibsværft, Kolding.

Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

H. B. HANSEN,

SEJLMAGER,

HAVNEVEJEN, KOLDING.

Café van Zandt,

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

Café Hotel „SIAM“.
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

CARL FEERUP,
Esbjerg.
Stort Lager af Toug, Olie, Maling,
Kolonial — Konserves.
Udførselsvarer særdeles billig.

KJØBENHAVNS DAMPVASKERI
TELEFON 23202. • STORE KONGENSGADE 63. • TELEFON 23202.
bør anvendes af ethvert
RHEDERI *og enhver* **OFFICER.**

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.

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

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

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.

INDHOLD: Kaptajn Hans Frederik Munck Harboe. — Spanske Toldmyndigheder. — Sø- og Handelsretsdomme. — Nautisk Almanak. — Working day of 24 hours. — Fra Island. — Generalforsamlinger. — Britiske Kaptajner for britiske Skibe. — Farveblindhed hos Søfolk. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

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

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 20. Kjøbenhavn, Torsdag den 17. Maj 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

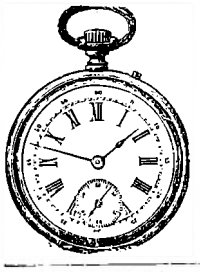
Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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



W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

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

Sextanter.
Oktanter.
Barometre.
Patent Log.
Kikkerter.
Uhre etc.
Lauritz Kirkeby,
26, Laxegade 26.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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.

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.

Generalforsamlingen i Aar afholdes i Stockholm Tirsdag den 26. Juni. Nærmere om Tid og Sted vil blive meddelt hvert enkelt Medlem.

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.)

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle
Conserves til Skibsbrug
af Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l. • Prislister udleveres paa Forlangende.
Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

Skibsdagbøger,

enkelt (½ Aars) Kr. 5.50,
dobbelt (1 Aars) „ 9,50.

Forhandlere Rabat.

S. FRIEDLÆNDER,

14, ved Stranden.
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.

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.

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.

Er
„Mossrose" Tobakken

(den engelske) **ægte,** findes der paa hver Pakke fremtidigt **kun paatrykt Fabrikens Navn**
The Richmond Cavendish Company, Liverpool,
og ikke mere **nogen Agents Navn.**
Den ægte Mossrose erholdes nu igen **overalt.** En gros kun hos Generalagenterne for Danmark:
Fr. Christensen & Philip.

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.

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.

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.

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

Paul Sørensen,

Skomageri.
Toldbodvejen 18.
4819 • Telefon • 4819.
Flytter fra 1. Novbr til
Bredgade 77.
Hj. af Toldbodvej.

N. M. Hansen,

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

Nyt Blæk.

Neelmeijers
Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.
Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.
Faas overalt. Telefon 3332.
Hovedforhandling hos
E. Jacobsen Ellegaard,
Holbergsgade 5. Kbhvn.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

A. L. Nielsen,

Kolonial- & Skibsprovianteringsforretning.
Havnen 18, Randers.
Stort Lager af Maskin- & Cylinderolier.

Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører.
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.
HELSINGØR.

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

Søgaaende Pramme.

I det sidste Nummer af Tidsskriftet „Svensk Eksport“ gengives en Indberetning fra den svensk-norske Generalkonsul i Amsterdam om de søgaaende Pramme. Der gives heri en Fremstilling af de tidligere omtalte Fordele og Ulemper ved Lægtertrafiken. I Slutningen af sin Indberetning omtaler Generalkonsulen et Spørgsmaal, der er af betydelig Interesse, ogsaa for den danske Skibsfart.

Det siges nemlig her, at der er Anledning til at frygte for, at Tyskland vil forbyde al Fragtfart med udenlandske Fartøjer paa indenlandske tyske Havne, og at Frygten for et saadant Forbud har bevirket, at Det forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn har undladt at bygge Pramme i den Hensigt at konkurrere med de tyske. Det er klart, at et saadant Forbud fra tysk Side vilde have stor Betydning, ikke alene for Lægtertrafiken, men ogsaa, og vistnok i højere Grad, for den mindre Sejlskibsfart.

Det har allerede i nogen Tid været os bekendt, at der i Tyskland var en Bevægelse fremme for at fremkalde et Forbud som det ovenfor omtalte. I Aarets Begyndelse afholdt de tyske Kystskipperes Forbund et Delegeretmøde, og paa dette fremhævedes fra alle Sider de vanskelige Forhold, som den tyske Kystskibsfart for Tiden arbejder under, og at disse til Dels vare hidførte ved de udenlandske Kystfartøjers skarpe Konkurrence. Det blev derefter enstemmig besluttet at anmode de tre, paa Mødet til Stede værende Medlemmer af den tyske Rigsdag om at søge Rigsdagen forelagt et saalydende Forslag:

„Rigsdagen beslutter at anmode Rigskansleren om at virke hen til, at den Ret til at deltage i den tyske Kystskibsfart, der er indrømmet det hollandske, danske*), svenske og norske Flag, snarest muligt ophæves.“

I hvor vid Udstrækning, et saadant Forbud skulde gøres gældende, er os ikke ganske klart, og iøvrigt tvivle vi om, at det virkelig vil komme til at træde i Kraft. Meddelelsen om, at Det forenede Dampskibsselskab skulde have opgivet en videre Udvikling af sin Pramflaade, af Hensyn til et saadant muligt Forbud eller af andre Grunde, er i hvert Fald urigtig.

Til yderligere Belysning af Spørgsmaalet om den moderne Pramtrafik gengive vi efter „Børsen“ følgende Artikel af Hr. Waldemar v. Essen i Hamburg, hvis Anskuelser ingenlunde falde sammen med de, der sædvanlig gøres gældende:

I over 30 Aar har Norddeutscher Lloyd i Bremen bygget et stort Antal søgaaende Pramme og benyttet dem til Stykgodstransport imellem Bremen—Bremerhaven—Hamburg; deres Bæreævne er naaet til omtrent 500 Tons, og da de opretholder Forbindelsen imellem Weseren og Elben — saa vidt Vinteren ikke lægger Hindringer i Vejen — hele Aaret rundt, ere de byggede meget solide og slæbes af kraftige Dampere, indtil 3 Pramme i et „Schleppzug“, naar Vejret tillader det. Heraf vil ses, at denne Sag er meget gammel, og at den beskedne Udvikling, denne Transportmaade er naaet til i vore Dage, ikke kan give Anledning til at tro, at der nu finder en Strømkæntring Sted, lige saa lidt som der foreligger Beviser for, at denne Transportmaade er lønnende.

*) Fremhævet af os. Red.

Det maa straks slaas fast som grundlæggende, at de to Rederier, der alene her i Nordtyskland kan komme i Betragtning, nemlig Norddeutscher Lloyd i Bremen og Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffahrt Gesellschaft i Hamburg, har den samme Basis for denne Drift, nemlig: Stykgodstransport imellem Weseren og Elben.

Bremerselskabet skabte sin Drift for at befordre Gods til og fra Pakhusene i Byen Bremen, der ligger direkte ved Weseren, der her har en saa ringe Vandstand, at hverken Sejl- eller Dampskibe kan benyttes, og saaledes er det den Dag i Dag; men da den oversøiske Dampskibsfart fra Bremerhaven stadig udvidedes, og Rederierne engagerede Gods til og fra Hamburg paa gennemgaaende Konnossementer, var det saare naturligt, at Prammene ogsaa benyttedes til den lokale Transport til og fra Hamburg.

Den enorme Udvikling af de oversøiske Dampskibslinier i Hamburg førte naturlig til, at disse engagerede Gods paa gennemgaaende Konnossementer til og fra Byen Bremen, og derfor dannedes der et Rederi, Leichter Gesellschaft, i Aaret 1889, der nu optog Driften med egne søgaaende Pramme og Bugserdampskibe; men det pekuniære Resultat var yderst slet, og Driftstabet betydeligt.

For at raade Bod herpaa — da Tabet ved Dampbaadene til Bugseringen af Prammene var alt for stort — søgtes der Forbindelse med vort største Bugser-Dampskibsselskab, hvis Udbytte paa Grund af Konkurrence og den rationelle Virksomhed af Statens Isbrydere samt Dampskibenes bedre Sikkring imod Isskade og Skruens Konstruktion af Staal og gult Metal i Stedet for Støbejærn var meget reduceret. Resultatet blev, at Vereinigte Bugsir-Dampfer-Gesellschaft (grundet 1862 og som f. Eks. har betalt i Dividende 1888—94: 14, 20, 25, 30, 4, 10, 10 pCt.) forenedes med Leichter Gesellschaft under Firmaet Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffahrt Gesellschaft; dette Selskab har sidste Aar uddelt en Dividende af 6 pCt., og dets Aktier noteres paa Børsen til 104 pCt. Sælger, men det er selvfølgelig umuligt at udfinde, om det er Bugserings- eller Fragtfartsforretningen, der har givet noget Overskud; det er imidlertid et Faktum, at der hører en overdentlig intelligent Ledelse og meget gunstige Konjunkturer til at gøre selv denne kombinerede Drift lønnende.

Jeg har selv i de sidste 10 Aar i mangfoldige Tilfælde befragtet søgaaende Pramme baade over Nordsøen til Havne ved Emsfloden (den hollandske Grænse) og i Østersøen til Flensborg i faste Linier, naar Dampskibene ikke kan befordre Godset om Foraaret og Efteraaret, men skønt Prammene hyppigt bugseredes af Fragtdampskibene, og der saaledes ingen Bugserløn betaltes, var Ekspeditionerne saa godt som altid forbudne med Tab. Naar der nu for Transport af Jærnerts, Trælast etc. bygges meget store Pramme, saa maa Bygningen af meget store Bugserbaade med kostbar Drift ogsaa finde Sted, og hermed er intet som helst Bevis ført for, at en saadan Drift er lønnende — og det er vel dog Hovedsagen — eller billigere end den nu gængse Transportmaade.

Efter mine Erfaringer og Iagttagelser af Udviklingen i Nordtyskland i mere end 30 Aar er denne Transportmaade i almindelig Fragtfart med Fartøjer af indtil 1,000 Tons Bæreævne ikke lønnende, dog maaske med Undtagelse af direkte Transporter af Gods til Pladser, beliggende ved Floder med ringe Vandstand og til lignende Lossepladser, saaledes at to eller mindst én Omlastning og Transport spares, eller at det drejer sig om rent lokale Transporter, hvor andre passende Transportmidler til normale Fragtrater mangler; dog er

det en Selvfølge, at regelmæssig Beskæftigelse af Pramme og Bugserdampskibe maa være sikkret.

Det bør endnu bemærkes, at Transporter af 2 Pramme fra Middlesbro til Hamburg med Rujærn af 1,000 Tons var en ren Undtagelse og er ikke gentagne, men er hermed end bevist, at en Transport over Nordsøen var mulig, saa var denne Belæring temmelig overflødig, da man i manfoldige Aar har vidst og set, at store havarerede Dampskibe kan slæbes ikke alene over Nordsøen, men over de atlantiske Have, og at Sejlskibe f. Eks. med indtil 4,000 Tons Salpeter bugseres fra Kanalen til Elben. I Forbindelse hermed bør det oplyses, at under søgaaende Pramme af 500 til 1,000 Tons Bæreævne eller større maa forstaas en ny Type, taklet som Gaffelskonnert, thi saadanne Fartøjer maa, naar de enten i Storm, ved Havari eller Kulmangel i Bugserdamperen skilles fra denne, kunne klare sig selv under Sejl og forhindre Tab af Menneskeliv og Fartøj.

Som Beviser for, at Rederier med mange Aars Erfaringer ikke adoptere søgaaende Pramme som hensigtsmæssige eller lønnende til og fra Havne ved Rhinen, følger hoslagt tvende Cirkulærer fra de sidste Dage, udsendte fra Bremen og Køln, angaaende direkte Dampskibsfart til og fra Havne, beliggende imellem Bremen og St. Petersborg.

Cathay—Clan Macgregor.

Som tidligere omtalt søgte Det østasiatiske Kompagni at begrænse den Erstatning, der i Henhold til den i sin Tid i England afsagte Dom paalagdes Selskabet for Sammenstødet mellem Dampskibene Cathay og Clan Macgregor.

Som bekendt blev begge Dampere fundne skyldige og den samlede Skade delt. Da det Beløb, som Cathay derefter skulde udrede, efter Rederiets Formening oversteg det efter engelsk Ret gældende Maksimumsbeløb for Reders Ansvar, £ 8 pr. Ton, søgtes Ansvaret begrænset i Overensstemmelse hermed.

Fra Modpartens Side gjordes gældende, at Tonnagen skulde beregnes saaledes, at der intet Afdrag maatte ske for Mandskabets Opholdsrum, idet disse ikke vare registrerede i Overensstemmelse med engelsk Ret.

Fra Cathays Side fremlagdes det danske Maalebrev samt Certefikat fra den engelske Surveyor, der ved Skibets Bygning havde inspiceret det og afgivet sit Certefikat til Board of Trade.

Dommen gik imidlertid Cathay imod, et Resultat, der sikkert kommer noget overraskende, og som har betydelig Interesse for alle ikke engelske Rederier. Af Dommeren, Mr. Barnes udførlige Motivering uddrage vi efter „Sh. Gaz.“ følgende:

I „Franconia“ Sagen fastsloges det, at i Henhold til Merchant Shipping Act 1867, Sect. 9, kunde Mandskabets Opholdsrum kun fradrages, naar de i denne Sektion givne Regler for Undersøgelse m. m. vare iagttagne. I Merchant Shipping Act 1894 fandtes de tilsvarende Regler i 6te Afsnit, hvor det forlangtes, at Mandskabets Opholdsrum hver Gang, Skibet blev registreret eller omregistreret, skulde undersøges af en dertil bestemt Surveyor, som, hvis disse Rum fandtes i Overensstemmelse med de i vedkommende „Act“ stillede Fordringer, skulde levere til Collector of Customs et Certefikat i denne Retning; endvidere forlangtes det, at der skulde være indhugget i eller malet over Dør eller Luge Antallet af de Mænd, som det var tilladt at have der; og yderligere bestemtes det, at i Tilfælde af Klage angaaende disse Rum skulde Surveyoren undersøge Sagen, og hvis Rummene fandtes ikke at svare til de Fordringer, der stilledes, skulde han meddele dette til the chief officer of customs i den Havn, hvor Skibet var registreret, hvorefter Registreringen skulde forandres og Fradraget i Tonnagen for disse Rum ikke tillades.

Disse Bestemmelser kunde efter Dommerens Mening kun finde Anvendelse paa engelske Skibe, og det var Meningen med disse Bestemmelser, at Afdraget i Tonnagen kun skulde kunne finde Sted, naar de engelske Autoriteter havde Adgang til at undersøge de omtalte Rum for at se, om de til enhver given Tid vare i Overensstemmelse med Lovens Fordringer.

Heller ikke kunde det danske Maalebrevs Angivelse af Tonnagen faa Betydning, uanset den i Sect. 84 af „Act“ af 1894 indeholdte Regel om, at Skibe fra et fremmed Land, der brugte samme Tonnage-Beregning som England, skulle antages at have den Tonnage, som deres nationale Certifikat udviste. Dette havde ogsaa været fremdraget i Franconia-Sagen, uden at Dommeren der havde ment at kunne tage Hensyn dertil.

Det af den engelske Surveyor i sin Tid udstedte Registrerings-Certefikat kunde heller ingen Betydning faa, idet det ikke var et saadant, som Loven krævede, nemlig et, der blev leveret til The collector of Customs.

Dommeren indsaa godt det uheldige for fremmede Redere i, at det var dem umuligt at opfylde den engelske Lovs Forskrifter, og at det derved blev umuligt for dem at begrænse deres Ansvar i saa høj Grad som engelske Redere, men han kunde ikke komme til andet Resultat, bundet som han var af de tidligere Retsafgørelser. Spørgsmaalet havde jo en meget stor Betydning, idet det samme Forhold, som her fandt Sted ved Begrænsning af Ansvar for Skade, muligvis ogsaa kunde komme frem i andre Tilfælde ved Tonnage-Beregning, t. Eks. ved Afgifter etc., men dette Spørgsmaal vilde Dommeren ikke nærmere komme ind paa, da det ikke forelaa til Afgørelse.

Resultatet blev altsaa, at Cathay kommer til at betale 8 £ pr. Ton, beregnet efter 4,112.37 Tons, uden Ret til Afdrag for Mandskabets Opholdsrum, der var maalt til 106.53 Tons.

Dampskibes Ekspedition.

Losningsforhold i Kjøbenhavn.

Vi have modtaget følgende:

Under de store Fremskridt og den kolossale Udvikling, som Dampskibenes Transportævne har undergaaet i de sidste Aar, er nye Fartøjers Rentabilitet i Forhold til de ældre naturligvis tiltaget en Del; men Fremgangen er næppe saa betydelig, at Fortjenesten kan siges at være en direkte Følge af den større Varemængde, de kan transportere; thi de ere ikke billige og deres kostbare nye Hjælpemidler medføre store Udgifter til Reparation og Vedligeholdelse; derfor bliver Udsigten til Gevinst ikke alene afhængig af det Gods, de transportere, men ogsaa af Tiden, der medgaar til Ekspeditionen. Nu til Dags forsynes Skibene med Løfteapparater, hvis Arbejdsævne fuldt ud er paa Højde med Udviklingen, saaledes at de store Fartøjer ikke behøve længere Ophold ved Land, end der var almindelig for mindre Skibe nogle Aar tilbage.

Som et Eksempel paa, hvad der for Tiden kan udrettes med moderne Losseapparater, kan anføres nogle Oplysninger fra „Syren“ om Hvide Stjerne Liniens Fragtdamper Cymric. Dette Fartøj maaler 8,201 Netto Reg.-Tons og bærer ca. 12,000 Tons Vægt ekskl. Bunker;

det har 3 Dæk og 7 Lasterum med 9 Luger. Løfteapparaterne bestaar af 17 Dampspil og 15 Ladebomme foruden Topreb mellem Masterne.

Ved Hjælp af disse Apparater og en Betjening af fra 400 til 450 Mand skal der i Liverpool være udlosset en fuld Ladning af Korn og Stykgods fra Mandag Formiddag Kl. 7 til den næstkommende Fredag Middag, da det forlod Dokken med Last og 1,600 Tons Kul indtaget til Skibsbrug. Der lossedes gennemsnitlig 300 Tons Vægt pr. Time og indladedes c. 250 Tons i Timen. Der tilføjes, at en saadan Ekspedition vidner om en udmærket Ledelse og gode mekaniske Hjælpemidler, og man maa sige, at der er Grund til at være stolt af den, og at den bør interessere alle, der deltage i Konkurrancen om Trafikken mellem Amerika og det nordlige Evropa, og særlig dem, der søge at lede de for og fra Skandinavien og Østersølandene bestemte Varer over Kjøbenhavn; thi det er indlysende, at saadan Ekspedition forøger disse Fartøjers iforvejen store Transportævne, og gør det muligt for dem at skaffe Fortjeneste ved at besørge Varerne billigere, end det er muligt for de Skibe, der blive opholdt i Kjøbenhavn langt ud over den tredobbelte Tid.

Vil man undersøge Aarsagen til, at Skibenes Ekspedition foregaar saa langsomt i Kjøbenhavn, da maa det fremhæves, at der ikke er noget at udsætte paa Losseapparaterne i moderne danske Dampere; thi de er lige saa talrige og lige saa gode som i engelske Skibe. Det er Arbejdsmetoden og Pakhusforholdene, det skorter paa, og det er vanskeligt at sige noget bestemt om, hvor de største Fejl ligge.

Det kan være Uret at sige om kjøbenhavnske Arbejdere, at de ikke kan bestille noget, men naar undtages Losning af Kul, saa er det nu en Gang blevet almindeligt at tage Arbejdet fra den gemytlige Side, uden at nogen forhaster sig. Selv ved Akkordarbejde ser man ingen Steder saa mange Pauser for at drikke, passiare eller for at skifte Losseapparaterne som i Kjøbenhavn. Man behøver ikke at gaa længere end til Aarhus for at blive overbevist om Rigtigheden heraf.

Ser man hen til Pakhusforholdene i Kjøbenhavn, da har Havnevæsenet sørget for, at der er rigeligt Vand, saa at Verdens største Skibe, i det mindste i Frihavnen, kan aflevere deres Ladning paa Kajen uden Ulempe; men Hovedprincipet for Losning er dog endnu det forældede, at Skibene ligge som Pakhuse, hvorfra Varerne kan sælges og afhentes med Køretøjer, efterhaanden som der er Brug for dem. Det bedste Bevis herpaa er, at der langs alle Kajer er en bred Kørebane, der ikke en Gang er belagt med Fliser, mellem Bolværk og Pakhuse. Derfor er en tilfredsstillende Losning til disse kun mulig, hvor der findes hurtig arbejdende Kraner, der kan bringe Varerne fra Skibets Last eller Takkel til Pakhus, ligesom ved Kajerne i Hamburgs Frihavn og mange andre Steder, hvor Køretøjer maa modtage eller aflevere Godset udenfor Pakhusene.

Som Forholdene ere i Kjøbenhavn, kan det maaske siges, at de tilfredsstille Fordringerne til Trafikken med store, billige Skibe: Tramps, der kan taale at lempes efter Forholdene og de forholdsvis lange Ophold; men det maa anses som umuligt, at de kan tilfredsstille en Trafik med store moderne Fartøjer som Cymric, der skal holde bestemte Afgangstider, selv naar Taage og andre Vejrforhold forhindre dem i at naa Havnen efter Fartplanen; thi en nødvendig Betingelse derfor vil altid være den, at Varerne kan ekspederes ud over begge Skibssider med en Elevators Regelmæssighed, og dertil vil først og fremmest udfordres bekvem Kajplads og tilstrækkelig mange aabne. hensigtsmæssige Pramme, der kan dækkes med Presenninger, og som kan benyttes til Transport af Varerne mellem Skibene indbyrdes og til Opbevaringsstedet i Havnen; og endelig en Arbejdskraft, der ikke ræsonnerer, at jo længere Ophold Skibene faar, desto mere tjenes der ved dem. Ingen af disse Betingelser er til Stede i Øjeblikket, og Følgen deraf viser sig ved, at Arbejdet gaar som det bedst kan, men sjældent som det burde.

Som noget ejendommeligt og specielt kjøbenhavnsk maa dertil nævnes den Mangel paa Disciplin, der hersker paa Arbejdspladser, hvor store Aktieselskaber optræde som Arbejdsgivere.

p.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Flensborg Skibsværft er Dampskibet Cap Verde, bygget til det Hamburg-Sydamerikanske Dampskibsselskab, løbet af Stablen. Dets Hoveddimensioner ere: 425′ × 48′ 2″ × 32′. Bæreævne ca. 6,500 Tons.

Fra Sø og Land.

For faa Dage siden telegraferedes fra Riga, at Barren ud for denne Plads var dyndet til, saa at Dybden kun var 14 Fod ved Indløbet, og et senere Telegram meddeler, at en nordlig Storm, som har blæst der, yderligere har forringet Dybden med 6″, saa at det nu er umuligt for de fleste af de Dampere, som sejle paa Riga, at komme over Barren.

For Redere, som have sat deres Skibe i Fart paa Riga, er det en kedelig Historie at se Havnen lukket netop i det Øjeblik, da Farten begynder, thi for hver Dag, der gaar, vil der samles flere og flere Skibe udenfor Barren, og selv Skibe, som det lykkes at komme i Havn, ville sandsynligvis faa langt Ophold før de blive udlossede.

Maskinisteksaminerne. Til 1. Afdeling indstilledes 103 Eksaminander, hvoraf 79 bestode. Til 2. Afdeling indstilledes 22 Eksaminander, hvoraf 18 bestode. Til Maskinpasserprøven indstilledes 18 Eksaminander, hvoraf 16 bestode.

Kjøbenhavns Navigationsskole har i 1ste Eksamenstermin af 1900 indstillet 16 Elever til den almindelige Styrmandseksamen, og til Eksamens 2den Afdeling 12 Elever i Navigation, 11 i Geografi og Vejrlære, 10 i Engelsk samt 13 i Søret og Handelsvidenskab. Desuden indstilledes 1 Elev til Tillægseksamen i Maskinlære. Uden Undtagelse bestode alle. Endvidere har 3 Elever underkastet sig og bestaaet Sætteskipperprøven og 1 Fiskeskipperprøven. Skolen optager fremdeles Elever i alle Afdelinger til enhver Tid. Uformuende Elever kunne vente Understøttelse. Skolens Program og nærmere Oplysninger faas ved Henvendelse til Skolen, Holmens Kanal 18.

The Sound Coal Hulk lim. har nu, som i tidligere Aar, udlagt sin Hulk som Kulstation ved Snekkersten; forbisejlende Skibe kunne forsyne sig med Kul fra denne.

Ifølge Beretning fra Board af Trades Marine Department har der i 1899 ingen nævneværdige Arbejderkonflikter fundet Sted indenfor engelske Søfartskredse. Der er udmønstret 406,979 Mennesker imod 402,390 Aaret iforvejen. Deraf var 59,687 (14,7%) Udlændinge. I 1898 udgjorde Udlændinge 14,1%, de farvede Søfolk fraregnet. (Fairplay.)

I 1899 er der i Holland dannet ikke mindre end 52 nye Dampskibsselskaber med en samlet Kapital af 13,480,000 Gylden, ca. 20,000,000 Kr.

Ugens Havarier.

Uller, Fangstskib af Tønsberg, er fundet drivende med Kølen i Vejret og er indbragt til Aalesund. Seks Lig fandtes i Vraget.

Shakespeare, Dpsk. af London, er d. 11. ds., paa Rejsen fra Sortehavet til Reval med en Ladning Salt, grundstødt ved Hyllekrog. Svitzers assisterer.

Heimdal, Skonnert af Ærøskjøbing, har Natten til 10. ds., paa Rejsen fra Bridgewater til Stettin med en Ladning ildfaste Sten, mellem Anholt og Murup været i Kollision med Barken Astrid af Drammen, kommende fra Rotterdam, bestemt til Helsingfors med Koks. Heimdal mistede Bougspryd og fik en Del Skade paa Stævnen, Astrid fik nogen ovenbords Skade. Begge Skibe reparere i Helsingør.

Ina, Dpsk. af Gøteborg, er d. 9. ds. strandet ved Møens Klint. Mandskabet er reddet.

Delfin, Galease af Oscarshamn, er Natten til 10. ds. paa Rejsen herfra til Hjemstedet i Ballast drevet for sine Ankere og er strandet ved Prøvestenen. Skibet var fuldt af Vand, men er tættet og afsejlet til Oscarshamn.

Hamina, Galease af Pukavik, maatte i den haarde Storm d. 10. ds. kaste Anker udfor Hasle Havn. Foruden Besætningen var der 2 Passagerer ombord, og da Skibet begyndte at drive for Ankerne, gik Lods ud og tog de ombordværende i Land. Ankerne holdt dog, og da Vejret henimod Aften bedrede sig, gik Besætningen ombord igen og afsejlede til Rønne.

Pepita, Brig af Lerberget, er efter Grundstødning paa Middelgrunden indbragt hertil og er befundet ubeskadiget. Bjærgeløn 2000 Kr.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, Her. — Alexandra, Svensson, ank. til New York 7. Maj. — Algarve, Borries, ankom til St. Petersborg 12. Maj. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Algier 9. Maj, bestemt til Bordeaux. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 6. Maj, bestemt til Boston. — Arno, Strubberg, ankom til Livorno 8. Maj. — Beira, Lunge, ankom til St. Petersborg 11. Maj. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Lissabon 11. Maj. — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 13. Maj, bestemt til Montrose. — Douro, Ørum, ankom til Kbhvn. 14. Maj. — Florida, Koch, ankom til Neufahrwasser 10. Maj. — Garonne, Rasmussen, afgik fra Dunkirk 12. Maj, best. til Kbhvn. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 4. Maj, bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Malaga 13. Maj, bestemt til Cadiz. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 16. Maj, bestemt til New York. — Kentucky, Caroc, ankom til Kbhvn. 9. Maj. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersborg 11. Maj. — Loire, Rabe, afgik fra Kbhvn. 12. Maj, bestemt til Bordeaux. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 5. Maj, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Petersen, ank. til Kbhvn. 14. Maj. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra Kbhvn. 15 Maj, bestemt til St. Petersborg — Norge, Knudsen, afgik fra New York 12. Maj, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til St. Petersborg 10. Maj. — Omsk, Müller, afgik fra Kbhvn. 15. Maj, best. til Ghent. — Seine, Staal, ankom til St. Petersborg 14. Maj. — Texas, Holm, afgik fra New York 3. Maj, best. til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christiania 15. Maj, bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, ank. til St. Petersborg 10. Maj. — Tomsk, Andersen, er ankommen til Antwerpen. — Xenia, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 24. April, bestemt til New Orleans.

Anglo Dane, Wiberg, pass. Holtenau 14. Maj, best. til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 12. Maj, best. til Stettin. — Ceres, Ryder, afgik fra Leith 2. Maj, bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 14. Maj, best. til London. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Arendal 10. Maj, bestemt til Throndhjem. — Ella, Mortensen, ank. til Danzig 12. Maj, best. til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 12. Maj, best. til Kbhvn. — Kasan, H. Hansen, pass. Holtenau 14. Maj, bestemt til London. — Kiew, Jacobsen, ankom til Libau 10. Maj, bestemt til Hull. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 14. Maj, bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 9. Maj, bestemt til Kønigsberg. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 12. Maj, best. til Hamburg. — Morsø. Frisenette, ankom til Stettin 13. Maj, bestemt til Kbhvn. — Moskov, Rohde, ankom til Hull 7. Maj, best. til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Kbhvn. 14. Maj, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 13. Maj, best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 13. Maj, bestemt til Libau. — Pregel, Olsen, ankom til Antwerpen 6. Maj, bestemt til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 9. Maj, bestemt til Hamburg — Valdemar, Kofod, afgik fra Hull 13. Maj,, best. til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Pillau 14. Maj, bestemt til Libau. — Vesta, Holm, afgik fra Leith 12. Maj, bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ankom til London 14. Maj. — Viking, Lorentzen, ankom til Riga 13. Maj, bestemt til London. — Kursk, Møller, ankom til Hull 8. Maj, bestemt til Kbhvn.

Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 17. Maj, best. til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Grimsby 16. Maj, bestemt til Malmø. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 16. Maj, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 16. Maj, best. til Nykjøbing F. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 16. Maj, best. til Odense. — Storebælt, W. Jørgensen, afgik fra Nakskov 16. Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 16. Maj, best. til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 28. April, ank. til Riga 3. Maj. — Frode, Tofte, afgik fra Cardiff 27. April, ankom til Libau 3. Maj. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Riga 3. Maj, ankom til Rouen 11. Maj. — L. H. Carl, Lorentzen, afgik fra Cardiff 25. April, ankom til Riga 5. Maj. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 10. Maj, bestemt til Ghent. — Danmark, Kraemer, afgik fra Blyth 8. Maj. ankom til Libau 13. Maj. — Ragnar, Risø, afgik fra Sunderland 13. Maj, bestemt til Stettin. — Volmer, Riber, afgik fra Libau 5. Maj, ankom til Ghent 10. Maj. — Dan, Hansen, afgik fra Leith 28. April, ankom til Riga 3. Maj. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Blyth 27. April, ankom til Libau 2. Maj. — Olaf, Petersen, afgik fra Newcastle 11. Maj, ankom til Stettin 15. Maj.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Johan Siem, Knudsen, ank. 11. Maj til Grimsby. — A. Shukoff, Stoltenberg, ankom 9. Maj til Villarealsantcinio. — P. Andrejeff, Johnsen, afgik 10. Maj fra Grimsby til Kronstadt. — Peter Berg, Thorsøe, afg. 11. Maj fra Libau til Rotterdam. — Russ, Jensen, afgik 12. Maj fra Grimsby til Kronstadt. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik 13. Maj fra Riga til Dunkerque.

Heimdal. Kamma, Pedersen. ank. til Riga 15. Maj. — Helga, Lagesen, ankom til Stettin 12. Maj. — Martha, Jørgensen, ankom til Hudiksvall 14. Maj. — Elna, Møller, afgik fra Blyth 15. Maj. — Therese, Rathje, ankom til Sundsvall 10. Maj.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Dunkirk 13. Maj, best. til Methil. — Niobe, Schmidt, afgik fra Rotterdam 10. Maj, ank. til Tynen 12. Maj. — Nancy, Mathisen, ank. til Reval 8. Maj. — Nautik, Mortensen, afgik fra Rouen 9. Maj, ankom til Tynen 12. Maj. — Nora, Christensen, afgik fra Hamborg 10. Maj, ankom til Åbo 14. Maj. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Newport 15. Maj, bestemt til Esbjerg. — Nerma, Knutzen, ank. til Warkworth 9. Maj. — Alfa, Nielsen, afgik fra Rotterdam 13. Maj, best. til Aalborg.

Dania. Lilly, Nielsen, ankom til Kønigsberg 13. Maj. — Mary, Lorentzen, afgik fra Esbjerg 9. Maj, ank. til Tynen 11. Maj.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ankom til Riga 14. Maj. — Karen, Degn, afgik fra Coumi 9. Maj, ankom til Patras 11. Maj.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, ank. til Dunkerque 11. Maj. — Fyen, Hansen, afgik fra Stockholm 14. Maj, best. til Reval. — Russia, Jespersen, afgik fra Helsingør 11. Maj, ankom til Riga 15. Maj. — Carl Hecksher, Starck, ank. til Stettin 10. Maj.

Østersøen. Rita, Jørgensen, afgik fra London 15. Maj, bestemt til Newcastle.

Union. Anglia, Erichsen, ank. til Rotterdam 11. Maj. — Gallia, Nielsen, afgik fra Håvre 9. Maj, ankom til Blyth 11. Maj. — Caledonia, Fisker, ank. til Christiania 14. Maj.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Hamburg 14. Maj, bestemt til Newcastle. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Ouesant 12. Maj, bestemt til Rotterdam. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Hull 11. Maj, bestemt til Kronstadt. — Jomsborg, Kühl, ank. til Kronstadt 10. Maj. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Sunderland

15. Maj. — Rosenborg, Schultz, ankom til Sunderland 12. Maj. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 13. Maj. — Amalienborg, Dømel, ankom til Hull 12. Maj. Frederiksborg, Jørgensen, ank. til Philadelphia 10. Maj. — Søborg, Fischer, ank. til Riga 29. April. — Stjerneborg, Mathiesen, ank. til Glasgow. 9. Maj.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen. ankom til Antwerpen 10. Maj, — Skodsborg, Lund, ank. til Ghent. 11. Maj. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Glasgow 12. Maj, best. til Kronstadt. — Jægersborg, Agerlin. ankom til Blyth 13. Maj. — Guldborg, Jensen, afgik fra Sevilla 8. Glasgow. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Cardiff 10. Maj. best. til Kronstadt.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Libau 14. Maj, best. til Rotterdam. — Agnete. Jensen, ankom til Riga 12. Maj. — Hermia, Sørensen, afgik fra Riga 14. Maj bestemt til West Hartlepool. — Alice, Hansen, ank. til Bremen, 13. Maj. — Sjælland. Sonnichsen, ankom til Burntisland. — Bornholm, Petersen, ankom til Blyth 14. Maj. — Nauta, Madsen, ank. til Burntisland 14. Maj. — Rønne, Hintze, afgik fra Norrköping 15. Maj, best til Libau,

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Methil 10. Maj. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Burntisland 14. Maj, best. til Kiel. — Ansgar, Larsen, afg. fra Libau 11. Maj. bestemt til Dunkirk. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Methil 13. Maj. — Hamlet, Sommer, afgik fra Newcastle 15. Maj, bestemt til Kbhvn. — Helge, Olsen, ankom til London 12. Maj.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn. ank. til Port Said 12. Maj. — Annam. Cold, ank. til Kbhvn. 24. April. — Cathay. Jensen, afg. fra Port Said 12. Maj, bestemt til Kbhvn. — Normannia, Rasmussen, afg. fra Hongkong 7. Maj, bestemt til Bangkok.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Granton 14. Maj til Stettin. — Lars Kruse. Christiansen, afg. fra Kbhvn. 15. Maj til Strömnæs. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Grangemouth 10. Maj.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Grangemouth 15. Maj.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Libau 12. Maj, best. til Rotterdam. — Clara Petersen, afgik fra Grangemouth 10. Maj, bestemt til Norrköping.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Kbhvn. 15. Maj. — Svend, Nielsen, ankom til Libau 11. Maj.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ank. 11. Maj til Middelfart. — Energi, Hansen, ank. 14. Maj til Flensborg.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Sørine, Andersen, prajet 10. April paa 3° S 28° W fra Hamburg til Port Elisabeth. — Gladstone, Nielsen, sejlet fra Cardiff 6. Maj til Dioga Suarez. — Nordby, Christiansen, ankom til Port Chalmers 8. Maj fra Hamburg. — Casma, Sonnicksen, ankom til Newcastle N. S. W. 11. Maj fra Port Natal. — Nanna, Warrer, ank. til Barbados 11. Maj fra Knysna. — Elisabetha, Fischer, prajet 15. April paa 21° S 37° W fra Rio Grande til Falmouth. — Nancy, Hansen, ankom tll Falmouth 9. Maj fra Rosario. beordret til Randers. — Ines Røhl, Jessen, sejlet fra Havre 9. Maj, ankom til Plymouth 12. Maj. — Verdande, Nielsen, sejlet fra Trinidad 19. April til London. — Erna, Thomsen, ankom til Nantes 11. Maj fra Aruba.

Fanø. Sønderho. Fides. Sørensen, afgik fra St. Helene 1. April til Libau. — Anna, Mortensen, ankom til Great Yarmonth 12. Maj fra Frederiksstad. — Martha, Nissen afgik 25. April fra Cueje de Ancona til Hamburg. — Merida, Pedersen, sejlfærdig 26. April i Reykjavik til Archangel.

Svendborg. Venus, Jensen, ankom til Newcastle 7. Maj. — Ruth, Møller, ankom til Kjøbenhavn 7. Maj. — Lilly, Rasmussen, ankom til Bremen 8. Maj. — Fremad. Brandt, ankom til Boness 9. Maj. — Dannebrog, Clausen, ankom til Hamburg 7. Maj. — Fritz Emil, Rasmussen, ankom til Sundcrland 7. Maj. — Standard, Rasmussen, ankom til Svansea 8. Maj — Kirstine, Nielsen, ankom til Dysart 8. Maj. — Hansine, Hansen, ankom til Leith. 9. Maj. — Estrup, Madsen, ankom til Newcastle 8. Maj — Grønsund, Mikkelsen, ankom til London 10. Maj. — Ariel, ankom til London 10. Maj. — Martin, Mortensen, ankom til Sunderland 9. Maj. — Hertha, Hansen, ank. til Lowestoft 11. Maj. — Vega, Rasmnssen, ankom til Gent 12 Maj.

Ærø. Anne, Johansen, ankom 8. Maj til Aarhus. — Sylfid, Østermann, ankom 7. Maj til Harlingen. — Aurora Raahauge, ankom 8. Maj til Audierne. — Baltic, Christensen, ankom 7. Maj til Kjøbenhavn. — Caroline, Madsen, ankom 7. Maj til Kjøbenhavn fra Stettin — Chaluppens Minde, Rasmussen, afgik 6. Maj fra Kjøbenhavn til Aalborg. — Thea, Friis, ankom 8. Maj til Rotterdam. — Ceres, Bager, ankom 9. Maj til Kønigsberg. — Hebe, Clausen. ankom 10. Maj til London. — Christian den 9nde, Knudsen, ank. 9. Maj til Middelfart. — Marie, Weber, ankom 9. Maj til Pillau. — Albert, Fabricius, ankom 10. Maj til Leith. — Hans, Folmer, afgik 5. Maj fra Odense til Finland. — Familiens Haab, Petersen, afgik 7. Maj fra Aalborg til Sverig. — Ellen, Lauritzen, ankom 9. Maj til Malmø. — Hermandine. Petersen, ank. 8. Maj til Aalborg. — Thyra, Jørgensen, afgik 8. Maj fra Frederikshavn til Sverrig. — Elise, Simonsen, ankom 7. Maj til Randers. — Zephyr, Hansen, var 22. April sejlfærdig i St. Anne (Guadeloupe), best. til Nantes. — Skjold, Mygind, ankom 11. Maj til Nantes fra St. Francois (Guadeloupe.) — Freya, Østermann, ankom 11. Maj til Middlesborough. — Agnes, Henriksen, ankom 8. Maj til Kjøbenhavn. — Margrethe, Petersen, ank. 10. Maj til Kjøbenhavn. — Adjutor, Bager, afgik 7. Maj fra Nørre-Sundby til Sverrig. — Anne, Jørgensen, ankom 7. Maj til Randers. — Duen, Boutrup-Christensen, ankom 7. Maj til Randers. — Mathilde, Hansen, ankom 11. Maj til West Hartlepool. — Karen, Hansen, ank. 12. Maj til Newcastle. — Dronning Louise, Levinsen, ankom 12. Maj til Trouville. — Salvador, Fabricius, ankom 10. Maj til Northshields. — Anne Margrete, Raahauge, ankom 12. Maj til Kjøbenhavn. — Hansigne, Clausen, ankom 13. Maj til Blyth. — Haabet, Fabricius, ankom 12. Maj til Kjøbenhavn. — Elise, Mortensen, ankom 12. Maj til Kjøbenhavn fra Stettin. — Immanuel, Hansen, ankom 10. Maj paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra St Davids til Colberg. — Thøger, Rasmussen, ankom 10. Maj til Aalborg fra Stettin. — Anna. Hansen, ankom 13. Maj til Nakskov. — Fred, Friis, ankom 12. Maj til Burntisland. — August, Dreiøe, ankom 13. Maj til Kjøbenhavn fra Island.

Rønne. Coureer, Jacobsen, ankom til Helsingør 8. Maj. — Ansgar, Klausen, afgik fra Memel 8. Maj best. til London. — Klara Marie, Kofod, ankom til Kjøbenhavn. 9. Maj. — John Hintze, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 8. Maj. — Nestved, Larsen, ankom til Kjøbenhavn 9. Maj. — Erik, Sonne, ankom til Wisbech 12. Maj. — Amaranth, Kyhn, ankom til Grimsby 12. Maj,

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere anført for en Øjehøide 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, Færøerne, Island og Grønland.

Skagerrak. Skagen. Lodsdamperen ved *Skagen* er atter paa Station.

Sundet. Kjøbenhavn. Stubben. En Jagt er sunken i 22 Fod Vand, ½ Kml. V. for den røde Spidstønde med 2 Koste ved *Stubben* NØ.-Ende. Masten er over Vandet.

Vraget er afmærket med et grønt Flag og om Natten med en hvid Lanterne.

Fyrskibet „Drogden" SSV. En Skonnert er sunken i 6¾ Fv. Vand, 4 Kml. SV. t. S. ¾ S. for Fyrskibet *„Drogden"*. Masterne ere over Vandet.

En grønmalet Lys- og Klokketønde, der viser grønt Blinkfyr, er i 5¾ Fv. Vand udlagt 3 Kbl. Ø. for Vraget.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Gotland Ø.-Kyst. Britterna. Ved *Britterna* er Klokketønden atter udlagt.

Sverig. Landsort S. Bosknösen. Den røde Lys- og Klokketønde ved *Bosknösen* er inddragen. En sort Klokketønde udlægges.

Stockholms Skjærgaard. Sandhamn. Prickgrundet. *Prickgrundet* Fyr viser nu rødt og grønt Fyr med En-Formørkelse hver 10 Sekunder.

Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Stockholm* er Fyrskibet *„Svenska Bjørn"* den 11te Maj 1900 atter udlagt.

Fyrskibet *„Grundkallen"* er den 5te Maj 1900 afgaaet til sin Station for at udlægges, saa snart Isen tillader det.

Tyskland Pregel. I *Pregel* er Revet ved *Contienen* borttaget og Tønderne, som afmærkede det, inddragne.

Peene. Camp ved Carnin. *Camp* Lods-Station ved *Carnin* er nedlagt. Lodserne fra *Westklün* tage Skibe til *Wolgast* og *Anklam*, og omvendt.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Falsche Tief. I *Falsche Tief* ligge nu paa Styrbords Side seks røde Spirtønder, A—F, hvoraf E har Firkant, de øvrige Ballon. Paa Bagbords-Side ligge nu sorte Spidstønder, Nr. 1—9. Den sort og røde Baaketønde er uforandret.

Elben. Bönhasensand. Den rød og sorte Lystønde ved *Bönhasensand* øvre Ende er paa Grund af Uddybningsarbejder midlertidig inddragen.

Weser. Einswarderdeich Fyr SØ. Et Fartøj er sunket SØ. for *Einswarderdeich* Fyr, fra *Flagbalgersiel* Forfyr i N. 84° Ø. og fra *Blexen* Kirke i S. 9° V. En grøn Vragtønde med V.-lig Topbetegnelse er i 6 Fod Vand udlagt V. for Vraget. Man skal gaa V. om Tønden.

Jade. Aussen Jade. Vandstand-Signalerne for Dybden i *Aussen Jade* gives nu for udgaaende Skibe ogsaa fra Fyrskibet *„Minsener Sand"*.

Paa den lille Plade ved Farvandets Ø.-Side N. for *Hooksiel Plate* er Dybden 25½ Fod. 53° 40′ 41″ N. Br. 8° 5′ 41″ Ø. Lgd.

V. for en lille 24 Fods Pulle er udlagt en rød og sort stribet Spirtønde. 53° 37′ 32″ N. Br. 8° 8′ 55″ Ø. Lgd. Pullen skal borttages, hvorefter Spirtønden inddrages.

Holland. Ems. Eemshorn. I *Ems* er den røde Vager WO med Ballon flyttet til 53° 28′ 53″ N. Br. 6° 54′ 40″ Ø. Lgd. og den røde Vager EA til 53° 28′ 18″ N. Br. 6° 55′ 24″ Ø. Lgd. Grænsen mellem det hvide, faste Lys og Tre-Blink i *Campen* Fyr er forandret fra N. 39° V. til N. 38° V. langs NNØ.-Kanten af Grundet ved *Eemshorn*.

Gat van Schiermonnikoog. Zoutkamperlaag. Mellem *Overloop van Zoutkamperlaag* og *Gat van Schiermonnikoog* ere Spidstønde Nr. 1 og 2 med Kors og Stumptønde Nr. 1 og 2 med Kryds inddragne.

Den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 2 med Kors i *Zoutkamperlaag* er ombyttet med en Stumptønde Nr. 2.

Zuiderzee. Zwin. I *Zwin* er Afmærkningen foretagen. I det Ø.-lige Udløb i *Vlieter* S.-lige Del er Dybden 9 Fod.

Zeegat van Texel. Molengat. I *Molengat* er Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kegle flyttet og ligger nu i 16 Fod Vand. 52° 59′ 48″ N. Br. 4° 39′ 50″ Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 3 med Kryds er flyttet og ligger nu i 13 Fod Vand. 52° 58′ 47″ N. Br. 4° 41′ 48″ Ø. Lgd. Sort Kugletønde med Diamant, *Onrust*, er flyttet og ligger nu i 25½ Fod Vand. 52° 58′ 27″ N. Br. 4° 43′ 22″ Ø. Lgd.

Westgat. I *Westgat* er en Stumptønde Nr. 8a udlagt i 22 Fod Vand. 52° 58′ 11″ N. Br. 4° 42′ 12″ Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 9 er flyttet og ligger nu i 25½ Fod Vand. 52° 58′ 26″ N. Br. 4° 43′ 39″ Ø. Lgd.

Schulpengat. I *Schulpengat* er Dybden paa Inderbarren nu 17½ Fod.

Zeegat Hoek van Holland. Den rød og sort lodret stribede Lystønde *„Rotterdam N. R. W."*, uden for *Zeegat Hoek van Holland*, skal ombyttes med en rød og sort lodret stribet Lys- og Fløjtetønde. Fyret bliver uforandret. 51° 59′ 24″ N. Br. 4° 3′ 54″ Ø. Lgd.

I *Zeegat Hoek van Holland* er Dybden 26⅔ Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

Belgien. Ostende. Stroombank. Den røde Lys- og Klokketønde ved S.-Kant af *Stroombank* er flyttet og ligger nu 4,300 Alen fra det store Fyrtaarn. V.-Grænsen af Farvandet er Linjen, det store Fyrtaarn overet med denne Tønde, og Ø.-Grænsen er Linjen, det store Fyrtaarn overet med Baaken til Vandstand-Signalerne paa det Ø.-lige Havnehoved. 51° 14′ 30″ N. Br. 2° 53′ 37″ Ø. Lgd.

Frankrig. Dunkerque N. Skibet *„Triton"* er sunket i 6 à 12 Fv. Vand paa SV.-Enden af den Ø.-lige *Dyck*, 6,8 Kml. N. 8° V. fra *Dunkerque* Fyr. Master og en Raa ere over Vandet. 51° 9′ 43″ N. Br. 2° 20′ 23″ Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 21. April. 40° 52″ N. Br. 9° 34″ V. Lgd. Vrag med Bunden opad, samt svært Tømmer og Vraggods.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Connecticut. New London Harbor. Vraget af Lægteren *„Robert"*, der var sunket ved Ø.-Siden af Løbet ud for *New London* Fyr, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi River. South Pass. Fyrtaarnet paa V.-Siden af *South Pass*, c. 2¼ Kml. fra Dæmningernes Yderender, er nu malet hvidt med sort Lanterne.

Yucatan. Kap Catoche. Paa Kap *Catoche* er tændt et hvidt Lynfyr, der hver 10 S. viser Fire-Lyn. Flammens Højde: 41 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Lysevnen: 23 Kml. Det vises fra en 38 Fod høj, rød Baake 21° 35′ 50″ N. Br. 87° 4′ 10″ V. Lgd.

Kysten ved Fyret er lav. 800 Alen V. for Fyret staa 3 Kokospalmer. 2 Kml. N. for Fyret er Dybden 17 Fod.

Øen Contoi (Contoy). Paa Øen *Contoi*, c. 500 Alen fra N.-Enden. er tændt et hvidt Lynfyr, der hver 5 S. viser Et-Lyn. Flammens Højde: 41 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Lysevnen 23 Kml. Det vises fra en 38 Fod høj, rød Baake. 21° 33′ 0″ N. Br. 86° 48′ 0″ V. Lgd.

Kysten gaar fra Fyret c. 300 Alen Ø. efter og er meget stejl.

Bahama Islands. Great Inagua. Mathew Town. Ved *Mathew Town* er tændt et rødt, fast Fyr, der vises fra en 32 Fod høj Baake foran Toldbygningen. Flammens Højde: 39 Fod. Synsvidden: 8 Kml. 20° 57′,5 N. Br. 73° 40′ 25″ V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Chili. Coquimbo. I 1900 oprettes ved *Tortuga Point* et Taagesignal. En Sirene skal hver 1 Minut give Et-Stød af 7. S. Varighed. 29° 56′ S. Br. 71° 21′ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Kustendje. Ved *Kustendje* er Lystønden, der hver 1 Minut viste grønt Tre-Blink, inddragen. 44° 9′ 10″ N. Br. 28° 40′ 45″ Ø. Lgd.

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

Forindien. Hindostan V.-Kyst. Mulpi (Malpe). Den 15. September slukkes Fyret paa Kysten ved Indløbet til *Mulpi River* og et hvidt, fast Fyr tændes paa N.-Pynten af *Deria Bahadur Ghur, St. Mary Isles.* Flammens Højde: 62 Fod. Synsvidden: 9. Kml. Linseapparat af 5. Orden. Fyret lyser Farvandet rundt. Brændetid: 15. September til 31. Maj. Fyret vises fra en 16 Fod høj Bygning paa en hvidmalet Klippe. 13° 20′ 50″ N. Br. 74° 40′ 20″ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China. Yangtse Kiang. Tsung Pao Sha. Tsung Ming Bank. Ved *Tsung Ming Bank* SØ.-Kant er udlagt en rød Tønde med sort Cylinder og ved SV.-Enden en rød Tønde med Diamant.

Paa *Tsung Pao Sha* V.-Ende staar en Baake med sort Ballon paa Toppen.

Karantænebestemmelser.

Udenrigsministeriet meddeler:

I *Port Saïd* er konstateret Pest.

Italien. — *Port Saïd* er erklæret for pestsmittet.

Tyrkiet. — Skibe fra *Port Saïd* underkastes 10 Dages Karantæne, med mindre de der kun have fyldt Kul under Tilsyn af Sundhedsvæsenet.

Varer fra *Alexandria* underkastes Lægeeftersyn.

Grækenland. — Skibe fra *Ægypten* underkastes 10 Dages Karantæne i *Delos*.

Gibraltar. — *Port Saïd* er erklæret for pestsmittet.

Malta. — Skibe fra *Ægypten* underkastes 12 Dages Karantæne.

Sverig. — *Ægypten* og *Aden* ere erklærede for pestsmittede *Kobe* og *Osaka* ere erklærede for pestfri.

Skibssalg.

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

Rudolph Gartzen,
Skibsmægter.
Kiel.

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

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

Petroleums-Loddelampen

„ÆTNA“

brænder uden Væge med Petroleum i Gasform Lampen slukkes ikke i Blæst. En Temperatur af 1200 Celsius kan naas. Petroleumsforbrug fra 1/5 til 1/9 Pot pr. Time. Beholderen er af Messing, solidt og smukt Arbejde. „ÆTNA“ er uundværlig for: Maskinmestre, Montører etc. Største Udvalg af Loddelamper, Loddekolber og Apparater til Petroleum og Benzin.

CARL DAHL & Co., 14, St. Kannikestræde, Kjøbenhavn K.

Tlf. 5047.

VARE-MÆRKE

Til Skibsproviantering

anbefales:

A. FORMANNS

BLODBUDDING

(i hermetisk lukkede Daaser).

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Repræsentant for Hamburg:
Hr. P. L. FABRICIUS,
Gr. Bäckersstrasse 22 & 24.

og i Plymouth:
Hr. P. PEDERSEN,
Southside Street.

Repræsentanter i Cardiff:
Hr. CARLSEN, NIELSEN & Co.
Hr. CHARLES H. HUSS & Co.

A. FORMANN.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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.

Til Skibsproviantering

anbefales:

„Elisabethsmindes“

Mælkechokolade

i Daaser à 1 Pd.: **Udsalgspris 75 Øre**
(ab Frihavnen: Udsalg 70 Øre).

1 Daase udrørt med koldt eller kogende Vand giver 7 mellemstore Kopper fortrinlig Chokolade med aldeles udviklet Mælkesmag.

Smager ogsaa fortræffeligt som det er.

Københavns Børskurs d. 16. Maj 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	98 3/4	99	98 3/4	99
Danmark			78 3/4	79 3/4
Norden			115 1/2	116
Kjøbenhavn	92	1/4	92	92 1/2
Carl			50 1/2	51
Dannebrog	93 1/2	1/4	93 1/4	93 3/4
Skjold			65 1/2	66 1/2
Urania			74	74 3/4
Union			99	100
Dampsk. af 1896			98 1/4	99
Østasiatiske	109 1/2	1/4	109 1/4	109 1/2
Østersøen			95	97
Nordsøen			71	75
Torm			91 1/2	100
Gorm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			70	89
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			106	110
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			99	100
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3 1/2% uopsig. Stats			93	95
3 1/2% Husejer Kreditk.			80 1/2	82
3 1/2% Kbhvns Kreditf.			83	84
4% — — 2. Serie	89 1/2	-1/4 89	88 3/4	89
4% — — 1. —			91	93
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.	84 1/4		84	84 1/2
4% — — 6 —			84 1/2	85 1/2
3 1/2% Landkreditk. 3 —			87	88 1/2
Aktier.				
Nationalbank	134		133 3/4	134 1/4
Privatbank			123 3/4	124 1/2
Landmandsbank			117	119
Handelsbank			114 1/4	114 3/4
Grundejerbank			98	99
Burm. & Wain			76 3/4	77 1/2
Helsingørs Jærnsk.			92 1/2	93
Sukkerfabr.			102 1/2	103
Bryggeri Aktier	90		89 3/4	90

Vekselkurser d. 15. Maj 1900.

	ávista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.27	18.23
Paris	72.60	—
Amsterdam	151.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 15. Maj 1900.

Russiske Noter	216.40
4% Russiske Consols	98.75
3 8/10% — Boden Kredit	93.90
5% Mexikanske 1899	98.80
5% Rumænske Stats	93.20
4% — — 1890	80.70

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 16,000, „Norden“ 10,000, „Kjøbenhavn“ 16,000, „Dannebrog“ 14,000, „Skjold“ 4,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 6,000, „Østasiatiske“ 12,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

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.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • *Direkte Importører af Skandinaviske Produkter* • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. ✻ *Telegrams Skandinav.*

NICOLAI JENSEN.

SKRÆDDERETABLISSEMENT.

KJØBMAGERGADE 53, 1. SAL.

VIRKELIGT GODT SKRÆDDERI TIL MODERATE PRISER.

• **UNIFORMER LEVERES PAA FAA DAGE.** •

TELEFON 6359.

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,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, **Nørresundby.**

Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Hos mig er udkommet:

Vink

til

Unge Førere og Styrmænd

i

Dampskibsfarten

af

P. Jensen,

Dampskibsfører.

Udg. med Understøttelse af „Foren. til Søfartens Fremme".

Pris 1 Krone.

Faas i alle Boglader og hos

J. Frimodt.

64, Kjøbmagergade. Kjøbenhavn.

Kulstationen ved Snekkersten.

Kulhulken Lydia er igen udlagt paa Stationen, og forsyner Dampskibe med bedste Sort Dampkul til billigste Priser, Dag og Nat.

The Sound Coal Hulk Lim.

LANDMANDSBANKEN

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

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.

P. Simonsen & Co.

Skibshandlerforretning,

Odense,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende til D'hrr. Skibsføreres velvillige Erindring.

N. Reippürt,

Havnegade 9, Odense,

paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

Sagfører Ludvig Metz,

Nyborg.

Søretssager. Inkasso.

N. F. Hansens Skibsværft,

Odense,

anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger. **Alt Smedearbejde** udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

Georg Sørensen,

Nyhavn 13. Telefon 6404.

Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.

Prima Varer • Billigste Priser.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.

Kjøbenhavn K.

Telefon 3528.

Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.

Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Spis kun

Nørgaards Dampkogte Skinker.

Engelsk Patent Dampkogningsmetode.

Al Næringsværdi bibeholdt.

Benfri, færdige til Spisning.

Fabriksalager: Nørregade 35.

Telefon 7305.

S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.

Telefon 2657.

Lille Strandstræde 8.

Frihavns-Restaurationen

„Atlanten",

Indgang fra Nordre Frihavnsvej,

anbefales **d'Hrr. Skibs-Officerer** med

à la carte Retter

samt **koldt Bord hele Dagen.**

Telf. Frihavnen 68.

Ole Nielsen.

H. NIELSEN.

CIGAR- OG TOBAKSFABRIK. ODENSE.

LAGER & UDSALG VESTERGADE 1,

KJØBENHAVN.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir" i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø", „Lübeck", „Najaden", „Halland", „Halmstad" „J. P. Dillberg" og **„Westkusten"** i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus", „Transit Nr. I" og **„Nore"** i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

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.

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.

CHR. ANDERSENS

SKIBSVÆRFT PAA FREDERIKSØEN VED SVENDBORG.

NYBYGNING AF SEJLSKIBE SAMT REPARATION.

ALT AF NYESTE KONSTRUKTION.

SØREN JENSEN'S

Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,

Holbergsgade 26,

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

R. H. Rasmussen,

Uhrmager.

St. Kongensgade 99.

(Forhen Nr. 21). (Grundlagt 1882).

Righoldigt Udvalg af alle Sorter Dame- og Herre-Uhre samt **Stueuhre.**

Største Udvalg i Uhrkæder.

NB. Antikuhre restaureres.

Reparationer udføres med Garanti.

A. MØLLERS

Kød-Udsalg,

Borgergade 84,

anbefales de ærede Skibsførere med alt til Faget henhørende.

Moderate Priser.

1ste Klasses Varer.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Wilh. G. Brummerstedt,

Uhrmager.

St. Strandstræde 43.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved **Claus Christensen,**

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

CARL OLESENS

Skotøjslager,

St. Strandstræde 31,

anbefales.

Alt Skomagerarbejde udføres.

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 Strandstræde 3.

Cl. Carlsbergs

nyopførte

Restaurant i Frihavnen

anbefales D'hrr. Sømænd.

Ærbødigst

F. Kiørboe,

Restaurator.

Café van Zandt,

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

Café Hotel „SIAM“.
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

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.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

Afdeling for Danmark:
Østergade 22, Kjøbenhavn K.
(Selskabets Ejendom)-
„Thule“ er Skandinaviens største og mest søgte Livsforsikringsselskab..
„Thule“s aarlige Udbytte til Aktionærerne er begrændset til 30,000 Kr., der aldrig kan overskrides.
„Thule“s Forsikrede fritages for Præmiebetaling i visse Invaliditetstilfælde.
„Thule“s Forsikrede udbetales aarlig stigende Bonus; for 1899: Kroner 431,176.00.

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.

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, Øster Farimagsgade 4.

Jensen & Petersen,
Tapetserer og Dekorator.
Skibsarbejde,
saavel Nyt som Reparationer udføres hurtig.
116, St. Pauls Kirkeplads 116.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

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.

INDHOLD: Søgaaende Pramme. — Cathay—Clan Macgregor. — Dampskibes Ekspedition. — Nybygninger, Køb og Salg. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

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

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 21. Kjøbenhavn, Torsdag den 24. Maj 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

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

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

Lauritz Kirkeby, 26, Laxegade 26.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestaurateurer.
Filial:
St. Strandstræde 43.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. udvidet 1877.

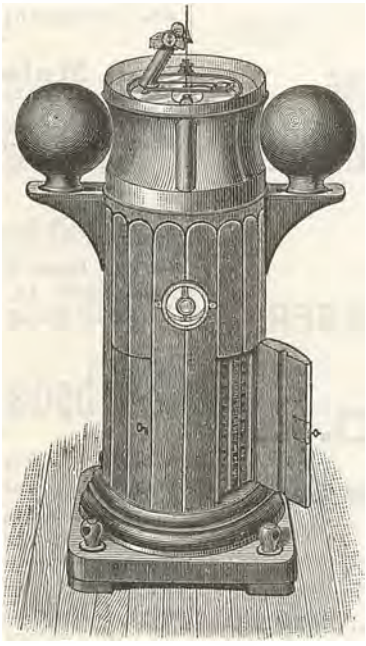
Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.

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

Alm. Kompasser.

Baadskompas m. m.

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



Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.

Azimuth & Peil-instrumenter efter forskellige Modeller.

Walkers originale **Lodde- & Logge-maskine** Cherup & A.

Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.

Barometre, enk. og dobb. Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres

---

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

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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

H. HANSENS Skibshandel,
Havnegade, Kolding.
anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.

Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.
Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle

Conserves til Skibsbrug

af Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l. • Prislister udleveres paa Forlangende.

Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

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.

Nyt Blæk.

Neelmeijers

Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.

Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.

Faas overalt. Telefon 3332.

Hovedforhandling hos

E. Jacobsen Ellegaard,

Holbergsgade 5. Kbhvn.

Th. Poss's Eftf.

J. P. V. Sørensen.

Brogade 10, Kjøbenhavn C.,

Sadelmager, Tapetserer og Dekorator.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Specielt Skibsarbejde.

Telefon 1618.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører,

anbefaler sin

Skibsprovianteringshandel.

Randers.

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, Øster Farimagsgade 4.

Joh. Husmann,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

*** Telefon 5598. ***

H. NIELSEN.

CIGAR- OG TOBAKSFABRIK. ODENSE.

LAGER & UDSALG VESTERGADE 1,

KJØBENHAVN.

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.**

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.

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.

Lager:

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

Andreas Henningsen,

Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.

Telefon 165.

Telegram-Adr.: Ahenningsen.

N. F. Hansens Skibsværft,

Odense,

anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.

Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

N. Reippürt,

Havnegade 9, Odense,

paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

Sagfører Ludvig Metz,

Nyborg.

Søretssager. Inkasso.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

J. Melander,

Blikkenslager,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved **Claus Christensen,**

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Skibsdagbøger,

enkelt (½ Aars) **Kr. 5.50,**

dobbelt (1 Aars) „ **9,50.**

Forhandlere Rabat.

S. FRIEDLÆNDER,

14, ved Stranden.

KJØBENHAVN.

Café van Zandt,

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

Sammenstød mellem et Krigsskib og et Koffardiskib.

Den i „Dansk Søfartstidende" Nr. 12 for den 22. Marts i Aar omtalte engelske Dom, hvorved Føreren af det engelske Krigsskib Sanspareil kendtes skyldig i Sammenstødet med East Lothian, der gik under Bugsering af en Damper, har nylig været behandlet i Court of Appeal, men fik her samme Udfald som i Admiralitetsretten. Idet vi med Hensyn til Sagens faktiske Omstændigheder iøvrigt henvise til det paagældende No. af Søfartstidende, skal vi her kun kortelig nævne Hovedpunkterne sammen med et kort Uddrag af Appelrettens Motivering, der ikke ganske faldt sammen med Admiralitetsrettens. East Lothian og Bugserbaaden styrede en nordlig Kurs i Kanalen og bemærkede da om Bagbord Lanternerne paa en Flaade; Bugserbaaden, der havde de befalede Lanterner oppe, vedblev at holde Kurs og Fart, passerede den første af de 4 Linier, i hvilke Flaaden var formeret og kom ogsaa foran om Sanspareil, der var det første Skib i 2den Linie; men Sanspareil, hvis Fører havde antaget Bugserbaaden for en Damper, der sejlede alene, og ikke bemærket, at det var en Bugserbaad, der havde et Skib paa Slæb, tørnede imod East Lothian, saaledes at dette Skib sank.

Admiralitetsretten var nærmest gaaet ud fra, at der ikke i Flaadens Stilling eller Bevægelser forelaa en saadan Fare eller overhovedet saadanne særlige Omstændigheder, som kunde gøre det til Pligt for East Lothian at gaa af Vejen. I denne Betragtning vare Appelrettens Dommere ikke enige med Admiralitetsretten. De hævdede tværtimod, at det var urigtig Sejlads at gaa foran om en Flaade i en Situation som den givne, og de hævdede endvidere, at de almindelige Regler om Undgaaelse af Sammenstød til Søs (de internationale Søvejsregler) ikke kunde finde Anvendelse paa Krigsskibe, naar disse optræde under særlige Forhold, i Flaader eller lignende. Paa den anden Side kunde der ikke gives Regeringen Medhold i Paastanden om, at East Lothian havde overtraadt de internationale Søvejsregler, navnlig Art 27 og 29, og derfor maatte være medskyldig i Sammenstødet. Disse Regler kunde efter Dommernes Mening ikke finde Anvendelse i dette Tilfælde. Spørgsmaalet maatte finde sin Afgørelse efter Common law, og det kom da an paa, om man paa Sanspareil ved at udvise almindelig Omhu og Agtpaagivenhed kunde have undgaaet Sammenstødet; hvis dette maatte besvares bekræftende, maatte Skylden for Sammenstødet alene lægges paa Sanspareil uden Hensyn til, at East Lothians Sejlads lige foran om Flaaden maatte siges at være improper. Nu var Forholdet det, at Føreren af Sanspareil saa Bugserbaaden og gav Bagbords Ror, men da han var klar af den, lagde han Roret tilbage igen, skønt han maatte kunne se det bugserende Skib, der havde alle sine Lanterner i Orden, og han af Bugserbaadens Lanterneføring maatte kunne vide, at den havde et Skib paa Slæb. Der var intet til Hinder for, at Sanspareil ved lidt længere at have holdt Roret Bagbord kunde være gaaet agten om East Lothian, og der var ikke noget af de andre Skibe i Flaaden, der laa i Vejen eller hindrede en saadan Manøvre. Der kunde saaledes ikke siges fra Sanspareils Side at være udvist almindelig Omhu og Agtpaagivenhed, hvorfor Skylden for Sammenstødet alene maatte tilskrives dette Skibs Fejl.

Den Motivering, som Appelrettens Dommere have givet denne Dom, forekommer noget mærkelig for udenforstaaende. Admiralitetsrettens Motivering var derimod klarere, idet det der hævdedes, at East Lothian havde haft Ret til at holde sin Kurs, og at der ikke havde været nogen Anledning til at gaa af Vejen. Appelrettens Dommere udtale sig derimod meget skarpt imod den Sejlads, East Lothian og Bugserbaaden præsterede, og mente absolut, at der skulde være veget til Side, men da der ikke derved var sket Overtrædelse af nogen bestemt Lov, lod de Skyldspørgsmaalet bestemme efter om den skadegørende, Sanspareil, ved Anvendelse af almindelig Omhu og Agtpaagivenhed kunde have undgaaet Ulykken. Da dette maatte besvares bekræftende, erklærede de Sanspareil skyldig.

Konsulatafgifterne.

I Norge er Spørgsmaalet om Skibsfartens Afgifter til Konsulatvæsenet for Tiden meget brændende, og Bevægelsen i vort Naboland har i flere Henseender megen Interesse for os.

Regeringen har forelagt et Lovforslag om en ny Ordning af det norske Konsulatvæsen. Efter dette skal den Pligt, Skibsføreren nu har til personlig at møde paa Konsulatet, baade ved Skibets Ankomst til og Afgang fra en Havn, bortfalde, og han skal i Stedet for kun sende Konsulen en skriftlig Anmeldelse. Det er med andre Ord den Ordning, der allerede i 1893 indførtes her i Danmark, som man nu foreslaar i Norge, og det er klart, at dette hilses med megen Tilfredsstillelse i norske Søfartskredse. Derimod er man, navnlig udenfor, men delvis ogsaa indenfor de interesserede Kredse meget uenig om Forslagets Bestemmelser angaaende Konsulatafgifterne.

For Tiden betale Rederne i Norge Konsulatafgifter omtrent efter de samme Regler, der tidligere fulgtes hos os, nemlig med et vist Beløb for hver Gang Skibet anløber Havn. Denne Ordning har imidlertid vist sig meget uretfærdig, idet den begunstiger de store Skibe i Langfart, der sjeldent anløbe Havn, medens den paalægger mindre Fartøjer i kort Fart en høj Afgift. Regeringen foreslaar nu helt at forlade dette Grundlag for Konsulatafgiftens Betaling og i Stedet for indføre en fast aarlig Afgift, beregnet efter Skibets Størrelse, og som af Rederierne indbetales direkte til Staten. Denne faste Afgift synes nu at ville blive ansat til 36 Øre pr. Reg.-Ton aarlig for Dampskibe og 16 Øre pr. Reg.-Ton aarlig for Sejlskibe, men dog saaledes, at Lovgivningsmagten hvert Aar tager Bestemmelse om dens Størrelse.

I norske Rederikredse har der imidlertid rejst sig en stærk Bevægelse mod denne Del af Forslaget, og man opponerer navnlig imod den foreslaaede Form for Afgiftens Paaligning, som en direkte Statsskat. De norske Redere gøre gældende, at de, naar Konsulatafgiften bliver en fast Statsskat, ikke i samme Grad som nu kunne vælte den over paa Befragteren for de Skibes Vedkommende, der befragtes i Tidscerteparti, men at de selv maa bære den og derved paa dette Punkt blive deres udenlandske Konkurrenter underlegne. Fremdeles protestere de mod den Vilkaarlighed, der ligger i, at Lovgivningsmagten hvert Aar skal fiksere Afgiften. Og endelig gøre de gældende, at deres Ønske er at beholde den gamle Ordning med at Skibene betale for hver Havn, de anløbe, kun saaledes, at Afgifterne nedsættes betydeligt. Rederiernes Krav herom have faaet Udtryk i Hen-

vendelser til Storthinget baade fra Bergens Rederiforening og fra Nordisk Skibsrederforening, det første noget mere radikalt end det sidste, men begge gaaende stærkt imod Forslaget.

Det vil let ses, at de norske Redere ere lige saa ivrige Modstandere af en fast Konsulatafgift som deres danske Kolleger. Hvad imidlertid har mest Interesse for os danske, er de lave Afgifter, der tænkes indførte i Norge. Der er Tale om 36 Øre pr. Ton aarlig for Dampskibe og 16 Øre for Sejlskibe. Her i Danmark betale Dampskibsrederne den tilsvarende Afgift med 105 Øre og Sejlskibsrederne med 24 Øre. Det er stedse her i Danmark, under Bestræbelserne for Konsulatafgifternes Reduktion, fra Redernes Side gjort gældende, at de betale mere end deres udenlandske Konkurrenter, men Sammenligningen var vanskeligere at anstille, naar Afgiften som i Norge paalignes for hver Havn, Skibet anløber. Men det vil nu ses, at selv den Ordning, som de norske Redere stemple som ugunstigst for dem, medfører langt lavere Afgifter, end vi have dem her i Danmark. Og hertil kommer, at det norske Konsulatvæsen uden Tvivl spiller en langt større Rolle for Norges Skibsfart end det danske for Danmarks Skibsfart. I Norge er Skibsfarten Landets Hovednæringsvej, og som saadan tør den antages at drage mere Nytte af en Institution, der staar i Næringslivets Tjeneste i Almindelighed, end her i Danmark.

Hvad enten det norske Forslag bliver til Lov eller ikke — og Sandsynligheden er, saa vidt vi forstaa, for det første —, saa er der næppe Tvivl om, at de norske Konsulatafgifter i en nærmere Fremtid ville blive betydeligt reducerede — som de svenske allerede ere blevne det.

Dette synes os unægteligt at vise Nødvendigheden af, at der nu snart kommer Fart i Spørgsmaalet her hjemme. Det har staaet paa Dagsordenen i en Aarrække, og det foreligger indgaaende oplyst i de to Rederiforeningers Henvendelse af 25. Oktober 1898 til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Sagen behandles nu i en Regeringskommission, men skulde den ikke blive fremmet saa hurtigt, at den under den ene eller anden Form kommer til at foreligge for Rigsdagen i dennes næste Samlings Begyndelse, saa vil det sige, at vi vedblivende udsætte at forsøge gennemført en Reform, for hvilken Chancerne i flere Henseender ere gunstigere nu end for nogle Aar siden, og paa Trods af, hvad der sker i vore Nabolande.

Den nordamerikanske Subventionslov strandet.

Ifølge Meddelelse fra New York er der ikke megen Sandsynlighed for, at The subsidy Bill vil gaa igennem i den nuværende Kongressession. De faktiske Grunde hertil kan vel ikke konstateres, men man kan omtrent tænke sig til dem.

Uden Tvivl har Lovforslaget ved de ivrige Forsøg, som ere gjorte for at forene modstaaende Interesser, vist sig saa mangelfuldt, at der er opstaaet Usikkerhed om, hvor vidt det i Virkeligheden kunde anses for at være i den amerikanske Handelsmarines Interesse. Det maa erkendes, skriver „Sh. Gaz.", at de nuværende amerikanske Søfartslove ere mangelfulde og ikke egnede til at medvirke til Landets Forsyning med billige Skibe, men den Maade, hvorpaa Manglen søges afhjulpen, synes meget uheldig.

Loven tillader ikke amerikanske Redere ukontrolleret at købe deres Skibe paa fremmede Pladser, hvor de kunne faas til billig Pris, men bestemmer, at saafremt en Reder har afsluttet Kontrakt angaaende Bygning af Skib i Udlandet, da kan et saadant Skib kun optages i det amerikanske Register, naar Rederne forpligte sig til at bygge et Skib af tilsvarende Tonnage i de forenede Stater.

Desuden faar et fremmed bygget Skib kun halvt saa stort Statstilskud som et amerikansk bygget, og Fordelen ved at købe Skibe paa det billigere Marked i Storbrittanien gaar paa denne Maade fuldstændig tabt. Der er derfor liden Sandsynlighed for, at nogen større Indførsel af fremmed byggede Skibe vil finde Sted, og det bedste Bevis herfor turde være, at de amerikanske Skibsbyggere intet have at indvende mod den paatænkte Lovreform. De ere de mest kompetente Dommere i Sagen, da det er i deres Interesse at sørge for, at Ordrerne for den amerikanske Skibsbygning tilfalder Hjemlandet.

Skibsbygningsindustriens Stilling til Sagen er let at forstaa. Der argumenteres nemlig saaledes: Da Størsteparten af andre Foretagender er beskyttet, bør Skibsbygningsindustrien heller ikke staa forsvarsløs overfor den ubarmhjertige Konkurrance fra den gamle Verdens Side. Man synes ikke at tænke paa den Kendsgerning, at Frankrig allerede har opdaget den Vildfarelse, det har begaaet ved Beskyttelsen af sin Skibsbygningsindustri.

The Subsidy Bill, som den straks forelagdes Kongressen, synes at gaa ud fra, at den merkantile Marine nærmest repræsenteres af Postdampere med stor Fart, og som i paakommende Tilfælde kunde forandres til armerede Krydsere. Det er imidlertid ikke ved Skibe af denne Type, at Verdenshandelen i Virkeligheden besørges; Fragtdamperne (Tramps) ere yderst vigtige Faktorer, og det var netop disse Baade, som Loven ignorerede i høj Grad, og som Følge deraf havde denne heller ingen Udsigt til at frembringe det tiltænkte Resultat, nemlig at tilføre Stars and Stripes den enorme Trafik til de forenede Stater.

Vi have altid indrømmet, fortsætter „Sh. Gaz.", at det er et berettiget Ønske fra Amerikanernes Side at se deres Handelsflaade indsat paa den Plads, der tilkommer den, og der er i Virkeligheden ingen Grund til, at en Nation, som har udmærkede Søfolk, og som raader over en meget betydelig Kyststrækning, aarlig skal betale flere Millioner Pund Sterling for at faa sine Varer eksporterede.

Mulig kunde The Subsidy Bill, om den var gaaet igennem, have forbedret Stillingen noget; som Forholdene nu ere, er den amerikanske Reder helt afhængig af den amerikanske Skibsbygger. Paa denne Side af Atlanterhavet har man for lang Tid siden indset, at naar Amerikanerne en Gang bestemte sig for en fri Udvikling af deres Skibsfart, vilde vi i dem finde meget stærke Rivaler i Ocean-Fragtfarten.

Imidlertid synes den amerikanske Skibsfarts Stilling for Øjeblikket at være meget uheldig, om man tør stole paa de amerikanske Blades Skildringer. Deres Spalter ere fyldte med Beretninger om de nye Skibe, som bygges i Tyskland, og der spørges, naar England eller Amerika vil optage Kappestriden med Tyskerne. Svaret synes at være, at England kunde optage Kampen straks, om de engelske Redere havde Lyst, men at de forenede Stater indtager en fuldstændig hjælpeløs Stilling, som vil vedvare, indtil deres Love blive omordnede fra Grunden af.

Forliset af Subsidy Bill, der kun har faaet den Skæbne, den fortjente, burde bringe Amerikanerne til at tænke paa, hvorvidt det betaler sig at beskytte en Industri, indtil den er ødelagt, og om det ikke snart var paa Tide at foretage en gennemgribende Forandring af deres Søfarts-Politik, selv om de derved maatte erkende tidligere begaaede Fejltagelser.

Nexø Havn.

Spørgsmaalet om en Nødhavn paa Østkysten af Bornholm har nu i en lang Aarrække staaet paa Dagsordenen, og har givet Anledning til saa mange Diskussioner i Pressen, paa Møder m. v., at det tør forudsættes kendt i alle Enkeltheder, i hvert Fald af dette Blads Læsere. Naar vi alligevel i Dag vende tilbage til det, er det fordi Arbejdet for denne Sag i den sidste Tid synes at have antaget en anden Form end tidligere. Medens der nemlig i de sidste Aar synes at være bleven mere Stilhed om den her hjemme, gøres den nu til Genstand for en ret indgaaende Behandling i svenske og tyske Blade, og skønt de i disse fremkomne Artikler vidne om meget Kendskab til den, er det dog øjensynligt, at de noget misforstaa dens nuværende Stilling her i Danmark. Vi anse det derfor for hensigtsmæssigt at omtale denne med nogle Ord.

Det er uomtvisteligt, at Kravet om en dyb og rummelig Nødhavn ved Nexø igennem en Aarrække er fremsat med megen Styrke fra den danske Skibsfarts Side; alle dens ledende Foreninger have med megen Varme taget Ordet for denne Foranstaltning og have ufortrødent støttet de Bestræbelser, som Nexø Byraad udfoldede for at faa Sagen gennemført. Denne stødte paa store Vanskeligheder, ikke mindst fordi det længe syntes næsten umuligt i Rigsdagen at fremkalde den fornødne Stemning for den. Imidlertid lykkedes det omsider for et Par Aar siden at faa bevilget en Sum af 300,000 Kr. som et Laan til Nexø Byraad, for at Havnen kunde blive uddybet til 16 Fod. Selvfølgelig var denne Foranstaltning ikke tilfredsstillende for de Krav, der fra Skibsfartens Side vare fremsatte; thi for at blive en virkelig tidssvarende Nødhavn, naar Hensyn tages til Størrelsen af Nutidens Fartøjer, maatte Havnen uddybes til 20 Fod. Trods dette var det dog kun med største Besvær, at Uddybningen til de 16 Fod blev gennemført; Ministeriet viste ikke nogen særdeles varm Interesse for Sagen, og vi fejle næppe, naar vi sige, at det væsentligt skyldes et Tilfælde, at den blev vedtaget af Rigsdagen; Forslaget havde den i dette Tilfælde heldige Skæbne at indgaa som Led i en politisk Overenskomst; ellers var det næppe blevet til Lov. Men Resultatet blev altsaa, at Nexø Byraad fik de 300,000 Kr.

Havnens Uddybning til 16 Fod er altsaa nu sikkret, og det er, det maa siges, ikke mærkværdigt, at man fra Skibsfartens Side ikke straks paany har rejst en Agitation for den dybere Havn. Naar man i en saa lang Aarrække har arbejdet for en Sag, og man med saa stor Vanskelighed naar et Resultat, saa er det naturligt, at man falder lidt til Ro. Dels syntes et fortsat Arbejde (for en større Uddybning) ganske haabløst, dels maa det dog indrømmes, at noget opnaas der ved den nu stedfindende Uddybning til 16 Fod. Ikke alene tilfredsstiller den det lokale Behov, men den er ogsaa dyb nok for et stort Antal Sejlskibe og for mange Dampskibe. Til disse Forhold maatte man se hen, naar Spørgsmaalet var om en ny Agitation fra Skibsfartens Foreningers Side.

Imidlertid har Sagen ingenlunde hvilet, siden de 300,000 Kr. bevilgedes. Den blev i Fjor Sommer bragt frem paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling. Den gav her Anledning til megen Meningsudveksling, men man vedtog dog tilsidst enstemmig en Resolution om, at man — i Lighed med, hvad man med godt Resultat havde gjort to Aar tidligere — paany vilde indsende Sagen til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, hvor alle de Søfartsinteresser, der berøres af den, ere fyldigt repræsenterede, naar Nexø Byraad eller Havneudvalg vilde fremsætte Anmodning til Foreningen herom. Man stillede sig altsaa paa ingen Maade afvisende, men forlangte kun den ganske naturlige Forudsætning, at der skulde foreligge en Henvendelse fra Nexø Byraad.

Nogen saadan Henvendelse er ikke senere fremkommen, og Sagen har derfor hvilet. Nu synes der som sagt i udenlandske Blade at rejse sig en Agitation for den oprindelig forlangte større Uddybning. „Göteborgs Handels och Sjöfarts-Tidning“ har indeholdt en længere Artikel om Spørgsmaalet, i hvilken det fremhæves som den danske Regerings Pligt at skaffe en Havn med mindst 20 Fods Dybde, og „Hamburgische Börsenhalle“ og „Hansa“ give nu denne Artikel deres fulde Tilslutning. Det synes os, at de mange Eksempler paa en Trang til en Havn ved Nexø, som de omtalte Blade med fuld Føje fremhæve, næppe tage Hensyn nok til det ved den nu vedtagne Uddybning opnaaede Resultat. Men naar de ærede Blade dernæst i varme Ord fremhæve den danske Regerings Pligt til at gaa videre med Uddybningen, da beror det formentlig paa deres mangelfulde Kendskab til Sagens Stilling i Øjeblikket. Vi sige dette, ikke saa meget for at forsvare Regeringen mod disse Angreb, thi den har stedse vist en temmelig lunken Interesse for hele dette Spørgsmaal, men for at fremhæve, at Regeringen fornuftigvis ikke kan handle uden efter Tilskyndelse af Skibsfartens Organisationer. Og disse have indtil nu intet Standpunkt taget til Sagen, og det er et aabent Spørgsmaal, hvorledes de ville stille sig. Men findes der her hjemme Interesse for denne Sag, saa skulde man først faa det gjort klart, hvilken Stilling Skibsfarten indtager til den, efter at dens tidligere Arbejde førte til Uddybningen til de 16 Fod.

Cathay—Clan Macgregor.

Den i vort sidste Nummer omtalte engelske Dom, hvorved der nægtedes den danske Damper Cathay, der søgte at begrænse sit Ansvar for Sammenstødet med Clan Macgregor, Ret til ved Beregningen af Tonnagen at fradrage Mandskabets Opholdsrum, har vakt almindelig Opmærksomhed. „Fairplay“ omtaler i sit Referat af Sagen den store Betydning, denne Dom vil have, hvis den skulde medføre, at fremmede Skibe skulde komme til at betale Havne- og Fyrafgifter, beregnede efter den fulde Bruttotonnage uden Ret til Fradrag af Mandskabets Opholdsrum. Det samme Spørgsmaal berøres i et Brev, som de danske Assurandørers Agenter i London, d'Hrr. Tegner, Price & Co. have tilskrevet Redaktionen af Fairplay, hvori der gøres opmærksom paa, at den 79. Sect. i den „Act“, der handler om Fradrag for at bestemme Tonnagen i Almindelighed, giver Regler om Mandskabets Opholdsrum, der omtrent svare til de Regler, der i denne Retning gælde, naar der bliver Tale om Begrænsning af Reders Ansvar. Spørgsmaalet har, som bemærket, stor Betydning og vil sikkert blive gjort til Genstand for yderligere Undersøgelse og Diskussion, idet udenlandske Redere næppe uden videre ville slaa sig til Taals med en saa uheldig Stilling, som de efter det anførte synes at ville faa i England.

Fragtmarkedet.

Det udgaaende Fragtmarked fra England synes at være fastere, men førend rolige Forhold indtræder vil der næppe blive nogen Opgang, skønt Tilbudet af Tonnage er temmelig moderat. Befragtninger til Østersøen holdes der lidt igen paa, da Købmændene have rigeligt at gøre med at faa tillastet og afsendt al den Tonnage, som er sluttet de sidste Uger til f. o. w. Afskibning.

Fragterne ere omtrent 7/ fra Tyne og 8/ fra Cardiff til Kronstadt. Til Spanskesøen og Middelhavet noteres fra Cardiff følgende: 8/3 à 8/6 Gibraltar, 8/ Lissabon, $10^1/_4$ Frc. Algier, 11/3 Barcelona, $11^1/_2$ Frc. Marseille, 9/ Genua, 9/3 Malta, 13/3 Port Said eller Alexandria, 10/6 Konstantinopel, 12/ Venedig. Til de vestlige Øer er der ikke megen Forretning, skønt de sidste Noteringer vise en lille Fremgang, og Tonnagen kan anbringes fra Cardiff til Madeira eller St. Michael 8/, Las Palmas eller Teneriffe $8/4^1/_2$ à 8/6 og Cap Verde 9 à 9/3.

Udfragter til de sydamerikanske Havne ere meget flove og kun lidt Forretning gøres, (Cardiff—Buenos-Aires 14/, Rosario 15/, Rio 16 à 16/6, Santos 18/), saa de ere vanskelige at forbedre. Efterspørgslen efter Tonnage til de østlige Markeder er ganske stille med 15/6 Cardiff—Aden, 16/ Colombo eller Bombay, 24/ Hongkong, 25/ Diego Suarez. Batum er temmelig trykket til 9 d Calcutta eller Rødehavs Havne, Petroleum i Kasser.

Det hjemgaaende Marked er med Undtagelse af Indien meget fast og med god Efterspørgsel. Ved Søfartens Aabning paa Kronstadt og St. Petersborg er der kommen mere Liv i Befragtningerne fra Østerøen og en god Del Dampere ere sidste Uge blevne befragtede derfra paa Basis af 27/6 Søderhamn, 47/6 Archangel-London for Planker og/eller Brædder. Vanskeligheden ved Transporten fra det indre Rusland forhindrer Afskibning af Korn fra St. Petersborg, men senere mener man, at store Partier ville blive afskibede og Dampere kunne slutte for fortløbende Rejser 1/6 til London eller Rotterdam. Bilbao og omliggende Markeder ere faste, men der er ingen Fremgang at notere, Bilbao holder sig med 5/9 Newport, 6/ Tyne, 6/6 Middelsbro, 6/3 Rotterdam, 7/ Glasgow, 7/3 Maryport, 11/6 Baltimore, medens Huelva—Rotterdam er noteret til 9/6, Nordlige Stater 12/6, Sydlige Stater 13/6 fri Despatch og sandsynligvis fri for alle spanske Takster, som i den senere Tid ere betydeligt nedsatte. Passende Dampere ere endnu mulige at anbringe fra de spanske Frugthavne til næste Saisons Afskibning til 11/ D. W.

Efterspørgslen fra Esparto-Havnene er meget begrænset, men da passende Tonnage er knap, kunne vistnok de lave Fragter, som noteres nu, nemlig 13/6 Algier, 14/6 Spanien til Østkyst U. K., forbedres en Del. Ertsfragterne fra Middelhavet ere rigelige, og der er al Udsigt til, at de ville stige snart. Imidlertid ere de bedste Ordrer for Øjeblikket Benisaf—Rotterdam 8/, Tyne 7/9, Barrow 8/3, Baltimore 8/9, Carthagena—Rotterdam 8/9 à 9/, Maryport 10/3, Middelsbro 8/9, Garrucha—Newport 8/, Malaga—Rotterdam 9/ à 9/3, Elba—Rotterdam, Dunkirk eller Glasgow 9/ paa sædvanlige fulde Betingelser. Der er endnu Efterspørgsel efter passende Dampere fra Sicilien til U. S. til 25/ pr. N. R. for Frugt og 8/6 à 9/ for Svovl. Alexandria Markedet er i en Tilstand af Stagnation; 7/6 London eller Hull for store Dampere og 8/6 for mindre Baade til U. K. er det højeste, der bydes. Fra Grækenland noteres Seriphos—Maryport 9/6, Lemiona—Glasgow eller Barrow 8/6 à 8/9, Aya Marina—Grangemouth 10/, Avlaki—Middelsbro 9/, Thermia—Glasgow 9/, fri Despatch Smyrna er noteret med 11/ paa D. W. London, Hull eller Leith, men mere kan muligvis faas for passende Dampere.

Sortehavet og nærliggende Markeder udviklede sig betydeligt i forrige Uge og Fragterne, som bleve betalte, viste en bestemt Forbedring, især for Azoffs Vedkommende. Disse Markeder ere temmelig rolige, men med den Mængde Ordrer, som der er, og kun faa Dampere til Stede, er det næsten sikkert, at Fragterne maa stige. Fra Azoff ere Skibe af passende Størrelse 14/ værdt, medens store Dampere kunne opnaa 13/6 udvalgte Havne U. K. eller Kontinentet eller 14 Frc. til Middelhavet. Sortehavsmarkedet vækker ogsaa Interesse, men Efterspørgslen er hovedsagelig til Hamburg, hvortil der betales 12/6 Nicolajef og 11/ Odessa. Der er ogsaa stor Efterspørgsel efter Tonnage til Efteraarslastning, men den Pris, der bydes, frister ikke Rederne. Sulina—Antwerpen byder 12/ berth terms. Befragtning fra Danube indskrænker sig til Træ og Korn for Rotterdam eller Antwerpen til 12/6 à 13/ paa D. W. Poti—Rotterdam har betalt 15/6, hvilket kan gentages, ogsaa til 17/ til U. S. Saltfragterne fra Eupatoria etc. ere negligerede. Det amerikanske hjemgaaende Marked viser et sundt Udseende, men Efterspørgslen er hovedsagelig Planker og pitch-pine.

Fra de nordlige Pladser til C. f. O. tilbydes 3/6 for Korn, ogsaa 3/ à 3/3 til udsøgte Havne U. K. eller Kontinentet. Paa Netto Kornbefragtninger fra de nordlige Havne betales rask væk 14/ à 14/6. Befragterne fra Atlanterhavs Havnene ere ikke i Virksomhed. Fra Gulfen noteres 16/ til 16/6 pr. Nett Charter til U. K. eller Kont., $3/7^1/_2$ til 3/9 pr. Quarter Korn alene til faste Havne U. K. eller Kont. Pitch-pine Fragterne ere faste til 115/ à 117/6, udvalgte Havne i U. K. eller Holland.

Der er en stor Mængde Ordrer fra Fosfat-Havnene: Tampa—Cette 23/, Stettin 22/6, Fernandina—Kontinent 19/, Savannah—Ghent 19/. Jærn- og Staalmarkedet optager en Mængde Tonnage til meget støtte Fragter. Passende Størrelser til Befragtning kan uden Vanskelighed opnaa 24/6 til U. K. eller Kont., Juni/Juli Lastning, og 24/ er villig betalt til udsøgte Havne for store Fartøjer fra ikke ovenfor San Lorenzo.

Efterspørgslen fra de nedre Havne er meget flov. Det østlige Marked bliver værre og værre. Fra Bombay har en Baad, som var paa Stedet, modtaget 16/ til 2 Havne U. K. eller Kont. Fra den persiske Gulf tilbydes 21/ til 22/ paa D. W. til London. Rishavnene ere nede til 25/ à 26/3 for en 5,000 Tons Baad, 1/3 ekstra for mindre Baade, paa almindelige aabne Certepartier. Calcutta noterer 23/9 D. W. Basis til udvalgte Havne U. K. eller Kont. og 31/3 er bleven modtagen fra Java til U. S. Der er ingen Nedgang i Efterspørgslen efter Dampere til Maanedsbefragtning og Priserne holdes godt oppe.

Spørgsmaal og Svar.

Sp. Et Sejlskib er befragtet til at lade Kul efter „regulair turn" paa en skotsk Kulplads. Det har allerede ligget for Tørn i 3 Uger, og endnu er der ingen Udsigt til, at det bliver tilladet i den nærmeste Tid. Det bemærkes, at den ene Damper efter den anden kommer og bliver ekspederet, og at der ikke i Mellemtiden afskibes Kul til Sejlskibet. Jeg tillader mig at forespørge, om der ingen Grænser er for, hvor længe Skibet skal blive liggende, eller om Befragtningen kan hæves efter en vis Tids Forløb. *A. P. R.*

Sv. Spørgsmaalet lader sig ikke besvare med Sikkerhed. Hvis Skibet er befragtet til at lade almindelige Kul paa „regulair turn", mene vi, at Liggedagene begynde at dreje saa snart de før det anmeldte ladeklare Damp- og Sejlskibe ere tillastede, og det selv i rette Tid er meldt klar til at indtage sin Ladning. Paa mange Pladser er det dog Kutyme, at Dampskibene ekspederes før Sejlskibene, men hvor længe et Sejlskib paa denne Maade skal henligge, maa som Regel i hvert enkelt Tilfælde afgøres af Domstolene, som tidligere have dømt, at det ikke skal ligge ud over en „rimelig" Tid — et Udtryk, der jo ikke fastslaar nogen almindelig Regel. Vi henvise iøvrigt til en Artikel her i Bladet d. 17. Februar 1898 og anbefale at faa indført i Certepartierne en bestemt Tid, ud over hvilken Skibet ikke kan opholdes.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. $^{31}/_{1899}$, afsagt d. 9. Maj 1900.

Den i Roskilde hjemmehørende Skonnert Ora & Labora laa i Oktober Maaned til Ankers Vest for Øen Inschkeith i Firth of Forth paa Rejsen til Charlestown og havde udstukket 45 Favne Kæde paa Styrbords og 70 Favne Kæde paa Bagbords Anker. Den 18. Oktbr. kom Briggen Bornholm af Rønne paa Rejse til Newcastle med Brædder ind paa Firth of Forth for at søge Ankerplads og ankrede Vest for Inschkeith. Der laa flere Fartøjer opankrede paa dette Sted, og Bornholm laa til Øst for Ora & Labora og havde 80 Favne Kæde paa Styrbords Anker og 35 Favne paa Bagbords.

Den 19. Oktober Kl. 2 Morgen sprang pludselig den Styrbords Ankerkæde paa Bornholm og Skibet begyndte at drive og drev ind paa Ora & Labora, knækkede med sin Agterende dette Skibs Spryd, beskadigede Bougen, brækkede Støtter, Skanseklædning og Merserær og ramte derefter med sin Boug Skonnertens Agterskib og anrettede her en Del Skade. Først derefter lykkedes det at faa Bornholms Reserveanker ud, faa Bagbords Anker paa Tamp og faa Skibet standset.

Ved Sammenstødet fik Bornholm ogsaa selv nogen Skade, dog ikke betydelig Bornholm fortsatte sin Rejse, Ora & Labora styrede først ind til Granton, hvor den ved indgaaende sprængte sin Kabeltrosse og blev nogle Dage derefter bugseret til Charlestown og blev senere repareret.

Under den ved Sø- og Handelsretten som vedtaget Værnething anlagte Sag paastod Ora & Laboras Reder sig tilkendt som Erstatning for Skade m. m. et Beløb af 3,225 Kr. 52 Ø., medens Bornholms Reder i Kontrasagen paastod sig tilkendt for Skade paa Bornholm 228 Kr. 63 Øre. Fra Bornholms Side gjordes navnlig gældende, at Grunden til Paadrivningen maatte siges at være en uimodstaaelig Naturmagt og at Ora & Labora kunde have formindsket Skaden ved at lægge sit Ror i Borde, kaste sin Braser los etc.

Heri kunde Retten ikke give Bornholms Rederi Ret. Naar hensaas til, at Ora & Labora og flere Skibe havde ligget rolige for deres Ankere, kunde det ikke antages, at Vejret havde været saa overvældende, at Bornholm kunde erkendes ansvarsfri for Paadrivningen, der snarere maatte antages at hidrøre fra, at Ankerkæderne ikke forinden vare stukne paa Tamp eller fra at de ikke vare stærke nok. Det kunde ikke antages at have hjulpet paa den indtrufne Ulykke, om Ora & Labora havde foretaget Manøvrer med Ror eller Braser.

Bornholm maatte saaledes erkendes for ene skyldig i Sammenstødet og tilpligtes at betale Ora & Labora den forlangte Sum med Fradrag af Havneudgifter i Granton og den der sprængte Kabeltrosse, idet der ikke kunde ses at have været Grund for Skibet til at gaa ind til Granton, ialt 3,090 Kr. 98 Øre med Renter fra Stævningens Dato og 100 Kr. i Sagsomkostninger.

V. M.

Generalforsamlinger.

Fanø Skibsrederes private Syge- og Ulykkesforsikring har afholdt aarlig Generalforsamling. Regnskabet udviser en Indtægt af Kr. 8,627.26, hvoraf Beholdning fra 1898 Kr. 4,969.85, Kontingent fra 49 Skibe (28,834 R. T. à $1^1/_2$ Øre) Kr. 432.51, Refunderet Udlæg Kr. 22.50, Præmie af 42 Skibe (487 Mand à 6 Kr.) Kr. 2,922, Renter Kr. 280.40; af Udgifterne nævnes til Sygdom og Hjemrejse Kr. 1,663.45, Lønning Kr. 85. Det vedtoges at beregne den Andel, et solgt eller forlist Skib tilkommer af Reservefonden, saaledes: nævnte Fond multipliceres med det paagældende Skibs Tonnage, og dette Produkt divideres med 32,000. Til Styrelsen genvalgtes Skibsreder C. P. Holm. (Fanø Avis.)

Personalia.

Dpsk. Nerma af Esbjerg har nu faaet Kapt. Math. Knudsen af Fanø til Fører.

Efter at Kaptajn Bay har overtaget Dpsk. Botnia, har Kapt. S. Kolster overtaget Dpsk. Ficaria under Kaptajn Fengers Sygdom.

Styrmd. Hardt, der midlertidig førte Dpsk. Baldur under Kapt. Olsens Sygdom, har overtaget Dpsk. Kureren, der den 12. ds. afgik til Hangø med Lægteren D. F. D. S. 12.

Kapt. Ishøy har atter overtaget Dpsk. Oluf Bager, hvorefter den midlertidige Fører L. Frandsen er traadt tilbage som Styrmand.

Under Kapt. Gøtsches Sygdom er Dpsk. Alabama overtaget af Kapt. Petersen fra Dpsk. L. P. Holmblad; medens dette Skib føres af Kaptajn Rasmussen fra Dpsk. Garonne, er 1ste Styrmand C. Petersen konstitueret som Fører af sidst nævnte Skib.

Kaptajn Madsen, fhv. Fører af Sydfynske Dampskibsselskabs Damper „Thor", har fra Lybæk Handelskammer modtaget en Medaille i Sølv med Diplom.

Matros P. C. Berthelsen fra Dampskibet Limfjorden, der d. 3. Februar d. A. kom til Skade ved at miste det yderste Led af Ringfingeren og Langfingeren ved Dampspillet, til Dels ved egen Uforsigtighed, har af Dansk Dampskibsrederiforbund, hvoraf han var Medlem, faaet udbetalt 200 Kr. for denne Legemsbeskædigelse.

Dødsfald. Styrmand A. R. Sparrewohn er afgaaet ved Døden af den gule Feber i Para.

Fra Sø og Land.

Som Bevis paa den Anseelse, som Nordisk Skibsrederforening nyder ogsaa i vore Nabolande, anfører „Norg. Sjøft.", at i flere Certepartier, afsluttede mellem et større Rederi i Stockholm og et bekendt svensk Kulimportfirma, findes følgende Klausul indtaget:

Any dispute or claim arising at the port of loading or discharge to be settled by the Northern Shipowners Association if required by either party.

Efter Ordre af Board of Trade og Rederifirmaet Alexander & Arthur i Glasgow vil der gennem den engelske Vicekonsul i Esbjerg, Bankdirektør Jørgen Nielsen, blive udbetalt henholdsvis £ 12 og £ 10 til Mandskabet i Fiskekutterne „Esperance" og „Karen" af Esbjerg som Belønning for Bjærgningen af Mandskabet i Nordsøen fra den strandede Damper „Sully" af Glasgow. (Fanø Avis.)

En Korrespondent skriver til Sh. Gaz.:

„En af vore Dampere med en Hvedelast af 3,400 Tons fra La Plata blev for nylig beordret til Rotterdam for at losse. Skibets Certeparti indeholdt følgende Klausul: Cargo to be delievered as fast as custom of the port will allow. Ved Ankomsten til Rotterdam underrettede vor Agent os om, at Ladningsmodtagerne i Henhold til ovenstaaende Klausul vare berettigede til at holde enhver Damper,

stor eller lille, under Losning i 15 Arbejdsdage, og at der ingen Udsigt var til at faa nogen Afkortning i Tiden, med mindre der tilbødes rigelige „despatch money."

Alle Betingelser for hurtig Losning ere til Stede i Rotterdam, saa at der kan losses indtil 800 Tons pr. Dag, og vi ønske derfor herved at fremhæve den Uretfærdighed, som Autoriteterne begaa ved at fastsætte custom of the port saa lidet i Overensstemmelse med, hvad der i Virkeligheden kan udføres i Retning af Losning.

Den nemmeste Maade at forhindre denne Behandlingsmaade paa, vilde naturligvis være at stryge den nævnte Klausul af Certepartiet, men Befragterne staa fast paa at bibeholde den i dens nuværende Form, og Rederne gaa altid ind paa deres Forlangende. En samlet Optræden af Rederne kunde maaske hidføre en Reform.

Vi ere sikkre paa, at ovenstaaende Tilfælde ikke er enestaaende, da vi have hørt, at den samme Behandling er overgaaet mange andre Dampere.

Søfyrbødernes Forbund har opsagt den i Fjor efter Strejken indgaaede Overenskomst med Dampskibsrederierne. Der vil nu blive aabnet Forhandlinger mellem Forbundet og Dampskibsrederi-Foreningen om en ny Overenskomst.

Af Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender, udgivet af Nordisk Skibsrederforening, er Nr. 8 udkommet med følgende Indhold: Aktieselskabet „Lægter Harald Haarfager" m. fl. mod Bugserbaaden „Victor"s Rederi; Firmaet Christensen & Thøgersen, Kjøbenhavn, mod Grosserer Alfred Christensen, sammesteds; Fiskarena M. Lundin og C. Eriksson, Hernøsand, mot Befälhafvaren å bogserbåten „Strand", sammesteds; Grosshandlaren Sven Svanberg i Norrköping mot Befälhafvaren å ångfartyget „Aysgarth", Kaptenen K. I. Smith.

Dhrr. Bornholdt & Co. i Riga meddele Sh. Gaz. d. 18. ds., at Besejlingsforholdene over Barren havde forbedret sig betydeligt og Muddermaskinerne have været i uafbrudt Arbejde lige siden Tilsandingen, saa at der samme Dag var 18 Fod, og man forventede at faa en Fod mere i Løbet af nogle Dage.

Til Fairplay skrive en Reder:

Redere skulle have deres Opmærksomhed henvendt paa, at Udtrykket „saa hurtigt som Damperen kan levere" (as fast as Steamer can deliver) betyder i Peterhead tre Dage til at losse c. 600 Tons Salt.

Deres ærbødige
Reder, som for Fremtiden vil have Timerne stipulerede.

En Korrespondent til „Fairplay" skriver: „Kaptajnen paa den norske Bark Arcadia, som ankom til Table Bay d. 1. April, meddeler os, at der er omtrent 40 Skibe til Ankers i Bugten, som have Tørn før hans Skib; han mener, at der vil hengaa ca. 4 Maaneder, inden Arcadia vil komme ind i Cape Towns Dok. Kaptajnen har vedlagt en Genpart af Table Bay Harbour Boards Forslag til en Revision af Dokafgifterne, hvilken vi hermed sende Dem. Hvis denne Revision gennemføres, ville Udgifterne for Sejlskibe forhøjes betydeligt, og Forholdene derude ere slette nok uden yderligere Forhøjelse af Udgifterne."

Fairplay tilføjer, at ifølge den sendte Liste, som anfører 33 Tilfælde, ville Udgifterne efter det nye Forslag i 12 Tilfælde blive mindre og i 21 Tilfælde forhøjede, i enkelte Tilfælde betydeligt, men altid for Sejlskibenes Vedkommende.

I et engelsk Dagblad har nylig været optaget følgende: En Kaptajn (helst ugift) søges som Deltager i en god Mæglerforretning, han skal indskyde ca. 5,700 £ (ca. 100,000 Kr.) i Forretningen og føre en Kystdamper paa 280 Tons d. w. Damperen udgør en Del af Forretningen.

Ugens Havarier.

Wineland, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til New Orleans med Agterskibet knust og flere Plader beskadigede.

Ingeborg, Skonnert af Oscarshamn, er strandet ved Kastrup og er Vrag.

Anna, Jagt af Christiania, kom paa Rejsen fra Kolberg til Korsør, med en Ladning Havre, paa Grund paa Egholm Flak. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen.

Vesta, Jagt af Bandholm, er Natten til d. 20. ds. grundstødt paa gammel Tolken. Jagten var paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Bandholm.

Dania, Barkskib af Fanø, er indkommet til Cuxhaven med Tab af Stænger.

Amor, Galease af Norgessund, er paa Rejsen fra Carlshamn til Stettin med Granit indkommet til Rønne med en Del ovenbords Skade.

Helene, Barkskib af Fanø, er indbragt til East London med kappede Master.

Uranienborg, Dpsk. af Kbhvn., blev d. 22. ds. Kl. 6½ Fm., under Passagen gennem Knippelsbros Broaabning, af stærk sønden Strøm tvungen over mod Bolværket ved Christianshavns Dampmølle med Forenden; Agterenden laa i Broaabningen. Skibet assisteredes af „Mjølner" og havde Lods ombord. Efter at have losset en Del af Forlasten i Lægtere kom Damperen ved to Bugserdamperes Hjælp los Kl. 4½ Eftrm.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Petersen, afgik fra Kbhvn. 17. Maj, bestemt til New Orleans. — Alexandra, Svensson, afgik fra New York 15. Maj, best. til Kbhvn. — Algarve, Borries, afgik fra St. Petersborg 18. Maj, bestemt til Norrköping. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Bordeaux 19. Maj. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 6. Maj, bestemt til Boston. — Arno, Strubberg, ankom til Licata 21. Maj. — Beira, Lunge, afgik fra St. Petersborg 20. Maj, bestemt til London. — Chr. Broberg, Harder, pass. Dartmouth 19. Maj, bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, ankom til Montrose 17. Maj. — Douro, Ørum, afgik fra Kbhvn. 19. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Florida, Koch, pass. Skagen 21. Maj, best. til Halifax. — Garonne, Petersen, afgik fra Kbhvn 21. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Hekla, Thomsen, ankom til New York 18. Maj. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Lissabon 17. Maj. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 18. Maj, best. til New York. — Kentucky, Caroc, ankom til Kbhvn. 9. Maj. — Leopold II, Kruse, afgik fra St. Petersborg 20. Maj, bestemt til Rotterdam. — Loire, Rabe, ank. til Bordeaux 18. Maj. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 5. Maj, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 18. Maj, bestemt til St. Petersborg — Nicolai II., Michelsen, ank. til St. Petersborg 18. Maj. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 12. Maj, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra St. Petersborg 20. Maj, best. til Dunkirk. — Omsk, Müller, ank. til Ghent 18. Maj. — Seine, Staal, afgik fra St. Petersborg 19. Maj, bestemt til Finland. — Texas, Holm, ankom til Kbhvn. 20. Maj. — Thingvalla, Laub, afgik fra Kbhvn. 21. Maj, bestemt til Stettin. — Tiber, Bech, ank. til Finland 19. Maj. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 11. Maj. — Xenia, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 24. April, bestemt til New Orleans.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Newastle 21. Maj, best. til Libau. — Axelhuus, Nielsen, ank. til Kbhvn. 20. Maj, best. til Vestnorge. — Ceres, Ryder, afgik fra Leith 2. Maj, bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ank. til London 21. Maj, best. til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Throndhjem 17. Maj, bestemt til Kbhvn. — Ella, Mortensen, ank. til Kbhvn. 19. Maj, best. til Hamburg. — Frederik, Thomsen, afgik fra Hull 20. Maj, best.

til Kbhvn. — Jolantha, Ingwartsen, ankom til Kbhvn. 21. Maj. — Kasan, H. Hansen, ankom til London 17. Maj, bestemt til Libau. — Kiew, Jacobsen, afgik fra Kbhvn. 21. Maj, bestemt til Hull. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 14. Maj, best. til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 16. Maj, bestemt til Hull. — Maja, Petersen, ank. til Kbhvn. 21. Maj, best. til Danzig. — Morsø. Frisenette, ankom til Arendal 20. Maj, bestemt til Throndhjem. — Moskov, Rohde, ankom til Hull 7. Maj, best. til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, afg. fra Kbhvn. 17. Maj, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, ank. til Pillau 20. Maj, best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Libau 18. Maj, bestemt til London. — Pregel, Olsen, afgik fra Kbhvn. 20. Maj, bestemt til Libau — Thyra, Jørgensen, ankom til Riga 21. Maj, bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofod, ankom til Libau 17. Maj, best. til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til Kbhvn. 21. Maj, bestemt til London. — Vesta, Holm, afgik fra Leith 16. Maj, best. til Island. — Vesuv, Andresen, ank. til London 14. Maj, best. til Libau. — Viking, Lorentzen, afgik fra Kbhvn. 20. Maj, bestemt til Antwerpen. — Kursk, Møller, afgik fra Kbhvn. 20. Maj, bestemt til Riga.

Ficaria, Kolster, afgik fra Newcastle 26. Maj, best. til Kbhvn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 24. Maj, bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Malmø 24. Maj via Helsingborg, bestemt til Grimsby. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 23. Maj, best. til Odense. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 23. Maj via Svendborg og Odense, bestemt til Newcastle. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 23. Maj via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith. — Storebælt, W. Jørgensen, afgik fra Newcastle 22. Maj, best. til Kbhvn.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Riga 20. Maj, bestemt til Dunkerque. — Frode, Wrisberg, afgik fra Libau 17. Maj, best. til London. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Rouen 19. Maj, ankom til W. Hartlepool 21. Maj. — L. H. Carl, Lorentzen, afgik fra Cardiff 25. April, ankom til Riga 5. Maj. — Skjold, Schmidt, afgik fra Ghent 19. Maj, bestemt til Blyth. — Danmark, Kraemer, afgik fra Libau 19. Maj, ankom til Riga 20. Maj. — Ragnar, Risø, afgik fra Stettin 19. Maj, bestemt til Sunderland. — Volmer, Riber, afgik fra Grimsby 22. Maj, best. til Kronstadt. — Dan, Hansen, afgik fra Riga 19. Maj, best. til Ghent. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Libau 18. Maj, bestemt til Dunkerque. — Olaf, Petersen, afgik fra Stettin 18. Maj, bestemt til Newcastle.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom 14. Maj til Kronstadt. — Peter Berg, Thorsøe, ankom til Rotterdam 16. Maj. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Grimsby 17. Maj. — P Andrejeff, Johnsen, ank. til Kronstadt 17. Maj. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Dunkerque 18. Maj. — Russ, Jensen, ankom til Kronstadt 19. Maj. — A. Shukoff, Stoltenberg, ankom til Oran 19. Maj, afgik 20. Maj til Petersborg.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Køja 22. Maj. — Kamma, Pedersen, afgik fra Riga 22. Maj. — Helga, Lagesen, ankom til Waija 22. Maj. — Elna, Møller, ankom til Lübeck 20. Maj. — Therese, Rathje, afgik fra Sundsvall 17. Maj.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Methil 18. Maj, ankom til Esbjerg 20. Maj. — Niobe, Schmidt, afgik fra Newcastle 16. Maj, bestemt til Kronstadt. — Nancy, Mathisen, afgik fra Reval 14. Maj, ank. til Sundsvall 16. Maj. — Nautik, Mortensen, afgik fra Newcastle 17. Maj, best. til Rokkola Koskis. — Nora, Christensen, afgik fra Attu 20. Maj, bestemt til Ipswich. — Neptun, Jørgensen, ankom til Esbjerg 19. Maj. — Nerma, Knutzen, ank. til Masnedsund 18. Maj. — Alfa, Nielsen, afgik fra Aalborg 18. Maj, ankom til Westervik 20. Maj.

Dania. Lilly, Nielsen, afgik fra Kønigsberg 22. Maj, best. til Jacobsdal. — Mary, Lorentzen, afgik fra Newcastle 16. Maj, ank. til Esbjerg 18. Maj.

Jylland. Karen, Degn, afgik fra Patras 18. Maj, bestemt til Bordeaux. — Ingrid, Meinertz, ligger i Riga paa 10de Dag ventende paa Kajplads.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Dunkerque 17. Maj, ank. til Sunderland 19. Maj. — Fyen, Hansen, afgik fra Reval 18. Maj, bestemt til Rotterdam. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Riga 17. Maj, best. til Ghent. — Russia, Jespersen, afgik fra Riga 22. Maj, bestemt til Delfzigel. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Stettin 16. Maj, ankom til Riga 18. Maj.

Østersøen. Yrsa, Jensen, afgik fra Alloa 21. Maj, best. til Kønigsberg. — Rita, Jørgensen, ankom til Newcastle 17. Maj.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra West Hartlepool 20. Maj, bestemt til Kbhvn. — Frisia, Skov, afgik fra Riga 17. Maj, best. til Rotterdam. — Gallia, Nielsen, afgik fra Blyth 17. Maj, ankom til Lübeck 22. Maj.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Kbhvn. 19. Maj. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Rotterdam 16. Maj. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Philadelphia 10. Maj. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Methil 21. Maj. — Jomsborg, Kühl, ank. til Libau 20. Maj. — Rosenborg, Schultz, pass. Kbhvn. 21. Maj, bestemt til Kronstadt. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Kronstadt 21. Maj, bestemt til Vassolot (Finland.) — Stjerneborg, Lungren, afgik fra Glasgow 9. Maj, best. til Malaga. — Kronborg, Schultz, ank. til North Shields 16. Maj. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 22. Maj. — Søborg, Fischer, pass. Kbhvn. 22. Maj, best. til Dunkirk.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, ank. til Glasgow 18. Maj. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 19. Maj. — Klampenborg, Jensen, ankom til Kronstadt 22. Maj. — Marselisborg, Andersen, ank. til Cardiff 19. Maj. — Skodsborg, Lund, ank. til Newcastle 18. Maj. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Kbhvn. 21. Maj, best. til Newcastle. — Tuborg, Hveissel, ankom til Kronstadt 21. Maj.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Rotterdam 19. Maj. — Agnete, Jensen, afgik fra Riga 16. Maj, ankom til Ghent 22. Maj. — Hermia, Sørensen, ankom til West Hartlepool 21. Maj. — Alice, Hansen, afg. fra Bremen 18. Maj, bestemt til Burntisland. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Kbhvn. 19. Maj. — Bornholm, Petersen, ank. til Aalborg 19. Maj. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 19. Maj. — Rønne, Hintze, ankom til Stockholm 21. Maj.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Methil 18. Maj, best. til Libau. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Kiel 19. Maj. — Ansgar, Larsen, ankom til Blyth 21. Maj. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Methil 17. Maj, bestemt til Kronstadt. — Hamlet, Sommer, afgik fra Kbhvn. 22. Maj, bestemt til Grangemouth. — Helge, Mathiesen, ankom til Southshields 18. Maj.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Stettin 19. Maj. — Lars Kruse, Christiansen, ank. til Strömnæs 19. Maj. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Grangemouth 17. Maj, best. til Kronstadt.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Grangemouth 19. Maj, bestemt til Kronstadt.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afg. fra Hull 18. Maj, bestemt til Kronstadt. — London, Bom, ankom til London 16. Maj.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Burntisland 22. Maj. — Clara Petersen, afgik fra Norrköping 22. Maj, bestemt til Hernösand.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Libau 21. Maj. — Svend, Nielsen, ankom til Libau 11. Maj.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Anne Fmmy, Svarrer, ankom til Liverpool 13. Maj fra Rio Grande. — Elisabeth, Meinertz, prajet 26. April paa 10° N 25° W fra Dunkirken til Tamatava. — Dania, Nørby, pass. Dover 10. Maj ankom til Hamburg 19. Maj fra Aruba. — Medor, Svarrer, sejlet fra Trinidad 17. April til London. — Wilhelmine, Lauridsen, sejlet fra Marseille 13. Maj til Madagascar og Mauritius. — Dorane, Sigurdsen, ankom til Montevideo 14. Maj fra Cardiff til Frey Bentos. — Sørine, Andersen, ankom til Port Elisabeth 17. Maj fra Hamburg. — Aalborg, Ankersen, sejlet fra Libau 17. Maj til Ljusne. — Serapis, Winther, ankom til New York 18. Maj fra Plymouth.

Fanø Sønderho. Mary, Lydom, pass. Skagen 15. Maj, paa Rejse fra Falkenberg til Methil.

Svendborg. Haabet, Andreasen, ankom til Newhaven 17. Maj. — Jens, ankom til Fareham 18. Maj. — Adolfine, Sørensen, ankom til Kønigsberg 18. Maj. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Pillau 19. Maj — Hanne, Rynitz, ankom til Norrkøping 16. Maj. — Union, Rasmussen, ankom til Gefle 16. Maj. — Thetis, Hansen, ankom til Sundsvall 18. Maj. — Niels, Hansen, ankom til Swinemünde 17. Maj. — Lyø, Jensen, ankom til Danzig 18. Maj. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Pillau 14. Maj. — Neptunus, Jensen, ankom til Pillau 14. Maj. — Roma, Jensen, ankom til Gøteborg 16. Maj. — Hanne, Jørgensen, ankom til Yarmouth 16. Maj. — Fylla, Rasmussen, ankom til Bridgeness 16. Maj. — Heimdal, Rasmussen, ankom til Helsingfors 17. Maj. — Svend, Husfeldt, ankom til Wisbeck 17 Maj. — Urda, Rasmussen, ankom til Drøbak 16. Maj. — Diana, Fallentin ankom til Yarmouth 16. Maj. — Garibaldi, Andersen, ankom til

Stettin 17. Maj. — R. P. Petersen, Andersen, ankom til Little Hampton 17. Maj. — Kirstine, Sørensen, ankom til Malmø 20. Maj. — Casper, Hansen, ankom til London 19. Maj — Samson, Hansen, ankom til Kønigsberg 19. Maj.

Ærø. Nielsine, Christensen, ankom 15. Maj til Pillau — Imanuel, Hansen, ankom 15. Mai til Colberg. — Christian, Eschen, ankom 14. Maj til Kjøbenhavn. — Marie, Sofie, Tofte, ankom 14. Maj til Kjøbenhavn. — Willy, Knudsen, ankom 12. Maj paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra St. Ybes til Viborg- — Juliane, Christensen, ankom 15. Maj til Newcastle. — Alf, Rasmussen, afgik 16. Maj fra Holnis bestemt til Marstal. — Caroline, Philipsen, afgik 16. Maj fra Kjøbenhavn til Bandholm. — Ellen, Hansen, afgik 16. Maj fra Kjøbenhavn til Nykjøbing F. — Søstrene, Clausen, er 1. Maj udklareret i Trinidad bestemt til London. — Baltic, Christensen, afgik 16. Maj fra Kjøbenhavn. til Sverrig. — Fortuna, Schmidt, ankrede 17. Maj paa Marstal Red paa Rejse fra Faxe til Flensborg. — Hydra, Christensen, afgik 13. Maj fra Hamburg til Savannah. — Apollo, Albertsen, ankom 15. Maj til Kjøbenhavn. — Hermandine, Petersen, afgik 11. Maj fra Aalborg til Sverrig. — Høger, Rasmussen, afg. 12. Maj fra Aalborg til Sverrig. — Hjemmet, Rasmussen, ank. 16. Maj til Kbhvn. — Luna, Philipsen, ankom 16. Maj til Kjøbenhavn. — Kiana, Christensen ankom 16. Maj til Ræfsø. — Elise Marie, Olsen, ankom 18. Maj til Pillau. — Rasmine, Kock, ank. 16. Maj til Kjøbenhavn. — Annes Minde, Friis, ankom 17. Maj til Kjøbenhavn. — Margrete, Petersen, afgik 17. Maj fra Kjøbenhavn til Sverrig. — Skirner, Jepsen, ank. 19. Maj paa Vejle Fjord. — Ærø, Christensen, afgik 16. Maj fra Stubbekøbing til Kotka. — Enigheden, Hansen, ankom 18. Maj til Kjøbenhavn. — Svip, Jensen, ankom 19. Maj til Visby. — Fri, Rasmussen, ankom 20. Maj til Folkestone. — Johanne, Grube, ankom 21. Maj til Gefle. — Hosanna, Hay. ankom 20. Maj til Karrebæksminde. — Duen, Christensen, ankom 19. Maj til Libau. — Anne, Johansen, ankom 21. Maj til Libau. — Norden, Rasmussen, ankom 21. Maj til Gefle. — Alfa, Rasmussen, ankom 21. Maj til Stugsund.

Rønne Prøven, Bidstrup, ankom til Em. ved Mønsteraas i Sverrig 14. Maj. — John Hintze, Jensen, ankom til København 15. Maj. — Ane Catrine, Pedersen, ankom til Kolboda 15. Maj. — M. Christiansen, Bager, ankom til Barron 16. Maj. — Laurentine Emilie, Andersen, ankom til Faxe 17. Maj. — Oline Dahl. Rasmussen ank. tii Kjøbenhavn 17. Maj. — Coureer, Jacobsen, ankom til Windou 18. Maj. — Bornholm, Jensen, ankom til Stettin 17. Maj. — Næstved, Larsen, ankom til Rygenwalde 17. Maj. — Herman Olsen, Petersen, ankom til Kjøbenhavn 18. Maj. — Kristine, Pedersen, ankom til Ørebak, Island 8. Maj.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Blaavands-Huk. I 1900 tændes paa *Blaavands-Huk,* 100 Alen N. for det nuværende Fyr, et hvidt Lynfyr, der hver 20 Sekunder viser Tre-Lyn. Flammens Højde: c. 170 Fod. Synsvidden: $19_{,5}$ Kml. Fyret vises fra et hvidt, firkantet, 125 Fod højt Taarn.

Fyret kan før Tændingen brænde til Forsøg.

Samtidig med Tændingen af det nye Fyr, slukkes det nuværende, og i 1901 borttages Fyrbaaken.

Skagerrak. Jyllands NV.-Kyst. Rubjerg-Knude. I 1900 tændes paa *Rubjerg-Knude,* c. 2,500 Alen SSV. for *Maarup* Kirke, et hvidt Lynfyr, der viser afvekslende Et-Lyn og To-Lyn hver $^1/_4$ Minut. Flammens Højde: 287 Fod. Synsvidden: 23 Kml. Linseapparat af 2den Orden. Fyret vises fra et hvidt, firkantet, 72 Fod højt Taarn, der er sammenbygget med Sirenebygningen.

Samtidig med Tændingen oprettes Taagesignal ved Fyret. En Sirene vil afvekslende give Et-Stød og To-Stød hver 1 Minut.

Beliggenhed: 57° $26'_{,7}$ N. Br. 9° $45'_{,6}$ Ø. Lgd.

Kattegat. Samsø. Ljushage. Den 15de Juni 1900 tændes *Ljushage,* Blinkfyr. Synsvidden: $10_{,5}$ Kml. Lysævnen: 17 Kml. Beliggenhed: 55° 45′ 54″ N. Br. 10° 37′ 28″ Ø. Lgd.

Sundet. Fyrskibet „Drogden" SSV. Vragtønden ved den 6 Kml. SSV. for Fyrskibet *„Drogden"* sunkne Skonnert er inddragen.

Smaalands-Farvandet. Guldborg-Sund N.-lige Del. I *Guldborg-Sund* N.-lige Del ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Halmprikken ved *Alstrup-Rev* V.-Side er flyttet 400 Alen NV. hen i 21 Fod Vand. 54° 53′ 25″ N. Br. 11° 44′ 16″ Ø. Lgd.

Paa Løbets Ø.-Side er udsat:

En Halmprik i 20 Fod Vand. 54° 54′ 4″ N. Br. 11° 43′ 32″ Ø. Lgd.

En Halmprik i 19 Fod Vand. 54° 53′ 45″ N. Br. 11° 43′ 58″ Ø. Lgd.

En Halmprik i 19 Fod Vand. 54° 53′ 12″ N. Br. 11° 44′ 40″ Ø. Lgd.

Farvandet Syd for Fyen. Avernakø V. Gala-Rev. Galager-Banke. Paa *Galager-Banke,* den N.-lige Del af *Gala-Rev,* ligger en Skonnert sunken NV. t. V. $^1/_2$ V. fra *Avernakø* Kirke. En Vragvager er i 10 Fod Vand udlagt 100 Alen VNV. for Vraget.

Færøerne. I Anledning af den nye Opmaaling af *Færøerne* gives følgende Oplysninger om Fyrenes Lysvinkler og Beliggenhed:

Galgatange Ledefyr:

Bagfyret lyser med fuld Styrke fra S. 81° Ø. til S. 55° Ø. 61° 32′ 33″ N. Br. 6° 47′ 33″ V. Lgd.

Forfyret staar c. 445 Alen S. 71° Ø. fra Bagfyret. Det viser grønt Lys fra S. 87° Ø. til S. 83° Ø. over Grunden uden for *Skarvatange,* hvidt Lys fra S. 83° Ø. til S. 66° Ø., over Farvandet, og rødt Lys fra S. 66° Ø. til S. 58° Ø., over *Høddaberg* og Skæret udenfor.

Tværaa Ledefyr:

Bagfyret, V. for *Tværaa* Kirke, lyser med fuld Styrke fra S. 53° Ø. til S. 38° Ø. 61° 33′ 22″ N. Br. 6° 48′ 14″ V. Lgd.

Forfyret staar c. 55 Alen S. 45° Ø. fra Bagfyret. Det lyser Farvandet rundt, stærkest i Fyrlinien.

Nolsø Fyr lyser fra N. 10° Ø. gennem Ø. og S. til S. 30° V. Endvidere kan det ses over Land, i større eller mindre Afstand, V. for S. 30° V. 61° 57′ 25″ N. Br. 6° 36′ 14″ V. Lgd.

Borin Vinkelfyr viser hvidt Lys fra S. 57° Ø. gennem S. til S. 69° V., rødt Lys fra S. 69° V. gennem V. til N. 80° V., grønt Lys fra N. 80° V. til N. 53° V. og hvidt Lys fra N. 53° V. til N. 30° V., over Farvandet, fra c. $^1/_2$ Kbl. fri NØ. om *Glivursnæs* til c. $^1/_2$ Kbl. fri V. om *Tjødnenæs.* 61° 56′ 52″ N. Br. 6° 37′ 43″ V. Lgd.

Thorshavn Fyr, Skansens S.-lige Hjørne, lyser fra N. 34° Ø. gennem Ø. og S. Farvandet rundt. 62° 0′ 26″ N. Br. 6° 45′ 7″ V. Lgd.

Thorshavn, Vestre-Vaag. Den røde Lanterne lyser fra S. 34° Ø. til S. 8° Ø. og den grønne Lanterne fra S. 31° Ø. gennem S. ind til Land.

Tofte Vinkelfyr viser hvidt Lys fra S. 25° Ø. til S. 3° Ø., over Farvandet, fra 1 Kbl. V. om *Østnæs* til c. 2 Kbl. Ø. om *Glivursnæs,* rødt Lys fra S. 3° Ø. gennem S. til S. 18° V., grønt Lys fra S. 18° V. til S. 46° V. og hvidt Lys fra S. 46° V. gennem V. til N. 12° V., over Farvandet, fra fri N. om *Fleserne* til 1 Kbl. V. om *Saltnæs.* 62° 5′ 4″ N. Br. 6° 43′ 40″ V. Lgd.

Kalsø Vinkelfyr viser hvidt Lys fra N. 24° V. til N. 15° V., over Farvandet i *Kalsø-Fjord,* fra c. $^1/_2$ Kbl. fri af *Kalsø* til c. 1 Kbl. fri af *Kunø,* rødt Lys fra N. 15° V. gennem N. til N. 57° Ø., grønt Lys fra N. 57° Ø. til N. 74° Ø., hvidt Lys fra N. 74° Ø. til N. 89° Ø., over Farvandet i *Poddlen,* mellem *Kunø* og *Bordø,* fra tæt S. om *Kunø* til c. $^1/_2$ Kbl. fri N. om *Klaksten,* rødt Lys fra N. 89° Ø. gennem Ø. til S. 75° Ø., grønt Lys fra S. 75° Ø. til S. 33° Ø., hvidt Lys fra S. 33° Ø. til S. 20° Ø., over Farvandet, fra c. 1 Kbl. fri V. om *Bordø* til c. 2 Kbl. fri Ø. om *Seddjatengs-Bue,* og rødt Lys fra S. 20° Ø. til S. 7° Ø. Fyret viser svagt hvidt Lys i *Kalsø-Fjord* V. for N. 24° V. 62° 14′ 29″ N. Br. 6° 39′ 0″ V. Lgd.

I Sommeren 1900 ville følgende Forandringer blive foretagne ved Fyrene paa *Færøerne:*

Borin Fyr. Grænselinien mellem den S.-lige hvide Vinkel og den røde Vinkel, som nu gaar c. $^1/_2$ Kml. S. om *Kirkebø-Næs,* skal forandres til at gaa c. 1 Kbl. fri S. om denne Pynt.

Ø. for N. 30° V., hvor Fyret nu er formørket, skal det vise rødt Lys ind til Land.

Tofte Fyr. Ø. for S. 25° Ø., hvor Fyret nu er formørket, skal det vise grønt Lys ind til Land.

Grænselinien mellem den røde Vinkel og den grønne Vinkel, som nu gaar over *Fleserne,* skal forandres til at gaa c. 2 Kbl. fri Ø. om disse Skær.

Grænselinien mellem den grønne Vinkel og den N.-lige hvide Vinkel, som nu gaar c. $^1/_2$ Kml. N. om *Fleserne,* skal forandres til at gaa c. 2 Kbl. fri V. om disse Skær.

Ø. for N. 12° V., hvor Fyret nu er formørket, skal det vise rødt Lys ind til Land.

Kalsø Fyr. V. for N 24° V., hvor Fyret nu er formørket, skal det vise grønt Lys ind til Land.

Grænselinien mellem den grønne Vinkel og den hvide Vinkel over *Poddlen,* som nu gaar klos S. om *Kunø,* skal forandres til at gaa c. $^1/_2$ Kbl. fri S. om denne Ø.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Kalmarsund. Hatten. Ved *Hatten* er Afmærkningen nu forandret.

Öland N. En Vager med 1 sort Ballon er nu udlagt ved N.-Siden af Grunden N. for *Öland.*

Stockholms Skjærgaard. Trälhafvet. I 1900 afholdes Skydeøvelser over *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.

Bottniske Bugt. Luleå. Tjufholmssundet. Paa *Tjufholmen* er rejst en Signalstang med Arme mod Ø. og V., hvorfra følgende Signaler vises: En rød Ballon betyder, indgaaende Skibe maa passere Sundet. To røde Balloner betyder, udgaaende Skibe maa passere Sundet. Tre røde Balloner betyder, Sundet er spærret.

Finiand. Ålands Skjærgaard. Gisslan. Den 25. Maj 1900 slukkes *Gisslan* Fyr. Naar det atter tændes, vil det være forandret.

Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Wåtskär Lodsplads. Lilla Eckorhäll. Paa *Lilla Eckorhäll,* 1½ Kml. S. 67° V. for *Wåtskär* Lodshus, er rejst en 15 Fod høj, hvid Stage med sort Trekant. Man skal gaa N. om Sømærket. 60° 15′ 57″ N. Br. 26″ 7′ 26″ Ø. Lgd.

Gråhara. *Gråhara* Fyr er paa Grund af Forandring slukket fra 1. Maj til Begyndelsen af August 1900. To Lanterner er midlertidig tændte paa Stedet.

Tyskland. Königsberger Haff. Fartøjet, der var sunket S. for *Königsberg* Rende, tværs ud for Tønde K, er borttaget.

Oder-Banke. Ifølge Telegram af 17. Maj 1900 fra „Marineamt" i *Berlin* er et Sejlskib sunket i 5 Fv. Vand paa *Oder Banke.* En Mast og en Raa vare 3 Fod over Vandet. 54° 20′ N. Br. 14′ 42″ Ø. Lgd.

Lille-Bælt. Als-Sund. I den N.-lige Del af *Als-Sund* er Middelgrunden borttagen, saa at der nu er 25 Fod Vand. Den røde Tønde med Ballon, som afmærkede Grunden, er inddragen.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Kosterfjord. I *Kosterfjord* er nu udlagt en rød Spidstønde med en opadvendt Kost paa 58° 51′ 40″ N. Br. 11° 7′ 28″ Ø. Lgd. og en sort Spidstønde paa 58° 49′ 8″ N. Br. 11° 7′ 36″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Jade. Minsener Farvand. I *Jade* er ved Ø.-Spidsen af et Rev, kom skyder sig ud fra *Minsener Old Oog,* mellem Tønderne H og J, udlagt en rød Spirtønde H/H med Cylinder. Den ligger i 32 Fod Vand.

Holland. Ems. Watum Bugt. Vraget af den i *Watum Bugt* sunkne Tjalk er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Zegat van Terschelling. Vlieland. *Vlieland* hvide og røde, faste Fyr paa *Hooge Vuurduin* ved Landsbyen *Oost Vlieland* er nu forandret. Det viser rødt Lys fra S. 41° V. til S. 72° V., over *Eierlandsche Gronden,* og fra N. 38° V. til N. 27° V. over Ydergrundene ved *Terschelling,* iøvrigt hvidt Lys. Synsvidden: 16 Kml. for det hvide og 12 Kml. for det røde Lys.. Over *Texelstroom* er det hvide, faste Lys svagere end tidligere. 53° 17′ 48″ N. Br. 5° 3′ 36″ Ø. Lgd.

Vlie. Følgende Forandringer i Afmærkningen ere foretagne:

I *Stortemelk* ligger Spidstønde Nr. 8 nu i 40 Fod Vand. 53° 18′ 10″ N. Br. 5° 8′ 43″ Ø. Lgd.

I *Vliestroom* Spidstønde Nr. 1 med Kors i 40 Fod Vand. 53° 17′ 46″ N. Br. 5° 8′ 59″ Ø. Lgd.

Fyrskibet ligger i 29 Fod Vand. 53° 17′ 18″ N. Br. 5° 9′ 22″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 med Ballon i 23 Fod Vand. 53° 17′ 10″ N. Br. 5° 9′ 21″ Ø. Lgd.

I *Vlie* eller *Monnikensloot* er Spidstønde Nr. 4 ombyttet med en rød Vager. Afmærkningen er nu saaledes:

Rød Kugletønde Nr. 1 med Kegle i 28½ Fod Vand. 53° 17° 51″ N. Br. 5° 8′ 43″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 med Ballon i 11 Fod Vand. 53° 17′ 52″ N. Br. 5° 8′ 18″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 i 16 Fod Vand. 53° 18′ 2° N. Br. 5° 7′ 38″ Ø. Lgd.

Rød Vager Nr. 4 i 8 Fod Vand. 53° 17′ 42″ N. Br. 5° 5′ 49″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 1 i 15 Fod Vand. 53° 17′ 48″ N. Br. 5° 8′ 44″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 2 i 14 Fod Vand. 53° 17′ 49″ N. Br. 5° 8′ 11″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 3 i 11 Fod Vand. 53° 17′ 58″ N. Br. 5° 7′ 36″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 4 i 13 Fod Vand. 53° 18′ 2″ N. Br. 5° 7′ 9″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 5 i 11 Fod Vand. 53° 17′ 52″ N. Br. 5° 6′ 41″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 6 i 12 Fod Vand, 53° 17′ 40″ N. Br. 5° 5′ 16″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 7 i 10 Fod Vand. 53° 17′ 42″ N. Br. 5° 4′ 54″ Ø. Lgd.

Alle Stumptønderne have afkortet Kegle.

I *Blauwe Slenk* er Stumptønde Nr. 9 med afkortet Kegle flyttet og ligger i 23 Fod Vand. 53° 12′ 13″ N. Br. 5° 18′ 27″ Ø. Lgd.

Vlie eller Monnikensloot. I *Vlie* eller *Monnikensloot* er den mindste Dybde nu 9 Fod i Nærheden af Spidstønde Nr. 2 med Ballon.

Zuidersee. I *Zuiderzee* afholdes Skydeøvelser mod Skiver, der ligge paa *Staart van Schieringshals* mellem Spidstønde Nr. 4 i *Vliestroom* og Spidstønde Nr. 1 med Kors, *Kershoek,* i *Inschot.* I Nærheden af Skiverne er udlagt en rød og sort tærnet Tønde. Skibet, hvorfra der skydes, hejser rødt Flag.

Scheurrak og Oude Vlie. I *Scheurrak* og *Oude Vlie* har Spidstønde Nr. 7 nu Ballon og Spidstønde Nr. 5 har ingen Topbetegnelse.

IJmuiden. I Indløbet til og i Havnen ven *IJmuiden* er Dybden nu ved daglig Lavvande 27,₃ Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Rotterdam. Ved *Rotterdam* er en Spidstønde Nr. 14 a udlagt i 18 Fod Vand. 51° 53′ 55″ N. Br. 4° 21′ 13″ Ø. Lgd.

Zeegat van Goere. I *Zeegat van Goere* afholdes Skydeøvelser mod Skiver, der ligge paa 51° 52′ 47″ N. Br. 4° 0′ 27″ Ø. Lgd., 51° 52′ 44″ N. Br. 3° 59′ 43″ Ø. Lgd., 51° 52′ 48″ N. Br. 3° 59′ 2″ Ø. Lgd. og 51° 52′ 51′ N. Br. 4° 0′ 19″ Ø. Lgd. Skibet, hvorfra der skydes, skyder et løst Skud og hejser rødt Flag ½ Time før Skydningen begynder, og Farvandet inden for den hvide, spidse Anduvningstønde med Ballon og Trekant ved *Hinder Ribben* er da spærret.

Aardappelengat. I *Aardappelengat* er Dybden nu 14 Fod.

Hollandsch Diep. I *Noord Hollandsch Diep* er den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 6 med Kegle flyttet til 51° 41′ 38″ N. Br. 4° 30′ 32″ Ø. Lgd. I *Volkerak* har Spidstønde Nr. 9 nu Ballon. I *Haringvliet* til *Hellegat* er Stumptønde Nr. 1 flyttet og ligger i 20 Fod Vand. 51° 47′ 12″ N. Br. 4° 11′ 56″ Ø. Lgd.

Zeegat van Brouwerhaven. Schouwen. Zijpe. Ved *Zijpe* ere faste Fyr tændte ved Færgehavnen saaledes: Paa N.-Dæmningen ved *Stoofpolder (Bruinisse)* og paa S.-Dæmningen ved *Willemspolder (St. Philipsland)* et grønt Fyr, paa S.-Dæmningen ved *Stoofpolder* og ved N.-Dæmningen ved *Willemspolder* et rødt Fyr. Synsvidden: 3 Kml. 51° 38′ 34″ N. Br. 4° 5′ 52″ Ø. Lgd. og 51° 38′ 34″ N. Br 4° 5′ 57″ Ø. Lgd.

Ooster Schelde. I *Brabantsche Vaarwater* og *Vlie* er udlagt en Stumptønde Nr. 11 i 15 Fod Vand, og Tøndernes Numre ere forandrede saaledes: Om Styrbord: Spidstønde Nr. 1—8, rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 9 med Kegle. Om Bagbord: Stumptønde Nr. 1—6, rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 7 med Diamant, Stumptønde Nr. 8—13.

I *Witte Tonnenvlije* ligger nu: Om Styrbord: Spidstønde Nr. 1—3, rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 4 med Kegle. Om Bagbord: Stumptønde Nr. 1—4.

England. Winterton. Damperen *„Herman Köppen"* er sunken i 5½ Fv. Vand c. 8 Kbl. S. 67° Ø. fra *Winterton* Fyr og fra *Hemsby* Kirke i N. 54° Ø. Master og Skorsten ere over Vandet. En grøn Tønde er udlagt tæt Ø. for Vraget. 52° 42′ 25″ N. Br. 1° 42′ 50″ Ø. Lgd.

Sunderland. Vraget af Damperen *„Povena"*, der var sunket ved *Sunderland,* er borttaget. Afmærkningen er inddragen. 54° 55′ N. Br. 1° 22′ V. Lgd.

Fyrskibet „Outer Dowsing" V. Vraget af Damperen *„Edwin"*, der var sunket V. for Fyrskibet *„Outer Dowsing"*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen. 53° 28′ 50″ N. Br. 0° 54′ 0″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Port Bail. Ved *Port Bail* ligger i Ledefyrlinien en 3 Fods Grund 5,000 Alen fra Forfyret *La Caillourie,* og en anden, der ved laveste Lavvande er netop overflydt, c. 1,100 Alen inden for den. Den første synes at være den tidligere fundne Grund.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Trézien. Om kort Tid forøges *Trézien* Fyrs Lysævne og samtidig forandres Lysvinklen fra at lyse over 13° til at lyse over 6½°, hvis Midte ligger i N. 7½° Ø. Lysævnen: 29 Kml.

Det nye Fyr kan brænde til Forsøg

Kermorvan. *Kermorvan* Fyrs Lysævne skal forøges til 25 Kml. Samtidig forkortes Blinkenes Varighed fra 1 S. til ⁶/₁₀ S.

Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

Saint Mathieu. I *Saint Mathieu* Fyr skal anbringes en Lysvinkel paa c. 2°, hvis Midte falder i S. 21½° Ø., hvilket er Linien gennem *Kermorvan* Fyr. Lysævnen: 30 Kml. I denne Vinkel kunne Fyrets Blink kun ses svagt.

Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

Ile aux Noutons NNØ Fartøjet, der var sunket c. 1,600 Alen N. 15° Ø. for *Pen-an-Guern*, er drevet c. 500 Alen Ø. hen, tæt ved Linien Gaarden *Saint Nicolas* overet med Taarnet *Pourceaux*.

Rochebonne. Under Arbejderne ved Fyrtaarnet paa *Rochebonne* ere hvide Spidstønder udlagte ved *La Congrée*. Et rødt Skib, mærket „*Rochebonne*", med tre Master ligger 1½ Kml. NNØ. for *La Congrée*. En lille Damper og to Arbejdsfartøjer ligge om Natten c. 1 Kml. Ø. for *La Congrée*. Skibe og Fartøjer vise Ankerlanterne.

Pertuis de Maumusson. Ved *Pertuis de Maumusson* er den røde Spidstønde Nr. 2 flyttet c. ½ Kml. NNV. hen og ligger nu 1½ Kml. N. 75° V. fra *Pointe de Gatseau*. 45° 48′ 43″ N. Br. 1° 16′ 20″ V. Lgd

Den forreste Ledebaake paa *Pointe de Gatseau* er flyttet c. 1½ Kbl. VNV. hen, Ledelinien gaar nu i S. 81½° Ø. 45° 48′ 33″ N. Br. 1° 14′ 35″ V. Lgd.

Anduvningstønden ligger 2½ Kml. V. for *Pointe de Gatseau*.

Garonne. Bordeaux. Det grønne, faste Lys paa *Lagrange* Dige er slukket.

Et grønt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af Høfde Nr. 33. Det vises fra en sort Baake med hvid Gasbeholder. Flammens Højde: 13 Fod. Synsvidden: 3 Kml. 44° 56′ 28″ N. Br. 0° 33′ 11″ V. Lgd.

Canada. St. Lavrence Flod. Point aux Orignaux. Ved *Point aux Orignaux* Fyr gives Taagesignal ikke mere. 47° 30′ N. Br. 70° 2′ V. Lgd.

Cape Breton Island. Little Lorraine. Ved Indløbet til *Little Lorraine (Loran)* Havn er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 54 Fod, Synsvidden: 9 Kml. Fyret vises fra et hvidt, ottekantet Taarn med rød Lanterne, der staar tæt ved Kysten. Brændetid: 1ste Maj—1ste December. 45° 57′ 15″ N. Br, 59° 51′ 20″ V. Lgd.

Nova Scotia. Fra Skibsfartens Aabning gives Taagesignal med Haandkrafts Taagehorn, naar et Skibs Taagesignal høres, paa følgende Steder:

Fort Point, La Have...	44° 17′ N. Br.		64° 21′ V. Lgd.	
Isaac Harbour.....	45° 10′	—	61° 59′	—
Crow Harbour.....	45° 21′	—	61° 16′	—

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. New York Lower Bay. East Bank. De røde Lystønder Nr. 2, 4 og 6. der vise rødt, fast Fyr, paa N.-Siden af *East Channel*, er atter udlagte og Spirtønderne inddragne.

New Jersey. Delaware Riwer. Salem Creek. Ved Indløbet til *Salem Creek* paa Ø.Siden af *Delaware River* er Fyrstationen ødelagt, saa at intet er over Vandet. Det midlertidige Fyr vises nu fra en Pæl og er ikke paalideligt.

En sort Stumptønde er udlagt tæt SV. for Stedet.

Delaware. Delaware River. Schooner Ledge. Ved *Schooner Ledge* er Afmærkningen forandret saaledes:

De to rød og sort vandret stribede Spirtønder ved den nedre og ved den øvre Ende af *Schooner Ledge* er inddragne.

En rød Spirtønde *Schooner Ledge* Nr. 36 A er i 29 Fod Vand udlagt ½ Kbl. Ø. for *Schooner Ledge* Ledelinie, fra Bagfyret i S. 53° V. og fra *Racoon Island* nedre Ende i N. 17° V.

En rød Spirtønde *Schooner Ledge* Nr. 36 B er i 29 Fod Vand udlagt ½ Kbl. Ø. for *Schooner Ledge* Ledelinie, fra Bagfyret i S. 53° V. og fra *Racoon Island* øvre Ende i N. 70½° V.

Illinois Rock sorte Spirtønde Nr. 31 hedder fremtidig *Schooner Ledge* Tønde.

Georgia. Savannah River. Tybee. *Tybee* Fløjtetønde ligger nu i Linien fra *Tybee* Fyr og Baake overet i S. 67° Ø., 5¼ Kml., og fra *Braddoek Point* i S. 29° Ø.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Florida. Cedar Keys. Sea Hors Key. *Sea Horse Key* Fyr viser nu igen hvidt fast Fyr med Et-Blus hver 1 Minut.

Cuba. Havana. I *Havana* gives Tidsignalet nu fra Havnekaptajnens Bygning. Kuglen falder daglig ved Middag paa 75° V. Lgd., hvilket er 11 T. 30 M. 35 S. lokal Tid.

Haiti. Santo Domingo. Paa *Santo Domingo* Rhed er Damperen „*George Croisse*" sunken. Toppene er over Vandet. Vraget er afmærket med et Flag og om Natten med en Lanterne.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Fransk Guyana. Cayenne. Tønden ved Klippen *Saint François*. c. 3¼ Kml. NØ. for *Cayenne*, er foreløbig inddragen. 4° 58′ 20″ N. Br. 52° 17′ 50″ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Grækenland. Kyklader. Amorgos. Ved Bagbords Side af Indløbet til *Amorgos* Havn er Fyret forandret. Det er et rødt, fast Fyr, der lyser Horizonten rundt. Flammens Højde: 128 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Fyret vises fra et firkantet, c. 40 Fod højt Taarn ved Fyrpasserboligen, der staar c. 100 Alen fra Kysten og 40 Alen fra det gamle Fyr. 36° 30′ 13″ N Br. 25° 51′ 25″ Ø. Lgd.

Rusland. Dnieper. Et Fyrskib er i 21 Fod Vand udlagt ved N.-Enden af Grunden, som strækker sig ud fra *Verbki Island*, *Dnieper* Indløb. Det viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Mast. Flammens Højde: 41 Fod. Skibets Opstaaende er hvidt. 46° 31′ 45″ N. Br. 32° 7′ 20″ Ø. Lgd.

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

Sumatra V.-Kyst. Singkel. Den sorte Spidstønde med Ballon ved SV.-Kant af Revet *Aroempandjang*, V. for Pynt *Singkel*, er flyttet og ligger nu i 12 Fv. Vand, paa Kanten af Grunden, som skyder sig ud fra Pynt *Singkel*, fra Pynt *Patikala* i S. 10° Ø. og fra Pynt *Singkel* S.-Kant i S. 79° V. 2° 14′ 42″ N. Br. 97° 41′ 45″ Ø Lgd.

Skibe fra *Singkel* skulle, naar den hvid og sort vandret stribede Spidstønde med Ballon ved *Daphne* Rev er passeret, styre V. indtil den sorte Spidstønde med Ballon ved Pynt *Singkel* haves i N. 56° V; Tønden passeres paa denne Kurs, hvorpaa der holdes lige paa Pynt *Patikala*.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst. Deli Flod. Det hvide, faste Fyr paa *Deli* Flodens højre Bred ved Mundingen af *Deli Toca* Flod er slukket. 3° 46′ 30″ N. Br. 98° 42′ 30″ Ø. Lgd.

Banka Ø-Kyst. Paa *Banka* Ø.-Kyst ere følgende sorte Baaker af Form som en afkortet Kegle opførte:

Paa *Elliot* Rev S.-Kant. 2° 4′ 0″ S. Br. 106° 18′ 42″ Ø. Lgd.

Paa *Godt (Goat)* Rev SV.-Kant. 2° 12′ 0″ S. Br. 106° 29′ 0″ Ø. Lgd.

Paa *Paard* Rev V.-Kant. 2° 17′ 25″ S Br. 106° 29′ 9″ Ø. Lgd.

Paa *Gosong* Rev V.-Kant. 2° 8′ 20″ S. Br. 106° 13′ 30″ Ø. Lgd.

Paa V.-Kant af et lille Rev VNV. for *Teali* Rev. 2° 14′ 0″ S Br. 106° 17′ 0″ Ø. Lgd.

Japan Kiusiu. Shimonoseki Strait. Shirasu. *Shirasu* Fyrtaarn er atter opført og Fyret tændt Det er et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sekunder viser Et-Blink. Flammens Højde: 48 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Fyrapparat af 5te Orden. Det lyser Horizonten rundt. Der er ikke Vagt ved Fyret. Fyrtaarnet er rundt, sort og hvidt vandret stribet. 33° 59′ 5″ N. Br. 130° 47′ 25″ Ø. Lgd.

Det midlertidige Fyr er slukket.

Jesso. Tsugaru Strait. Kap Jesan Saki. Paa Kap *Jesan Saki* er det hvide og røde Blinkfyr forandret til et hvidt Blinkfyr, der hver 15 Sekunder viser Et-Blink. Fyrapparat af 2den Orden. Højden, Lysvinklen, Synsvidden og Fyrtaarnet ere uforandrede. 41° 48′ 30″ N Br. 141° 10′ 25″ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Spanien. — *Port Saïd* er erklæret for pestsmittet.

Tyrkiet. — Skibe fra *ægyptiske* Havne ved *Middelhavet*, fra *Suez* og *Suez-Kanalen* underkastes 10 Dages Karantæne.

Italien. — Karantænen overfor Skibe fra *Port Saïd* er udvidet til at gælde overfor alle *ægyptiske* Havne.

Malta. — Personer fra *Ægypten* og *Smyrna* underkastes 12 Dages Karantæne. Skibe fra *Ægypten* maa kun anløbe Karantænehavnen for at tage Kul, Proviant og Ladning under Sundhedsvæsenets Kontrol

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

Petroleums-Loddelampen

„ÆTNA“

brænder uden Væge med Petroleum i Gasform. Lampen slukkes ikke i Blæst. En Temperatur af 1200 Celsius kan naas. Petroleumsforbrug fra 1/5 til 1/3 Pot pr. Time. Beholderen er af Messing, solidt og smukt Arbejde. „ÆTNA“ er uundværlig for: Maskinmestre, Montorer etc. Største Udvalg af Loddelamper, Loddekolber og Apparater til Petroleum og Benzin.

CARL DAHL & Co., 14, St. Kannikestræde, Kjøbenhavn K.

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

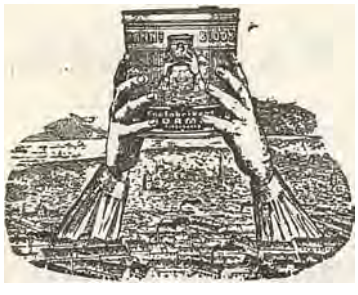
af alle hans Cigarer og Tobakker, fra Frilager Nr. 28, Toldboden, til Rotterdams Priser + Fragten.

Telefon-Nr.: **4635.** Telegram-Adr.: **„Lesseps“, Kjøbenhavn.**

Udsalg for Aarhus

ved J. P. Johansen, Skolegade 34.

Tlf. 5047.



VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering

anbefales:

A. FORMANNS

BLODBUDDING

(i hermetisk lukkede Daaser).

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Repræsentant for Hamburg:
Hr. P. L. FABRICIUS,
Gr. Bäckersstrasse 22 & 24.

og i Plymouth:
Hr. P. PEDERSEN,
Southside Street.

Repræsentanter i Cardiff:
Hr. CARLSEN, NIELSEN & Co.
Hr. CHARLES H. HUSS & Co.

A. FORMANN.

SØREN JENSEN'S

Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,

Holbergsgade 26,

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

Til Skibsproviantering

anbefales:

„Elisabethsmindes“

Mælkechokolade

i Daaser à 1 Pd.: **Udsalgspris 75 Øre**
(ab Frihavnen: Udsalg 70 Øre).

1 Daase udrørt med koldt eller kogende Vand giver 7 mellemstore Kopper fortrinlig Chokolade med aldeles udviklet Mælkesmag.

Smager ogsaa fortræffeligt som det er.

Københavns Børskurs d. 23. Maj 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			97½	98
Danmark			79¾	80½
Norden			115¾	116
Kjøbenhavn			92	92½
Carl			50½	51¼
Dannebrog			93	93¾
Skjold			65½	66½
Urania			74	74¾
Union			99	100
Dampsk. af 1896			98¼	98½
Østasiatiske			109	109¾
Østersøen			95	96½
Nordsøen			70	75
Torm			—	—
Gorm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	100
Hejmdal			—	—
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			98	99
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			92¾	93½
3½% Husejer Kreditk.			80¾	82½
3½% Kbhvns Kreditf.			83	84
4% — — 2. Serie			88	88½
4% — — 1. —	89½	¾	89½	90
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			83¾	85
4% — — 6 —	83¾	½	83¼	84
3½% Landkreditk. 3 —			86½	88½
Aktier.				
Nationalbank			134¾	136½
Privatbank			123½	124
Landmandsbank			117	119
Handelsbank			114½	115½
Grundejerbank	99		98¾	99
Burm. & Wain			74½	75
Helsingørs Jærnsk.			92	94
Sukkerfabr.			103½	104
Bryggeri Aktier	89		89	89¼

Vekselkurser d. 22. Maj 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.25	18.21
Paris	72.60	—
Amsterdam	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 22. Maj 1900.

Russiske Noter	216.30
4% Russiske Consols	98.90
3 8/10% — Boden Kredit	93.50
5% Mexikanske 1899	98.70
5% Rumænske Stats	92.90
4% — — 1890	80.10

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 40,000, „Danmark“ 4,000 „Norden“ 10,000, „Dannebrog“ 10,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 8,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,
CARDIFF,
Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.
Damp & Sejl.
• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.
*Telefon 155. * Telegrams Skandinav.*

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

PETERSEN & NIELSENS
Galvaniseringsanstalt.
Adelgade 83 · Nørrebrogade 212
anbefaler sig med Forzinkning af alle Slags Smede- og Støbejærnsarbejder til billige Priser og hurtig Ekspedition.
Telefon 6944. Telefon Tagenshus 37.

PETER IBSEN. Lager af Værktøj.
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

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,
Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: HUSTED.

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

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg"
Telefon Nr. 56.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

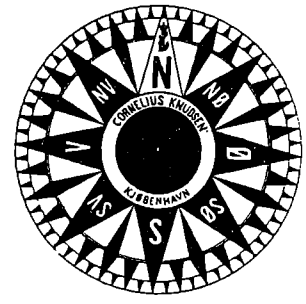
N. C. BACH,
Skibsmægler.
Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,
Nørresundby.
Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,
Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,
Skibsmægler,
AALBORG.
Telegr. Adr.: Peter.

N. A. S. Bursche & Co.,
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.**

Skibssalg.
Jagt „Petrea", lastende ca. 1600 Ctr. d. w., er billig at sælge. Skibet ligger i Kieler-Fjorden. Nærmere ved
Rudolph Gartzen,
Skibsmægler.
Kiel.

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. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

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.

Uundværlig for Søfolk

er Kingleys elektriske Bælter. Fortrinligt Lægemiddel mod Gigt, Kathar, daarlige Nerver, Svækkelse, Hovedpine, Søvnløshed, kønslig Svækkelse osv. Faas til 10, 16 og 24 Kr. hos **G. N. Forsbeck,** Rømersgade 24, 1. Sal, Kjøbenhavn. Indsend 8 Øre i Frimærker og forlang Katalog. Naar De skriver, nævn da dette Blad. Telefon 2341.

TH. MØLLER,

Nyhavn 45 & 47.
Telefon 387.

Skibsproviant, Kolonialvarer,
Vine og Spirituosa
en gros & en detail.

• Import & Eksport •
• Frilager •

R. H. Rasmussen,

Uhrmager.
St. Kongensgade 99.
(Forhen Nr. 21). (Grundlagt 1882).
Righoldigt Udvalg af alle Sorter Dame- og Herre-Uhre samt **Stueuhre.**
Største Udvalg i Uhrkæder.
NB. Antikuhre restaureres.
Reparationer udføres med Garanti.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Anders Nielsen,

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

A. MØLLERS

Kød-Udsalg,
Borgergade 84,
anbefales de ærede Skibsførere med alt til Faget henhørende.
Moderate Priser.
1ste Klasses Varer.

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.

Husk nu!
PAUL SØRENSEN,
Skomagermester,
77, Bredgade 77,
Hj. af Toldbodvej.
Fh. Toldbodvej 18.
Forretningen fører nu et godt, velassorterer Lager af
1ste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.
Telefon 4819.

Hos mig er udkommet:

Vink
til
Unge Førere og Styrmænd
i
Dampskibsfarten
af
P. Jensen,
Dampskibsfører.

Udg. med Understøttelse af „Foren. til Søfartens Fremme".
Pris 1 Krone.
Faas i alle Boglader og hos

J. Frimodt.
64, Kjøbmagergade. Kjøbenhavn.

CHR. ANDERSENS

SKIBSVÆRFT PAA FREDERIKSØEN VED SVENDBORG.
NYBYGNING AF SEJLSKIBE SAMT REPARATION.
ALT AF NYESTE KONSTRUKTION.

Kulstationen ved Snekkersten.

Kulhulken Lydia er igen udlagt paa Stationen, og forsyner Dampskibe med bedste Sort Dampkul til billigste Priser, Dag og Nat.

The Sound Coal Hulk Lim.

LANDMANDSBANKEN

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

H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.
HELSINGØR.

Georg Sørensen,

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

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

Spis kun
Nørgaards Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Niels Jensen,

Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

Café Hotel „SIAM“.
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

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.

Cl. Carlsbergs
nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

KJØBENHAVNS DAMPVASKERI
TELEFON 3592. • NØRREGADE 35. • TELEFON 3592.
bør anvendes af ethvert
RHEDERI *og enhver* **OFFICER.**

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.

Det østasiatiske Kompagni.
Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57).

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

S. Lindtner,
Skibsværft, Vejle,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Damp-Rambuk
haves til Udleje.

H. B. HANSEN,
SEJLMAGER,
HAVNEVEJEN, KOLDING.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
samt **Skibshandel.**
P. Schou, Frederikshavn.

H. BOHN'S
FARVEHANDEL.
EGEN FABRIK.
36, Lille Torvegade 36.
Kjøbenhavn C.
Filial: Amagerbrogade 22.
Telefon 1639.
Amager 51.

CARL FEERUP,
Esbjerg.
Stort Lager af Toug, Olie, Maling,
Kolonial — Konserves.
Udførselsvarer særdeles billig.

INDHOLD: Sammenstød mellem et Krigsskib og et Koffardiskib. — Konsulatafgifterne. — Den nordamerikanske Subventionslov strandet. — Nexø Havn. — Cathay—Clan Macgregor. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Sø- og Handelsretsdomme. — Generalforsamlinger. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

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

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 22. Kjøbenhavn, Torsdag den 31. Maj 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

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

Jensen & Petersen,
Tapetserer og Dekoratør.
Skibsarbejde,
saavel Nyt som Reparationer udføres hurtig.
116, St. Pauls Kirkeplads 116.

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.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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

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.

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.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle

Conserves til Skibsbrug

af Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l. • Prislister udleveres paa Forlangende.

Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

P. Simonsen & Co.

Skibshandlerforretning,

Odense,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende til D'hrr. Skibsføreres velvillige Erindring.

N. F. Hansens Skibsværft,

Odense,

anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.

Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

N. Reippürt,

Havnegade 9, Odense,

paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

Sagfører Ludvig Metz,

Nyborg.

Søretssager. Inkasso.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.

Kjøbenhavn K.

Telefon 3528.

Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.

Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

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.

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.

Spis kun

Nørgaards Dampkogte Skinker.

Engelsk Patent Dampkogningsmetode.

Al Næringsværdi bibeholdt.

Benfri, færdige til Spisning.

Fabrikslager: Nørregade 35.

Telefon 7805.

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.

H. NIELSEN.

CIGAR- OG TOBAKSFABRIK. ODENSE.

LAGER & UDSALG VESTERGADE 1,

KJØBENHAVN.

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.**

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.

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.

Lager:

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

Andreas Henningsen,

Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.

Telefon 165.

Telegram-Adr.: Ahenningsen.

Skibsdagbøger,

enkelt (½ Aars) **Kr. 5.50,**

dobbelt (1 Aars) „ **9,50.**

Forhandlere Rabat.

S. FRIEDLÆNDER,

14, ved Stranden.

KJØBENHAVN.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Cl. Carlsbergs

nyopførte

Restaurant i Frihavnen

anbefales D'hrr. Sømænd.

Ærbødigst

F. Kiørboe,

Restaurator.

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, Øster Farimagsgade 4.

Carlsdal Fabriker,

Bryggeri & Mineralvandsfabrik,

anbefaler sine fortrinlige Produkter.

Prisbelønnet Neapel 1885.

Kolding 1897.

C. B. P. Strandby,

Kolding.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. No. $^{6}/_{1900}$, afsagt d. 23. Maj. Den 23. Oktober 1899 oprettedes et Certeparti mellem Kaptajn Erichsen, Fører af Skibet Noah, og Kjøbenhavns mekaniske Stenhuggeri, hvorefter Skibet skulde gaa til et Sted i Skotland og indtage en Ladning Sten i Blokke, c. 160 Tons, og dermed afsejle til Kjøbenhavn for en nærmere bestemt Fragt. Ladningen skulde tages ombord og losses med Kran og med Assistance af Skibets Besætning, og der tilstodes Befragterne („the merchant") 10 Dage — Søndage ikke medregnede — til Indladning og Losning, Liggedage (ialt 10) derud over skulde godtgøres med 2 £ pr. Dag.

Efter Ankomsten til Afladepladsen i Skotland modtoges en Ladning paa 150 Tons til ovennævnte Firma, der angaves at bo No. 28 a Frederiksholms Kanal i Kjøbenhavn og paa Konnossementet anførtes „4 Dage til Losning" (der var medgaaet 6 til Indladningen). Noah ankom her d. 1. Decbr., beordredes til Frederiksholms Kanal, hvorhen det bragtes i Løbet af den 2den, den 3die var en Søndag, men den 4de kunde Losningen være begyndt. Denne begyndte imidlertid først d. 6te om Eftermiddagen og fuldførtes d. 10de ved Middagstid. Kaptajnen forlangte da Godtgørelse for $2^1/_2$ Overliggedag, og da dette nægtedes ham, anlagde han Sag.

Grunden til den sene Paabegyndelse paa Losningen maatte nu antages at være, at der i Frederiksholms Kanal, da Skibet ankom, ikke fandtes nogen Kran, der kunde tage de store Sten, og saaledes heller ikke den store Sten, der laa under Lugen og forhindrede Adgang til de mindre. Dette Forhold maatte Modtagerne imidlertid være ansvarlige for, og det kunde ikke faa nogen Betydning, at Skibet efter Udlosningen gik i Vinterleje her og saaledes formentlig ikke var blevet opholdt, idet der ikke paa Losningstiden var taget nogen Bestemmelse i denne Retning.

Det indstævnte Firma dømtes derefter til at betale til Kaptajn Erichsen det paastaaede Beløb £ 5 med Renter fra Stævningens Dato og i Sagsomkostninger 24 Kr. 03 Øre.

Dom i S. S. No. $^{19}/_{1900}$, afsagt d. 23. Maj. En Matros, der var forhyret med Damperen „Helene", var blevet afmønstret, medens Skibet laa her ved Refshaleøen. Han mente, at han var ulovlig opsagt, idet han i Henhold til de om Forhyring vedtagne Regler af 8. Juni 1899 kun kunde afskediges, naar Helene efter næste Rejse kom hertil.

Han anlagde derfor Sag og paastod sig Hyre og Kostpenge indtil den Tid, da Helene maatte antages at være her igen. Fra Rederiets Side hævdedes, at det var efter eget Ønske at han var blevet afmønstret, og førtes i den Anledning 2den og 1ste Styrmand som Vidner.

Af det under Sagen oplyste fremgik det, at der om Natten d. 10. Januar havde været en Konflikt mellem 2den Styrmand og Matrosen, under hvilken Matrosen skal have sagt, at han godt kunde gaa, medens Styrmanden skal have sagt, at han kunde skrubbe af den næste Dag. Den næste Dag gik Matrosen i Land og kom atter ombord for at faa Afregning, men nægtede at modtage Afregningsbogen, da der i denne var opført et mindre Beløb, som han troligen havde faaet for meget.

Idet Retten nu ganske vist ikke kunde tillægge 2den Styrmands Forklaring afgørende Betydning, kom den dog til det Resultat, at Matrosen, hvem Beviset for, at han var blevet bortvist eller ulovlig opsagt, paahvilede, ikke havde ført et saadant Bevis, og at det maatte falde ham til Last, at han ikke udtrykkelig havde gjort gældende, at han var ulovlig opsagt.

Det indstævnte Rederi blev derfor at frifinde. Sagens Omkostninger hævedes.

V. M.

Den franske Mæglerkurtage.

Som vi tidligere have meddelt, tog den danske og den engelske Regering i Forening Initiativet til en Nedsættelse af Mæglergebyrerne i flere af de vigtigere franske Havne. De Erklæringer, som de paagældende Byers Handelskamre i denne Anledning afgave, levnede ikke meget Haab om, at de to Regeringers Henvendelse til den franske Regering vilde bære nogen Frugt, og det Svar, der nu foreligger fra denne, er da ogsaa afvisende. Det gaar i det væsentlige ud paa følgende:

Uagtet Regeringen absolut har Ret til at fastslaa og forandre Taksterne for Skibsmæglergebyrerne, hører det til de almindelige Retsprinciper, at denne Ret kun benyttes efter Forslag fra Handelsretter og Kamre, der desuden, efter gældende Lov, skulle tilkaldes til Vejledning ved Bestemmelsen af saadanne Tarifer, saa at den franske Stat kun kan iværksætte Forandringer deri, for saa vidt de vedkommende Institutioner anerkende Betimeligheden deraf.

Ved Undersøgelsen af Spørgsmaalet om eventuel Reduktion i de gældende Takster for Skibsmæglergebyrer i Havres, Rouens og Dunkerques Havne, hvorom det navnlig har drejet sig, har Administrationen rettet Forespørgsler til disse Havnepladsers Handelsretter og Kamre, der enstemmig have udtalt den Anskuelse, at de udenlandske Rederiers Indsigelser vare ubegrundede. De hævde nemlig, at hvis det forholder sig som paaberaabt, at Bevægelsen i de sidste Aaringer gaar i Retning af at bygge meget store Skibe, have de gældende Mæglertakster ogsaa taget de nødvendige Forholdsregler til betydelig Fordel for deslige Bygninger ved de senere Revisioner af Taksterne i de nævnte Havne. Som Følge af den etablerede aftagende Skala erlægge Skibe med stor Tonnage et forholdsvis lavere Gebyr end smaa Skibe. En ny Reduktion i Taksterne for de meget store Skibe vilde efter de nævnte Retters og Kamres Anskuelse kun yderligere vanskeliggøre Eksistensen for de mindre Skibe, der dog bestandig ere til virkelig Nytte for Handelen og Skibsfarten, og hvis Udgifter for en given Tonnage allerede ere betydelig større end den, der kræves af de store Skibe.

Det maa desuden erindres, at udenlandske Rederier kunne til en vis Grad frigøre sig for Betalingen af omtalte Gebyrer, enten ved at adressere deres Skibe til en enkelt anerkendt Agent for Ladningen, eller ved at benytte Kaptajnen eller en anden Person af Besætningen, der er det franske Sprog mægtig.

Det maa derhos bemærkes, at de franske Mæglere ere ministerielle Bestillingsmænd, hvem det er paalagt under alle Omstændigheder at yde Kaptajnerne deres Medvirkning og forsvare deres Interesser, hvem det er strengt forbudt at give sig af med nogen som helst

Handelsgerning, og som ikke kunne fordre nogen Godtgørelse ud over de af Regeringen godkendte Takster; alt noget, der ingenlunde er Tilfældet med visse andre Landes Mæglere, der derved kunne tilvende sig store Fordele.

Af disse Grunde kan den franske Administration ikke for Øjeblikket se nogen Grund til at indføre nye Mortifikationer i de nu gældende Tariffer for Skibsmæglergebyrerne i de franske Kanal- og Nordsøhavne.

Den engelske Regering har aabenbart modtaget et ganske lignende Svar, og dette giver „Sh. Gaz." Lejlighed til følgende skarpe og vittige Artikel, der ganske vist for en Del ser paa Sagen fra et specielt engelsk Synspunkt, men som dog har megen almindelig Interesse:

„Forsøget paa at opnaa en Reduktion af de overdrevent høje Skibsmæglergebyrer i visse franske Havne, har ikke havt Held med sig. Den franske Handelsminister har været saa høflig at lade anstille, hvad man har kaldt en indgaaende Undersøgelse af Sagen, og han er kommen til det Resultat, at der for Øjeblikket ikke er Grund til at forlange nogen Forandring i Mæglergebyrerne i de franske Kanal- og Nordsøhavne. Den første Grund, som Ministeren anfører herfor, er interessant, fordi den minder om en Begivenhed i Dronning Elizabeths Historie. Da Dronningen en Dag kom i Nærheden af en lille Landsby, ringede Kirkeklokkerne ikke, som de plejede i saadanne Tilfælde, til hendes Ære. Der blev forespurgt om Grunden til denne Forsømmelse, og der blev saa anført over hundrede Forklaringer. Den første af disse, nemlig at der ingen Klokker var til at ringe med, blev imidlertid straks taget som en tilstrækkelig Undskyldning.

Paa samme Maade har den franske Minister en hel Bunke Grunde til, at der intet kan foretages i denne Sag, og den første af dem er den, at han er ganske magtesløs dertil. Han fortæller os, at den franske Regering kun kan reducere Mæglergebyrerne, naar Handelsretterne- og kamrene beder den om det, og da de ikke har gjort det, maa Tilstanden blive ved med at være, som den er. Men Ministeren fortjener Ros, fordi han ikke dermed opgiver Sagen. Han har, til at begynde med, undersøgt, om det ikke vilde være muligt for Havre, Rouen og Dunkerque, de vigtigste af de her omhandlede Havne, at opfinde en Tarif, der ikke var for haard mod de moderne Dampere af større Tonnage. Man vil erindre, at dette har været et af Stridens Hovedpunkter, idet de britiske Rederes Paastand har været, at de burde ikke straffes, fordi deres Skibe nu ere større end tidligere.

Handelskamrenes Svar herpaa er, at de større Skibe allerede betale forholdsvis mindre, og at det vilde være at udsætte de mellemstore Skibe for Fare, om man gjorde yderligere Indrømmelser; disse sidste Skibe ere af stor Betydning for Handel og Søfart, og deres Udgifter af en bestemt Tonnage ere allerede større end deres Konkurrenters. Med andre Ord, man paastaar, at de Foretagender, der arbejde med store og økonomiske Skibe, bør holdes i Tømme ved at begunstige dem, der ikke have fulgt med Tiden. Principet er just ikke opmuntrende, skønt det viser øm Følelse overfor de gammeldags Skibe.

Vi komme saa til det Argument, der særlig er hævdet af Havres Handelskammer, nemlig at fordi engelske Redere i 1882 indgik paa en ny Tarif, har de for alle Tider bundet dem til denne. Ganske vist dele nogle af vore Redere dette Syn paa Sagen, men man kan dog ikke for Alvor paastaa, at en Samling af fornuftige Mennesker nogensinde skulde gaa ind paa en Tarif, der var bestemt til at vare evig, og som helt skulde udelukke de Forandringer, som Skibsfartens Udvikling maa medføre. De forløbne 18 Aar vise mere end nogen anden Periode en usædvanlig Udvikling, og det er dog for bagvendt, at hverken hvad der er sket i Fortiden eller vil ske i Fremtiden kan tillades at have nogen Indflydelse paa de franske Mæglergebyrer. Dernæst gentager Ministeren den Paastand, at de udenlandske Skibsredere kan blive fri for Forpligtelsen til at benytte Mægleren, ved at adressere deres Skibe til en enkelt Konsignatør af Ladningen, hvis Ret til at klarere Skibet er anerkendt af Domstolene, eller ved at have en Kaptajn og et Mandskab, der taler Fransk. Men det er faktisk, at de urimeligste Paaskud anvendes for at hindre den fremmede Reder i at benytte sin Ret. Hans Kaptajn kan tale flydende Fransk og skrive Sproget nøjagtigt, men hvis han et eneste Øjeblik undlader at bøje sig for de Fordringer, et gennemtænkt Omsvøbssystem stiller til ham, saa vil de edsvorne Mæglere slaa ned paa ham. Det siges nu, at disse Mæglere ere saa højt ansete og indtage en saa uafhængig og agtet Stilling, at det egentlig burde være et Privilegium at gøre Forretning med dem. Saaledes er det sikkert ogsaa i visse Tilfælde, men det maa ikke glemmes, at der atter og atter er klaget over, at de edsvorne Mæglere i disse Havne tage deres Penge og gøre intet Arbejde for dem, idet de lade det blive den ulykkelige Reders Sag at betale andre for at gøre dette. Folk holder i Almindelighed ikke af at betale to Gange, særlig naar Betalingen allerede den første Gang er overdreven høj. Det kan ikke heller anses for et tilfredsstillende Svar paa de britiske Rederes Klager — skønt de ikke ere ene om disse —, at sige, at de lave Mæglergebyrer i britiske Havne ere mere tilsyneladende end virkelige, og at et fransk Skib kan komme til at betale mere i en engelsk Havn end omvendt; thi hvad Udlandets Redere protestere imod overfor Frankrig, er en Tilstand, der tvinger dem til at benytte en priviligeret Stand, hvad enten de behøve dens Hjælp eller ikke. Hertil kommer, at disse Mæglervanskeligheder ere blevne venskabeligt ordnede i ikke faa franske Havne, og det synes derfor vanskeligt at forstaa, hvorfor dette Besvær skal vedblive at bestaa i saadanne Havne som Havre, Rouen og Dunkerque. Opretholdelsen af den bestaaende Tilstand vil sikkert ikke i Længden være til deres Fordel, thi Udlandets Redere bør ikke frivillig underkaste sig en Afgift, der, særlig naar henses til andre franske Pladser, har vist sig at tiltrænge alvorlig Beskæring."

Den norske Konsulatlov.

Forslaget til en ny norsk Lov om Konsulatvæsenet, som vi omtalte i vort sidste Nummer, er nu vedtaget af det norske Storthing. Det ses af Forhandlingerne, at de, der særlig talte Skibsredernes Sag, vare Tilhængere af det engelske System, for hvilket ogsaa de norske Skibsredere gennemgaaende har udtalt sig. Det gjordes gældende, at i Danmark, hvor man har det samme System, der nu skal indføres i Norge, har man gjort den Erfaring, at Konsulatafgiften som Regel hviler paa Rederne og ikke paa Befragterne. Saaledes meddelte en af Talerne, Smith, at han fra Firmaet Hecksher & Søn i Kjøbenhavn havde modtaget et saalydende Telegram:

„Konsulatafgifterne bæres som Regel af danske Redere paa government form Certepartier trods Certepartiets Ordlyd. Inkassation af Konsulatafgift hos time-Befragterne har bestandig forvoldt største Vanskeligheder, kun rent undtagelsesvis lykkedes."

Lovforslaget, der synes at have havt en stærk politisk Karakter, vedtoges imidlertid trods de norske Rederes kraftige Protester. De ville sikkert ogsaa gøre den

samme Erfaring, som man har gjort her i Danmark, nemlig at en Tonnageafgift som den nu vedtagne vil falde paa Rederne med sin hele Vægt. De faa da trøste sig med, for det første, at Afgiften er saa meget lavere end den, vi have her i Danmark, og at det ikke synes usandsynligt, at den med Tiden vil blive endnu lavere, hvorpaa bl. a. Regeringens Udtalelser tydede; for det andet, at hele Loven mulig strander derpaa, at Kongen af politiske Grunde har nægtet den Sanktion.

„Skik og Brug".

Vi have modtaget følgende:

I Tyskland er det „Skik og Brug" at give Lodserne Drikkepenge.

For smaa Skibe er Minimumstaksten en Mark. Jeg har forsøgt at knibe af til 50 Pf., men nej! det gik ikke. Lodsen talte Pengene, rystede paa Hovedet og gav mig dem tilbage.

Jeg har forsøgt at lade være at give Drikkepenge, men derved blev min Afgang forsinket et Par Timer. Jeg havde nemlig bestilt Lods hos en af Lodserne udenfor Lodsstationen, og da jeg kom igen, efter at have ventet, klarede Vedkommende sig med, at det var en Misforstaaelse, medens Sandheden var: Hævn fordi jeg var knebet ud med Marken for Indgaaende.

Naar man sejler meget paa Tyskland og skal give for Indgaaende en Mark til Sølodsen, en Mark til Flodlodsen, og hvorfor ikke ogsaa en Mark til Forhalingslodsen. og lignende for Udgaaende, saa kan der, uden man rigtig tænker derover, let gaa et halvt Hundrede Mark paa et Aar.

Selv om man ogsaa sejler mindre og paa Havne, hvor Flodlods ikke fordres, saa det kun bliver 10—20 Mark om Aaret, saa er dog denne „Skik og Brug" alligevel forkert.

Toldvæsenet faar ingen Drikkepenge, og de har jo da lige saa megen Ulejlighed af os som Lodserne, og Staten lønner dem alle med fast Løn.

Ej heller giver man vore egne Lodser Drikkepenge, eller disse nogensinde tænker paa at faa saadanne af os, som vel i Reglen gerne vilde bytte vor Livsstilling med deres.

De tyske Lodser ere som sagt fast lønnede, og saa vidt mig bekendt bedre end vore danske; derfor maa man med Rette kunne stille den Fordring til dem og deres Selvfølelse, at de ikke tigger en Mark af nogen og mindst af os Smaaskippere, som har lige saa god Anvendelse for hver enkelt Mark eller Krone, som de har.

Jeg giver for Eftertiden ingen Drikkepenge.

Danzig, d. 24. Maj 1900.

C. Andersen,
Sk. „Ingeborg".

Fragtmarkedet.

Fra de fleste Steder meddeles, at Fragtmarkedet er meget støt, og der er stor Efterspørgsel efter Tonnage, ikke alene pr. straks, men næsten lige til Udgangen af Aaret. Et godt Tegn er det ogsaa, at der er stor Efterspørgsel efter Dampere, især store fra 4 til 6,000 Tons til Maanedsfragt, endda for længere Perioder, og da der samtidig er stor Købelyst efter Dampere, saa er det en almindelig Mening, at den gode Tid endnu vil vare en Stund.

Fra Amerika berettes, at Bomuldsbefragterne allerede søge Dampere til September, Oktober og November Afskibning; men hvis Rederne ere kloge, lade de dem ikke fange paa den Madding, men afvente rolig den rette Tid, da det saa nok skal vise sig, at de kan faa betydelig højere Fragter end de, der bydes nu. Berth Fragter for Korn fra de nordlige Havne til p. p., Juni Afskibning, ere 3/1½; med Valg af „dreading" 3/3 à 3/4½. Paa C. f o., Basis Juni, ere Dampere værd 3/6 à 3/7½, og for Danmark 3/7½ for én og 3/9 for 2 Havne; til Lissabon noteres 3/9. Der er Mangel paa Tonnage fra Northern range til p. p. for Nett Charter Basis til 13/9 à 14/. Fra New Orleans, Galveston og Pensacola, Juni Lastning, ere Nett Charter rates 16/ til 16/3. Olieladninger ere støtte til uforandrede Priser.

Træfragter fra Pensacola, Ship Island og Mobile for Juni og Juli Lastning ere oppe til 113/9 à 115/ til U. K., 115/ Holland, 117/6 til Elben, Veseren eller London. Da der hele Aaret har været og endnu er stærk Efterspørgsel efter Baade til pitchpine, saa synes det som der endnu vil være en Del at gøre i de første Maaneder.

Østen. Det østlige Marked er meget stille. Udgaaende Fragter noteres: Cardiff—Aden eller Bombay 15/ à 16/, Singapore 17/ à 17/3, Java 17/6 à 18/, Hongkong 24/ à 24/6, Yokohama eller Nagasaki 25/ à 26/3, Capetown 23/6 à 24/ nett. Hull—Natal 27/6 à 28/. Dunkirk—Saigon og Haiphong, Stykgods 31/3 for D. W. Antwerpen og Glasgow til Stræderne og Philippinerne 32/6, Antwerpen—Hankow 30/ à 32/6, Mobile—Natal eller Delagoa—Bay, 7/800 Stander, Juni—Juli, £ 8-10 à £ 9 pr. Stander.

Hjemfragterne fra Java er der lidt mere Efterspørgsel efter og kan der muligvis faas 31/3 for 5,000 Tons Baade til U. K., Kont. eller U. S. Java, to Havne, til Australien 12/6 à 13. Fra den persiske Gulf til London eller Bristol Kanalen, Juni og Juli, 22/ à 23/ paa D. W. Philippinerne—U. K. eller Kont., Juli—August, 28/9 à 30/. Der er ingen Efterspørgsel efter Tonnage fra Rishavnene, dog kunne nogle Baade anbringes fra Rangoon til Aleksandria 25/, fire Havne i Levanten til 26/3 og Rio Janeiro til 37/6, alt Juni Aflastning. Fra Aleksandria ere Fragterne usle: 7/6 à 8/ pr. Ton Bomuldsfrø, 1/6 pr. Quarter Korn og 20/ pr. Ton Løg. Smaa Dampere til Udhavne kan faa indtil 9/6 for Bomuldsfrø.

Østersøen og Hvidehavet. Fra Archangel til Grangemouth bydes 47/6 og fra Kovda og Onega til samme Sted 45/ à 47/6 pr. Stander D/B. Fra Kronstadt til Grangemouth 24/ à 25/ pr. Stander, Leith 24/ à 24/6, Aberdeen 26/ à 27/6, London 25/, alt pr. Stander D/B. Fra Riga til Dublin 8/6 à 9, Boness 7/ à 7/3, Grangemouth 7/ à 7/3, alt pr. Load firkantede Sleepers. Fra Libau meddeles, at Fragtmarkedet er uforandret og indskrænker sig mest til Afskibninger til tyske Havne.

Der noteres Stettin Mk. 12 Rugbasis, Hamburg 1/3 Havrebasis, London—Hull 1/ à 1/0¾, Leith 1 à 1/0¾, Rotterdam 1/0¾ à 1/1½, Antwerpen eller Dunkirk 1/1½ à 1/3, Rouen 1/4½, alt Havrebasis. Hør til Leith 16/ à 16/6 pr. Ton, Antwerpen eller Dunkirk Frc. 20 à 21 pr. Ton. Fra St. Petersborg meddeles, at Fragtmarkedet er uforandret og noteres der 1/3 til London og Østkyst, 1/4½ Rotterdam eller Amsterdam, 1/6 Hamburg, Weser, Antwerpen, Dunkirk eller Ghent, alt Hvedebasis. Fra Kønigsberg noteres 1/4½ London, 1/3 Hull, 1/4½ Leith, 1/6 Newcastle, 1/7½ Amsterdam, 1/4½ Antwerpen med let Gods til 16/ Hampbasis, 2/1½ Rouen, med let Gods til 18/ à 19/ pr. Ton Hampbasis, alt Korn pr. Hvedebasis. Til Østkysten af Slesvig og Holsten Rm. 16/14, danske Øhavne og østjydske Havne til Aarhus Rm. 12/15,

svenske Sundhavne, Sydsverig Rm. 16, alt pr. 2500 Ko. Rug. Til Helsingfors pr. f. o. w. Mel og Sukker til Rm. 6½ pr. Ton, Brahestad eller Uleåborg Mel til Rm. 6 à 6½ pr. Ton, Umeå eller Luleå Mel til Rm. 6 à 6½ pr. Ton.

Kulmarkedet er en lille Smule fastere, da der er knapt med Tonnage saavel i Cardiff som paa Østkysten, men Ekspeditionen vedbliver at være daarlig, da der ikke kommer tilstrækkelig Kul fra Minerne. Cardiff Kjøbenhavn giver i Fragt 6/9 à 7/, Aarhus 7/ à 7/3, Kronstadt 7/9 à 8/, Neufahrwasser 7/, Stettin 6/9, Svinemünde 6/6, Libau 7/6, Riga 7/3 à 7/9, Reval 7/, Viborg 8/ à 8/6. Til Middelhavet noteres: Gibraltar 8/6, Barcelona 12/, Cartagena 11/6, Triest 12/6, Aleksandria 13/3, Port Said 13/. Endelig noteres til Buenos Ayres 14/6, Rosario 15/6, Rio Janeiro 16/ og Santos 17/.

Firth of Forth noterer: Aarhus 5/6 à 5/9, danske Provinshavne 6/ à 7/, Kiel 6/6, Svinemünde 5/7½ à 5/9, Kønigsberg 6/6 à 7/, Libau 6/9, Riga 6/9 à 7/, Kronstadt 7/9 à 8/. Til Middelhavet, Genua eller Savona 9/6 à 9/9 fra Leith eller Granton og 10/9 fra Methil, Aleksandria 12/. De øvrige i sædvanligt Forhold.

Fra Newcastle noteres: Kronstadt 6/6, Reval 7/, Riga 6/6, Stettin 5/9. Svinemünde 5/3. Til Middelhavet Genua 10/6, Savona 10/6, Venedig 13/, Aleksandria 12/6 og Port Said 12/6.

D'hrr. Hänschell & Co., Barbados, skriver bl. a. i deres Beretning af 11. Maj: Efterspørgslen for Tonnage har været god til vel vedligeholdte Rater. Sukkerhøsten paa de franske Øer nærmer sig sin Ende, og nogle af de første Skibe i Saisonen ere paa Vejen ud for deres anden Ladning, hvilket svækker Udsigterne noget; derimod holder Raterne sig faste i andre Retninger, og særlig gode Tilbud ere opnaaelige i Logwood og Mahogni Farten. De sædvanlige Befragtninger paa denne Aarstid i Sukker til New-York og Melasse til Kanada gøres til ret lønnende Fragter, hvor Dampskibskonkurrencen ikke finder Sted. Tømmer, skaaren Last, og Harpiks Fragterne saavel til Evropa som til Syd-Amerika og Syd-Afrika noteres fremdeles til lønnende Rater.

Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender.

No. 9 indeholder bl. a to af Sveriges Højesteret afsagte Domme i Sammenstødssager.

Den ene Sag skrev sig fra August 1897, da Skonnerten Caroline Augusta, tilhørende E. Olsen i Nykjøbing, blev paasejlet ved Skagen af Damperen Santurce og derved led saa megen Skade, at den efter at være indbragt til Frederikshavn kondemneredes.

Stockholms Raadstueret og Svea Hofret vare begge komne til det Resultat, at Damperen alene havde Skylden for Sammenstødet; til samme Resultat kom ogsaa Højsteret, idet Damperen ikke havde oplyst noget, der kunde undskylde, at den ikke i Overensstemmelse med de internationale Søvejsreglers Art. 20 var gaaet af Vejen for Sejleren.

Den anden Sag drejede sig om et Sammenstød, der i September 1894 fandt Sted mellem den tyske Damper Schweden og den svenske Kanonbaad Skuld.

Kanonbaaden laa sammen med fire andre Orlogsmænd til Ankers i Nærheden af Getholmen ved Sandhamn, og Damperen var udgaaende fra Stockholm.

I alle tre Instanser frikendtes Damperen for Ansvaret for den Kanonbaaden tilføjede Skade, idet det gjordes gældende, at den Maade, hvorpaa Krigsskibene laa opankrede i det paa det paagældende Sted meget snævre Farvand, i høj Grad havde vanskeliggjort for ikke at sige umuliggjort Schwedens Sejlads.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Ifølge indlagte Certeparti til at indtage Ladning i Barry, er Cancelleringsdagen sat til Søndagen d. 20. Maj Kl. 9 Fm. Befragteren forlangte som sin Ret at have Lov til at bryde Certepartiet, saafremt Skibet ikke var i Dok, klar til at lade, og Meddelelse derom given, før Kl. 1 Eftm. Lørdagen iforvejen. Jeg paastod, at naar Skibet var i Dok og klar til at lade senest Søndag d. 20. Kl. 9 Fm., var det tidsnok at give Meddelelse derom til Kontoret, naar samme aabnedes Mandag Morgen, uden at Certepartiet var brudt. Vær saa venlig at udtale Dem om Lov og Sædvane. Jeg var saa heldig at kunne opfylde Befragterens Forlangende.

Sv.: Ifølge Certepartiet har Befragteren Ret til at opsige Befragtningen, dersom Skibet ikke er klart til at lade i Dokken inden d. 20. Maj Kl. 9 Fm. og Meddelelse derom given til ham. I en anden Klausul staar, at Meddelelsen skal gives i Forretningstiden fra 9 Fm. til 5 Eftm. og Lørdag kun til Kl. 1. Det er derfor indlysende, at naar Befragteren ingen Meddelelse har faaet til d. 20 Kl. 9 Fm., har han Ret til at bryde Certepartiet, og denne Slutning finde vi rigtig.

Sh. Gaz.

Sp.: Vær saa venlig i Søfartstidende at sige mig, om jeg i nærværende Tilfælde havde Ret.

1) Jeg var fragtet med Klid i Sække, Fragt pr. udlosset Ton, og fordrede Fragt af „Sækkevægten".

2) Naar jeg kommer til en dansk Provinshavn med en Last Sækkegods, og der i mit Certeparti staar, at Lasten leveres „auf flottem Wasser frei an Bord, dort frei von Bord"; hvorledes skal dette da forstaas?

Skal jeg efter Byens Kutyme hive Lasten saa højt, at den kan svinges paa Vogn, eller tør jeg ifølge mit Certeparti og Sølovens § 136 sætte min Last paa Skibets Lønning.

Er det Dansk Søfartstidende bekendt, hvorledes Domstolene vilde bedømme denne Sag.

En Smaaskipper.

Sv.: ad 1. Hvis der ikke i Certepartiet staar Netto Tons, skal De have Fragt af hele Vægten, Sækkene iberegnet.

ad 2. De behøver kun at levere Lasten paa Skibets Lønning og har intet med Kutyme at gøre. Ønsker Modtageren det leveret anderledes, maa han stille fornøden Arbejdskraft dertil. Dette er anerkendt ved et Responsum af Grosserer-Societetet i Kjøbenhavn, og Domstolene maa antages at være af samme Mening. I en Sø- og Handelsretsdom af 1. Decbr 1898 hedder det saaledes: „Naar der ikke er truffet anden udtrykkelig Aftale, antages Losningen at ske ombord for Skibets og i Land for Modtagerens Regning og Risiko."

Sømandsbiblioteket for Danmark.

Vi have modtaget følgende:

Denne Virksomhed, hvis Maal er efterhaanden at forsyne alle danske Skibe med god Læsning, og som blev begyndt ved et offentligt Opraab, der ogsaa fremkom i nærværende Blad i Oktober f. A., har den 1. Maj afsluttet sit

første Regnskab. Udgiften har været Kr. 630,71, Indtægten Kr. 461,56, altsaa et Underskud paa Kr. 169,15. I Boggaver er der modtaget c. 1,200 Bind (og alt i alt omfatter Biblioteket nu 1,400 Bind) fordelte i fire Grupper: 1) religiøse Bøger: 270 Bind, 2) fortællende: c. 500. Bind, 3) belærende: c. 300 Bind, 4) forskelligt: c. 200 Bind; dertil 120 Bibler og Ny Testamenter. Der er udsendt 40 Bogkasser med gennemsnitlig 24 Bind hver, medens 10 Kasser staar færdige til Langvejsfarere, der for Tiden ere paa Hjemrejse, og ville komme ombord ved deres Hjemkomst. Saa snart en Kasse er gennemlæst, byttes den fra Biblioteket i Aarhus — der er kun denne ene Central — ved Indsendelse gennem Havnebyernes „Kristelig Forening for unge Mænd" (K. F. U. M.), og saadan Bytning vil her hjemme altid kunne ske i Løbet af 3 Dage.

Der foreligger allerede Vidnesbyrd om, at Bøgerne ere modtagne med Glæde og læste med Udbytte.

For Indsendelse af Bidrag i Bøger saavel som Penge er Adressen: Vilh. Rasch, Sømandsbiblioteket, Aarhus; herfra kan alle Oplysninger om Biblioteket indhentes.

Der er i første Række alene udenfor Kjøbenhavn ca. 500 Skibe, der bør forsynes; der er altsaa $^{9}/_{10}$ tilbage af disse.

Idet jeg tillader mig at sende ovenstaaende korte Redegørelse for vor hidtidige Virksomhed, var der nogle Spørgsmaal, jeg i Deres ærede Blad gerne vilde have Lov til at besvare, til Hjælp for Forstaaelse af vor Opgave.

1. Hvad har der været i Kasserne?

Ikke alt, hvad vi selv kunde ønsket, thi vore Midler have været smaa, men som Eks. kunde jeg nævne Kasse Nr. 30, der er ombord i 3-m. Sk. „Henry Brooke" af Svendborg. Den indeholder: 1 Bibel, 1 Nyt Testamente, 1 Andagtsbog. — 1 Bind Indre Missionstidende (Prædikener). — Augustin: Kristelig Beskuelse. — 1 Aarg: De unges Blad. — Dr. Müller: Aandelige Hviletimer — II (Fortællinger) — Roxy I & II. — Domitia. — 2 Bind Smaafortællinger. — Oliver Twist. Marie Stuart. — III Krigen 1864. — Kemi og Materiallære. — Kristian d. 4des Krige — Fra det indre Sydafrika. — Cyprian. — IV. Forskellige Levnetsløb. — Ill. Familiejournal 1897. — De evangeliske Missionsselskabers Historie. — — Ikke sandt, en pæn lille Bogsamling, og med Tiden vil særlig 3. Gruppe blive forøget med „Frems" Værker, hvoraf vi i Vinter ikke har kunnet magte at købe mere end c. 20 Bind. Flere Kasser have et endnu righoldigere Indhold, end det i Flæng grebne Eksempel.

2. Hvem har faaet Kasserne?

Ja, de ere blevne uddelte efter Skøn, men naturligvis først til de Rederier, der have støttet os. 5 Kasser til Dampskibe, Resten til Sejlskibe, ialt tildelt 4 Rederier 50 Kasser. Kommer der fra et Rederi en Begæring, vil den altid saa vidt muligt blive taget til Følge.

3. Hvorledes benyttes og byttes Kasserne?

Kassen med Nøgle bringes ombord under Kaptajnens, Styrmandens eller Maskinmesterens Varetægt, Bøgerne udlaanes til enhver ombord, der vil omgaas dem skønsomt. Gruppe I er væsentlig beregnet som Hjælpemiddel til Andagt ombord og for dem, der søge aandelig Vejledning. — I Kassen findes opklæbet en Adresseliste for alle danske Havnebyer og enkelte udenlandske. Efter disse afleveres de Kasser, der ønskes byttede, medens Nøglen bliver ombord. Udgiftsfri for Skibet sker da Indsendelsen til Centralen i Aarhus, og i Løbet af 3—4 Dage kommer Kassen tilbage med ny Bøger.

4. Hvem har betalt det hidtil?

Fra Rederier have vi modtaget 15 Gaver og 13 Aarsbidrag paa tilsammen 266 Kr., Sømænd have bidraget Kr. 89,53, og andre Kr. 106,03 — ialt Kr 461,56. Deraf er alene til Indbinding og Kasser medgaaet 440 Kr. og til Bogindkøb c. 100. Kr.; derfor bliver der ovennævnte Underskud. Men hvad der har sat os i Stand til at gøre, hvad der er gjort, er de 1,200 Bind Bøger, vi have faaet i Gaver fra Udvalget for Folkeoplysningen, Boghandlere og private, særlig Menighedskredse. Disse Bidrag ville nok ogsaa i nogen Maade kunne paaregnes fremtidig, men hvis vore Redere vilde træde mere hjælpende til end hidtil, allerhelst med faste, om end mindre Aarsbidrag, saa de mange Bække smaa ogsaa her kunde blive den store Aa, da vilde det i faa Aar kunne naas at forsyne vore Skibe med god, aandsdannende og belærende Læsning, hvad jo saa aabenbart er af den største Betydning for vor Sømandsstands hele sædelige og aandelige Liv.

Jeg vil da gerne bede alle Redere overveje Sagen nøje, og tænke over, om den ikke fuldt ud er Støtte værd; der er nok, der vil bryde ned; alt, hvad der vil bygge op, synes mig har Krav paa en rimelig Haandsrækning.

Med hjertelig Tak til hver, der hjalp, og til hver, der fremtidig vil hjælpe!

Aarhus, Maj 1900.

Vilh. Rasch.

Literatur.

M. M. Lund: Fra Nordsøen. Skitser. J. Frimodts Forlag. Kbhvn. 1900.

Vi have tidligere her i Bladet anmeldt Forfatterens Bog „En fremmed Fugl", og vi fremhævede den Gang de mange Betingelser, han har for med Forstaaelse at skildre Sølivet, dets lyse og mørke Sider. Den nu foreliggende lille Samling af Skildringer fra Sølivet bekræfter, hvad vi den Gang udtalte. Forf. har Sympati for Sømanden og hans Gerning, og han fortæller med megen Følelse og meget Humør om sine Oplevelser. Disse Smaafortællinger gaa ikke saa dybt og ere ikke saa betydelige som den tidligere anmeldte Bog. Men man genfinder, om end i lidt afbleget Form, mange af dennes Fortrin, og dens Mangler fremtræde mindre stærkt. Vi tro, at alle Søfarende og alle, der ville opfriske Minder fra Sølivet, ville have Fornøjelse af at læse disse Skitser. „Store Oles Begravelse" og „John" ere de af dem, der synes os mest tiltalende.

M.

Fortegnelse over Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m. Ved Kaptajn R. Hammer.

Med „Tidsskrift for Søvæsen" vil der for Fremtiden og som Regel hvert Kvartal følge en Fortegnelse over Søkort og Farvandsbeskrivelser, der i det forløbne Kvartal ere ny udkomne, forsynede med større Rettelser, udrangerede o. s. v. over de Farvande, som kunne have Interesse for dansk Skibsfart.

Ved disse Farvande forstaas foruden alle hjemlige og evropæiske Farvande ogsaa Atlanterhavet, de vestindiske og sydamerikanske Farvande, den nordlige Del af det indiske Ocean med det røde Hav, samt Asiens Østkyst med Japan. Ved større Rettelser i Kortene forstaas saadanne, som ikke kunne udføres med Haanden i ældre Søkort, og som derfor, hvis Kortet skal være fuldt paalideligt, gør Anvendelse af det rettede Kort ønskeligt, derfor ere heller ikke de Kort, som kunne rettes efter Efterretninger for Søfarendes Opgivelser, medtagne i Fortegnelsen.

Ved at benytte denne nylig udkomne Fortegnelse faar man saaledes at vide, at det danske Kort over Nordsøens nordlige Del, No. 179, har faaet nogle større Rettelser; at der er udkommet et nyt tysk Kort over Rigabugtens vestlige Del, over samme Bugts sydlige Del, at Kortene over Stettiner Haff, Kieler Fjord og Havn ere rettede o. s. v.

Man bliver endvidere opmærksom paa, at der i Danmark er udkommet et Vindkort over den nordlige Del af Atlanterhavet og Davis Strædet, at der i Frankrig

er udgivet et Tillæg til „Notice hydrographique Côte Ouest de France", og at Tyskland møder op med 6 nyudkomne Bøger, blandt disse den 8 Hefter store Bog: Verzeichniss der Leuchfeuer aller Meere für das Jahr 1900, hvor hvert Hefte kan faas for sig; man kan af Fortegnelsen se, hvad hvert Hefte indeholder, og hvad det koster.

Fortegnelsen, der udarbejdes af Kaptajn R. Hammer, vil sikkert blive saa paalidelig, som man paa nogen Maade kan ønske sig den, og Tidsskrift for Søvæsen har ved denne gode Idé afhjulpet et Savn, som mange Skibsførere ofte have følt. Vil man f. Eks. anskaffe sig Kort til fjærnere Farvande, man ikke før har besejlet, og er nødt til at købe sine Kort og Beskrivelser i Udlandet. hvor man er udsat for at faa de gamle og forældede Ting, kan denne Fortegnelse komme til overordentlig stor Nytte, da man efter den kan opgive Navn, Nummer og Pris paa det, man véd, man skal have, og kan være tjent med at faa.

Despatchpenge.

Der er Grund til at antage, at mange Skibsredere ere komne i Vane med at give efter for aldeles uberettigede Fordringer fra Befragteres og Ladningsmodtageres Side med Hensyn til Despatchpenge, saaledes at hvis et Skib har et vist Antal Liggedage til Ladning eller Losning, da beregner Købmanden sig Despatchpenge ikke alene for de sparede Arbejdsdage, men ogsaa for mellemliggende Søn- og Helligdage.

Eksempel: Lad os antage, at et Skib har til Losning 6 Arbejdsdage og forbruger heraf kun de 2; til Rest bliver altsaa 4 Liggedage, hvoraf de 3 kunde være Torsdag, Fredag og Lørdag, medens den fjerde falder paa Tirsdagen i den paafølgende Uge, da Søndag og Mandag derimellem antages at være Helligdage. Købmanden vilde herefter være berettiget til Despatchpenge for 4 Dage (sparede Liggedage), men i Stedet derfor gør han Fordring paa 6 Dages Godtgørelse, idet han gaar ud fra, at Skibet paa selve Rejsen har lige saa stor Fordel af Helligdagene som af Søgnedagene. Det er i og for sig rigtigt, at Skibet indvinder 6 Dage, men da Helligdage efter Certepartiet ikke tæller med som Liggedage, bør de heller ikke tælle med ved Beregningen af Despatchpenge.

Ifølge „Fairplay" skal der endogsaa være forekommet et Tilfælde, hvor et Skib, der havde 9 Liggedage, begyndte Indladningen i samme Øjeblik, som Kaptajnen meldte sig ladeklar, og fuldførte den førend Liggedagene begyndte at dreje, hvorfor Købmanden ikke alene forlangte Despatchpenge for de 9 sparede Arbejdsdage, men yderligere for 2 Søndage og en mellemliggende Helligdag, ialt 12 Dage.

Dette er meningsløst, og der er da ogsaa for c. 7 Aar siden falden Dom i en saadan Sag i England, hvor Kendelsen lød paa, at kun Arbejdsdage kunde tælles med ved Beregningen af Despatchpenge, og i et nyligt forekommet Tilfælde, hvor en Købmand forsøgte at afdrage Despatchpenge for 13 Dage i Fragten, paastod Kaptajnen kun at være pligtig at betale for 9 Dage og truede med Sagsanlæg, hvilket havde til Følge, at Købmanden refunderede det omstridte Beløb, c. £ 50, da han ikke ønskede Sagen bragt for Retten.

„Fairplay" foreslaar som det bedste Middel mod denne for Redere saa uheldige Kutyme, at der i Certepartiet indføres en saadan Klausul, at kun de sparede Liggedage, d. v. s. Arbejdsdage, kunne komme i Betragtning ved Beregningen af Despatchpenge.

Nybygninger, Køb og Salg.

Et Rederi paa Ærø har købt norsk 3/m. Skonnert Viv, bygget 1899, 334 R. T., for 50,000 Kr. Skibets Reder bliver Mægler H. A. Grube, dets Fører Kapt. O. Simonsen.

D. F. D. S. har solgt Dpsk. Dronning Lovisa til Udlandet efter at have ejet det i c. 20 Aar.

Personalia.

Skibsreder V. M. V. Ankersen af Nordby, Fanø, er, if. „Fanø Avis", afgaaet ved Døden, 65 Aar gammel. Han var i en lang Aarrække Medlem af Styrelsen for Fanø Sparekasse. Ankersen var i forskellige Retninger med til at støtte Udviklingen af Fanøs Skibsfart.

Fra Sø og Land.

St. Petersborg Børskomité har erklæret 2/15 Maj d. A. for Aabningsdag for Skibsfarten i kommerciel Henseende.

Havnearbejdernes Forbund har udmeldt sig af „Dansk Arbejdsmandsforbund", vistnok for uafhængigt af dette at kunne optræde ved Arbejdsstansninger i Forening med Havnearbejdere i Udlandet.

Som det fremgaar af omstaaende Bekendtgørelse, afholder Dansk Sejlskibsrederi-Forening Tirsdagen d. 3. Juli sin aarlige Generalforsamling i Svendborg. Dagen forinden afholder Bestyrelsen Møde samme Sted.

Af Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender, udg. af Nordisk Skibsrederforening, er Nr. 9 udkommet med følgende Indhold: John A. Svensson i Gøteborg mot M. N. Malmstrøm sammesteds; Sjøkaptenen J. de Bastequieta mot Skeppsredaren E. Olsen i Nykjøbing; Kgl. Maj. och Kronan mot Sjøkaptenen F. Frantz och rederiet för ångaren „Schweden"; Aktieselskabet „Det Nordenfjeldske Dykkerselskab" mod Barkskibet „Try"s Rederi, Konsul J. Bryde af Sandefjord, og Ejeren af Ladningen, Lewis Miller af Crief i Skotland.

Dommerne i Kollisionssagen S. S. „Mexican" og S. S. „Winkfield" udtalte sig, efter at have afsagt Dommen over de to Kaptajner, paa følgende Maade: Vi drister os til at udtale som vor Mening, at Artikel 16 i „Board of Trades Søvejsregler ikke er affattet bestemt eller tydeligt nok med Hensyn til, hvad man forstaar ved moderat Fart for Skibe i taaget Vejr.

Overskudet af „Aberdeen Steam Trawling and Fishing Company" for sidste Aar viser sig at være Lstrl. 15,578 5 10 + Kassebeholdning fra forr. Aar Lstrl. 844 10 11, ialt Lstrl. 16,422 16 9, som Direktionen foreslaar fordelt paa følgende Maade: [1]) At henlægge til Afskrivningsfondet Lstrl. 3,240, [2]) at henlægge til Reservefondet Lstrl. 1,000, [3]) at henlægge til et nyt Fond, som kaldes „Særskilt Reparationsfond Lstrl. 1,000, [4]) at udbetale en Dividende af 20 pCt. og en Bonus af 15 pCt. til Aktionærerne, hvilket vil beløbe sig til Lstrl. 10,313 16 og [5]) at overføre til næste Aars Regnskab Lstrl. 869 0 9.

Skipperforeningen i Kjøbenhavn valgte paa en i Aftes afholdt ekstraordinær Generalforsamling med 56 St. mod 1 Kaptajn A. W. Knudsen til Foreningens Formand i Stedet for afdøde Kaptajn Harboe. 3 Stemmesedler vare blanke.

Fra Amerika meddeles, at der er afsluttet Akkord om at afskibe fra Baltimore, Norfolk og Philadelphia til Europa 60,000 Tons Kul pr. Maaned for en Periode af 6 Maaneder, hovedsagelig til Tyskland og Belgien. Den spanske Damper „Ybarra Nr. 4" er befragtet til at føre 3,000 Tons fra Baltimore til Genua, og den engelske Damper „Chiverstone" til at føre 4,000 Tons Kul fra Philadelphia til Havre. Dette skal være den første Ladning amerikanske Kul, som føres til en fransk Atlanterhavshavn. Sh. Gaz.

Dpsk. „Emilie", som er ankommen til Antwerpen fra Bordeaux, rapporterer, at den omtrent 25 Miles fra „Beachy Head" har passeret en Flaade, bygget af Tønder og Planker, fastsurrede med Tougværk og med en Stang i Midten, som vistnok har været brugt som Mast. Der fandtes ingen levende Væsner paa den, kun en Del tomme Køddaaser.
Sh. Gaz.

D'Hrr. P. Bornholdt & Co. skrive til „Fairplay", at for nylig ankom en Damper fra Sortehavet til Riga Red med en Ladning Salt paa de almindelige Salt-Certepartier; men da Barren var tilsandet til 15 Fod, kunde Damperen ikke komme ind til Riga. Da vi henvendte os til Modtagerne om at lægte Skibet, svarede han, at Klausulen „All lighterage at loading and discharging ports to be for account and risk of merchants" kun havde Hensyn til Havnen og ikke til Reden.

Om denne Modtagerens Opfattelse vilde blive godkendt af Retten, er tvivlsomt; men Faktum er, at Havnens Grænser ikke rækker ud til Reden. Under disse Omstændigheder vil vi raade Rederne til ved fremtidige Befragtninger at forandre Klausul 8 i Salt-Certepartierne, saa at den kommer til at lyde som følger: „All lighterage at loading and discharging ports, both in the Roads and in the harbour, to be for account and risk of merchants."

Det er naturligvis vel bekendt, at der i Almindelighed er 22 Fod Vand paa Riga Barre, saa denne lave Vandstand er noget usædvanligt.

Ved en Generalforsamling oplyste Præsidenten for The International Navigation Company, at Rederiets 4 Paketter St. Poul, St. Louis, New York og Paris (den sidst nævnte strandede i Fjor i Kanalen paa the Manacles) vedblev at arbejde med Tab. Paa Grund af tiltagende Driftsudgifter, store Gager, kolossale Kulregninger, faa Passagerer og ubetydeligt Gods blev Underbalancen ca. 415,000 Dollars aarlig. (Fairplay.)

Som Bevis paa, hvad der i Udlandet beregnes for Bjærgning af Skib og Last, anfører „Norg. Sjøft.", at Dampskibet Veritas af Drammen afgik den 6. Jan. d. A. fra Riga, bestemt til Moss med en Ladning Rug. Allerede den 7. kom Dampskibet ind i Drivis i Rigabugten og saa sig nødsaget til at forcere Isen for at komme tilbage til Riga; om Eftermiddagen observeredes, at Ishuden var ødelagt, hvorfor ca. 20 Tons af Ruglasten blev kastet overbord.

Den næste Dag, d. 8. Jan., var det Storm af SO. med Sne; Isen var da saa stærk, at Skibet ikke magtede at forcere den; der kom da to Isbrydere fra Riga „Solid" og „Dyna" og tilbød Assistance. Efter Overenskomst med Kaptajnen skulde Bjærgningslønnen bestemmes ved Voldgiftsretten i Riga. Den 9. om Aftenen blev Dampskibet bragt ind til Bolderaa.

Under 25. Jan. blev Bjærgelønnen af Voldgiftsdomstolen sat til 14,250 Rubler. Dampskibet blev værdsat til 70,000 Kr., Lasten, 500,000 Kg. à 11 Øre, til 55,000 Kr.

Den første Ladning Jærnbaneskinner fra Amerika til Danmark afskibes for Tiden fra Baltimore i det engelske Dampskib „Cromarty".

En ny Flydedok af kæmpemæssige Dimensioner bliver bygget af Blohm & Voss Skibsbygnings Kompagni i Hamburg og bliver meget større end den, de allerede har, saa at den kan optage de allerstørste Koffardidampere, som f. Eks. Hamburg—Amerika Liniens store Damper „Deutschland".

Den største Ladning Staal-Jærnbaneskinner, som nogensinde er blevet afskibet fra en amerikansk Havn, er just i disse Dage afsendt med den store engelske Damper „Samoa" fra Baltimore til Wladiwostok; den bestaar af 8,634 Tons, indeholdende 25,992 Skinner til en Værdi af Doll. 181,350. Hver Skinne vejer over 700 lbs., og desuden har Skibet indtaget 856 Tons Kul, 125 Tons fersk Vand og mange Tons Proviant. Til Stuvningen af Ladningen er medgaaet 128,000 Fod Lumber, 8,000 Trækiler, 17 Favnemaal Brænde og 900 lbs. Søm. Skibets Dybgaaende var 24 Fod.

Det store amerikanske Jærnbaneselskab „Great Northern Railway" lader bygge i New London, Conn., nogle kolossale Fragtdampere til deres Stillehavs Linie, hvor Dækspladsen har et Omfang af over 5 Acres, hvilket efter Sigende skal være lige saa meget som den samlede Dæksplads paa de store Dampere „Lucania" og „Campania" tilsammen.

Den spanske Damper „El Salto" afgiver atter et Bevis paa den Fare, der er ved at tage for lidt Bunkerkul, idet Skibet paa Vejen fra Rio Janeiro til Philadelphia saa sig nødsaget til at brænde alt Træværk ombord, saa at der bogstaveligt talt ikke var en Bid mere at brænde, inden det kunde række ind til Norfolk, hvor nogle Kul bleve sendte ud i en Lægter.

Ugens Havarier.

Frederik den Syvende, Jagt af Bandholm, er paa Rejsen fra Faxe Ladeplads til Hjemstedet med Kalksten sunket ved Falster. Skipperen og 1 Mand, der udgjorde hele Besætningen, bjærgedes af en Fiskerbaad og landsattes i Masnedsund.

Knuthenborg, Dpsk., ankom d. 24. Maj til Odense med Maskinskade paa Rejsen fra Nakskov til Newcastle. Ladningen maatte losses i Odense.

Cecrops, Skonnert af Odense, er paa Rejsen fra Hartlepool til Memel med en Ladning Kul af Dpsk. Silverdale fundet drivende i Søen, forladt af Mandskabet, c. 115 Sømil SW. til W. af Spurn. Cecrops, der næsten var fuld af Vand, blev indslæbt til Grimsby. Besætningen er bjærget af en Fiskedamper og landsat i Grimsby.

Lillebælt, Dpsk. af Mariager, er indbragt til Mariager d. 25. Maj af Dpsk. Mercur med Skade paa Maskinen.

Fredensborg, 3/m. Skonnert af Marstal, har paa Pauillac Red været i Kollision med den franske Skonnert Felix Theophile.

Johanne, Jagt af Bogø, der laa sunket ved Stubben, er hævet og indbragt til Kjøge af Svitzers. Dækket var sprængt, ellers var Skibet tæt.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 17. Maj, bestemt til New Orleans. — Alexandra, Svensson, afgik fra New York 15. Maj, best. til Kbhvn. — Algarve, Borries, ankom til Norrköping 29. Maj. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra La Rochelle 26. Maj, bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Jespersen, ankom til New York 28. Maj. — Arno, Strubberg, er ankommen til Sicilien. — Beira, Lunge, ankom til London 28. Maj. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Kbhvn. 23. Maj. — Dagmar, Gade, afgik fra Methil 28. Maj, bestemt til Genoa. — Florida, Koch, afgik fra Neufahrwasser 19. Maj, best. til Halifax. — Garonne, Petersen, ank. til St. Petersborg 25. Maj. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 26. Maj, bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Oporto 27. Maj, bestemt til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 18. Maj, bestemt til New York. — Kentucky, Caroc, er ankommen til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til Rotterdam 28. Maj. — Loire, Rabe, ank. til Bordeaux 18. Maj. — Louisiana, Jensen, afgik fra Beachyhead 27. Maj, best. til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 21. Maj. — Nicolai II., Michelsen, afgik fra St. Petersborg 28. Maj, bestemt til Riga. — Norge, Knudsen, afgik fra Christiania 29. Maj, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Dunkirk 28. Maj. — Omsk, Müller, ank. til Grangemouth 24. Maj. — Seine, Staal, i Finland. — Texas, Holm, ank. til Kbhvn. 20. Maj. — Thingvalla, Laub, afg. fra Kbhvn. 30. Maj, bestemt til New York. — Tiber, Bech. i Finland. — Tomsk, Andersen, afgik fra Antwerpen 28. Maj, bestemt til Kbhvn. — Xenia, Thidemann, ankom til New Orleans 26. Maj.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Riga 28. Maj, best. til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Throndhjem 28. Maj, best. til Kbhvn. — Ceres, Ryder, ank. til Leith 26. Maj, bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Mollerup, afgik fra London 28. Maj, best. til Aalborg. — Christianssund, Kjølsen, ank. til Stettin 27. Maj, bestemt til Kbhvn. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 28. Maj, bestemt til Danzig. — Frederik, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 28. Maj, best. til Kønigsberg. — Jolantha, Ingwartsen, ankom til Riga 26. Maj, best. til Antwerpen. — Kasan, H. Hansen, ankom til Libau 28. Maj. — Kiew, Jacobsen, ankom til Hull 24. Maj, bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 27. Maj, best. til Leith. — Louise, Brabrand, afgik fra Pillau 24. Maj, bestemt til Hull. — Maja, Petersen, ank. til Danzig 24. Maj, bestemt til Kbhvn. — Morsø. Frisenette, ankom til Throndhjem 27. Maj, bestemt til Kbhvn. — Moskov, Rohde, ankom til Libau 28. Maj, best. til Hull. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Newcastle o/T. 26. Maj, best. til Libau. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kbhvn. 28. Maj, bestemt til London. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 28. Maj, bestemt til London. — Pregel, Olsen, ankom til Kbhvn. 29. Maj, best. til Antwerpen. — Thyra, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 29. Maj. — Valdemar, Kofod, pass. Holtenau 27. Maj, bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til London 27. Maj, bestemt til Kbhvn. — Vesta, Holm, afgik fra Leith 16. Maj, best. til Island. — Vesuv, Andresen, ank. til Libau 28. Maj, best. til London.

Ficaria, Kolster, afgik fra Kbhvn. 31. Maj, best. til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afg. fra Grimsby 30. Maj, bestemt til Malmø. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 29. Maj, bestemt til Kbhvn. — Primula, Th. Thomsen, afg. fra Newcastle 31. Maj, bestemt til Kbhvn. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense via Aarhus og Aalborg 30. Maj, bestemt til Leith. — Storebælt, W. Jørgensen, afgik fra Nakskov via Svendborg og Odense 30. Maj, best. til Newcastle.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Riga 20. Maj, ank. til Dunkerque 26. Maj. — Frode, Wrisberg, afg. fra Libau 17. Maj, ank. til London 24. Maj. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra W. Hartlepool 24. Maj, ankom til Kbhvn. 27. Maj. — L. H. Carl, Lorentzen, afgik fra Riga 28. Maj. bestemt til Rouen. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 25. Maj, bestemt til Kronstadt. — Danmark, Kraemer, afgik fra Riga 28. Maj, best. til Rouen. — Ragnar, Risø, afgik fra Sunderland 25. Maj, ankom til Stettin 29. Maj. — Volmer, Riber, afgik fra Grimsby 22. Maj, best. til Kronstadt. — Dan, Hansen, afgik fra Ghent 29. Maj, best. til Newcastle. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Dunkerque 29. Maj, bestemt til Blyth. — Olaf, Petersen, afgik fra Newcastle 28. Maj, bestemt til Stettin.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsøe, afgik 24. Maj fra Rotterdam til Kronstadt. — A. Shukoff, Stoltenberg, afgik 20. Maj fra Oran til St. Petersborg. — Johan Siem, Knudsen. ankom 24. Maj. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom 25. Maj til Gefle fra Kronstadt. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom 28. Maj til Dunkerque. — Russ, Jensen, ankom 26. Maj til Bjæsta fra Kronstadt. — P Andrejeff, Johnsen, afgik 26. Maj fra Kronstadt til Rotterdam.

Heimdal. Anine, Løffler, afgik fra Nordmaling 24. Maj. — Helga ,Lagesen, afgik fra Waija 28. Maj. — Martha, Jørgensen, ankom til Rouen 28. Maj. — Elna, Møller. ank. til Gefle 28. Maj. — Therese, Rathje, ankom til Rouen 26. Maj.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Esbjerg 23. Maj, ankom til Newcastle 25. Maj. — Niobe, Schmidt, afg. fra Kronstadt 28. Maj, ankom til Åbo 29. Maj. — Nancy, Mathisen, afgik fra Søderhamn 23. Maj, bestemt til Honfleur. — Nautik, Mortensen, ank. til Rokkola Koskis 24. Maj. — Nora, Christensen, ankom til Ipswich 26. Maj. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Christiania 28. Maj, bestemt til Rouen. — Nerma, Knutzen, afgik fra Masnedsund 25. Maj, ankom til Gefle 28. Maj. — Alfa, Nielsen, afgik fra Westervik 25. Maj, bestemt til London.

Dania. Lilly, Nielsen. afgik fra Yxpila 28. Maj, ank. til Jacobstad 28. Maj. — Mary, Lorentzen, ank. til Methil 25. Maj.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik fra Riga 26. Maj, bestemt til Umeå.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Sunderland 25. Maj, bestemt til Kronstadt. — Fyen, Hansen, ankom til Rotterdam 25. Maj. — Hafnia, Troensegaard. ankom til Ghent 27. Maj. — Russia, Jespersen, ankom til Delfzijgel 27. Maj. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 26. Maj, bestemt til Dordrecht.

Østersøen. Yrsa, Jensen, ank. til Kønigsberg 26. Maj. — Cimbria, Poulsen, ankom til Stettin 25. Maj.

Union. Anglia, Erichsen, ank. til Kbhvn. 23. Maj. — Frisia, Skov, ankom til Rotterdam 23. Maj. — Caledonia, Fisker, afgik fra Christiania 27. Maj, best. til Riga.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra Newcastle 25. Maj, bestemt til Genua. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Rotterdam 16. Maj. — Søborg, Fischer, ank. til Dunkirk 26. Maj. — Skanderborg, v. Deurs, ankom Wasa 24. Maj. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Libau 26. Maj, best. til Hamburg. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Kbhvn. 29. Maj, best. til West Hartlepool. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Kbhvn. 27. Maj. — Amalienborg, Dømel, ank. til Sunderland 26. Maj. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Philadelphia 22. Maj, best. til Londonderry. — Stjerneborg, Lungren, ank. til Malaga 27. Maj. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Kronstadt 28. Maj, bestemt til Gamle Karleby.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, afgik fra Cardiff 25. Maj, bestemt til Buenos Ayres. — Guldborg, Jensen, afgik fra Glasgow 25. Maj, bestemt til Neapel. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 29. Maj. — Klampenborg, Jensen, ankom til Kotka 26. Maj. — Skodsborg, Lund, afgik fra Newcastle 24. Maj, best. til Kronstadt. — Tuborg, Hveissel, ankom til Spjutsund 25. Maj. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Sunderland 29. Maj, best. til Kronstadt.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Hull 28. Maj, bestemt til Kronstadt. — Agnete, Jensen, ankom til Burntisland 27. Maj. — Hermia, Sørensen, ank. til Grangemouth 25. Maj. — Alice, Hansen, ankom til Grangemouth 22. Maj. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Kiel 29. Maj. — Bornholm, Petersen, afg. fra Burntisland 29. Maj, bestemt til Kiel. — Rønne, Hintze, ankom til Libau 27. Maj. — Nauta, Madsen, ankom til Grangemouth 26. Maj.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Libau 24. Maj. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Grangemouth 28. Maj. — Ansgar, Larsen, ankom til Kbhvn. 26. Maj. — J. N. Madvig, Olsen, ank. til Kronstadt 24. Maj. — Hamlet, Sommer, ank. til Grangemouth 24. Maj. — Helge, Mathiesen, afg. fra Southshields 24. Maj, best. til Kronstadt.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afg. fra Port Said 13. Maj, bestemt til Singapore. — Annam, Cold, afgik fra Aalborg 27. Maj, ank. til Antwerpen 29. Maj. — Cathay, Schøning, pass. Gibraltar 22. Maj, bestemt til Kbhvn. — Normannia, Rasmussen, ank. til Bangkok 16. Maj.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Stugsund 28. Maj. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Hørnefors 26. Maj, best. til Honfleur. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Narva 27. Maj.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Kronstadt 27. Maj.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ank. 25. Maj til Søderhamn. — Energi, Hansen, ank. 25. Maj til Gefle.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Aalborg, Ankersen, ankom til Ljusne 22. Maj fra Libau. — Medor, Svarrer, ankom til London 24. Maj fra Trinidad. — Kronprinsesse Louise, Clausen, sejlet fra Middlesbro 23. Maj til Wyborg. — Laura, Callesen, ankom til Braxilito 27. April fra Acajutla. — Nancy, Hansen ankom til Randers 25. Maj fra Rosario. — Ines Røhl, Jessen, sejlet fra Plymouth 24. Maj til Hamburg. — Dorane, Sigurdsen, ankom til Frey Bentos 20. Maj fra Cardiff. — Havila, Holm, ankom til Iquique 25 Maj fra Cardiff. — Ribe, Skov, sejlet fra Pensacola 25 Maj til Buenos Ayres. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Havre 25. Maj fra Maracaibo. — Puck, Claussn, sejlet fra Para 26. Maj til Progreso.

Svendborg. Ane, Jørgensen, ankom til Wyborg 19. Maj. — Elise, Andreasen, ankom til Fowey 21. Maj. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Kjøbenhavns Red 21. Maj. — Hertha, Hansen, ankom til Newcastle 22. Maj. — Concordia, Henriksen, ankom til Mariager Fjord 22. Maj. — Ludvig, Larsen, ankom til Kønigsberg 19. Maj. — Frejr, Christensen, ankom til Hernösand 22. Maj. — Agnete, Møller, ankom til Stugsund 23. Maj. — Saga, Clausen ank. til Rochester 22. Maj. — Belona, Petersen. ankom til Kings Lynn 22. Maj. — Ruth, Møller, ankom til Sundsvall 22. Maj. — Confidence, Mouritsen, ankom til Kotka 22. Maj. — Astrea, Frederiksen, ankom til Kirckaldy 22. Maj. — Magnet, Jensen ankom til St. Petersborg 23, Maj. — Galathea, Bom, ankom til Gøteborg 25 Maj. — Pallesen, Jensen, ankom til Lowisa 25. Maj. — Sofie, Jensen, ankom til Reval 24. Maj. — Skjold, Larsen, ankom til Sundsval 24. Maj. — G. M. Nielsen, Nielsen, ank. til Leith 25. Maj. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Kønigsberg 25. Maj — Brødrene, Jørgensen, ankom til Leith 25. Maj. — Rota, Jørgensen, ankom Middlesborough 26. Maj. — Martin Nisson, Petersen, ankom til Stettin 25. Maj. — Lyø, Jensen, ankom til Libau 28. Maj.

Ærø. Sejerskransen, Jørgensen, ankom 22. Maj til Ljusne. — Dannebrog, Bøye, ankom 22. Maj til Sundsvall. — Maren, Christensen, ankom 21. Maj til Fowey. — Hans, Folmer, ankom 21. Maj til Sundsvall. — Saga, Clausen, ankom 23. Maj til Hamburg. — Niels Juel, Nielsen, ankom 23. Maj til Middlesborough. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 23. Maj til Aberdeen. — Ingeborg, Svane, er 20. Maj udklareret fra Frederiksstad til Reykjavik. — Sylphe, Petersen, ankom 23. Maj til Boness. — Elna, Carlsen, afgik 16. Maj fra Casablanca til Saffi. — Forældres Minde, Christensen, ankom 23. Maj til Gefle. — Berthel, Eschen, ankom 23. Maj til Sundsvall. — Hildur, Schmidt, ankom 24. Maj til Gefle. — Brødrene, Petersen, ankom 23. Maj til Kjøbenhavn. — Elise Dyreborg, Simonsen, ankom 23. Maj til Yersey. — Agnes, Rasmussen, ankom 22. Maj til Odense. — Fredensborg, Kisby, ankom 25. Maj til Pillau. — H. C. Christensen, Boye, ankom 24. Maj til St. Nazaire. — Zephyr, Hansen, ankom 25. Maj til Nantes fra St. Anne (Guadeloupe). — Christiane, Albertsen, ankom 24. Maj til Samsø. — Ærø, Christensen, ankom 23. Maj til Kotka. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 24. Maj til Blyth. — Nansen, Pofler, ankom 22. Maj til Gravesend. — Frederik & Ane, Wilhelmsen. passerede 24. Maj Helsingør paa Rejse fra Nortelje til Aberdeen. — Haabet. Fabricius, ankom 23. Maj til Kønigsberg. — Christian. Eschen. ankom 24. Maj til Kjøbenhavn. — Luna, Philipsen, afgik 24. Maj til Falkenberg. — Gabriella, Henriksen, ankom 24. Maj til Kjøbenhavn. — Malfridur, Hansen, ankom 24. Maj til Aalborg. — Hebe, Clausen, ank. 27. Maj til Svendborg. — Anne, Jensen, ankom 27. Maj til Svendborg. — Marie, Hermansen, ankom 25. Maj til Holbæk. — Ellen, Hansen, ankom 26. Maj til Odense. — Frem, Folmer, ankom 26. Maj til Aalborg. — Immanuel, Hansen, ankom 27. Maj til Pillau. — Haabet, Christensen, ankom 27. Maj til Nykjøbing E. — Caroline, Philipsen, ankom 26. Maj til Stubbekjøbing. — Karen, Hansen, ankom 27. Maj til Kjøbenhavn.

Rønne. Rolf, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 20. Maj. — Freja, Bech, ankom til Slite 22. Maj. — Veset, Ølsted, ankom til Randers 22. Maj. — Gudmund, Borbye, ankom til Rendsborg 24. Maj. — Hans Peter, Westh, ankom til Kalmar 23. Maj. — Tordenskjold afgik fra Kjøbenhavn 24. Maj, best. til Grønland. — Castor, Clausen, ankom til Rendsborg 23. Maj. — Cathrine, Hansen, ankom til Odense 26. Maj.

Kjøbenhavn. Alexandra, Svarrer Ankersen, er 23. Maj ankommen til Port Natal.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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, Færøerne, Island og Grønland.

Sundet. Kjøbenhavn. Stubben. Jagten, der var sunken ½ Kml. V. for den røde Spidstønde med 2 Koste ved *Stubben* NØ.-Ende, er borttagen.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Ifølge Telegrammer fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* er Fyrskibet *„Grundkallen“* atter udlagt paa Station den 22de, Fyrskibene *„Grepen“* og *„Finngrundet“* den 25de og Fyrskibet *„Vestra Banken“* den 26de Maj 1900.

Bottniske Bugt. Nord Qvarken. I Farvandet i *Nord Qvarken* er der iagttaget magnetiske Forstyrrelser, hvorfor Skibsførere advares mod at stole paa Kompasserne.

Finland. Fyrskibet *„Verkomatala“* uden for *Björkösund, Finske Bugt*, er den 19de Maj 1900 og Fyrskibet *„Relanders-grund“, Bottniske Bugt*, den 20de Maj 1900 udlagt paa Station.

Tyskland. Leba. *Leba* hvide, faste Havnefyr skal forandres til et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 Fod. Synsvidden: 2 Kml.

Ved Havnen kunne to hvide, faste Fyr brænde for Fiskerne.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Frederiksstad. Østerelven. Belgene. I 1900 flyttes *Belgene* Fyrlampe noget Ø. hen paa Holmen. 59° 8′ 5″ N. Br. 10° 58′ 25″ Ø. Lgd.

Lille Torungen. *Lille Torungen* Fyr er slukket fra 15de Maj til 15de Juli 1900.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. I 1900 foretages følgende Forandringer ved Fyr og Fyrlamper:

I *Svinøen* Fyr ved *Balstad* indsættes en rød Lysvinkel, fra fri Ø. om *Mjaagrundskallen* gennem V. til Lysgrænsen N. 74° V. 68° 2′ 50″ N. Br. 13° 34′ 35″ Ø. Lgd.

I *Bonetskjær* Fyrlampe ved *Indre Kvarø*, indsættes en rød Lysvinkel, fra fri Ø. om *Skarneset* gennem S. til fri Ø. om *Gaasen*. 66° 29′ 10″ N. Br. 12° 59′ 45″ Ø. Lgd.

Sørøholmen Fyrlampe flyttes fra *Nordre Sørøholmen* til *Søndre Sørøholmen*. 65° 55′ 0″ N. Br. 12° 23′ 40″ Ø. Lgd.

I *Sletringen* Fyrtaarn tændes. 17 Fod under Hovedfyret, et Bifyr, der viser rødt, fast Lys fra fri V. om *Synstflua* og Ø. efter over en Vinkel paa c. 15°. Lysævnen: 12,5 Kml. 63° 29′ 55″ N. Br. 8° 16′ 10″ Ø. Lgd.

Titran Fyrlampe paa *Sandholmen* flyttes SØ. hen paa Holmen og skal vise rødt Lys fra fri S. om *Pruen*. 63° 39′ 45″ N. Br. 8° 18′ 10″ Ø. Lgd.

Valderhaug Fyrlampe flyttes ned til Stranden. 62° 29′ 50″ N. Br. 6° 8′ 20″ Ø. Lgd.

Pirholmen Fyr ombyttes med en Fyrlampe. 60° 5′ 25″ N. Br. 5° 11′ 15″ Ø. Lgd.

Følgende Fyrlampers Brændetid er fremtidig fra 15de August til 30te April:

Stagsvoldsholmen.	68° 33′ 25″	N. Br.		16° 16′ 0″	Ø.	Lgd.
Balstadsstrømmen.	68° 33′ 35″	—		16° 20′ 15″	—	
Sandtorv.	68° 34′ 0″	—		16° 33′ 10″	—	
Leikviksund.	68° 38′ 0″	—		16° 36′ 30″	—	
Græsholmen.	68° 40′ 15″	—		16° 39′ 45″	—	
Harstad.	68° 48′ 5″	—		16° 38′ 35″	—	

I 1900 tændes følgende Fyrlamper:

Panvig, Gansfjorden.	58° 57′ 15″	N. Br.		5° 46′ 35″	Ø.	Lgd.
Mausund, Frøien.	63° 51′ 35″	—		8° 40′ 0″	—	

Tyskland. Weser. I *Neue Weser* er *Rothe Grund* tiltagen, hvorfor rød Spirtønde E er flyttet efter Farvandet og ligger i 6 Fv. Vand, fra *Rothesand* Fyr i S. 34° Ø.

I *Dwarsgat* er *Robbenplate* tiltagen N. hen, hvorfor Spirtønderne N, O, P og Q ere flyttede saaledes: Spirtønde N ligger i 20 Fod Vand, fra *Hoheweg* Fyr i N. 59° Ø. Spirtønde O ligger i 16 Fod Vand, fra *Hoheweg* Fyr i N. 68° Ø. Spirtønde P ligger i 30 Fod Vand, fra *Hoheweg* Fyr i N. 76° Ø. Spirtønde Q ligger i 20 Fod Vand, fra *Hoheweg* Fyr i N. 80° Ø.

Den hvide Lysvinkel i *Meyers Ledge* Fyr er flyttet efter Tønderne.

I *Fedderwarder* Farvandet har Løbet forandret sig, hvorfor Afmærkningen er flyttet efter Løbet.

Mellem *Bremerhaven* og *Nordenham* er en sort Spidstønde Nr. 28 udlagt i 14 Fod Vand mellem Nr. 27 og Nr. 28. Denne sidste har nu Nr. 29.

Geestemünde. Om kort Tid tændes ved *Geestemünde* Fiskehavn et rødt, elektrisk Fyr, der vises fra en Baake.

Holland. Ems. Oostfriesche Gaatje. I *Oostfriesche Gaatje* ere de røde Stumptønder G A, G B, G C, G D og G E ombyttede med røde Vagere. G E ligger paa 53° 20′ 12″ N. Br. 7° 0′ 30″ Ø. Lgd.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Zuiden. I *Zuiden* er det røde Blinkfyr paa den inderste Duc d'Albe paa N.-Siden af Farvandet atter tændt.

Ooster Schelde. I *Brabanische Vaarwater* og *Vlie* ligge følgende Stumptønder saaledes: Nr. 10 paa 51° 32′ 54″ N. Br. 3° 58′ 10″ Ø. Lgd., Nr. 11 paa 51° 32′ 38″ N. Br. 3° 58′ 24″ Ø. Lgd. og Nr. 12 paa 51° 32′ 28″ N. Br. 3° 58′ 51″ Ø. Lgd.

England. Omtrent den 23de Juli 1900 flyttes Fyrskibet *„South Goodwin"* 0,5 Kml. S. 79° V. hen i 14 Fv. Vand, i Linien *South Foreland* overet. 51° 9′ N. Br. 1° 28′ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Solent og Needles. I *Solent* skulle Dampere passere Piererne tværs ud for Fort *Hurst* med mindsket Fart, naar der paa Fort *Victoria* er hejst Signalet „K. C." efter den internationale Signalbog.

Irland Ø.-Kyst. Donaghadee. Fyrtaarnet paa Yderenden af SØ.-Pieren ved *Donaghadee* er brændt og Fyret midlertidig slukket. 54° 39′ N. Br. 5° 32′ V. Lgd.

Wexford. Lys- og Fløjtetønden ved Indløbet til *Wexford* er nu udlagt.

Nordlige Atlanterhav.

Azorerne. San Miguel. Ponta Delgada. Fyret i det Indre af *Ponta Delgada* Havn er et rødt, fast Fyr paa Yderenden af en Mole i den lille Toldhavn.

Fayal. Horta. *Horta* Havn og Mole ere fuldførte, og Fyret er anbragt paa Yderenden af Molen, men ikke paa Molehovedet, der kun er lidt over Vandet. En rød Tønde ligger i c. 7 Fv. Vand, 1 Kbl. V. for Molens Yderende, en anden i det indre af Havnen i 4 Fv. Vand. Syv Fortøjtønder ligge i 28 à 38 Fod Vand, og en i 24 Fod Vand.

Landgangsstedet ved Fort *Santa Cruz* er tilsandet. Man maa lande ved Toldvæsenets Bro i den SV.-lige Del af Havnen. Naar Søen staar ind her, kan man lande mod Ø. i Læ af *Queimada* Øerne.

Canada. St. Lawrence Flod. I *St. Lawrence* Flod ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Barret Ledge Lystønde, 2,5 Kml. Ø. for *Brandy Pots* Fyr er ombyttet med en hvid og sort tærnet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Fyr med Formørkelser. 47° 53′ 15″ N. Br. 69° 37′ V. Lgd.

Pilgrim Shoal Lystønde, 2,7 Kml. NØ. for *Long Pilgrim* Fyr, er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Fyr med Formørkelser. 47° 45′ 50″ N. Br. 69° 43′ 30″ V Lgd.

Point aux Trembles Lys- og Klokketønde 1,5 Kml. SØ. for *Point aux Trembles* Kirke er ombyttet med en rød, kugleformet Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formørkelser. 46° 41′ 10″ N. Br. 71° 33′ 30″ V. Lgd.

St. Croix Lys- og Klokketønde, 0,7 Kml. N. for *St. Croix* Fyr, er ombyttet med en rød cylindrisk Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formørkelser. 46° 38′ 30″ N. Br. 71° 44′ 0″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Jericho Bay. Deer Island Thorofare. Long Ledge. Baaken paa den S.-lige Del af *Long Ledge* er nu rød.

Halibut Rocks. Baaken paa den N.-ligste af de tre *Halibut Rocks* er nu rød.

Sheepscot Bay. Sisters Ledge. Baaken paa *Sisters Ledge*, i den SV.-lige Del af *Sheepscot Bay*, er nu sort.

Massachusetts. Pollock Rip Slue. I *Pollock Rip Slue* er Forandringen i Afmærkningen nu foretagen.

New-York. Long Island Sound. S.-Side. Hempstead Harbor. Glencove Bølgebryder. Omtrent den 21. Maj 1900 tændes paa *Glencove* Bølgebryders V.-Ende et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 19 Fod. Fyret vises fra en sort Pæl, c. 20 Al. fra Bølgebryderens Yderende.

Governors Islands. Omtrent den 21. Maj forstærkes de to røde, faste Fyr paa *Castle Williams, Governors Island* NV.-Ende. Samtidig forøges Flammens Højde til 73 og 58 Fod.

Maryland. Chesapeake Bay. Queenstown Creek. *Queenstown Creek* forreste Ledebaake, paa NØ.-Kant af den gravede Rende til *Chester River*, er ødelagt. Fyret er slukket. Baaken opføres og Fyret tændes igen snarest muligt.

North Carolina. Pamlico Sound. Det hvide, faste Fyr paa *Royal Shoal* NV.-Kant er forstærket. Synsvidden: 7 Kml.

South Carolina. Fyrskibet *"Charleston"* Nr. 34 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 29 inddraget. Fyr og Taagesignal ere uforandrede.

Port Royal. Fyrskibet *„Martins Industry"* Nr. 53 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 29. Det viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Mast. Taagesignal gives med Klokke.

Georgia. Savannah Harbor. I *Savannah Harbor* foretages Uddybning. Naar Uddybningsmaskinen ligger paa N.-Siden af Løbet, viser den tre hvide over en rød Lanterne, og naar den ligger paa S.-Siden af Løbet tre hvide over en grøn Lanterne.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Charlotte Harbor. Omtrent den 1. Juni 1900 forandres det røde Fyr ved Midten af *Charlotte Harbor*, c. 2½ Kml. S. 60° Ø. fra *Cape Haze*, til et hvidt Fyr. Iøvrigt bliver Fyret uforandret.

Tampa Bay. Egmont Key. Ved *Egmont Key* Fyr er rejst en Flagstang til Vejr-Signaler, c. 100 Alen NØ. for Fyrtaarnet.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Golfe Juan. Om kort Tid foretages følgende Forandringer i Belysningen ved Indløbet til *Golfe Juan:*

Det røde og det grønne Fyr i *Golfe Juan* slukkes.

Paa Kysten ved V.-Enden af Landsbyen i Bugten tændes et Fyr med En-Formørkelse hver 4 S., Lys 3 Sek., Mørke 1 S. Fyret viser grønt Lys fra N. 58½° Ø. gennem Ø. t. S. 53½° Ø., hvidt Lys fra S. 53½° Ø. til S. 48½° Ø., over det rene Farvand, rødt Lys fra S. 48½° Ø. til S. 13½° Ø., over *Bancs de la Fourmigue*, hvidt Lys fra S. 13½° Ø. til S. 8½° Ø., over det rene Farvand, og grønt Lys S. 8½° Ø. gennem S. til S. 46½° V. Flammens Højde: 53 Fod. Lysevne: 15 Kml. for det hvide, 9½ Kml. for det røde og 8½ Kml. for det grønne Lys. Fyret vises fra et hvidt, c. 55 Fod højt Taarn, der staar tæt foran Fyrpasserboligen. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg. 43° 33′ 53″ N. Br. 7° 4′ 18″ Ø. Lgd.

Sicilien S.-Kyst. Empedocle Et Fartøj er sunket i 10 Fv. Vand c. 2 Kml. SSV. for Indløbet til *Empedocle* Havn. Rejsningen er over Vandet. Om Natten vises en hvid Lanterne fra Vraget. 37° 14′ 45″ N. Br. 13° 30′ 45″ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Banka N.-Kyst. Kelabatbaai. Indløbet til *Kelabatbaai* er afmærket med en hvid Spidstønde og en sort Stumptønde. 1° 32′ S. Br. 105° 40′ Ø. Lgd.

Sumatra Ø.-Kyst. Fra Fyrskibet *„Palembang"* gives følgende Vandstand-Signaler:

En blaa Stander over et hvidt Flag med blaat Kryds, og tre hvide Lanterner i Trekant med Spidsen opad betyder Flod.

Et hvidt Flag med blaat Kryds og tre hvide Lanterner lodret for hinanden betyder Højvande.

En blaa Stander og tre hvide Lanterner vandret for hinanden betyder Lavvande.

Et hvidt Flag med blaat Kryds over en blaa Stander og tre hvide Lanterner i Trekant med Spidsen nedad betyder Ebbe.

Disse Signaler hejses, saasnart de kunne ses fra et Skib, som kommer fra Søen.

Beliggenhed: 2° 11′ 20″ S. Br. 104° 57′ 10″ Ø. Lgd.

China-Søen. Golfe du Tonkin. Poulo Canton eller Kulao-Ré (Culao-Rai). I Slutningen af 1900 tændes til Forsøg et Fyr paa NØ.-Pynten af Øen *Kulao-Ré*. Det er et hvidt Lynfyr, som hver 5 S. viser Et-Lyn, hvert af 1/10 S. Varighed. Flammens Højde: 167 Fod. Synsvidden: 26 Kml. Fyrapparat af 3. Orden. Fyret lyser fra S. 61° V. gennem S., Ø. og N. til N. 70° V. Fyret vises fra et graat, pyramideformet, c. 170 Fod højt Taarn. 15° 23′ 34″ N. Br. 109° 5′ 35″ Ø. Lgd.

Kelung. Taiwan. Paa *Banjintaibi (Image Point)* ved Indløbet til *Kelung Harbour* er den 1 April 1900 tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 29° V. gennem N. til N. 2° Ø., rødt Lys fra N. 2° Ø. til N. 8° Ø. over *Arase (Audacious Rocks)* og hvidt Lys fra N. 8° Ø. gennem Ø. til S. 13° Ø. Flammens Højde: 129 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Fyret vises fra et hvidt, rundt, c. 40 Fod højt Taarn. Taagesignal gives med Sirene, der hver 50 S. giver To-Stød, hvert af 2 S. Varighed med 4 S. Pause mellem Stødene 25° 9′ 12″ N. Br. 121° 44′ 28″ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Danmark. — Karantæne er anordnet overfor Skibe fra *Port-Saïd.*

Bestemmelserne i 2. Afsnit I. af Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 2. Juli 1880 ere i Virksomhed overfor *Ægypten*, Havne i *Røde Hav*, i *Tonkin, Cochinchina* og *Ostindien.*

Færøerne. — Karantæneforanstaltningerne overfor *Hull* ere ophævede.

Malta. — Karantænen for Passagerer fra *Smyrna* er ophævet.

Østerrig. — Karantæneforanstaltningerne overfor *Portugal* ere ophævede. Indførsel af smittefarlige Varer fra *Ægypten* er forbudt.

Sverig. — Karantæneforanstaltningerne overfor *Ægypten* ere indskrænkede til kun at gælde *Port Saïd.*

Petroleums-Loddelampen

„ÆTNA“

brænder uden Væge med Petroleum i Gasform Lampen slukkes ikke i Blæst. En Temperatur af 1200 Celsius kan naas. Petroleumsforbrug fra 1/5 til 1/9 Pot pr. Time. Beholderen er af Messing, solidt og smukt Arbejde. „ÆTNA“ er uundværlig for: Maskinmestre, Montører etc. Største Udvalg af Loddelamper, Loddekolber og Apparater til Petroleum og Benzin.

CARL DAHL & Co., 14, St. Kannikestræde, Kjøbenhavn K.

Tlf. 5047.

VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering

anbefales:

A. FORMANNS

BLODBUDDING

(i hermetisk lukkede Daaser).

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Repræsentant for Hamburg:
Hr. P. L. FABRICIUS,
Gr. Bäckersstrasse 22 & 24.

og i Plymouth:
Hr. P. PEDERSEN,
Southside Street.

Repræsentanter i Cardiff:
Hr. CARLSEN, NIELSEN & Co.
Hr. CHARLES H. HUSS & Co.

A. FORMANN.

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

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

PETER IBSEN. **Lager af Værktøj.**

Illustreret Prisliste gratis.

Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Til Skibsproviantering

anbefales:

„Elisabethsmindes“

Mælkechokolade

i Daaser à 1 Pd.: **Udsalgspris 75 Øre**
(ab Frihavnen: Udsalg 70 Øre).

1 Daase udrørt med koldt eller kogende Vand giver 7 mellemstore Kopper fortrinlig Chokolade med aldeles udviklet Mælkesmag.

Smager ogsaa fortræffeligt som det er.

Københavns Børskurs d. 30. Maj 1900.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.	98½	98¼	98½
Danmark		79½	80½
Norden		115½	116
Kjøbenhavn	92¾	92½	92¾
Carl		50¾	51¼
Dannebrog		93¼	93¾
Skjold		66	67
Urania		74¼	75
Union		99½	101½
Dampsk. af 1896		98	98¾
Østasiatiske		109	110
Østersøen		—	—
Nordsøen		65	75
Torm		—	—
Gorm		101	109
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		—	100
Hejmdal		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		—	—
5% — —		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3½% uopsig. Stats		93	94
3½% Husejer Kreditk.		80¼	82
3½% Kbhvns Kreditf.		82½	83½
4% — — 2. Serie		88	88½
4% — — 1. —	89¼	89¼	89½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.		83½	84
4% — — 6 —		83½	85
3½% Landkreditk. 3 —		86¼	88
Aktier.			
Nationalbank		134¾	136
Privatbank	123¾	123¼	124
Landmandsbank		116¼	117¼
Handelsbank		114½	114¾
Grundejerbank		98¼	98½
Burm. & Wain		75¾	76¾
Helsingørs Jærnsk.		92½	94
Sukkerfabr.		103¾	104
Bryggeri Aktier	89¼	89	89¼

Vekselkurser d. 29. Maj 1900.

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.22	18.18
Paris	72.55	—
Amsterdam	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 29. Maj 1900.

Russiske Noter	216.25
4% Russiske Consols	90.10
3 8/10 % — Boden Kredit	93.30
5% Mexikanske 1899	98.00
5% Rumænske Stats	92.50
4% — — 1890	80.00

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 8,000, „Kjøbenhavn“ 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin **ordinære Generalforsamling Tirsdagen den 3. Juli d. A. Kl. 9½ Form. præcis** i Borgerforeningens Lokaler i **Svendborg.** 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 23. Juni d. A.

Kjøbenhavn, d. 31. Maj 1900.

P. B. V.
P. Rechnitzer,
p. t. Formand.

NICOLAI JENSEN.

SKRÆDDERETABLISSEMENT.

KJØBMAGERGADE 53, 1. SAL.

VIRKELIGT GODT SKRÆDDERI TIL MODERATE PRISER.

• **UNIFORMER LEVERES PAA FAA DAGE.** •

TELEFON 6359.

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

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,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"
Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

—

Telegr. Adr.: Peter.

Bevilling som Forhyringsagent i Kjøbenhavn.

Af Indenrigsministeriet vil en dertil kvalificeret Ansøger kunne vente sig meddelt Bevilling som Forhyringsagent i Kjøbenhavn.

Ansøgning om saadan Bevilling, bilagt med Fødselsattest og Oplysning om tidligere Virksomhed, indsendes til Ministeriet **inden den 8. Juni d. A.**

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • *Direkte Importører af Skandinaviske Produkter* • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155.* * *Telegrams Skandinav.

Onsdag den 6. Juni 1900 Kl. 11 Form. bliver ved **offentlig Auktion,** der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt:

3200 Pd. Tovværk, 1850 Pd. Spild af Tovværk, 200 Pd. Klude, 26,700 Pd. Staalaffald, 39,740 Pd. gl. Jærn, 885 Pd. gl. Metal, 270 Pd. Kobber, 960 Pd. Kobberspaaner, 3 Lamper, 10 Sejldugskøjer, 1 Solsejl, 2 Fartøjssejl, 50 Kistebænke, 20 Borde, 2 Jollebomme, 1 Fartøj m. m.

Sagerne paavises 31. Maj, 1. og 2. Juni fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 26. Maj 1900.

PETERSEN & NIELSENS

Galvaniseringsanstalt.

Adelgade 83 • Nørrebrogade 212

anbefaler sig med Forzinkning af alle Slags Smede- og Støbejærnsarbejder til billige Priser og hurtig Ekspedition.

Telefon 6944. Telefon Tagenshus 37.

H. HANSENS Skibshandel,

Havnegade, Kolding.

anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.

Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.

Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

Georg Sørensen,

Nyhavn 13. Telefon 6404.

Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.

Prima Varer • Billigste Priser.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af ferske, saltede og røgede

Fedevarer.

H. R. HERMANSEN,

Søekviperingsforretning,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.

• Telefon 5826. •

Aarhus. Havnegade 28.

A. L. Nielsen,

Kolonial- & Skibsproviantering sforretning.

Havnen 18, Randers.

Stort Lager af Maskin- & Cylinderolier.

Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører,

anbefaler sin

Skibsproviantering shandel.

Randers.

R. H. Rasmussen,

Uhrmager.

St. Kongensgade 99.

(Forhen Nr. 21). (Grundlagt 1882).

Righoldigt Udvalg af alle Sorter Dame- og Herre-Uhre samt Stueuhre.

Største Udvalg i Uhrkæder.

NB. Antikuhre restaureres.

Reparationer udføres med Garanti.

Nyt Blæk.

Neelmeijers

Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.

Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.

Faas overalt. Telefon 3332.

Hovedforhandling hos

E. Jacobsen Ellegaard,

Holbergsgade 5. Kbhvn.

Er

„Mossrose" Tobakken

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

Fr. Christensen & Philip.

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.

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.

Husk nu!

PAUL SØRENSEN,

Skomagermester,

77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorterer Lager af

1ste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.

Telefon 4819.

CHR. ANDERSENS

SKIBSVÆRFT PAA FREDERIKSØEN VED SVENDBORG.

NYBYGNING AF SEJLSKIBE SAMT REPARATION.

ALT AF NYESTE KONSTRUKTION.

Kulstationen ved Snekkersten.

Kulhulken Lydia er igen udlagt paa Stationen, og forsyner Dampskibe med bedste Sort Dampkul til billigste Priser, Dag og Nat.

The Sound Coal Hulk Lim.

CARL OLESENS

Skotøjslager,

St. Strandstræde 31,

anbefales.

Alt Skomagerarbejde udføres.

Wilh. G. Brummerstedt,

Uhrmager.

St. Strandstræde 43.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

*** Telefon 5598. ***

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.

H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.

HELSINGØR.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibsrestauratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.

Toldbodvej 44.

Café van Zandt,

H. J. Aliphas.

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.

Telefon 2657.

Lille Strandstræde 8.

Christensens

Skibsværft, Kolding.

Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

H. B. HANSEN,

SEJLMAGER,

HAVNEVEJEN, KOLDING.

Café Hotel „SIAM“.
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

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.

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

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.

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.

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

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.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

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.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

INDHOLD: Sø- og Handelsretsdomme. — Den franske Mæglerkurtage. — Den norske Konsulatlov. — „Skik og Brug“. — Fragtmarkedet. — Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender. — Spørgsmaal og Svar. — Sømandsbiblioteket for Danmark. — Literatur. — Despatchpenge. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

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

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 23. Kjøbenhavn, Torsdag den 7. Juni 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

---

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

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

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

Lauritz Kirkeby,
26, Laxegade 26.

Niels Jensen,

Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. udvidet 1877.

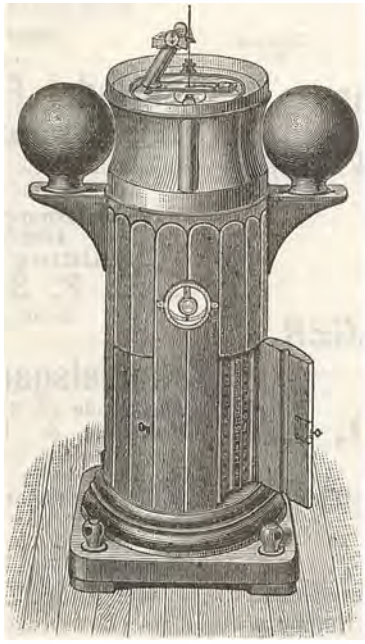
Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.

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

Alm. Kompasser.

Baadskompas m. m.

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



Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.

Azimuth & Peil-instrumenter efter forskellige Modeller.

Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine** Cherup & A.

Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.

Barometre, enk. og dobb.

Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres

---

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

M. Christiansen

M. Christiansen,

Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hintzes Enke

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle
Conserves til Skibsbrug
af **Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l.** • Prislister udleveres paa Forlangende.
Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

N. F. Hansens Skibsværft,

Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

N. Reippürt,

Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

Sagfører Ludvig Metz,

Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

Skibsdagbøger,

enkelt (1/2 Aars) **Kr. 5.50,**
dobbelt (1 Aars) **„ 9,50.**

Forhandlere Rabat.

S. FRIEDLÆNDER,

14, ved Stranden.
KJØBENHAVN.

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.

R. H. Rasmussen,

Uhrmager.
St. Kongensgade 99.
(Forhen Nr. 21). (Grundlagt 1882).
Righoldigt Udvalg af alle Sorter Dame- og Herre-Uhre samt **Stueuhre.**
Største Udvalg i Uhrkæder.
NB. Antikuhre restaureres.
Reparationer udføres med Garanti.

Alle Arter Livs-, Kapital- og Børneforsikring.
Særlige, gunstige Tabeller for
Søfolk i udenrigs Fart.
Hovedkontoret for Danmark:
Frederiksberggade 11.
Agenter blandt Skibskaptajner og Styrmænd antages.

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.**

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme.

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

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn
Frederiksberggade Nr. 1.
Telefon 3669.

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, 1. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.

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

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

Gl. Carlsbergs

nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

Anders Nielsen,

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

H. R. HERMANSEN,

Søekviperingsforretning,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.
• Telefon 5826. •
Aarhus. Havnegade 28.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Carlsdal Fabriker,

Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

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.

Frederik Preisler.

Losningsforholdene i Horsens.

Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe have vi modtaget følgende:

Disse Forhold have jo alt naaet en sørgelig Berømmelse, og Horsens staar snart for alle Førere af mindre Skibe som en Plads, hvor der „ikke er godt at være" eller komme, men som helst maa undgaas, naar man ikke vil udsætte sig for Spektakler eller pekuniært Tab ved at komme fri af sin Ladning. Heldigvis er der nogle, som vove at udsætte sig for Proces og Ubehageligheder ved at gaa i Breschen for deres Kolleger, hvilket fremgaar af nedenstaaende Beretning, som Afdelingen har modtaget fra et af sine Medlemmer, Kaptajn Andersen paa Galease „Freja" af Aarhus, hvilket Skib i disse Dage har losset i Horsens.

Kapt. Andersen skriver som følger:

„Det er jo allerede bekendt nok, at Smaaskibene lide Uret ved den Maade, hvorpaa Købmændene i Horsens forlange Ladningen losset, og desværre have disse Tilstande med faa Undtagelser været taalte indtil Dato. Jeg mener derfor, at det kunde være paa Tiden, om muligt at sætte en Stopper for denne Uskik, og ved alle tilladelige Midler at bringe d'Hrr. Købmænd i Horsens til at losse Smaaskibene paa samme Vilkaar som de, der ere raadende i Størstedelen af det øvrige Danmark og vore Nabolande, Sverrig og Tyskland. Som bekendt foregaar den almindelige Losning saaledes, at Købmanden sætter Folk i Lasten til at fylde Kornet i Sække, hvorimod Skibet hiver Sækken saa højt, at den kan sættes paa Vægten og derfra gaa lige til Arbejds- eller Jærnbanevogn. Denne Lossemaade synes at være retfærdig og fordelagtig saavel for Skibet som Modtageren, og har været brugt i al Fald i den Tid, jeg har været Skibsfører.

Købmændene i Horsens maa imidlertid have fundet ud af, at det gamle Ord, „hvad der er sparet, er fortjent", passende kunde bringes i Anvendelse overfor de mindre Skibe, som overføre deres Ladninger, ved at forlange, at disse skulle deltage i de Udgifter, som fremkomme ved Fyldning af Sækkene i Rummet, uden dog at ville gaa ind paa at modtage Sækken paa Lønningen i Henhold til Søloven, og sættende sig ud over, at de ved at modtage Certepartiet ere forpligtede til at opfylde denne Kontrakts Betingelser lige saa vel som Modparten, Skibsføreren: altsaa at modtage Ladningen frit fra Skibsborde, d. v. s. Lønningen.

Et lille Skib paa 30—50 Register-Tons, som er lastet med Korn, vil under daglige Vandstandsforhold i Horsens ligge med Lønningen mindst 3 Fod under Bolværkshammeren, og for at faa en Stilling høj nok til at vise lige ind i Jærnbanevogn eller paa Arbejdsvogn, anbringes der Bukke, belagte med Planker, paa Dækket. Denne Stilling er c. 4 Fod over den øverste Bolværkshammer, altsaa c. 7 Fod over Skibets Lønning eller det Sted, hvortil Skibet ifølge Certepartiet skal levere sin Ladning. Alligevel fordre Modtagerne i Horsens, at Skibet skal hejse Ladningen disse 7 Fod ekstra, og endda bære en Del af Udgifterne ved Ifyldningen af Kornet i Modtagerens Sække.

Denne Fremgangsmaade og saadant Forlangende synes mig uretfærdigt, og vil jeg bede mine Kolleger, der maatte komme til at losse i Horsens, at holde strengt paa deres Ret og gøre, som jeg gjorde ved min Losning i Horsens forleden.

Den 17. Maj om Aftenen Kl. 8 ankom jeg til Horsens med Galeasen „Freja" fra Rostock; Ladningen bestod af 1,170 Cent. Havre. Den 18. Maj blev jeg indklareret, og min Modtager, Horsens Dampmølle, foreviste Konnossementet. Samme Dags Eftermiddag gik jeg hen paa Dampmøllens Kontor og meddelte Direktøren, at jeg ikke agtede at losse paa de af Horsens Købmænd opstillede Betingelser, men fordrede, at Modtageren besørgede Ifyldningen af Sækkene i Lasten, mod at jeg hev Sækkene op i Højde med Stillingen; eller jeg vilde levere min Last paa Lønningen i Kurve, Sække eller Tønder efter Modtagerens Valg; dog kun i Sække, naar Modtageren satte en Mand i Lasten til at holde Sækkene op og trække Lossejollen an. Direktøren spurgte mig da, hvad jeg syntes om at losse i Flasker!! hvilket impertinente Spørgsmaal jeg var godmodig nok til at besvare med, at saadant ikke passede mig; skønt en saa haanende Forespørgsel vel egentlig havde fortjent et andet Svar, om man overhovedet gad besvare den. „Ja, saa ere vi vel færdige"? og De skal faa Lov at blive liggende, sagde Modtageren, og dermed Farvel.

Efter en Times Forløb kom Modtageren ombord i „Freja" for at forhøre, om jeg vilde losse efter hans Forlangende og paa hans Maade, hvortil jeg selvfølgelig svarede bestemt Nej.

Om Morgenen d. 19. Maj kom Modtagerens Forvalter 2 Gange ombord for at overtale mig til at gaa ind paa Møllens Betingelser, hvilket jeg igen afslog, og jeg fik derefter ved Middagstid Ordre til at hale over ved Møllens Pakhus paa den anden Side af Havnen. Mellem Kl. 3 og 4 om Eftermiddagen begyndte vi at losse, Modtageren stillede en Mand i Rummet til at holde Sækken op og hugge Lossejollen paa, jeg stillede min Bedstemand i Rummet til at fylde i Sækken; naar den var fuld, hev vi den op og satte den paa Lønningen, hvor Modtageren havde stillet to Mænd, som løftede Sækken op paa øverste Brohammer; her modtoges den af 1 Mand, som satte den paa Vægten; naar den da var vejet af den kgl. Vejer, tog 2 andre Mænd Sækken og befordrede den op paa en Arbejdsvogn, hvor atter 1 Mand modtog den og anbragte den paa sin Plads i Vognen; saaledes fortsattes Losningen til Kl. 6 Aften, da vi havde losset 120 Sække. Mandag Morgen d. 21. Kl. 6 begyndte vi igen at losse og fortsatte til Kl. 6 Aften. Tirsdag Morgen begyndtes Kl. 8, og vi vare udlossede til Kl. 5. Eftm.; der var da medgaaet c. 2 Arbejdsdage à 10 Timer til at losse hele Ladningen.

For Skibets Vedkommende har denne Maade at losse paa været meget let og tilfredsstillende; om Modtageren kan sige det samme, tvivler jeg meget om. Havde han, som almindeligt andre Steder, givet én Mand mere i Rummet, da havde jeg selvfølgelig hevet Sækken saa højt, at 2 Mænd med Lethed ved Hjælp af en Sækkevogn havde kunnet transportere Ladningen paa Plads paa Jærnbanevogn eller Arbejdsvogn, og Losningen vilde da ikke have kostet Modtageren mere end Halvdelen af, hvad den nu løb op til; men nu fik han jo sin Villie og „Mands Villie, Mands Himmerig".

Endda maa det bemærkes, at Forholdene ved Losningen i Horsens denne Gang har været Modtageren særdeles gunstige paa Grund af, at Vandstanden i Havnen var temmelig høj, især ved Begyndelsen af Losningen. „Freja" var desuden højt paa Vandet med 1,170 Cent. Havre, i Stedet for at den lader 1,600 Ct. Rug eller 1,700 Ct. Hvede.

Jeg opfordrer herved mine Kolleger, som komme til Horsens med Kornlast, til at losse paa samme Maade som jeg, indtil vi kunne komme overens med Købmændene dersteds, at de losse paa samme Maade og Vilkaar, som Købmændene i andre Byer, og som Befragtningskontrakten bestemmer. Vi forlange jo dog kun vor gode Ret.

I Horsens har Foreningen efter mit Skøn en udmærket Hjælp i Foreningens juridiske Konsulent, Hr. Overretssagfører Schouenborg; han tager sig af Ski-

benes Tarv med megen Interesse, og jeg tror at turde anbefale ham til enhver af mine Kolleger, der maatte komme i Betryk i Horsens.

H. C. Andersen,
Galease „Freja" af Aarhus.

Styrmændenes Lønninger.

Den af Dansk Navigatørforening for nogen Tid siden nedsatte Kommission, bestaaende af d'Hrr. Styrmænd J. Krøyer, Formand for Kommissionen; J. Jørgensen, D. F. D. S.; L. Jørgensen, K. G. H.; A. Ehrenreich, Dampfærgen Kjøbenhavn; E. Becker, Barkskibet Paul; L. Bencke og N. Sørensen, D. E. O. S., har nu udarbejdet følgende

Løntarif for Dampskibe.

A.

§ 1 A. Dampskibe fra 100 til 500 Brutto Tons.

Gage for Styrmænd pr. Maaned.

1ste Styrmand paa yngst Gage 130 Kr.
2den do. - - - 95 -

§ 2 A. Dampskibe fra 500 til 1500 Brutto Tons.
1ste Styrmand paa yngst Gage 145 Kr.
2den do. - - - 100 -

§ 3 A. Dampskibe fra 1500 til 2500 Brutto Tons.
1ste Styrmand paa yngst Gage 160 Kr.
2den do. - - - 105 -
3die do. - - - 90 -

§ 4 A. Dampskibe fra 2500 til 4000 Brutto Tons.
1ste Styrmand paa yngst Gage 175 Kr.
2den do. - - - 110 -
3die do. - - - 90 -
4de do. - - - 85

§ 5 A. Dampskibe fra 4000 Brutto Tons og derover.
1ste Styrmand paa yngst Gage 200 Kr.
2den do. - - - 115 -
3die do. - - - 95 -
4de do. - - - 85 -

B.

§ 1 B. Dampskibe fra 100 til 500 Brutto Tons.
1ste Styrmand paa ældst Gage 145 Kr.
2den do. - - - 100 -

§ 2 B. Dampskibe fra 500 til 1500 Brutto Tons.
1ste Styrmand paa ældst Gage 160 Kr.
2den do. - - - 105 -

§ 3 B. Dampskibe fra 1500 til 2500 Brutto Tons.
1ste Styrmand paa ældst Gage 175 Kr.
2den do. - - - 110 -
3die do. - - - 90 -

§ 4 B. Dampskibe fra 2500 til 4000 Brutto Tons.
1ste Styrmand paa ældst Gage 195 Kr.
2den do. - - - 115 -
3die do. - - - 90 -
4de do. - - - 85 -

§ 5 B. Dampskibe fra 4000 Brutto Tons og derover.
1ste Styrmand paa ældst Gage 220 Kr.
2den do. - - - 120 -
3die Styrmand paa ældst Gage 95 Kr.
4de do. - - - 85 -

C.

§ 1 C. Dampskibe fra 100 til 500 Brutto Tons.
1ste Styrmand paa yngst Gage 140 Kr.
2den do. - - - 100 -

§ 2 C. Dampskibe fra 500 til 1500 Brutto Tons.
1ste Styrmand paa yngst Gage 155 Kr.
2den do. - - - 105 -

D.

§ 1 D. Dampskibe fra 100 til 500 Brutto Tons.
1ste Styrmand paa ældst Gage 155 Kr.
2den do. - - - 105 -

§ 2 D. Dampskibe fra 500 til 1500 Brutto Tons.
1ste Styrmand paa ældst Gage 170 Kr.
2den do. - - - 110 -

§ 1.

Naar en Styrmand har været i en Reders eller i et Rederis Tjeneste i 4 Aar som 1ste Styrmand, skal han have Gage ved Begyndelsen af det 5te Aars Tjeneste efter Løntarif **B.**

§ 2.

Naar en Styrmand har været i en Reders eller i et Rederis Tjeneste i 2 Aar som 2den Styrmand, skal han have Gage ved Begyndelsen af det 3die Aars Tjeneste efter Løntarif **B.**

§ 3.

For Dampskibe indtil 1500 Brutto Tons, der maatte komme i Fart udenfor Østersøen, Nordsøen, Norge, De forenede Kongeriger (England, Skotland og Irland), Kontinentet indtil Bordeaux, og som forblive i en saadan Fart i et Tidsrum af over 9 Maaneder, vil Gagen fra Begyndelsen af den 10de Maaned være at regne efter Løntarif **C. D.**, indtil Skibet atter kommer indenfor ovennævnte Grænser.

Løntarif for Sejlskibe.

§ 1. Sejlskibe fra 100 til 300 Brutto Tons.

Gage for Styrmænd pr. Maaned.

1ste Styrmand 110 Kr.
2den do. 85 -

§ 2. Sejlskibe fra 300 til 600 Brutto Tons.
1ste Styrmand 125 Kr.
2den do. 95 -

§ 3. Sejlskibe fra 600 til 1000 Brutto Tons.
1ste Styrmand 140 Kr.
2den do. 105 -

Sejlskibe fra 1000 Brutto Tons og derover.
1ste Styrmand 160 Kr.
2den do. 110 -

NB. At 2den Styrmands Hyren for de større Skibes Vedkommende er ansat noget lavt, er begrundet paa, at han, dersom Hyren var sat højere, undertiden ved Avancement til 1ste Styrmand i Selskaber, der have flere Skibe, i mange Tilfælde vilde faa en Hyre som 1ste Styrmand, der vilde være mindre end den, han havde oppebaaret som 2den Styrmand i det større Skib. Ganske vist findes der nogle Rederier, hvor Hyren for 2den Styrmand er noget over de i Tariffen opførte Satser, men det er dog ikke Meningen, at denne Hyre skal nedsættes. Tilmed maa det jo ikke lades ude af Betragtning, at de i Tarifen anførte Hyrer ere Minimumssatser.

Bestyrelsen for Dansk Navigatørforening har offentliggjort ovenstaaende Løntarif og anmodet ethvert Medlem af Foreningen, der maatte bifalde de i Tarifen opførte Satser, om inden den 1. Januar 1901 at indsende Stemmeseddel til Foreningen. Bestyrelsen vil da, dersom Tarifen vinder den ønskede Tilslutning, fremkomme med Forslag paa den almindelige Generalforsamling i 1901 (der afholdes i Slutningen af Januar), om hvilke Skridt, det maatte være formaalstjenligt at tage for at opnaa forbedrede Lønningsforhold.

Foreningen til Søfartens Fremme.

Vi have modtaget følgende med Anmodning om Optagelse:

I Beretningen om Generalforsamlingen i Foreningen til Søfartens Fremme ser jeg, at Elevantallet ved Kjøbenhavns Navigationsskole er gaaet op til 74, og at Bestyrelsen overvejer Muligheden for at bygge en ny Skole. De mange Elever er mulig en Følge af, at Styrmændenes Lønningsforhold er forbedret lidt; det vil rimeligvis ikke vare længe, og derfor neppe udfordre saa store Forholdsregler som en ny Skolebygning. Det er heller ingen Ulykke, om enkelte Elever henvises til Provinserne; i Tidens Løb har mange forladt denne Skole og søgt samme Vej.

At Foreningens Bestyrelse har Forkærlighed for Kjøbenhavns Skole er naturligvis meget prisværdigt: men jeg indser ikke, at der i dens Vedtægter eller dens Navn, der angiver dens Formaal, findes nogen Berettigelse til at favorisere denne fremfor Landets øvrige Navigationsskoler, og det er ikke nok dermed; men det vil vist være umuligt at paavise særlige Fordele, der gennem denne Skole kan tænkes at komme danske Sømænd til Gode.

Som mangeaarigt Medlem af Foreningen er jeg naturligvis bekendt med, at Skolen ikke er nogen ny eller ubetydelig Udgiftspost; thi dens Understøttelse er opført med 127,148 Kr. 35 Øre for Aarene 1853—93 inkl. foruden fri Bolig o. s. v.; om den kunde være dreven billigere og lige saa godt af en privat Mand, er mig ubekendt.

Som et Moment, der efter min Mening konstaterer, at Foreningens Fremgangsmaade ikke billiges af dem, der for Tiden ere interesserede i danske Søfartsforhold, kan jeg henvise til dens ringe Medlemsantal, der stadig aftager. I 1894 var der 231 Medlemmer, medens der i Aar kun er 172; der er altsaa gennemsnitlig afgaaet ti om Aaret, og da Foreningens Program vedbliver at være det samme, maa det antages, at der om 16 Aar ikke vil være saa mange, at Bestyrelsen kan blive fuldtallig.

Ved Handel, Haandværk og Agerdyrkning arbejder hver Stand paa at bibringe Ungdommen saa gode Kundskaber, som Tiden og Forholdene tillade; kun unge Sømænd faar Lov til at skytte sig selv, uden at nogen tænker paa at give dem en venlig Haandsrækning, for at gøre dem bedre skikkede til deres Gerning. Det er uden Tvivl manges Mening, at denne Forening burde tage Initiativet til at modarbejde denne Ulempe. Jeg er overbevist om, at der kan udrettes meget i den Retning, og at mange vil støtte Foreningen, naar den paa sit Program optog en saadan Undervisning enten som Forberedelse eller Fortsættelse af det, der ifølge Loven meddeles de vordende Befalingsmænd paa Navigationsskolen.

Sømandsstanden har vistnok for Tiden lige saa mange Venner som tidligere, og naar Foreningen i 1852 kunde meddele, at der var kommen 500 nye Medlemmer til, da var det vist paa Grund af, at den tilsigtede at optage paa sit Program:

1. En Elementarskole eller Forberedelsesklasse, i hvilken unge Sømænd til enhver Tid, naar de imellem deres Sørejser ere hjemme, kunne søge Undervisning o. s. v.

2. En højere Klasse, i hvilken de, der allerede have bestaaet Styrmandseksamen, kunne søge Undervisning og Vejledning i deres Forhold, saavel til det offentlige som til Reder og Ladningsejer o. s. v.

Det kan ikke nægtes, at Foreningens Navn angiver et stort Omraade, og at Navigationsundervisningen hører med derind under; men denne Del af Standens faglige Uddannelse sorterer under Staten, der har saavel Magt som Midler til at sørge for, at den ikke forsømmes paa Kjøbenhavns Navigationsskole lige saa lidt som i Provinserne, og det er hævet over enhver Tvivl, at dette vil ske, enten Foreningen støtter den eller ikke.

I 1852 blev Foreningens Program ikke realiseret, muligvis fordi den havde for mange Jærn i Ilden den Gang, eller fordi det ikke passede til Tiden og Forholdene; men nye Tider stiller nye Krav, og da særlig Øjeblikket er bekendt for at stille større Fordringer end Fortiden til den Uddannelse, som Koffardiflaadens Befalingsmænd bør have for at hævde deres Stilling og Autoritet, saa er det vist i det mindste et Forsøg værd at prøve paa at realisere de i nævnte Program angivne Tanker nu, da Foreningen ifølge Referatet af Generalforsamlingen ikke er optaget af andre vigtige Sager.

Foruden Undertegnede har det ganske sikkert bedrøvet mange af Foreningens Venner at se den lide et Kurstab af 14,000 Kr. i et Aar. En lille Beretning om Aarsagen tilligemed Oplysning om, hvortil Pengene — Bidrag og Renter — er anvendt, vil vistnok glæde mange.

P. Jensen,
Skibsfører.

Nyt Søkort.

Fra det kgl. Søkortarkiv have vi modtaget et saakaldt foreløbigt Kort over Færøerne, som vi anbefale til alle Søfarende, der sejle paa disse Farvande. Da det viste sig ved Generalstabens Opmaalinger i Aarene 1895—99, at Øernes Form og Stilling imod hverandre var helt fejl i de gamle Kort, og da Opmaalingerne, som foretages i Farvandene omkring Øerne med Orlogsskonnerten „Fylla", endnu ikke ere afsluttede, og der mulig endnu vil hengaa længere Tid, inden dette sker, saa har Arkivet ment, at Sagen var for vigtig for de Søfarende til at udsættes længere og har derfor udgivet dette foreløbige Kort, som naar alle Opmaalingerne ere færdige, vil blive afløst af et fuldstændigere kobberstukket Kort.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Petersen, afgik fra Kbhvn. 17. Maj, bestemt til New Orleans. — Alexandra, Svensson, her. — Algarve, Borries, afgik fra Kbhvn. 4. Juni, bestemt til Almeria. — A. N. Hansen, Paaske, her. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New York 2. Juni, bestemt til Kbhvn. — Arno, Strubberg, afgik fra Malaga 4. Juni, bestemt til Kbhvn. — Beira, Lunge, ankom til Cardiff 4. Juni. — Chr. Broberg, Harder, er ankommen til St. Petersborg. — Dagmar, Gade, afgik fra Methil 26. Maj, bestemt til Genoa. — Florida, Koch, afgik fra Neufahrwasser 19. Maj, bestemt til Halifax. — Garonne, Petersen, afgik fra Kotka 5. Juni, bestemt til Bordeaux. —

Hekla, Thomsen, afgik fra New York 26. Maj. bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, her. — Island, Skjødt, ank. til New York 2. Juni. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 1. Juni, bestemt til Boston. — Leopold II, Kruse, ankom til Boness 4. Juni. — Loire, Rabe, i Bordeaux. — Louisiana, Jensen, i Kbhvn. — L. P. Holmblad, Rasmussen, i Riga. — Nicolai II, Michelsen, i Riga — Norge, Knudsen, ankom til Stettin 5. Juni. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Boness 3. Juni. — Omsk, Müller, afgik fra Grangemouth 1. Juni, best. til Kronstadt. — Seine, Staal, afg. fra Kbhvn. 6. Juni, bestemt til Bordeaux. — Texas, Holm, i Kbhvn. — Thingvalla, Laub. afgik fra Christianssand 1. Juni, bestemt til New York. — Tiber, Bech, afg. fra Kbhvn. 2. Juni, best. til Barcelona. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 3. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Xenia, Thidemann, afgik fra New Orleans 30. Maj, bestemt til Aarhus.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Riga 28. Maj, best. til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 3. Juni, best. til Stettin. — Ceres, Kjær, ank. til Kbhvn 31. Maj, bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, afgik fra Kbhvn. 4. Juni, best. til Kønigsberg. — Christianssund, Kjølsen, ank. til Arendal 4. Juni, bestemt til Throndhjem. — Ella, Mortensen, ankom til Danzig 1. Juni, best. til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 30. Maj, best. til Hull. — Jolantha, Ingwartsen, ankom til Antwerpen 4. Juni, best. til Riga. — Kasan, H. Hansen, pass. Holtenau 4. Juni, best. til London. — Kiew, Jacobsen, pass. Hanstholm 4. Juni, bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, afg. fra Leith 31. Maj, best. til Island. — Louise, Brabrand, pass. Hanstholm 5. Juni, bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, ank. til Kbhvn. 1. Juni, best. til Hamburg. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 2. Juni, bestemt til Vestnorge. — Moskov, Rohde, afgik fra Libau 3. Juni, best. til Hull. — Nishnij Novgorod, Harder, pass. Skagen 2. Juni, bestemt til Riga. — Nordjylland, Kromann, ankom til London 4. Juni, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til London 31. Maj, bestemt til Kbhvn. — Pregel, Olsen, ankom til Antwerpen 3. Juni, best. til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, ankom til Libau 4. Juni, bestemt til Hull. — Valdemar, Kofod, ankom til Hull 30. Maj, bestemt til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra London 3. Juni, bestemt til Kbhvn. — Vesta, Holm, afgik fra Leith 16. Maj, best. til Island. — Vesuv, Andresen, ankom til Kbhvn. 4. Juni, bestemt til London. — Viking, Lorentzen, ankom til Antwerpen 23. Maj., best. til Kbhvn. — Kursk, Møller, ankom til Antwerpen 1. Juni.

Ficaria, Kolster, afgik fra Newcastle 6. Juni, best. til Kbhvn. — Primula, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 7. Juni, bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Malmø via Helsingborg 7. Juni, bestemt til Grimsby. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Svendborg via Odense 6. Juni, bestemt til Newcastle. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense via Aarhus og Aalborg 6. Juni, bestemt til Leith. — Storebælt, W. Jørgensen, afgik fra Newcastle 6. Juni, bestemt til Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 6. Juni, bestemt til Odense

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 5. Juni, best. til Libau. — Frode, Wrisberg, afg. fra London 30. Maj, ank. til Blyth 31. Maj. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra W. Hartlepool 24. Maj, ankom til Kbhvn. 27. Maj. — L. H. Carl, Lorentzen, afgik fra Riga 28. Maj, ank. til Rouen 5. Juni. — Skjold, Schmidt, afgik fra Kronstadt 5. Juni, bestemt til Riga. — Danmark, Kraemer, afgik fra Riga 28. Maj, ankom til Rouen 5. Juni. — Ragnar, Risø, afgik fra Stettin 31. Maj, ankom til Sunderland 5. Juni. — Volmer, Riber, afgik fra Kronstadt 31. Maj, ankom til Riga 2. Juni. — Dan, Hansen, afgik fra Ghent 29. Maj, ankom til Newcastle 31. Maj. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Blyth 1. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Olaf, Petersen, afgik fra Newcastle 28. Maj, ankom til Stettin 1. Juni.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Rouen 1. Juni. — Helga, Lagesen, afgik fra Kramfors 28. Maj. — Elna, Møller, ankom til Fagervik 3. Juni. — Therese, Rathje, ankom til North Shields 5. Juni.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afgik fra North Shields 25. Maj, bestemt til Genua. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Cardiff 1. Juni. — Søborg, Fischer, ankom til South Shields 5. Juni. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Ny Karleby 1. Juni. — Jomsborg, Kühl, ankom til Hamburg 29. Maj. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra West Hartlepool 2. Juni, best. til Kbhvn. — Rosenborg, Schultz, ankom til Gamle Karleby 31. Maj. — Amalienborg, Dømel, afgik fra Newcastle 31. Maj, best. til Kronstadt. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Philadelphia 22. Maj, bestemt til Londonderry. — Stjerneborg, Lungren, ank. til Sevilla 3. Juni.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, afgik fra Cardiff 25. Maj, bestemt til Buenos Ayres. — Skodsborg, Lund, afgik fra Kronstadt 3. Juni, bestemt til Finland. — Klampenborg, Jensen, ankom til Kotka 26. Maj. — Jægersborg, Ågerlin. ankom til Kbhvn. 3. Juni. — Guldborg, Jensen, afgik fra Glasgow 25. Maj, best. til Neapel. — Tuborg, Hveissel, afgik fra Kotka 3. Juni, best. til Rouen. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Newcastle 29. Maj, bestemt til Kronstadt.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kronstadt 4. Juni. — Agnete, Jensen, ankom til Kiel 2. Juni. — Hermia, Sørensen, ankom til Kbhvn. 4. Juni. — Alice, Hansen, afgik fra Grangemouth 30. Maj, bestemt til Riga. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Liban 4. Juni. — Bornholm, Petersen, ank. til Kiel 2. Juni. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 5. Juni, bestemt til Halmstad. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 3. Juni

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Trangsund 30. Maj. — London, Bom, ankom til Rotterdam 3. Juni.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Ørnskjoldsvik 30. Maj. — Clara, Petersen, afgik fra Hernösand 30. Maj, bestemt til Grangemouth.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Grangemouth 5. Juni. — Svend, Nielsen, ankom til Newcastle 4. Juni.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Verdande, Nielsen ankom til London 28. Maj fra Trinidad. — Sophie, Svarrer, ankom til Marseille 28. Maj fra Apia — Prinsesse Marie, Winther sejlet fra Newcastle N. S. W. 30. Maj. til Pisagua. — Embla, Nielsen, sejlet fra Bermuda 10. Maj. til Yucatankysten. — Erna, Thomsen sejlet fra Nantes 30. Maj til Yucatankysten. Cito, Christensen ankom til Marseille 29. Maj fra Barcelona. Ines Røhl, Jessen, ankom til Harburg 1. Juni fra Plymouth. — Emilie, Thomsen passeret Dover 31. Maj fra Amsterdam til Molukkerne. — Kronprinsesse Louise, Clausen, pass. Hammershus 2. Juni fra Middlesbro til Wyborg. — Prins Valdemar, Beck, ankom til Freemantle 2. Juni fra London.

Svendborg. Phønix, Hansen, ankom til Lowestoft 29. Maj. — Diana, Fallentin, ankom til Newcastle 28. Maj. — Skirner, Nielsen, ankom til Allinge 28. Maj. — Urda, Rasmussen, ankom til Folkstone 28. Maj. — Hanne, Rynitz, ankom til Pillau 28. Maj. — Insulaneren, Hansen, ankom til Kotka 28. Maj. — Erik, Hoffmann, ank. til Littlehampton 30. Maj. — Rasmus, Jensen, ankom til Aarhus 30. Maj. — Pomona, Nielsen, ankom til Kings Lynn 29. Maj. — Emanuel, Bentzen, ankom til Swinemynde 31. Maj. — Martha, Christiansen, ankom til Kønigsberg 2. Juni. — Sofie, Jensen ankom til Libau 2. Juni. — Odin, Andersen, ankom til Truro 2. Juni. — Roska, Møller, ankom til Gefle 2. Juni.

Rønne. Næstved, Larsen, ankom til Rügenwalde 1. Juni. — Erik, Sonne, ankom til Northshields 28. Maj. — Christine, Pedersen, ankom til Christianssand 27. Maj. — Jørgensen, Jørgensen, ankom til Cadiz 27. Maj. — Rolf, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 29. Maj. — Herman Olsen, Jacobsen, ankom til Kjøbenhavn 29. Maj. — Ansgar, Klausen, ankom til London 29. Maj. — Laurentine Emilie, Andersen, ankom til Fredericia 30. Maj. — Clara Marie, Kofod, ankom til Kjøbenhavn 29. Maj. — Odin, Møller, ankom til Kjøbenhavn 30. Maj — John Hintze, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 30. Maj. — Coureer, Jacobsen, ankom til Helsingør 31. Maj. — Ane Cathrine, Petersen, ankom til Stettin 31. Maj. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Randers 31. Maj.

Ærø. Sylfid, Østermann, passerede 27. Maj Helsingør paa Rejse fra Harlingen til Raumo. — Thekla, Fabricius, ankom 28. Maj til Faaborg — M. Hay, Petersen, ankom 28. Maj til Eckernforde. — Mathilde, Hansen, ankom 29. Maj til Ærøskjøbing. — Aeriel, Madsen, ankom 27. Maj til Kjøge. — Elise Marie, Olsen, ankom 29. Maj til Horsens. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 29. Maj til Brisness. — Margrete, ankom 28. Maj til Kjøbenhavn. — Anne Margrete, Raahauge, afgik 28. Maj fra Kjøbenhavn til Lübeck. — Eden, Hermansen, ankom 29. Maj til Newcastle. — Anne Mathias, Eriksen, ankom 29. Maj til Bonavista (New Foundland). — Duen, Christensen, ankom 28. Maj til Gøteborg. — Nielsine, Christensen, ankom 30. Maj til Nakskov. — Halmø, Christensen, ankom 29. Maj til Kjøbenhavn fra Stolpemünde. — August, Dreiøe, afgik 29. Maj fra Kjøbenhavn til Island. — Fredensborg, Kisby, afgik 25. April fra Port de France til Bordeaux. — Christian, Eschen, ankom 29. Maj til Kjøbenhavn. — Dronning Louise, Levinsen, ankom 30. Maj til Burntisland. — Emanuel, Nielsen, ankom 29. Maj til Kbhvn. — Forældres Minde, Christensen, ankom 21. Maj til Stugsund. — Emanuel, Schmidt, ankom 28. Maj til Aalborg fra Wismar. — Freya, Østermann, ankom 1. Juni til Landskrona. — Anne, Johansen, ankom 1. Juni til Aabenraa. — Svip, Jensen, ankom 1. Juni til Danzig.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Mariager Fjord. I Indløbet til *Mariager Fjord* er den nye Rende over Barren fuldført. Renden og Løbets yderste Del afmærkes med 9 røde Sømærker om Styrbord og 10 hvide om Bagbord. To Ledebaaker opføres.

Ved den gamle Rende inddrages Afmærkningen, og Baakerne borttages.

Nærmere Meddelelse senere.

Sundet. Fyrskibet „Drogden" SSV. Vraget af den 4 Kml. SV. t. S. $^3/_4$ S. for Fyrskibet *„Drogden"* sunkne Skonnert er bortsprængt saa at den mindste Dybde over Vraget er 30 Fod. Afmærkningen er inddragen.

Fartøjer, hvormed Lodser begive sig til Lodsning, skal, naar Fartøjerne roes, føre en oprejst Stage med det for Lodsdampere samt for Fyrskibe og andre udstationerede Skibe, som kunne afgive Lodser, reglementerede Kendingsflag.

Denne Bestemmelse træder i Kraft fra 1ste Juli 1900.

Færøerne. Strømø. Vestmanhavn. Paa Pladen i Mundingen af *Vestmanhavn* er der kun 18 Fod Vand. Paa Fjeldet tæt N. for Bygdegærdet er opført en rød Varde, som holdt overet i N. 22° Ø. med Ø.-Kant af et toetages Pakhus paa Stranden ved *Heigar-Pynt* leder i dybt Vand V. om Pladen og $^1/_2$ Kbl. Ø. om *Stiggjur-Pynt*, ud for hvilken der er stejldybt. Baakens Beliggenhed: 60° 9′ 19″ N. Br. 7° 9′ 9″ V. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Fyrskibet *„Sydostbrotten"* er den 26de Maj 1900 atter udlagt paa Station.

Tyskland. Kieler Fjord. I Slutningen af Maj 1900 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen ved *Kieler Fjord:*

Klokketønden mærkes *„Kiel"* og bliver Anduvningstønde. 54° 27′ 48″ N. Br. 10° 18′ 54″ Ø. Lgd. En Spidstønde *„Kiel 1"* udlægges paa 54° 27′ 24″ N. Br. 10° 17′ 2″ Ø. Lgd. *„Kiel D"* flyttes til 54° 24′ 38″ N. Br. 10° 12′ 10″ Ø. Lgd., *„Bülk A"* til 54° 28′ 49″ N. Br. 10° 14′ 19″ Ø. Lgd. og *„Stollergrund N"* til 54° 32′ 41″ N. Br. 10° 12′ 11″ Ø. Lgd.

Rusland. Fyrskibet *„Nekmansgrund"* flyttes ikke i 1900.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Brunsbüttel. Reden ved *Brunsbüttel* begrænses mod S. af Linien *St. Margarethe* Kirketaarn overet med en 69 Fod høj Baake med Diamant ved *Bösch*; mod Ø. af Linien to Fyrpæle ved Cementfabrikken *„Saturn"* overet, mod V. af to Fyrpæle ved Havnen, og mod N. af Kysten. Fyrpælene ere 54 Fod høje, om Natten vises et hvidt, fast Fyr fra hver Pæl. Flammens Højde: 54 Fod.

I S.-Grænsen ligge tre Lystønder: A, i Redens SV.-Hjørne, er rød og hvid lodret stribet og viser hvidt Fyr med Formørkelser. 53° 53′ 4″ N. Br. 9° 7′ 17″ Ø. Lgd., B, midt i S.-Grænsen, er rød og hvid lodret stribet og viser hvidt Fyr med Formørkelser. 53° 53′ 8″ N. Br. 9° 8′ 33″ Ø. Lgd., C, i SØ.-Hjørnet, er sort og viser rødt Fyr med Formørkelser. 53° 53′ 13″ N. Br. 9° 9′ 50″ Ø. Lgd. Naar Lystønderne ikke ere udlagte, gaa Skibe, der ikke ere bestemte til *Kaiser Wilhelm Kanal*, fri af Reden ved at holde sig i *Scheelenkuhl* Fyrs Vinkel med hvidt Et-Lyn.

I Fyrskibet *„Borkum Riff"* er til Forsøg oprettet en Signal- og Telegraf-Station, der efter Marconi's System er i Forbindelse med Telegraf-Stationen ved *Borkum* Fyr. Stationen er aaben fra Kl. 6 Morgen til Kl. 8 Aften og udveksler Signaler med Skibe efter det internationale Flagsystem og tillige med Skibe, som ere forsynede med Marconi's Apparat. Prisen er 80 Pfenninge plus Telegramtaksten, der betales af Modtageren eller Afsenderen iland. Skibe, der vise deres Kendings-Signaler, rapporteres til Redere, som have anmodet Stationen derom.

Holland. Zeegat van Texel. I *Westgat* er den mindste Dybde paa Barren nu 13 Fod langs Stumptønderne.

Helder. I Juni—September 1900 afholdes Skydeøvelser ved *Helder*. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet, og om Natten to røde Lanterner, og et Flag, der angiver Retningen, hvori der skydes, saaledes: Rødt og hvidt Flag betyder N., sort Flag Ø., hvidt og rødt Flag S., hvidt Flag V., hvidt og sort Flag NØ., rødt og sort Flag SØ., sort og hvidt Flag SV., og sort og rødt Flag NV. Dampere ligge ude for at give Anvisning og yde Assistance til Sejlskibe.

Hoek van Holland. Fra 13de—23de Juni 1900 afholdes Skydeøvelser fra Fort *Hoek van Holland*. Der skydes i en Trekant, fra Fortet til et rødt Flag paa Kysten S. for Indløbet og et rødt Flag paa Yderenden af S.-Dæmningen; de staa c. 5,000 Alen fra Fortet. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet, og Dampere ligge ude for at give Anvisning og yde Assistance til Sejlskibe.

Fra 5te—9de Juni 1900 foretages om Natten Forsøg fra Fort *Hoek van Holland* med Well's Lys og den 6te og 7de Juni med elektrisk Lys i *Nieuwe Rotterdamsche Waterweg*.

England. The Wash. *Brancaster* Mølle, der benyttedes som Sømærke til *Brancaster* Red er borttagen. 52° 57′ 20″ N. Br. 0° 38′ 30″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Granville. Fartøjet *„Adolphe"* er sunket c. 5 Kml. N. 29° V. for *Granville* Fyr. En grøn Spidstønde er i 16 Fod Vand udlagt S. for Vraget. 48° 54′ 25″ N. Br. 1° 40′ 20′ V. Lgd.

Englands V.-Kyst. Ilfracombe. I *Ilfracombe* Yderhavn foretages Uddybning og Sprængninger. Uddybningsmaskinen skal derfor passeres med Forsigtighed. 51° 12′ N. Br. 4° 7′ V. Lgd.

Irland V.-Kyst. Shannon. I Indløbet til *Shannon* ligge to Grunde med 26 Fod Vand. Springtids Lavvande. Den N.-lige ligger fra *Auginish Point* i N. 54° V.. 1 Kml. og fra *Leck Point* i N. 41° Ø. 52° 38′ 50″ N. Br. 9° 5′ 0″ V. Lgd. Den S.-lige ligger c. $^1/_2$ Kbl. S. 9° V. for den forannævnte.

Nordlige Atlanterhav.

Afrika V.-Kyst. Monrovia Bay. Vraget af Kanonbaaden *„Rockwood"* ligger sunket i *Monrovia Bay*, fra Fyrtaarnet i N. 9° V., 7 Kbl. og fra *Ashmun Point* i N. 62° V. Masterne ere over Vandet. Vraget er afmærket med en Tønde og om Natten med en hvid Lanterne. 6° 19′ 50″ N. Br. 10° 49′ 30″ V. Lgd.

Canada. Gulf of St. Lawrence. Miramichi og Chaleur Bay. Fra Fyrstationerne ved *Porsage Island* ved *Miramichi River* Munding, *Big Shippegan (Indian Point)* og *Pokesudie* i *Chaleur Bay* gives Taagesignal med Haandkrafts Taagehorn, naar et Skibs Taagesignal høres.

Nova Scotia. Halifax. Paa *Mc. Nab Island* afholdes Skydeøvelser. S. for Øen mellem *Thrumcap Shoal* og det Ø.-lige Løb er udlagt fire røde Spirtønder med hvidt og rødt Kryds, c. $1^1/_2$ Kml. fra Skydebakkerne. Naar rødt Flag er hejst paa *Mc. Nab Island* S.-Ende, er det forbudt at komme inden for Spirtønderne.

Port St. Andrew. Passamaquoddy Bay. New Brunswick. Ved Fyrstationen paa Sandrevet ved det Ø.-lige Indløb til *Port St. Andrew* gives Taagesignaal med Haandkrafts Taagehorn, naar et Skibs Taagesignal høres.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Rockland Harbor. Den røde Spidstønde Nr. 4 ved Yderenden af *Jameson Point* Bølgebryder er flyttet c. 2 Kbl. S. hen og ligger nu $^1/_2$ Kbl. SØ. for Bølgebryderens Yderende.

Massachusetts. Lynn Harbor. Den rød og sort vandret stribede Spirtønde, der laa i Indløbet til *Lynn Harbor*, $1^1/_4$ Kml. N. 80° V. fra *Bass Rock* Stage er inddragen, da Hindringen er borttagen.

New Bedford Harbor. Palmer Island. Ved Fyrstationen paa *Palmer Island* NØ.-Ende gives Taagesignal med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas Et-Slag hver 10 S. Klokken er anbragt i et hvidt, firkantet Taarn, c. 90 Alen S. 16° V. fra Fyrtaarnet.

New York. Governor Island. Quartermasters Dok. Fra SØ.-Hjørnet af *Quartermaster's* Dok, ved *Buttermilk Channel* V.-Side, gives Taagesignal med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas Et-Slag hver 10 S.

Delaware. Delaware River. Da Dybden i *Delaware River* flere Steder er aftagen, navnlig i *Finn Point, Reedy Island* og *Deep Water Point* Ledelinier, tilraades det dybtgaaende Skibe at tage Lods.

Virginia. Chesapeake Bay. Skonnerten *„Wm. H Kenzell"* er sunken i Indløbet til *Chesapeake Bay*. En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 6 Fv. Vand udlagt c. $^1/_2$ Kbl. S. for Vraget, fra *Cape Charles* Fyr i S. 31° V. og fra *Cape Henry* Fyr i N. 1° V.

Norfolk. De i det gravede Løb til *Norfolk* sunkne Jernbanevogne ere borttagne. Afmærkningen er inddragen.

North Carolina. Pamlico Sound. Royal Shoal. Det hvide, faste Fyr paa *Royal Shoal* NV-Kant er forandret til et rødt, fast Fyr.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. Omtrent den 20. Maj 1900 flyttes Baaken med det hvide, faste Fyr, *South Cut* øvre, fra Ø.-Siden af den øvre Ende af den nedre til *Old Tampa Bay* gravede Rende c. 1,400 Alen N. 6° Ø. hen i 24 Fod Vand til Ø.-Siden af N.-Enden af den ny Rende, som graves. Omtrent den 1. Juni 1900 slukkes *North Cut* øvre, hvide, faste Baakefyr og Baaken borttages for Gravningen af den ny Rende.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Paranagua Bugt. Paa Kaartene over Øen *Mel* ved Indløbet til *Paranagua Bugt* ere mange Navne fejlt an-

givne: *Morro do Meio* hedder saaledes *Morro do Joaquim, Bento Alez* hedder *Morro do Meio, Morro Miguel Grande* hedder *Morro do Bento Alvez* og Højen Ø. for denne sidste *Nha Pina.* Højen paa S.-Enden af Øen hedder *Morro Encantado.*

I Indløbet til *Paranagua Bugt* ligger nu: en hvid Tønde NØ. for Barren i 31 Fod Vand, fra *Mel* Fyr i N. 84° Ø. og fra Pynt *Conchas* Fyr i N. 66° Ø. En rød Tønde SØ. for Barren i 31 Fod Vand, fra Pynt *Conchas* Fyr i S. 48° Ø. og fra Pynt *Nha Pina* i S. 81° Ø. En grøn Vragtønde i 17 Fod Vand, fra Pynt *Conchas* Fyr i S. 30° Ø. og fra Pynt *Nha Pina* i S. 80° Ø. En rød Tønde ved Klippen *Itapema* i 35 Fod Vand fra *Mel* Fyr i S. 82° Ø. og fra Pynt *Conchas* Fyr i N. 12° V. En sort Tønde ved Klippen *Baleia* i 21 Fod Vand, fra *Mel* Fyr i N. 74° Ø. og fra Pynt *Conchas* Fyr i N. 22° V.

I Løbet til *Antonina* ligger nu: En sort Tønde ved *Taquamduba* i 21 Fod Vand, fra Øen *Teixeira* N.-Ende i N. 57° V. og fra Øen *Pinheiro* i N. 88° Ø. En rød Tønde ved *Roche Grande* i 28 Fod Vand, fra den nedre Pynt i *Itapema* i N. 86° Ø. og fra den øvre Pynt *Itapema* i S. 64° Ø. En sort Tønde ved Klippen *Fundaozinho* i 28 Fod Vand fra den nedre Pynt *Itapema* i N. 33° Ø. og fra den øvre Pynt *Itapema* S. 70° Ø. En sort Tønde ved Klippen *Boiao,* i 14 Fod Vand, fra den nedre Pynt *Itapema* i N. 21° V. og fra den øvre Pynt *Itapema* i S. 71° Ø. En hvid og sort vandret stribet Tønde i 17 Fod Vand, fra den øvre Pynt *Itapema* i N. 17° V. og fra Sukkerfabrikkens Port i S. 81° Ø. En sort Tønde ved Klippen *Laura* i 17 Fod Vand, fra den øvre Pynt *Itapema* i N. 42° V og fra Sukkerfabrikkens Port i N. 84° Ø. En rød Tønde ved Klippen *Guarany* i 14 Fod Vand, fra den øvre Pynt *Itapema* i N. 42° V. og fra Sukkerfabrikkens Port i N. 3° Ø. En sort og hvid vandret stribet Tønde ved Klippen *Aprigio* i 14 Fod Vand, fra den øvre Pynt *Itapema* i N, 37° V. og fra Sukkerfabrikkens Port i N. 2° V. En sort Tønde ved Klippen *Colona* i 10 Fod Vand, fra den øvre Pynt *Itapema* i N. 42° V. og fra Sukkerfabrikkens Port i N. 17° V. En Jernstang, *Recife,* med sort og hvidt Flag staar i 14 Fod Vand, fra den øvre Pynt *Itapema* i N. 31° Ø. og fra Sukkerfabrikkens Port i N. 38° Ø.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Gaeta. *Gaeta* Fyr er igen i Orden.

Bug. En sort og hvid Baake, hvorfra vises et hvidt Fyr, er anbragt paa Vraget af *„Grignano"*, der ligger sunket mellem *Sivers* Forfyr og *Konstantin* Fyr.

Dnieper Leman. Rvatch. Sburiev. I *Sburiev* er Løbet nu afmærket med 9 røde Fyr paa højre Side og 8 hvide Fyr paa venstre Side.

Ved Indløbet til *Rvatch* ligger et Fyrskib med et hvidt Fyr paa hver Yderende af en Raa. Fra Lods-Stationen gives følgende Signaler for den mindste Dybde i *Sburiev.* En Kegle betyder 7 Fod, en Firkant 1 Fod og en Ballon $^1/_4$ Fod.

Dnieper Leman. Pynt Stanislav. I Løbet ud for Port *Stanislav* ligger nu to Fyrskibe, hver med to Master. Det ene ligger i 17 Fod Vand ved S.-Enden af Grunden, der skyder ud fra Pynt *Stanislav* og viser et rødt, fast Fyr fra hver Top. Flammens Højde: 36 Fod. Det andet ligger i 21 Fod Vand ved N.-Enden af Grunden ved Øen *Verbki,* og viser et hvidt, fast Fyr fra hver Top. Flammens Højde: 40 Fod.

Dnieper Leman. Vraget, der var sunket $3_{,1}$ Kml. S. 54° V. for *Stanislav* Kirke, er forsvundet. Afmærkningen er inddragen.

Sebastopol. Konstantinow. Klokken paa Klokketønden ved Batteriet *Konstantinow* lyder imidlertid ikke. 44° 37′ 49″ N. Br. 33° 29′ 46″ Ø. Lgd.

AzovskeHav. Don. Egurtcha. I *Egurtcha* er Uddybningen fuldført. Følgende Ledemærker ere anbragte: — To Baaker paa NV.-Kanten af Øen *Pereboingi* overet i N. 77° Ø. Forbaaken har Form af en Trekant, Bagbaaken af et Trapez. — To Baaker paa SØ.-Kanten af Øen *Pereboingi* overet i S. 89° Ø. Forbaaken har Trekant, Bagbaaken rund Skive paa Toppen. — To Baaker paa N.-Enden af Øen *Pereboingi,* overet i N. 46° Ø. Forbaaken har Trekant, Bagbaaken rund Skive paa Toppen. — Et Fyrskib udlægges S. for Skæringen af de to første Ledelinier. Fra Baakerne i de to sidste Ledemærker vises, saavidt muligt, hvidt Fyr.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Banka N.-Kyst. Kelabat Bugt. I *Kelabat Bugt* ligger den hvide Spidstønde 1 Kml. S. 89° V. fra SV.-Pynten af Øen *Penjoesoe,* 1° 31′ 45″ S. Br. 105° 39′ 45″ Ø. Lgd., og den sorte Stumptønde $5^1/_2$ Kbl. S. 37° V. fra samme Pynt. 1° 32′ 0″ S. Br. 105° 40′ 7″ Ø. Lgd.

Banka Ø.-Kyst. Et lille Koralrev med 3 Fv. Vand ligger i 7 à 10 Fv. Vand, fra den sorte Baake med afkortet Kegle paa *Godt (Goat) Rev* i S. $2_{,5}$ Kml., og fra NV.-Pynten af Øen *Beboear* i N. 48° Ø. 2° 14′ 25″ S. Br. 106° 29′ 10″ Ø. Lgd.

Cochinchina. Hatien. Pynt Nui-Nai. Den 1ste Maj 1900 tændes til Forsøg Fyret paa Pynt *Nui-Nai.* Det er et hvidt Blinkfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Blink. Flammens Højde: 200 Fod. Synsvidden: 21 Kml. Fyrtaarnet er 22 Fod højt og sammenbygget med Fyrpasserboligen. 10° 21′ 20″ N. Br. 104° 26′ 55″ Ø. Lgd.

China-Søen. Annam. Pynt Kega. Den 1ste Juni 1900 tændes til Forsøg Fyret paa den lille Ø ud for Pynt *Kega.* Det er et hvidt, fast Fyr med hvidt Et-Blus hver 2 Minutter. Lysævnen: $26._4$ Kml. for Blussene, $19._2$ for det faste Lys. Ottekantet 111 Fod højt Fyrtaarn af Granit. 10° 42′ 4″ N. Br. 108° 1′ 32″ Ø. Lgd.

Japan. Kiusiu. Nagasaki. I *Nagasaki* Havn er udlagt en blaa Spidstønde med Cylinder c. I Kbl. S. 86° V. fra Baaken paa *Decima,* og en ligneede paa 2 Kbl. N. 77° V. for Toldvæsenets Mole. Om Natten vises et grønt Fyr fra hver Tønde. Pladsen Ø. for Linien mellem Tønderne er paa Grund af Havnearbejder spærret.

Karantænebestemmelser.

Karantænebestemmelser. *Sverig.* — *Alexandria* og *Rio de Janeiro* ere erklærede for pestsmittede.

Norge. — *Ægypten* og *Manilla* ere erklærede for pestsmittede og Havnene i *Paraguay* for pestfri.

Tyrkiet. — Skibe fra *Smyrna* underkastes 5 Dages Karantæne.

Grækenland. — Skibe fra *Smyrna* underkastes 2 Dages Karantæne

Malta. — 12 Dages Karantæne for Personer fra *Smyrna* er atter forordnet.

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.**

Udsalg for Aarhus
ved J. P. Johansen, Skolegade 34.

PETERSEN & NIELSENS

Galvaniseringsanstalt.

Adelgade 83 · Nørrebrogade 212

anbefaler sig med Forzinkning af alle Slags Smede- og Støbejærnsarbejder til billige Priser og hurtig Ekspedition.

Telefon 6944. **Telefon Tagenshus 37.**

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. B. MAYMANN,
REBSLAGER.
HELSINGØR.

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

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

Spis kun
Nørgaards Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7805.

Petroleums-Loddelampen

„ÆTNA“

brænder uden Væge med Petroleum i Gasform. Lampen slukkes ikke i Blæst. En Temperatur af 1200 Celsius kan naas. Petroleumsforbrug fra 1/5 til 1/3 Pot pr. Time. Beholderen er af Messing, solidt og smukt Arbejde. „ÆTNA“ er uundværlig for: Maskinmestre, Montører etc. Største Udvalg af Loddelamper, Loddekolber og Apparater til Petroleum og Benzin.

CARL DAHL & Co., 14, St. Kannikestræde, Kjøbenhavn K.

Tlf. 5047.

VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering

anbefales:

A. FORMANNS

BLODBUDDING

(i hermetisk lukkede Daaser).

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Repræsentant for Hamburg:
Hr. P. L. FABRICIUS,
Gr. Bäckersstrasse 22 & 24.

og i Plymouth:
Hr. P. PEDERSEN,
Southside Street.

Repræsentanter i Cardiff:
Hr. CARLSEN, NIELSEN & Co.
Hr. CHARLES H. HUSS & Co.

A. FORMANN.

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

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

PETER IBSEN. **Lager af Værktøj.**

Illustreret Prisliste gratis.

Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Til Skibsproviantering

anbefales:

„Elisabethsmindes“

Mælkechokolade

i Daaser à 1 Pd.: **Udsalgspris 75 Øre**
(ab Frihavnen: Udsalg 70 Øre).

1 Daase udrørt med koldt eller kogende Vand giver 7 mellemstore Kopper fortrinlig Chokolade med aldeles udviklet Mælkesmag.

Smager ogsaa fortræffeligt som det er.

Københavns Børskurs d. 6. Juni 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			98¾	99½
Danmark			80½	81½
Norden			116	116½
Kjøbenhavn			93¼	93¾
Carl			51	52
Dannebrog	95	95¼	95	95¼
Skjold			66¼	67½
Urania			75¼	76½
Union			100¼	101½
Dampsk. af 1896	98½	¾	98¾	99
Østasiatiske	110	111	111	111¼
Østersøen			—	—
Nordsøen			71	75
Torm			—	—
Gorm			101½	109
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			—	—
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			93	95
3½% Husejer Kreditk.			80	82
3½% Kbhvns Kreditf.	82½	¼	82¼	82½
4% — — 2. Serie			87¾	88
4% — — 1. —			89¾	91
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			83½	84
4% — — 6 —			83½	84½
3½% Landkreditk. 3 —			86	87½
Aktier.				
Nationalbank			134¾	135½
Privatbank	123½		123¼	123¾
Landmandsbank	116½		116¼	116¾
Handelsbank	114¾	½	114¼	114½
Grundejerbank			98¼	99
Burm. & Wain	76½	¾	76¼	77
Helsingørs Jærnsk.			92½	94½
Sukkerfabr.	104	103½	103½	103¾
Bryggeri Aktier			89¾	90

Vekselkurser d. 1. Juni 1900.

	Ævista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.21	18.17
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 5. Juni 1900.

Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	—
3 8/10% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	98.00
5% Rumænske Stats	92.60
4% — — 1890	80.20

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 16,000, „Danmark“ 12,000, „Kjøbenhavn“ 2,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 16,000, „Urania“ 6,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 4,000, „Østasiatiske 30,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

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

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

LANDMANDSBANKEN

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

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

27. Series

3die Trækning begynder Onsdag den 13de Juni 1900.

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.**

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin **ordinære Generalforsamling Tirsdagen den 3. Juli d. A. Kl. 9½ Form. præcis** i Borgerforeningens Lokaler i **Svendborg.** 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 23. Juni d. A.

Kjøbenhavn, d. 31. Maj 1900.

P. B. V.

P. Rechnitzer,

p. t. Formand.

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. HANSENS Skibshandel,

Havnegade, Kolding.

anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.

Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.

Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

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.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.

Kjøbenhavn K.

Telefon 3528.

Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.

Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Georg Sørensen,

Nyhavn 13. Telefon 6404.

Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.

Prima Varer • Billigste Priser.

Frihavns-Restaurationen

„Atlanten",

Indgang fra Nordre Frihavnsvej,

anbefales **d'Hrr. Skibs-Officerer** med

à la carte Retter

samt **koldt Bord hele Dagen.**

Telf. Frihavnen 68.

Ole Nielsen.

CARL FEERUP,

Esbjerg.

Stort Lager af Toug, Olie, Maling,

Kolonial — Konserves.

Udførselsvarer særdeles billig.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

Nyt Blæk.

Neelmeijers

Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.

Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.

Faas overalt. Telefon 3332.

Hovedforhandling hos

E. Jacobsen Ellegaard,

Holbergsgade 5. Kbhvn.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved **Claus Christensen,**

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 184. **Foreløbigt Kort over Færøerne.**

Maalestok: 1 : 140,000. Pris Kr. 1,50.

Kort Nr. 29. **Færøerne,** annulleres.

Kulstationen ved Snekkersten.

Kulhulken Lydia er igen udlagt paa Stationen, og forsyner Dampskibe med bedste Sort Dampkul til billigste Priser, Dag og Nat.

The Sound Coal Hulk Lim.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

CHR. ANDERSENS

SKIBSVÆRFT PAA FREDERIKSØEN VED SVENDBORG.

NYBYGNING AF SEJLSKIBE SAMT REPARATION.

ALT AF NYESTE KONSTRUKTION.

Husk nu!

PAUL SØRENSEN,

Skomagermester,

77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af

1ste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.

Telefon 4819.

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.)

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

*Telefon 155. * Telegrams Skandinav.*

H. B. HANSEN,

SEJLMAGER,

HAVNEVEJEN, KOLDING.

Uundværlig for Søfolk

er Kingleys elektriske Bælter. Fortrinligt Lægemiddel mod Gigt, Kathar, daarlige Nerver, Svækkelse, Hovedpine, Søvnløsbed, kønslig Svækkelse osv. Faas til 10, 16 og 24 Kr. hos **G. N. Forsbeck,** Rømersgade 24, 1. Sal, Kjøbenhavn. Indsend 8 Øre i Frimærker og forlang Katalog. Naar De skriver, nævn da dette Blad. Telefon 2341.

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.

Toldbodvej 44.

J. Melander,

Blikkenslager,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

TH. MØLLER,

Nyhavn 45 & 47.

Telefon 387.

Skibsproviant, Kolonialvarer,

Vine og Spirituosa en gros & en detail.

• Import & Eksport •

• Frilager •

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

*** Telefon 5598. ***

A. MØLLERS

Kød-Udsalg,

Borgergade 84,

anbefales de ærede Skibsførere med alt til Faget henhørende.

Moderate Priser.

1ste Klasses Varer.

Café Hotel „SIAM“.
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn 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.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

KJØBENHAVNS DAMPVASKERI
TELEFON 3592. • NØRREGADE 35. • TELEFON 3592.
bør anvendes af ethvert
RHEDERI *og enhver* **OFFICER.**

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.

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.

S. Lindtner,
Skibsværft, Vejle,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Damp-Rambuk
haves til Udleje.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

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

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, Øster Farimagsgade 4.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
samt **Skibshandel.**
P. Schou, Frederikshavn.

A. L. Nielsen,
Kolonial- & Skibsprovianteringsforretning.
Havnen 18, Randers.
Stort Lager af Maskin- & Cylinderolier.

INDHOLD: Losningsforholdene i Horsens. — Styrmændenes Lønninger. — Foreningen til Søfartens Fremme. — Nyt Søkort. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.
Redigeret af **L. DRECHSEL.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 24. Kjøbenhavn, Torsdag den 14. Juni 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.

Tør Dok 470'×76'×24.

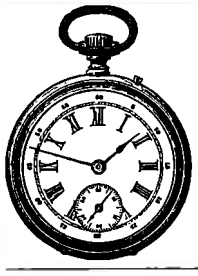
Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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



W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* **Telefon 5598.** *

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.

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

Kjøb, Salg og Nybygning
af **Sejl-** og **Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme** med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, **Bugserdampere, Trawl-** og **Hav-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.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle
Conserves til Skibsbrug
af **Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l.** • Prislister udleveres paa Forlangende.
Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

N. F. Hansens Skibsværft,

Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

N. Reippürt,

Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

Sagfører Ludvig Metz,

Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

P. Simonsen & Co.

Skibshandlerforretning,
Odense,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende til D'hrr. Skibsføreres velvillige Erindring.

Alle Arter Livs-, Kapital- og Børneforsikring.
Særlige, gunstige Tabeller for
Søfolk i udenrigs Fart.
Hovedkontoret for Danmark:
Frederiksberggade 11.
Agenter blandt Skibskaptajner og Styrmænd antages.

L. KLAUSEN,

Skibsinventariehandel.
Telefon 5833.
Strandboulevarden 29.
Kjøbenhavn.

N. M. Hansen,

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

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.

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.

SØREN JENSEN'S

Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,
Holbergsgade 26,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Uniformer som civilt. Da jeg selv er Fagmand, kan jeg garantere for godt og solidt Arbejde, som udføres paa eget Værksted.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme.

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

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

Georg Sørensen,

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

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.

Nyt Blæk.

Neelmeijers
Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.
Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.
Faas overalt. Telefon 3332.
Hovedforhandling hos
E. Jacobsen Ellegaard,
Holbergsgade 5. Kbhvn.

Frihavns-Restaurationen
„Atlanten",

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

CARL OLESENS

Skotøjslager,
St. Strandstræde 31,
anbefales.
Alt Skomagerarbejde udføres.

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

Sø- og Handelsretsdomme.

S. S. $^{32}/_{1900}$, afsagt d. 30. Maj. En Fyrbøder, forhyret med Dampskibet Hekla, rømte i New York, fordi han var utilfreds med Maskinmesterens Behandling. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage.

S. S. $^{1}/_{1900}$, afsagt d. 30. Maj. Den 18. November tørnede Damperen Fulton under Passagen gennem Knippelsbro sydover imod en udfor de danske Dampmøllers Plads beliggende Træpram. Prammen beskadigedes, og dens Assurandører, den kjøbenhavnske Søassuranceforening, der maatte betale Prammens Ejere, De danske Dampmøller, Erstatning, anlagde i den Anledning Sag imod „Fultons" Befuldmægtigede her paa Pladsen, Grossererne Jansen & Co. til Betaling af Kr. 5,023.91.

Sagens nærmere Omstændigheder vare følgende: Den omtalte Dag laa Træprammen, der lige var udlosset, fortøjet paa Siden af en af Det forenede Dampskibsselskabs Jærnlægtere, der laa fortøjet ved Bolværket paa Kristianshavnssiden sydost for Knippelsbro; Afstanden til Broaabningen fra Prammen var c. 250 Fod. Damperen Fulton kom med Lods ombord paa Slæb af Bugserdamperen „Mjølner" ned gennem Havnen, og Broen blev aabnet for at lade den passere. Kort efter beordrede Lodsen „Langsomt" og Styrbords Ror for at komme lige for Broaabningen, hvorefter Roret atter støttedes. Da Skibets Bov var midt i Broløbet, drejede den noget over mod Bysiden, hvorfor Roret drejedes lidt Styrbord og Boven derefter gik noget Bagbord over. Da Fulton med sin halve Længde var gennem Broløbet, fik Mjølner Ordre til at trække over mod Byens Side, samtidig med at der gaves Bagbords Ror, uden at Skibet dog paa Grund af den haarde Strøm lystrede Roret, men tværtimod drejede Boven endnu lidt Bagbord over. Der beordredes da fuld Kraft bak og gaves Ordre til at lade Ankeret falde, hvorfor Styrmanden straks lod Bagbords Anker falde. Disse sidste Ordrer gaves af Lodsen, fordi han havde bemærket den før omtalte Pram, som man ikke før havde havt Anelse om. Da Fultons Agterende var fri af Broen og dens Forstævn kun var faa Fod fra Prammen, sprang Slæbetrossen, og Fulton tørnede imod Prammen.

Idet det maatte antages, at Fulton vilde have ramt Prammen, selv om Slæbetrossen ikke var sprunget, maatte Sammenstødet udelukkende antages foranlediget ved at Skibet af den modgaaende Strøm blev tvungen Bagbord over paa Grund af den Retning, hvori det nødtes til at passere Broen. Fultons Manøvrer havde i det hele taget været rigtige, kun havde man burdet lade Styrbords og ikke Bagbords Anker falde, hvorved antagelig Skaden vilde have faaet et mindre Omfang. Den Maade, hvorpaa Prammen paa det omtalte Sted var fortøjet udenfor en Lægter maatte siges at være uforsigtig, selv om der ikke fandtes noget Forbud imod en saadan Henliggen, og Prammen maatte derfor selv bære Følgerne, naar der ikke fra den Skadegørendes Side kunde paavises Fejl.

Af Hensyn til det anførte og til den Omstændighed, at Fulton ved at lade Styrbords Anker falde vilde have undgaaet at give Skaden et saa stort Omfang som nu, fandtes denne Damper at maatte tilpligtes at erstatte en Del af Skaden i Henhold til Sølovens § 220, 2. Stykke, og ansattes denne Del til 1,600 Kr., som med Renter vilde være at betale til Den kjøbenhavnske Søassuranceforening. Sagens Omkostninger hævedes.

S. S. $^{14}/_{1900}$, afsagt 6. Juni. Den 17. Oktober 1899 fandt et Sammenstød Sted udfor Højen, Gammel Skagen, mellem den norske Damper Nora og den danske Damper Martha. Det var den Dag stille Vejr med stærk Taage. Nora var paa Rejse fra Methil til Frederikshavn med en Ladning Kul og Koks. Ved Sammenstødet fik den en Del Skade, og dens Fordring opgjordes til ialt 1,975 Kr. 66 Øre. Martha var paa Rejsen fra Riga til Gent; det samlede Beløb af dens Skade opgjordes til 3,287 Kr. 08 Øre. Efter Noras Forklaring fik man, efter Kl. 4 Morgen at have passeret Hirtshals Fyr i S. $^{1}/_{2}$ O., Kl $7^{1}/_{2}$ stærk Taage og gik stadig med sagte Fart og brugte Signalfløjten. C. Kl. 8 hørtes Taagesignalet fra Højen i S. t. O., der styredes O. S. O. 5 Minutter før 9 hørtes en Dampfløjte forude c. 3 Streger om Bagbord og straks efter saas en Damper om Bagbord komme med stærk Fart. Der gaves haardt Bagbords Ror og straks efter kommanderedes Stop og fuld Kraft bak, idet der gaves 3 Stød i Fløjten. Da Nora drejer til venstre under Bakning, drejede den trods Bagbords Ror Bagbord over og ramte med sin Styrbords Boug Marthas Styrbords Boug.

Efter Marthas Forklaring gik dette Skib med vekslende Fart; fra Kl. $8^{3}/_{4}$ gik de med mindsket fuld Kraft, styrende V. $^{1}/_{2}$ S. Lidt over 9 hørtes et Stød i en Dampfløjte forude c. 1 Streg om Styrbord. Farten mindskedes til halv Kraft, c. 6 Knob, og kort efter til langsomst, c. 4 Knob. Derefter hørtes paany et Stød forude, omtrent 1 Streg om Styrbord, men betydelig nærmere. Der beordredes da Stop, og Maskinen var stoppet i c. 3 Minutter; derpaa hørtes pludselig 3 korte Fløjtestød og umiddelbart efter saas en Damper i kun 3 Kabellængders Afstand paa Styrbords Side, der sloges straks fuld Kraft bak, men kort efter skete Sammenstødet.

Idet Retten ikke fandt det nødvendigt nærmere at gaa ind paa de enkelte Uoverensstemmelser i Forklaringerne, maatte det siges, at Martha havde en overvejende Del af Skylden for Sammenstødet, idet dette Skib i Strid med Forskrifterne i de internationale Søvejsreglers Art. 16 var gaaet frem med for stor Fart i den nærmeste Tid før Sammenstødet. Nora var dog ikke uden Skyld, idet det maatte bebrejdes dette Skib, at det i Sammenstødsøjeblikket lagde sit Ror haardt Bagbord. I Henhold til Sølovens § 220, 2. Stykke, fandtes Martha at burde betale til Nora 1,000 Kr. med Renter og i Sagsomkostninger 100 Kr.

Cathay—Clan Macgregor.

Om den nylig i England faldne Dom om Begrænsning af den Erstatning, der var paalagt Det østasiatiske Kompagni i denne Sag, bringer „Sh. Gaz-" nu en ledende Artikel, som vi af Hensyn til Spørgsmaalets Betydning gengiver i sin Helhed:

Spørgsmaalet om, i hvilken Udstrækning Ejerne af fremmede Skibe kan begrænse deres Ansvar overfor Krav, som blive gjorte i Anledning af Kollisioner med britiske Skibe, er jævnlig bleven afgjort af de engelske Domstole. Den Ret, som en Skibsreder har til at fritage sig for at betale det fulde Beløb af den Skade, der er forvoldt af Folk, for hvem han har Ansvar, er en Ret, som ikke er baseret paa noget Lovgivningsprincip, men alene givet ved Anordning, og for at blive virksom, maa

derfor Udtrykkene i Anordningen behørig fortolkes. Det er ganske sandt, at det har været en almindelig Opfattelse, at den almindelige Sølovgivning fastslog den Regel, at en Skibsreders Ansvar var begrænset til Værdien af hans Skib og Fragt; men denne Regel er aldrig bleven anerkendt i England.

Ifølge de almindelige og Admiralitetslovene, som de her anvendes, er den Skyldige pligtig til at give fuld Erstatning, og hans Ansvar er i Virkeligheden ubegrænset. Ikke desto mindre har Lovgivningsmagten brugt den Politik, for at opmuntre saavel store som smaa Kapitalister til at eje eller anbringe deres Penge i Skibe, at indblande sig heri og har bevilget Skibsrederne den specielle Ret at kunne undgaa denne ubegrænsede Ansvarlighed; men denne Ret kan kun blive opretholdt ved den eller de Anordninger, som for Tiden ere i Kraft. Begrænsningen er her en Tonnage-Begrænsning, og Tonnagen er ikke alene nødvendigvis fastsat ved vilkaarlige Maaleregler, men er ogsaa af forskellige Grunde underkastet Nedsættelser og Indrømmelser. Det maa derfor forventes, at der vil indtræffe Tilfælde, hvor det vil være overordentlig vanskeligt at se, hvor Lovgivningsmagten har tænkt at sætte Begrænsningen, i Særdeleshed naar Skibene ere af fremmed Nationalitet, maalte efter andre Regler og underkastet andre Reguleringer end de, som britiske Skibe ere underkastede.

Det seneste Tilfælde er Cathay-Sagen, hvor det rejste Spørgsmaal var meget indviklet, men som var, som Dommeren udtrykte sig, af almindelig og stor Betydning. „Cathay" var et dansk Skib, og Spørgsmaalet drejede sig om man, ved Ansættelsen af Tonnagen til Brug for Begrænsningen af Skibets Ansvar, skulde tage gyldig den af Rederiet opgivne Gross-Tonnage, hvori Folkerummene vare fratrukne, og som udvistes af Registrerings-Certifikatet. Svaret paa dette Spørgsmaal afhænger af en Del Afsnit og Tillæg i den engelske Sølov af 1894 (Merchant Shipping Act). Grænserne for en Reders Ansvar for et Skib, enten det er et engelsk eller fremmed, er ifølge Lovens Afsnit 503 sat til 8 £ eller 15 £ for hver Ton af Skibets Tonnage, og Tonnagen af et Dampskib regnes efter Gross-Tons uden Afdrag for Maskinrummet. Der er dertil føjet den Bestemmelse, at Pladsen, som Mandskabets Rum indtager, ikke medregnes, naar de ere indregistrerede efter de Regler herom, som ere tilføjede Loven.

Disse Regler indeholdes i Tillæg 6, som handler om de Bekvemmeligheder, som Sømændene skulle tilsikkres, og beordrer, at de Opholdsrum, som ere anviste til Mandskabet, skal inspiceres af „en af de efter Loven ansatte Skibsbesigtigelsesmænd, som, hvis Rummene ere tilfredsstillende, skal indgive et Certifikat derom til Toldforvalteren (Collector of customs)". Det synes temmelig klart, at denne Bestemmelse i Afsnit 503 ikke retfærdiggør Afdrag for Folkenes Rum, naar det er et fremmed Skib, eftersom Lovens Betingelser for at Reduktionen kan finde Sted er, at den engelske Besigtigelsesmand, naar han handler som Embedsmand, officielt udsteder sit Certifikat. Denne Fremgangsmaade synes *prima facie* at henvise til britiske og ikke til fremmede Skibe. Afsnit 84 af denne Lov tager dog visse Hensyn til fremmede Registre for fremmede Skibe. „Naarsomhelst Hendes Majestæts Regering erfarer, at Tonnage-Reglerne ifølge denne Lov ere blevne antagne af et fremmed Land og ere i Kraft der, kan den beordre, at Skibe fra et saadant Land uden at blive ommaalte i Hendes Majestæts Riger og Lande antages efter den Tonnage, som er angivet i deres Registrerings Certifikat (Maalebrev)". Danmark er et af de Lande, som har faaet en saadan Rettighed af vor Regering, og derfor var „Cathays" Rederi berettiget til at stole paa dette Afsnit af Loven. Dette Afsnit er en Gentagelse, men ikke bestemt med de samme Ord, af Afsnit 60 af Søloven af 1862.

Virkningen af dette Afsnit og af en Kabinetsordre derunder blev drøftet i Sagen „Franconia". I denne Sag stolede Rederne af det tyske Skib paa deres Maalebrev, hvori var angivet Plads til Mandskabet, og stolede paa, at hvis det havde været et engelsk Maalebrev, vilde Begrænsningen for Ansvaret have været Gross-Tonnagen med Fradrag for Folkerummene, og derfor maatte det fremmede Maalebrev, i Henhold til Kabinetsordren, have samme retslige Virkning.

Appelretten nægtede imidlertid at gaa ind paa denne Opfattelse og holdt paa, at Kabinetsordren ikke gav det fremmede Maalebrev Ret til at være afgørende Vidnesbyrd for, at Folkerums-Pladsen maatte fradrages. Derpaa tog Retten under Overvejelse Spørgsmaalet, om dette Afdrag i Maalebrevet var i Overensstemmelse med Reglerne i Loven af 1867, hvilket nu er Tillæg 6 af Reglerne, og kom til det Resultat, at da det ikke var det, kunde intet Fradrag foretages. Afsnit 84 af Loven af 1894 afviger vistnok lidt fra det tilsvarende Afsnit 60 i Loven af 1862, og i „Cathays" Sag fremhævedes det paa Rederiets Vegne, at Forskellen var betydelig, og at Afsnit 84 af den sidste Lov gav det fremmede Maalebrev større Betydning end Afsnit 60 i den tidligere Lov, som forklaret af Appelretten i Sagen „Franconia". Dommeren holdt imidlertid paa, at Virkningen af Ordene i begge Loves Afsnit var ens, og at Afgørelsen i „Franconia" absolut beherskede Sagen.

Et specielt Punkt af mindre almindelig Interesse blev bragt frem, nemlig at „Cathay" var bygget i England og havde paa den Tid faaet et Slags Certifikat, hvorved det mentes berettiget til at komme ind under Fordelene af Tillæg 6. Denne Begrundelse blev forkastet af Dommeren paa Grund af, at dette Certifikat ikke var det samme som det specielle Certifikat, der var nævnt i Tillæget. I Henhold hertil bestemte Dommeren, at „Cathays" Redere ikke vare berettigede til at fratrække Folkerummene i Tonnagen, som skulde anvendes ved Begrænsningen af Betalingen.

Denne Dom er visselig af meget stor Betydning, ikke alene med Hensyn til fremmede Skibes Begrænsning af deres Ansvar i Kollisionstilfælde, men den kan ogsaa muligvis blive til Skade for dem ved Fastsættelsen af Tonnageafgifter. Dommeren henviste til denne Mulighed, men Spørgsmaalet forelaa jo ikke for ham til Bedømmelse. Ikke desto mindre vil denne Dom, om ogsaa den indskrænker sig til Begrænsning i Ansvarssager alene, stille fremmede Skibe i en ugunstigere Stilling end britiske Skibe, og dette har dog næppe været Lovgivningsmagtens Mening. Sagen maatte imidlertid afgøres, ikke efter almindelige Grundsætninger, men efter Fortolkning af Loven, og der er ingen Grund til betragte denne Afgørelse som andet end naturlig.

Vægtgaranti i Kønigsberg.

Sømandsfest i Sverrig.

Vi have modtaget følgende:

Maa det være mig tilladt med nogle Linier at føre en Sag paa Bane, som for Resten ikke saa faa Gange har været under Omtale her i Bladet.

Det er nemlig om Kutymen i Kønigsberg med at tegne rene Konnossementer og det deraf for Sejlskibe følgende Vægtansvar for Ladninger, bestemte til Skandinavien.

Jeg ladede for c. 3 Uger siden i Kønigsberg en Ladning, bestaaende af 1,525 Sække Ærter, Vikker og Mel, og kompletterede med Havre løst i Rummet. I Kønigsberg blev Havren vejet ind i 275 Kø., aldeles nøjagtig Vægt, ad Gangen, men ved Udlosningen fordrede Modtageren i Søderhamn Havren vejet ud i 80 Kø.

pr. Sæk, én ad Gangen. Dertil kom, at Ærte-, Vikke- og Melsækkene ved Udlosningen alle vare behængte med løs Havre udvendig, som det trods den største Paapasselighed var umuligt at faa fjernet fra Sækkene, og som saaledes gik tabt for Havrevægten, og Følgen blev, at jeg leverede en forholdsvis betydelig Undervægt, som Modtageren tvang mig til at betale med 11 Øre pr. Kg. Ved at forhøre mig har jeg erfaret, at det er gaaet en Del af mine Kolleger ligesaa i Gefle, kommende fra Kønigsberg, én endnu værre end mig i Søderhamn, og en Mængde paa andre Pladser i Skandinavien har formodentlig lidt samme Skæbne. Dette er saa meget ærgerligere, som det efter min Anskuelse slet ikke vilde være umuligt at faa denne nederdrægtige Kutyme kuldkastet.

Der har i dette Foraar været en saa enorm Tilstrømning, særlig af danske Smaaskibe, til Kønigsberg, at man godt kan regne, at mindst 300 danske Skibe har lastet Kornvarer der, hvoraf mindst Halvdelen bestemt til Skandinavien. Dette beviser dog tydeligt, at de Kønigsberger Afskibere slet ikke kan undvære de danske Smaaskibe.

Naar nu alle Redere og Førere i Danmark vare enige om ikke at afslutte Fragter med Vægtgaranti, og Nordisk Skibsreder-Forening samt Dansk Sejlskibsrederi-Forening vilde støtte Sagen og indvirke paa de Kønigsberger Mæglere, særlig Firmaet Moeller & Prentice, saa synes jeg, at det ligger klart for Dagen, at Afskiberne i Kønigsberg absolut maa falde til Føje, og derved vilde dette Forhold, som nu har eksisteret i mange Aar og været til stor Harme for næsten alle danske Sejlskibsførere, bringes ud af Verden.

Jeg henstiller til den ærede Redaktion, om den ikke ogsaa kunde støtte Sagen og indvirke paa dens Gennemførelse.

Jeg skal med det samme omtale en Sømandsfest, som fandt Sted her i Stugsund 2den Pinsedag, og hvoraf Vedkommende, som havde sat den i Scene, har høstet megen Ære.

Alle Skibsbesætninger i Søderhamns Distrikt vare indbudne til Festen, at møde i Sømandskapellet Kl. 4 om Eftermiddagen, og mødte ogsaa i store Mængder. Endogsaa fra Ljusne kom Folk hertil. Ved Indgangen stod unge Damer, som dekorerede hver Sømand og Sømandshustru med en lille smagfuld Buket Blomster. Adgangen var selvfølgelig gratis for alle Sømænd med Hustruer og Børn.

Efter at en Bøn var bedt, en lille Salme afsungen, og en overordentlig pæn og hjertelig Tale, særlig til Sømandsstanden, holdt, blev der serveret Kaffe med uendelige Mængder af Kager og Hvedebrød. Derefter vekslede Sang, Musik, opbyggelige Taler og anden forskellig Underholdning til Klokken henimod 9, da Festen ophørte. Der var mødt mindst 1,000 Mennesker, deriblandt 30 à 40 danske, hvoraf 4 Kaptajnshustruer.

Det syntes, at en overmaade stor Glæde og Tilfredshed var fremkaldt hos alle til Stede værende, og skulde disse Linier, f. Eks. gennem „Sveriges Sjøfartstidning", komme til Stugsund, da bringer jeg herved paa mine og alle Danskes Vegne, som deltog i Festen, en hjertelig Tak for de skønne Timer, vi tilbragte der.

Stugsund pr. Søderhamn, d. 6. Juni 1900.

Julius Møller,
Fører af „Agnete" af Svendborg.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge har Fragtmarkedet været en Del stille, begrundet paa Helligdagene, men Fragterne have holdt sig nogenlunde støtte; dog ere Kulfragterne til Østersøen faldne noget, hvilket ikke burde være Tilfældet, da Skibene endnu have lange Ophold i England paa Ladepladserne. I den oversøiske Fart ere en stor Del Maanedsbefragtninger afsluttede, hvilket Befragterne have set sig nødsagede til, da Rederne ikke vilde slutte for længere Tid forud. Dette er hovedsagelig i Tømmerfarten. Pitchpinefragterne fra Gulfen ere stegne til 122/ og fra B. N. A. ere gode Træfragter at faa, betydelig højere end foregaaende Aar.

Kulmarkedet har været en Del stille, dels begrundet paa Helligdagene, og dels paa, at der ikke kommer tilstrækkelige Kul fra Minerne og Skibene som Følge deraf faa lang Tørn. Fra Newcastle noteres: Blyth eller Tyne til Kronstadt 6/9, St. Petersborg 7/3, Libau 6/6 à 6/9, Riga 6/6, Reval 7/, Wyborg 7/6, Svinemünde 5/6, Pillau 6/6, Flensborg 6/3, Helsingør 5/6 à 5/9, Korsør 5/6, Karrebæksminde, Randers 6/6, Stockholm 5/6 à 5/9, Malmø 5/9, Nord Norge 5/9 à 6/6. Fra Cardiff noteres: Til Kjøbenhavn 6/9, Aarhus 6 à 6/6, Kronstadt 7/9, Stockholm 6/9, Svinemündo 7/ à 7/6, Gibraltar 8/3 à 8/4½, Valencia 10/, Tarragona 11/6, Genua, Savona 10/ à 10/3, Venedig 12/6, Alexandria 12/9, Port Said 12/6 og andre Havne i Middelhavet i Forhold dertil.

Østersøen. Markedet her er lidt fastere, da der flere Steder har været Mangel paa Tonnage. Der noteres for Dampere fra St. Petersborg til London 1/3, Rotterdam, Amsterdam 1/4½, Hamburg, Weser, Antwerpen, Dunkirk og Ghent 1/6, Rouen 1/9, alt Hvedebasis. For Hør pr. Ton 17/6 til Dundee Leith og 25 Frcs. til Dunkirk, Ghent. Til Øst- og Sydsverrig 11 Mk.; Stettin, Lybeck, Sundhavn 12 Mk.; Danmark 13 Mk., alt Rugbasis. Træ fra Kronstadt pr. Stander til Hull, London 27/6 à 29/; Rotterdam, Amsterdam 17 fl.; Antwerpen 40 Frcs. Fra Reval til Rotterdam 1/5¼ Hvedebasis, og 25 à 26 Frcs. pr. Ton Hør til Dunkirk, Ghent. Fra Riga 1/4½ à 1/6 til Hull, London, Rotterdam, Schiedam, Antwerpen; 1/6 à 1/7½ til Dunkirk, Ghent, alt Havrebasis. For Hør pr. Ton 20/ Dundee, Leith; 25 Frcs. Dunkirk, Ghent. For Træ pr. Stander 30/ à 32/6 til London og Østkyst; 16 fl. til Holland; 42 Frcs. Antwerpen; 45 Frcs. Rouen; 18 à 19 fl. pr. Tylft Bjælker til Holland. Til Stettin 12 à 13 Mk., Østsverrig 15 à 16 Mk., Danmark 16 à 17 Mk., Gøteborg, Østnorge 17 Mk., alt pr. 2,000 Ko. Rugbasis. Fra Libau noteres: 1/4½ Leith, Hull, London; 1/6 Hamburg; 1/9 Plymouth, Cardiff; 2/ Bristolkanalen; alt Havrebasis. Fra Kønigsberg noteres: 1/3 à 1/4½ til London, 1/3 til Hull, 1/4½ til Leith, 1/6 til Rotterdam med Part let Gods; 2/1½ til Rouen, alt Hvedebasis. Østkyst Slesvig Holsten 16 à 17 Mk., Danske Øhavne og Østjylland til Aarhus 17 à 18 Mk., Svenske Sundhavne og Sydsverrig 16 Mk., alt pr. 2,500 Ko. Rug. En Del Sukker og Mel til finske Havne kan faas til 6 Mk. for 1 Plads og 6½ Mk. for 2 Pladser pr. Ton.

Trælast fra Østersøen til Danmark noteres for Dampere: fra Botten eller Sydfinland til danske Provinshavne 28 à 29 Rmk. pr. Stander, og for Sejlere: fra Nordbotten eller Sydfinland til danske Provinshavne, større 28 og mindre 30 Rmk. pr. Stander, og fra Sydbotten større 25 à 26 Rmk. og mindre 26 à 28 Rmk. pr. Stander.

Middelhavet, Sorte- og Azoffhavet er temmelig fast. Fra de spanske Frugthavne søges Tonnage til 12/ paa D. W. til Østkysten U. K., men meget faa Dampere tilbyde sig. Esparto Fragterne ere faste, og fra Sicilien til U. S. bydes 24/ paa Net Register for Frugt og 10/ for Svovl. Efterspørgslen fra Alexandria er meget begrænset, men Fragterne have dog stigende Tendens. Der noteres 9/3 til Hull, London for store Dampere, 10/6 direkte til U. K. for passende Dampere pr. Ton Bomuldsfrø eller 10/ pr. Ton Sukker til Amerika. Sortehavet og omliggende Markeder er ogsaa fast, men

da der ikke tilbyder sig megen Tonnage, gøres ikke mange Forretninger. Fra Donau noteres 14/ à 14/6 paa D. W. til Antwerpen eller Rotterdam, og Odessa vil betale 11/6 til samme Pladser eller 1/ mere fra Nicolaieff. Azoff tilbyder 13/9 à 14/, nyt Charter, for passende Skibe. 13/6 direkte til U. K. eller Kont og 14/ til Hamburg for store Dampere. Befragterne ere meget ivrige efter at slutte Efteraarsfragter, men Rederne holde igen og forlange højere Rater end der tilbydes.

Fra Amerika meddeles, at Fragterne vedblivende have Tendens til at stige, skønt der ikke er overdreven Efterspørgsel for Tonnage, men da en betydelig Del Baade ere blevne befragtede fra de sydlige Tømmer-Havne til stigende Fragter, saa synes dette at være Tegn paa, at der trænges til endnu flere Baade til denne Fart. Fra Provinshavnene er der ogsaa god Efterspørgsel efter Dampere til Trælast. Fra St. John og andre B. N. A. Havne bydes glat væk 60/ til Vestkyst af U. K. Kornfragterne fra Northern Range ere rigelige til 3/7½ à 3/9 C. f. o. og 3/3 til p. p. U. K. eller Kont. paa Berth terms for store Baade, eller 14/ til 14/6 paa Nett. Korncharter. Fra Gulfen til Juni Aflastning ere Fragterne 17/6 og for Juli 16/6 til U. K. eller Kont. pr. Nett. Charter Basis og 3/10½ pr. Quarter Basis til p. p. U. K. eller Kont. River Plate Markedet er ganske stille og faa Forretninger gøres, men dog holder Fragterne sig i 24/ til U. K. eller Kont.

Østen. Det østlige Marked er meget daarligt, da Udfragterne ere tarvelige og Hjemfragterne elendige, saa der gøres ikke megen Forretning. Fra Bombay noteres kun 13/6 og fra Calcutta 20/. Fra Rishavnene 23/9 à 25/ og fra Java 30/ til U. K. eller Kont. Der synes derimod at være lidt mere Liv i Fragterne paa Kinakysten og temmelig gode Rater. Fra Saigon ere Fragterne paa Grund af Karantænen 27 Cents for middelstore og 25½ à 26 Cents for store Dampere pr. picul til Hongkong, og til Filippinerne ere en god Del Forretninger afsluttede til 50 Cents pr. picul. Newchwang-Canton var falden til 40 Cents, men er atter stegen til 45 Cents. Kulfragter fra Japan betales med Doll. 3.10 til Singapore og Doll. 2.75 til Hongkong. Dette er tilsyneladende gode Fragter, men da Dollaren kun staar i c. 2 Shilling, forringer dette jo Fortjenesten betydeligt.

Losning i Runcorn.

Vi have modtaget følgende:

Runcorn, d. 25. Maj 1900.

Vær saa venlig at give mig Plads i Deres ærede Blad for disse faa Linier, jeg har ønsket at offentliggøre; maaske det kunde have Interesse og gavne mine danske Kolleger og Ligestillede af Skibsførerstanden.

Jeg ligger for Tiden her i Runcorn og losser en Ladning Felspat (en Slags Sten fra de norske Fjelde) fra Christianssand; den bruges dels til elektriske Ledninger og dels til Glasur paa Stentøj; jeg har ført Ladningen hertil med Sk. Neirøs af Esbjerg. Det er 3die Gang, jeg bringer denne Slags Ladning hertil. Og det er en Advarsel, jeg ønsker at give imod at lægge Garnering under Ladningen, det være sig Felspat, Flintsten, Chinakla m. m.; thi dersom man, som oftest er Tilfældet, bliver nødt til at arbejde med Dokkompagniets Dampkran og dertil hørende Folk, kommer man i en slem Forlegenhed.

Jeg har nu ligget her i 8 Dage, og er ikke udlosset endnu paa Grund af, at jeg har nogle lange Brædder liggende under Lasten som Garnering. Imellem disse Brædder stikker nogle Smaasten op, og Arbejdsfolkene, som er i Lasten, mener, det generer dem i Arbejdet; det er dog ikke saa meget, at det er værd at tale om; thi Brædderne i det hele er meget lettere at skuffe paa end paa selve Skibets faste Garnering, da Bolthovederne paa denne hist og her stikker op, og vil genere meget mere end Brædderne. Desuagtet har de alligevel nedlagt Arbejdet, og Skibet har saaledes henligget i 3 fulde Dage uden at losse.

Deres Fordring gaar ud paa 30 Shillings for ekstra Arbejde, fordi det Par Brædder ligger under; dette nægtede jeg straks at betale: samtidig nægtede samtlige Arbejdsfolk at arbejde mere, og der var c. 80—90 Tons tilbage i Skibet. Jeg henvendte mig først til Mr. Deggs, Formanden for dem, men dette frugtede intet, og senere til Mr. Medowcroft, Hovedmanden for hele Dokkompagniet; den sidste og Mægleren gave mig Medhold, thi de kunde ikke skønne, at der var nogen Ulempe ved denne Losning. Men det er „the Union", Arbejderforeningen, som gør det. Første Gang, jeg var her i Fjor og lossede Felspat, ogsaa fra Christianssand, var jeg dum nok til at betale 30 sh. for ekstra Arbejde, men jeg lovede det skulde ikke ske mere, og sidste Gang betalte jeg heller ikke noget med Undtagelse af et Par Shillings til Vejeren af Lasten og til Donkeymanden.

Endelig paa 4de Dagen fik jeg det saadant lavet, at Skibets egne Folk skulde fylde „Tubben" og Dampkranen, hive det over i en Lægter, som sendtes mig langs Siden, i Stedet for at det før blev trillet ind paa Kajen.

Der er saaledes hengaaet 8, skriver otte, samfulde Dage for at losse lumpne 235 Tons Felspat. Derfor advarer jeg enhver af mine Ligestillede, som maatte bringe slige Ladninger hertil, mod at betale for Ekstraarbejde til disse Arbejdsfolk. Vi faa vor stipulerede Fragt, smaat nok endda, men Arbejderne derimod bliver godt betalte for deres Arbejde med 5 à 6 Shillings pr. Dag, og til Slutning kan man ikke gaa i Fred for dem, for at give dem Drikkepenge.

I Haab om, at ovenstaaende bliver optaget i „Dansk Søfartstidende", tegner jeg

H. N. Sonnichsen,
Fører af Sk. „Neirøs".

Generalforsamlinger.

Kjøbenhavns Skipperforening.

Som Følge af sin mangeaarige Formand, Kaptajn F. Harboes for kort Tid siden indtrufne Dødsfald afholdt Kjøbenhavns Skipperforening Onsdag d. 30. Maj Kl. 6. Eftrm. en talrig besøgt ekstraordinær Generalforsamling.

Kaptajn Benedictsen ledede Forhandlingerne. Kaptajn Schmiegelow mindede om det store Tab, Foreningen havde lidt ved Kaptajn F. Harboes Død. Harboe havde i de sidste 17 Aar været Foreningens Formand og med stor Dygtighed og aldrig svigtende Ihærdighed varetaget dens Interesser paa bedste Maade. Hans Minde vil derfor stedse blive bevaret i taknemlig og kærlig Erindring.

Forsamlingen gav sin Tilslutning til de smukke Mindeord Udtryk ved at rejse sig.

Kaptajn Schmiegelow anbefalede Bestyrelsens Forslag om at tilstaa Kaptajn Harboes Enke en Pension af 600 Kr. aarlig. Det vilde være den smukkeste Maade, hvorpaa man kunde ære den afdøde Formands Minde, men hertil kom, at Kaptajn Harboe i de 17 Aar, han havde været Formand, havde forbrugt det meste af sin Kapital.

Kaptajn Nielsen mente ikke, der var Grund til at give Enkefru Harboe større Ret end andre Enker.

Kapt. Schmiegelow: Jo, det er der megen Grund til. Legatmidlerne er i de 17 Aar, Harboe har været Formand, vokset med 166,000 Kr. eller næsten til det tredobbelte. Nu har vel Harboe ikke skaffet Foreningen alle disse

Midler, men i mange Tilfælde skyldes det dog alene ham, at Foreningen har faaet de store Legater.

Kapt. Jacob Holm: For 30 Aar siden var det kun Enker efter Officerer og kongelige Embedsmænd, der fik Pension. Men senere er man bleven humanere, og Pensionering bliver mere og mere almindelig, jeg skal blot nævne D. F. D. S. Det glædede mig derfor at høre, at Bestyrelsen vil give Enkefru Harboe Pension.

Bestyrelsens Forslag vedtoges med alle Stemmer imod 6.

Kapt. Schmiegelow foreslog derefter paa Bestyrelsens Vegne at fastsætte Formandens Løn til 1200 Kr. aarlig foruden fri Bolig. For 17 Aar siden var Kapt. Harboe bleven Formand med 600 Kr. i aarlig Løn foruden fri Bolig. Senere var Lønnen bleven forhøjet et Par Gange, og tilsidst havde Kapt. Harboe 2,000 Kr. Men de sidste Lønforhøjelser vare vedtagne som personligt Tillæg.

Bestyrelsens Forslag vedtoges enstemmigt.

Man gik derefter over til Valg af en Formand.

Kapt. Schmiegelow meddelte, at Kapt. A. V. Knudsen var villig til at modtage Valg.

Kapt. Møller oplyste paa given Anledning, at Bestyrelsen efter Lovene havde Ret til at vælge en Formand for Tiden til næste ordinære Generalforsamling. Men man havde fundet det rigtigst at overlade Valget til en Generalforsamling. Bestyrelsen havde da besluttet at foreslaa Kapt. F. V. Schierbeck til Formand, da han var villig til at modtage Valg. Imidlertid erfarede man, at Størstedelen af Foreningens Medlemmer ønskede en anden Mand valgt. Bestyrelsen stillede derfor ikke Forslag om at vælge Kapt. Schierbeck.

Da ingen yderligere bragtes i Forslag, stod Valget saaledes alene om Kapt. A. V. Knudsen.

Ved den foretagne skriftlige Afstemning valgtes Kapt. A. V. Knudsen til Foreningens Formand med 56 Stemmer. 1 Stemme faldt paa Kapt. Schierbeck og 3 Stemmesedler afleveredes blanke.

Kapt. Schmiegelow lykønskede paa Foreningens Vegne Kaptajn Knudsen og bød ham Velkommen som Formand.

Kapt. A. V. Knudsen takkede for Valget. Han vilde stræbe at gøre alt hvad han ævnede for Foreningen.

Dirigenten sluttede derefter Generalforsamlingen.

Murstensfragterne fra Ekensund.

Vi have fra Ekensund Skipper-Forening modtaget følgende Skrivelse. Vi henvise om denne Sag til en Meddelelse fra samme Forening i Bladets Nr. 6 for d. 8. Febr. d. A.

Hr. Redaktør! De bedes om godhedsfuldt at optage nedenstaaende lille Stykke i Deres ærede Blad:

Atter se vi os foranledigede til at benytte „Dansk Søfartstidende“ som Bindeled imellem os og vore Kaldsfæller hinsides den nuværende Grænse.

Først og fremmest ville vi udtale vor Tak til alle danske Skippere, som indtil nu troligen har hjulpet os at hævde de fastsatte Fragters Bestaaen, idet vi for Fremtiden som hidtil haabe paa deres Tilslutning.

Bestyrelsen for „De forenede Teglværker“ hersteds har nu nedsat Fragterne for Mursten til Aarhus og Kjøbenhavn til $4^1/_2$ og 5 Kr., og enkelte større Fartøjer, Svenskere, ere sluttede i Flensborg og afsejlede til den nye Fragt. Mest af alt beklage vi den Kendsgerning, at ét af vor Forenings Skibe har fulgt Svenskernes Eksempel, men hvor findes den Hjord, hvori der ej er et skabet Faar til Stede; dog af sligt ville vi ikke lade os skræmme, men trolig arbejde videre frem mod det Maal, vi have sat os, og vi haabe, at enhver dansk Skipper, som læser disse Linier, maa føle, at ogsaa han er et Led i den fælles Kæde, hvis Pligt det er at holde sammen. Nutiden fordrer det, og vi maa gøre det; thi ellers strande vi.

M. Møller,
Formand.

Det østasiatiske Kompagni

har for 1899, Selskabets 3die Driftsaar, udsendt et Regnskab, der indledes med følgende Beretning: Siden den med vort sidste Aarsregnskab offentliggjorte Beretning er Kompagniets Udvikling skredet fremad paa alle Omraader.

De i den sidste Aarsrapport berørte Forbindelser, som vare sluttede for Østersøens Vedkommende, ere i det forløbne Aar traadte ud i Virkeligheden, idet Kompagniet har truffet Overenskomst angaaende Samarbejde med det nydannede Russisk Østasiatiske Dampskibsselskab, som nyder godt af de Fordele, som Kabotageloven giver Dampere under russisk Flag, foruden at dette Selskab af den russiske Regering faar refunderet den Afgift, som betales af Skibe, der passere Suezkanalen, og som andrager meget betydelige Beløb.

Dette Forhold har givet Anledning til, at Kompagniet har overdraget 2 af dets i Fart værende Dampere, nemlig „Malaya“ og „Cathay“, til Det Russisk Østasiatiske Dampskibsselskab.

Det Østasiatiske Kompagni vil ved dette Samarbejde komme til at nyde godt af de forannævnte Indrømmelser i Forhold til den Andel, hvormed det til enhver Tid participerer i Det Russisk Østasiatiske Dampskibsselskab, ligesom de forannævnte Begunstigelser ogsaa ville støtte Kompagniet i dets Handelsvirksomhed.

Paa Kompagniets Omraader i Østen er alt i glædelig Fremgang, og de sidste Aars Forarbejder i nye Retninger ville i en nær Fremtid begynde at bære Frugt; der kan i denne Forbindelse navnlig henvises til de store udvidede Skovkoncessioner i Siam, som for nylig ere opnaaede.

Disse Skovkoncessioner ere et meget værdifuldt Aktiv, da Teak og andre østasiatiske Træsorter finde tiltagende Anvendelse til opadgaaende Priser i Evropa og de andre Verdensdele.

Kompagniets udvidede og nye Savmøller i Bangkok ere nu fuldendte i Slutningen af 1899, og disse ville fuldt ud være i Stand til at bearbejde det Træ, det faar ned fra sine Skove, til saadanne Dimensioner, som passe for det evropæiske Marked, saa vel som for Markedet i Indien, Kina og Japan, ligesom Kompagniet ogsaa nu er i Stand til at kunne paatage sig eventuelle Leverancer af andre haarde Træsorter til forestaaende Havnebygninger i Kina og andre Lande i Østen. De Summer, som Skovene ville lægge Beslag paa, ere særdeles godt anbragte.

Kompagniets Handel og Skibsfart paa de siamesiske Besiddelser paa Østkysten af Malacca, hvor det er det første evropæiske Firma, som har etableret sig, gaar en god Fremtid imøde. Skibsfarten paa Østen i det forløbne Aar maa betegnes som tilfredsstillende. Fragterne ud og hjem have, støttet af den saakaldte „China, Japan & Straits Conference“, været stabile, og den forøgede Omsætning, som de sidste Aars Begivenheder i Kina og andre af Østens Lande have fremkaldt, har bidraget til Forøgelse af Skibsfarten. Ogsaa paa dette Omraade tegner Fremtiden godt.

Det er os en Glæde at kunne konstatere, at den direkte Handel, baade for Importens og Eksportens Vedkommende, er i stadig Tiltagende mellem Østen og Kjøbenhavn. Resultatet af det forløbne Aars Virksomhed stiller sig saaledes.

Handelen her og i Bangkok har givet et Overskud af 467,755 Kr. 32 Ø., Dampskibsfarten har givet et Overskud af 2,501,874 Kr. 11 Ø., overført fra forrige Aar 766 Kr. 56 Ø., den samlede Indtægt bliver saaledes 2,970,395 Kr. 99 Ø.

Herfra gaar til Administrationsudgifter i Kjøbenhavn og Siam:

Lønninger, Kontorudgifter etc. 221,868 Kr. 61 Ø., Dampernes Udgifter 1,843,732 Kr. 15 Ø., hvoraf til Kul, Olie etc. 397,442 Kr. 01 Ø., Hyre, Proviant 168,167 Kr.

46 Ø., Suezkanal og Havneafg. 294,725 Kr. 96 Ø., Konsulatafgift 7,089 Kr. 41 Ø., Lodspenge og Bugsering 24,796 Kr. 41 Ø., Arbejdspenge ved Ladning og Losning 189,759 Kr. 96 Ø., Leje af fremmede Dampere 303,769 Kr. 59 Ø., Rekvisiter og Reparationer 68,461 Kr. 78 Ø., Agentprovision 141,880 Kr. 42 Ø., Assurance 99,144 Kr. 24 Ø., Transitfragt etc. 115,880 Kr. 31 Ø., Telegrammer etc. 32,614 Kr. 60 Ø. Rente Konto 140.908 Kr. 68 Ø. og Afskrivninger 171,565 Kr. 92 Ø., ialt 2,378,075 Kr. 36 Ø., efterladende en Gevinst af 592,320 Kr. 63 Ø. Til Aktionærerne uddeles 8 pCt. og til Reservefonden henlægges 235,000 Kr.

Søforklaring.

Dpsk. „Jægersborgs" Oversejling af Sk. „Egmont".

I Sø- og Handelsretten her i Byen afholdtes d. 6. ds. Søforklaring om nævnte Oversejling, der fandt Sted i Kattegat d. 26. Maj, og hvorved den norske Skonnert „Egmont" sank og tre Mand af dens Besætning omkom. Til Søforklaringen var mødt „Jægersborgs" Fører, Kapt. Agerlin, Skibets 2. Styrmand, Andersen, og 2. Mester, samt de af Dæksfolkene, der havde Vagt, da Sammenstødet skete; endvidere var „Egmonts" Fører, Kapt. Andersen til Stede.

„Jægersborgs" Dagbog fremlagdes, og det hedder i denne:

„Kl. 2¾ om Morgenen blev Vejret, der hidtil havde været fint, pludselig taaget med stiv Brise af Nordvest. 2. Styrmand, der havde Vagt, kaldte straks Kaptajnen, der befandt sig i Bestiklukafet, paa Broen. Kaptajnen beordrede halv Kraft til Maskinen og lod give Taagesignal. Før Taagen kom, havde ingen Sejler været i Sigte. Kl. 3,10 hørtes et Taagesignal forude. „Jægersborgs" Maskine stoppedes straks. I det samme varskoede Udkigsmanden en Sejler ret forude, og man saa nu en Sejler for fulde Sejl komme frem af Taagen knap en Skibslængde fra „Jægersborgs" Bov. Kaptajnen beordrede haardt Styrbords Ror og gav Kommandoen „fuld Kraft bak" til Maskinen. Sammenstødet var imidlertid uundgaaeligt, og et Par Sekunder efter tørnede „Jægersborg" mod Skonnerten paa dennes Bagbords Bov. Kaptajnen stoppede nu Maskinen, medens 2. Styrmand, assisteret af 1. Styrmand og nogle af Dæksfolkene, gik i Gang med at sætte en Baad i Vandet. Sejleren sank imidlertid, og fra „Jægersborg" kastedes der Redningsbøjer o. lign. i Vandet. Samtidig sattes Baaden i Vandet. Den førtes af 2. Styrmand og optog straks 4 Mand af Skonnertens Besætning, der laa i Vandet tæt ved „Jægersborgs" Skibsside; Resten af Besætningen, 3 Mand, var ikke til at øjne. De 4 Mand bleve straks tagne op og bragte ombord i „Jægersborg", hvorefter Baaden hurtig roede rundt og ledte efter Resten af Skonnertens Besætning; men de vare intet Steds hverken at se eller høre. Efter at man havde undersøgt „Jægerborgs" Stævn og forvisset sig om, at Skibet ingen Skade havde taget, blev Baaden atter tagen ombord. De 4 reddede Søfolk bleve senere fra „Jægersborg" satte ombord i Dampskibet „Sigurd", der førte dem til Kjøbenhavn."

Af Kapt. Agerlins Forklaring fremgik det, at han troede, at Grunden til, at Sammenstødet fandt Sted, var den, at „Egmont" luvede op i Vinden samtidig med, at „Jægersborg" gav haardt Styrbords Ror og slog fuld Kraft bak.

„Egmonts" Søforklaring gik ud paa, at Skibets Ror ikke var rørt fra det Øjeblik, man opdagede Damperen, og indtil Sammenstødet fandt Sted. Ved dette trængte Damperens Stævn saa langt ind i Skonnerten, at den naaede frem Styrbord for dens Fokkemast.

En Matros i „Jægersborg" havde, som det ved Søforklaringen konstateredes, nogen Tid før Sammenstødet hørt „Egmonts" Taagesignal.

Uoverensstemmelsen mellem de to Skibes Forklaringer var den, at man fra „Jægersborg" vil have set „Egmont" om Styrbord, medens man fra denne vil have set „Jægersborg" om Bagbord.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet Dagmar, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Russisch Baltische Dampfschifffahrts Gesellschaft i Riga, foretoges d. 6. 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 290′ langt i Hoveddækket, 42′ 6″ bredt og 20′ 7½″ dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation. Paa Prøveturen indicerede Maskinen normalt 879 Hestekraft, hvorved der opnaaedes en Fart af 10¼ Mil, med et Kulforbrug af kun 0,54 Kilo pr. I HK.

Brig Ines Røhl af Fanø, hvis korrespond. Reder var Hr. C. H. Nielsen af Nordby, er if. „Fanø Avis" solgt til Hamburg for 14,000 Kr. med Forbehold af Bundbesigtigelse. Skibet, der maaler 248,53 R. T., er bygget i 1881.

Skonnertbrig Røhl af Fanø, hvis korrespond. Reder var Købmand John. Mathisen af Nordby, er if. s. Bl. solgt i Hamburg, formentlig til et norsk Rederi, for 1,000 Rm Skibet, der maaler 159,26 R. T., er bygget i 1877.

Dampskibet „Dronning Lovisa", der, som tidligere meddelt, er solgt til England, afgik herfra Torsdag d. 7. ds. til Preston, hvor Afleveringen af Skibet finder Sted.

Personalia.

Kapt. P. Hartman, Fører af Dpsk. Fredensborg, har fra den engelske Regering modtaget en Sølvpokal for Redningen af Besætningen fra det engelske Skib Talus i Nordsøen i afvigte Februar Maaned.

Formanden for Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874, Kapt. Jacob Holm er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Dampskibet „Nora" af Esbjerg har midlertidig Kapt. Gram, forhen paa Fanøfærgen, til Fører.

Dpsk. „Christiania", som nu er indtraadt i Farten Kjøbenhavn—Aarhus, er overtaget af Kapt. H. F. Ishøy fra „Oluf Bager", medens sidst nævnte Skib indtil videre er overtaget af Styrmand L. Frandsen.

Dpsk. Kureren, der atter er paa Slæbetur, er igen overtaget af Styrmand J. Hardt.

Da Kapt. Ryders Permission nu er udløben, har han kvitteret Dampskibet „Ceres", som er overtaget af Premierløjtnant H. F. Kjær af Marinen.

Dpsk. Garonne, der foreløbig førtes af 1ste Styrmd. C. Petersen, som atter er traadt tilbage til sin tidligere Stilling i samme Skib, er indtil videre overtaget af Kapt. R. Gøtsche fra S. S. „Alabama".

Fra Sø og Land.

Marineministeriet har udstedt følgende Bekendtgørelse om Brugen af Lodskendingsflaget:

„Danske Lods-Dampfartøjer føre om Dagen, naar de paa deres Station ere i Lodstjeneste, altsaa naar de kan afgive Lodser til lodssøgende Skibe, paa den forreste eller eneste Mast et halv hvidt og rødt Flag, hvis øverste Halvdel er hvid og underste Halvdel rød, i Forbindelse med Nationsflaget hejst agter. Naar de ikke er i Lodstjeneste, altsaa ikke kan afgive Lods, føres Kendingsflaget ikke.

Fyrskibe og andre udstationerede Skibe, der kan afgive Lodser, fører paa Toppen det samme Kendingsflag, som i Følge ovenstaaende er reglementeret for Lods-Dampfartøjer.

Endvidere føres det samme Kendingsflag paa en oprejst Stage i Fartøjer, hvormed Lodser begive sig til Lodsning, naar Fartøjerne roes. Er Fartøjerne under Sejl, er Kendetegnet for, at de er Lodsfartøjer, en rød Dug i det hvide Storsejl."

Disse Bestemmelser for Kendingsflaget, som for Lodsdampfartøjers, Fyrskibes og udstationerede Lodsskibes Vedkommende alt ere gennemførte, ville fra 1. Juli træde fuldstændig i Kraft.

Elbe-Trave Kanalen, der aabnes d. 16. ds., gaar fra Lübeck mod Syd til Lauenburg ved Elben. Kanalen har en Længde af 67 Kilometer, en Bredde af $31_{,7}$—$42_{,4}$ M. oventil, 16—$28_{,4}$ M. i Bunden, 2 Meters Dybde med lavest Vandstand. Kanalen har 7 Sluser og har kostet c. 23½ Mill. Mark. Den vil antagelig være en Støtte for Lübeck, særlig i Konkurrencen med Hamburg. — Tariferne for Benyttelse af Kanalen ere nylig offentliggjorte.

Langt Ophold i Cape Town. Kaptajnen paa et stort Sejlskib, som ankom til Cape Town med Kul i Slutningen af April, skriver 15. Maj: Skibene blive forfærdeligt opholdte. Barkskibet Bristol er det næste for Tørn og det har allerede ligget 95 Dage her i Bugten. Der er 31 Skibe før os, og da der kun gennemsnitlig tages 2 Skibe i Dok om Ugen, er det indlysende, at min Tørn først vil blive i September Maaned. Det vilde være godt, om Rederne bleve bekendte med dette ualmindelige Ophold, saa at de kunde undgaa at sende deres Skibe hertil.

„Shipping Gaz."

Vi have modtaget følgende:

Til Advarsel for Ligestillede tillader jeg mig herved at anføre et Tilfælde, som indtraf for mig paa Rejse fra Danzig til Kjøbenhavn under tæt Taage d. 31. f. M. I Løbet af ½ Time sejlede jeg ind paa Lyden af Sirenen paa Christiansø, hørende stadigt 1 Stød hvert andet Minut; jeg lagde dog Skibet øst over for at faa sikker Kending, da det anførte Signal under uheldige Forhold nok kunde forveksles med Dueodde. Da det klarede, laa vi c. 2 Kml. N. N. Ø. for Christiansø, Vinden var Ø. N. Ø. med frisk Brise; jeg maa saaledes have hørt den ene Sirene uafbrudt, men slet ikke den anden, som utvivlsomt dog har været i Virksomhed.

Th. Petersen,
Fører af S.S. „Maja".

Kapt. N. P. Nielsen, førende Dampskibet „Svend", har sendt følgende Meddelelse:

Mandagen d. 11. Juni Fm. passerede S.S. „Svend" et Sejlskib, som var sunket, hvis Mast var i Vandskorpen, og hvis Ræer med tilsatte Sejl tydelig saas. Vraget er meget farligt for Sejladsen og ligger i Ruten Anholt Fyrskib til Kullen, netop paa den 31 Fods Grund i m. v. N. N. V. ½ V. fra Kullen c. 19 Km. af.

Ugens Havarier.

Ellen, Galease af Ommel, har paa Rejsen fra Skive til Kønigsberg med en Ladning Oliekager været paa Grund paa Lysegrunden. Flot uden Assistance og indgik til Helsingør for Dykkerundersøgelse. Skibet tæt.

Kelso, Dpsk. af Hull, paa Rejsen fra Hjemstedet til Stockholm med en Ladning Olie, Hør, Talg og Kul, kom i Brand i Nordsøen. Mandskabet, ialt 20 Mand, reddedes ombord i Dpsk. Lovisa, der tog Kelso paa Slæb og bragte det til Gøteborg, hvor Ilden efter 24 Timers Arbejde slukkedes. Hele Damperen og al Ladningen er ødelagt.

Prague, Dpsk. af Leith, har paa Rejsen herfra til Hjemstedet med Stykgods maattet søge ind til Christianssand med knækket Krumtapakse. Dpsk. Stettin har bragt Skibet til Leith.

Laura, Skonnert af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra St. Petersborg til Kjøbenhavn med en Ladning Hørfrøkager været paa Grund ved Kronstadt. Flot med Assistance og indbragt til Kronstadt.

Berthine, Galease af Løgstør, har paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Thisted med en Ladning Oliekager i Sundet været i Kollision med Skonnerten Ludvig af Tønsberg. Berthine er indkommet til Helsingør for Reparation; Ludvig fortsatte Rejsen.

Til **Bureau Veritas** er i April Maaned 1900 anmeldt som forliste følgende Sejlskibe: 7 amerikanske, 1 østerrigsk, 2 brasilianske, 23 britiske, 1 chilensisk, 4 danske, 9 franske, 4 tyske, 1 græsk, 10 italienske, 14 norske, 3 russiske, 3 spanske, 2 svenske, 1 tyrkisk, ialt 85; Dampskibe: 1 amerikansk, 12 britiske, 2 franske, 2 tyske, 4 norske, ialt 21.

Aarsagerne til Forlisene vare for Sejlskibene: Stranding 29, Kollision 5, Ild 1, Sunkne 7, Forladte 8, Kondemnation 25, Borteblevne 10; for Dampskibene: Stranding 8, Kollision 3, Ild 1, Sunkne 2, Forladte 1, Kondemnation 3, Borteblevne 3.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Petersen, afgik fra Kbhvn. 17. Maj, bestemt til New Orleans. — Alexandra, Svensson, afgik fra Kbhvn. 9. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Algarve, Borries, afgik fra Kbhvn. 4. Juni, bestemt til Almeria. — A. N. Hansen, Paaske, afg. fra Kbhvn. 9. Juni, best. til St. Petersborg. — Arkansas, Jespersen, afg. fra New York 2. Juni, bestemt til Christiania. — Arno, Strubberg, afgik fra Malaga 4. Juni, bestemt til Kbhvn. — Beira, Lunge, er ankommen til Cardiff. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Trangsund 11. Juni. — Dagmar, Gade, ankom til Genua 9. Juni. — Florida, Koch, afgik fra Halifax 9. Juni, best. til New York. — Garonne, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 8. Juni, bestemt til Bordeaux. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra St. Petersborg 12. Juni, bestemt til Kbhvn. — Hekla, Thomsen, ankom til Kbhvn. 12. Juni. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Kbhvn. 9. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Island, Skjødt, afgik fra New York 9. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 1. Juni, best. til Boston. — Loire, Rabe, i Dunkirk. —Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 31. Maj. — L. P. Holmblad, Rasmussen, i Riga. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 11. Juni, bestemt til Antwerpen — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 13. Juni, bestemt til New York. — Omsk, Müller, er ankommen til Kronstadt. — Seine, Staal, afg. fra Kbhvn. 6. Juni, best. til Bordeaux. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 13. Juni, bestemt til New York. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christianssand 1. Juni, bestemt til New York. — Tiber, Bech, afgik fra Finland 30. Maj, bestemt til Barcelona. — Tomsk, Andersen, ankom til St. Petersborg 6. Juni. — Xenia, Thidemann, afgik fra New Orleans 30. Maj, bestemt til Aarhus.

Anglo Dane, Wiberg, er afgaaet fra Kbhvn., bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 10. Juni, best. til Vestnorge. — Ceres, Kjær, ankom til Kbhvn 31. Maj, bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ank. til Kbhvn. 11. Juni, bestemt til London. — Christianssund, Kjølsen, ank. til Throndhjem 9. Juni, bestemt til Kbhvn. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 9. Juni, best. til Hamburg. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 11. Juni, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingwartsen, ankom til Antwerpen 4. Juni, best. til Kbhvn. — Kasan, H. Hansen, afgik fra London 10. Juni, bestemt til Hamburg. — Kiew, Jacobsen, ankom til Libau 7. Juni, bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afg. fra Leith 31. Maj, best. til Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 11. Juni, bestemt til Kønigsberg. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 11. Juni, bestemt til Danrig. — Morsø,

Frisenette, ankom til Arendal 10. Juni, bestemt til Throndhjem. — Moskov, Rohde, ank. til Hull 11. Juni, best. til Libau — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 6. Juni, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 9. Juni, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 11. Juni, bestemt til Libau. — Pregel, Olsen, ankom til Antwerpen 3. Juni, bestemt til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, afgik fra Libau 8. Juni, bestemt til Hull. — Valdemar, Kofod, ankom til Libau 11. Juni, bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Pillau 11. Juni, bestemt til Libau. — Vesta, Holm, afgik fra Leith 16. Maj, bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ankom til London 10. Juni, bestemt til Libau. — Viking, Lorentzen, ankom til Kbhvn. 10. Juni. — Kursk, Møller, ankom til Hull 9. Juni. — Adolph Andersen, Schubert, afgik fra Riga 10. Juni, bestemt til Antwerpen.

Ficaria, Kolster, afgik fra Kbhvn. 14. Juni, best. til Newcastle. — Primula, Th. Thomsen, afg. fra Newcastle 13. Juni, bestemt til Kbhvn. — Storebælt, W. Jørgensen, afgik fra Nakskov via Svendborg og Aalborg 13. Juni, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afg. fra Newcastle 13. Juni, bestemt til Horsens. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Grimsby 13. Juni, bestemt til Malmø. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 13. Juni, bestemt til Odense. — Union, L. P. Therkildsen, afg. fra Odense via Aarhus og Aalborg 13. Juni, bestemt til Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 5. Juni, ankom til Libau 10. Juni. — Frode, Tofte, afg. fra Kronstadt 11. Juni best. til Gamla Karlaby. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 7. Juni ankom til Wasa 11. Juni. — L. H. Carl, Lorentzen, afgik fra Riga 28. Maj, ank. til Rouen 5. Juni. — Skjold, Schmidt, afgik fra Kronstadt 5. Juni, ankom til Riga 7. Juni. — Danmark, Kraemer, afgik fra Riga 28. Maj, ankom til Rouen 5. Juni. — Ragnar, Holst, afgik fra Sunderland 10. Juni bestemt til Stettin. — Volmer, Riber, afgik fra Riga 6. Juni, bestemt til Dunkerque. — Dan, Hansen, ankom til St. Petersborg 8. Juni fra Newcastle. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Blyth 1. Juni, ankom til Riga 8. Juni. — Olaf, Petersen, afgik fra Stettin 6. Juni.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Jensen, afgik 7. Juni fra Ørnskjoldsvik til Amsterdam. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom 8. Juni til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom 8. Juni til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik 8. Juni fra Gefle til Amsterdam. — Johan Siem, Knudsen, ankom 9. Juni til Dunkerque. — Peter Berg, Thorsøe, afgik 10. Juni fra Kronstadt til Dunkerque. — Pawel Andrejeff, Johnsen, ank. 11. Juni til Fowey fra Rotterdam.

Heimdal. Anine, Løffler, ankom til Blyth 12. Juni. — Kamma, Pedersen, ankom til Tyne 11. Juni. — Helga, Lagesen, afgik fra Rouen 12. Juni. — Martha, Jørgensen, ankom til Blyth 8. Juni — Elna, Møller, afgik fra Sundsvall 7. Juni. — Therese, Rathje, afgik fra North Shields 8. Juni.

Urania. Polarstjernen, Callesen, ank. til Coronel 6. Juni. — Ekliptika, Klaaborg, ankom til Methil 6. Juni. — Sirius, Branth, ankom til Zanzibar 6. Juni. — Urania, Jørgensen, ankom til Framnäs 8. Juni. — Saturn, Lund, ankom til Rotterdam 7. Juni. — Pallas, Degn, ank. til Antwerpen 2. Juni.

Nordsøen. Nordland, Pii, ank. til Zaandam 7. Juni. — Holland, Jørgensen, ank. til Grangemouth 26. Maj. — England, Andresen, ankom til Windau 10. Juni. — Rusland, Møller, ank. til Antwerpen 4. Juni.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Kronstadt 10. Juni, ankom til Åbo 12. Juni. — Niobe, Schmidt, afg. fra Åbo 9. Juni, bestemt til Honfleur. — Nancy, Mathisen, afgik fra Honfleur 7. Juni, ankom til Newcastle 9. Juni. — Nautik, Mortensen, afgik fra Borgå 7. Juni, ank. til Åbo 8. Juni. — Nora, Christensen, afgik fra Esbjerg 12. Juni, bestemt til Kalix — Neptun, Jørgensen, afgik fra Newport 12. Juni, bestemt til Esbjerg. — Nerma, Knutzen, ankom til Treport 9. Juni. — Alfa, Nielsen, afgik fra Sunderland 5. Juni, ankom til Stettin 10. Juni.

Dania. Lilly, Nielsen, ankom til South Alloa 11. Juni. — Mary, Lorentzen, afgik fra Alloa 12. Juni, bestemt til Kønigsberg.

Jylland. Karen, Degn, afgik fra Rotterdam 9. Juni, ank. til Newcastle 11. Juni.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra St. Petersborg 8. Juni, bestemt til Antwerpen — Fyen, Hansen, afgik fra Hull 2. Juni, ankom til Kronstadt 9. Juni — Russia, Jespersen, afgik fra Sunderland 8. Juni, ankom til Kbhvn. 11. Juni. — Hafnia, Troensegaard, ankom til Newcastle 1. Juni. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Dordrecht 6. Juni, ankom til West Hartlepool 7. Juni.

Østersøen. Rita, Jørgensen, afgik fra Blyth 8. Juni, bestemt til Wisby. — Cimbria, Hansen, afgik fra Stettin 2. Juni, ankom til Newcastle 6. Juni.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Helsingør 9. Juni, best. til Reval. — Frisia, Skov, afgik fra Sunderland 8. Juni. ank. til Kbhvn. 11. Juni. — Gallia, Nielsen, afgik fra Riga 7. Juni, bestemt til Dordrecht. — Britannia, Nielsen, afgik fra Neufahrwasser 8. Juni, bestemt til Luleå. — Caledonia, Fisker, afgik fra Riga 7. Juni, bestemt til Amsterdam.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, ank. til Genua 6. Juni. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Cardiff 9. Juni, bestemt til Montevideo for Ordre. — Søborg, Fischer, ankom til Newcastle 5. Juni. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Ny Karleby 11. Juni, bestemt til Rouen. — Jomsborg, Kühl, ankom til Newcastle 9. Juni — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 6. Juni. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Gamle Karleby 8. Juni, best. til Rouen. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 11. Juni. — Amalienborg, Dømel, afgik fra Kronstadt 9. Juni, best. til Stugsund. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Londonderry 10. Juni. — Stjerneborg, Lungren, afgik fra Sevilla 8. Juni, bestemt til Ardrossan.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, afgik fra Cardiff 25. Maj, bestemt til Buenos Ayres. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Lovisa 8. Juni, best. til Rouen — Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 12. Juni. — Guldborg, Jensen, afgik fra Neapel 11. Juni, best. til Sevilla. — Skodsborg, Lund, ank. til Hudiksvall 8. Juni. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Rouen 11. Juni. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Kronstadt 9. Juni, bestemt til Jacobstad.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til St. Petersborg 7. Juni. — Agnete, Jensen, ankom til Kiel 2. Juni. — Hermia, Sørensen, ankom til Riga 12. Juni. — Alice, Hansen, ank. til Riga 6. Juni. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Southhampton 11. Juni. — Bornholm, Petersen, ank. til Liban 10. Juni. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 12. Juni, bestemt til Kiel. — Rønne, Hintze, ankom til Halmstad 7. Juni.

Danmark. Rolf, Hahn, ank. til Grangemouth 9. Juni. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Kiel 7. Juni. — Ansgar, Larsen, afgik fra Riga 7. Juni, bestemt til Dunkirk. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Rotterdam 10. Juni. — Hamlet, Sommer, ank. til Kbhvn. 6. Juni. — Helge, Mathiesen, afg. fra Riga 10. Juni, best. til Gand.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afg. fra Singapore 7. Juni, bestemt til Hongkong. — Annam, Cold, ank. til Antwerpen 29. Maj.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Svanö 7. Juni, best. til Dunkirk. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Honfleur 9. Juni, bestemt til Grangemouth. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Ghent 7. Juni.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Narva 7. Juni, best. til Ghent.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik 11. Juni fra Trangsund til Zaandam. — London, Bom, ankom 11. Juni til Boness.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Ørnskjoldsvik 30. Maj. — Clara, Petersen, afgik fra Grangemouth 12. Juni, best. til Burntisland.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Grangemouth 12. Juni, bestemt til Kbhvn. — Svend, Nielsen, afgik fra South Shields 8. Juni, bestemt til Kronstadt.

Ærø. Energi, Hansen, ank. 9. Juni til Honfleur.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Wilhelmine, Lauridsen, pass. Gibraltar 27. Maj fra Marseille til Tamatava. — Mary Jose, Svendsen, kom til Ponta Delgade 8. Juni fra Habai Øerne, beordret til Hamburg. — Esmeralda, Pedersen, sejlet fra Cape Town 8. Juni til Bombay. — Copley, Struckmann, ankom til Falmouth 8. Juni fra Antofagasta. — Nor' Wester, Nielsen, sejlet fra Port Natal 18. Maj til Hamelin Bay. — Thor, Meinertz, sejlet fra Galeta Buena 9. Juni til Marseille.

Fanø. Sønderho. Ribe, Skov, afg. 26. Maj fra Pensacola til Buenos Ayres. — Martha, Nissen, prajet 25. Maj paa 46° N. B. 34° V. L. paa Rejse fra Yucatun til Hamburg. — Else, Thomsen, afg. 5. Juni fra Apia til Brisbane.

Svendborg. Ariel, Nielsen, ankom til Leith 4. Juni. — Jørgen Ring, Fisker ankom til Pillau 4. Juni. — Maren, Kirstine, Jensen, ankom til Norrkøping 4. Juni. — Marie, Nielsen, ankom til Umeå 6. Juni. — Svafva, Nielsen, ankom til Norrkøping 6. Juni. — Hans Emil, Hansen, ankom til St. Petersborg 6. Juni. — Mine, Møller, ankom til Høganæs 4. Juni. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Kotka 5. Juni. — Fulvia, Nielsen, ankom til Riga 4. Juni. — Fortuna, Christiansen, ankom til Archangel 6. Juni. — Newsky, Nielsen, ankom til St. Petersborg 6. Juni. — Samson, Hansen, ankom til Norrkøping 7. Juni. — Christian, Jørgensen, ankom til Refsø 7. Juni. — Psyche, Hansen, ank. til Refsø 7. Juni. — Solon, Hansen, ankom til Wasa 7. Juni. — Concordia, Henrik-

sen, ankom til Kjøbenhavn 7. Juni. — Lyø, Jensen, ankom til Nørresundby 7. Juni. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Luleå 8. Juni. — Garibaldi, Andersen, ankom til Kønigsberg 8. Juni. — Christine, Nielsen ankom til Reine 9 Juni. — Anna Elisabeth, Larsen ankom til Norrkøping 9. Juni. — Saga, Clausen, ankom til Leith 10. Juni. — Kirstine, Sørensen, ankom til Pillau 10. Juni. — Phønix, Hansen, ankom til Blyth 10. Juni. — Haabet, Andreasen, ankom til Newcastle 10. Juni.

Ærø. Rasmine, Kock, ankom 4. Juni til Rudkjøbing. — Albert, Fabricius, ankom 5. Juni til Halsund. — Kvik, Andersen, ankom 31 Maj til Chathamn. — Hermod, Dreimann, ankom 4. Juni paa Tralée Red. — Hildur, Schmidt, ankom 4. Juni til Abo. — Aurora, Raahauge, ankom 25. Maj til La Roche (Afrika) fra Audierne (Frankrig.) — Agent Petersen. Frederiksen, afgik 31. Maj fra Blyth til Archangel. — Niels Juel, Nielsen, afgik 1. Juni fra Middlesborough til Hammerfest. — Fuglen, Hansen, ankom 4. Juni til Sundsvall. — Abba, Petersen, ankom 26. Maj til Saffi. — Marie Sophie, Tofte, ankom 7. Juni til Kjøbenhavn. — Thøger, Rasmussen, ankom 6. Juni til Kjøbenhavn. — Ellen, Christensen, indkom 8. Juni til Helsingør paa Rejse fra Kønigsberg til Skive. — M. Hay, Petersen, ank. 8. Juni til Strømstad. — Juliane, Christensen, ankom 9. Juni til Grenaa. — Elise Marie, Olsen, ankom 9. Juni til Hammerhavn. — Amor, Rasmussen, ankom 10 Juni til Guernsey. — Arken, Christensen, ankom 11. Juni til Falmouth. f. O. — Hansigne Clausen ankom 11. Juni til Ekenäs. — Nansen, Poflar ankom 11. Juni til Blyth. — Sylfid, Østermann, ankom 11. Juni. til Raumo. — Ceres, Bager, ankom 10. Juni til Holmesund. — Sylphiden, Boye, ankom 9. Juni til Rudkjøbing. — Kirstine, Rasmussøn, ankom 9. Juni til Daglykke. — Astræa, Svane, ankom 11. Juni til Flensborg. — Frederik & Ane, Wilhelmsen, ankom 11. Juni til Wemyss.

Rønne. Prøven, Bidstrup, ankom til Stockholm 2. Juni. — Herman Olsen, Jacobsen, ankom til Kjøbenhavn 5. Juni. — Laurentine Emilie, Andersen, ankom til Faxe 4. Juni. — Cantos, Petersen, ankom til Archangel 8. Juni. — Georg, Jensen, ankom til Neufahrwasser 8. Juni. — Rolf, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 8. Juni. — John Hintze, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 9. Juni.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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, Færøerne, Island og Grønland.

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

Paa *Havrevlen* 11 Fod.

I Kanalen $11^1/_2$ Fod.

Paa *Fjordgrunden* $10^1/_4$ Fod.

Kattegat. Nordre-Rønner. Læsø-NV.-Rev. I Løbet af Efteraaret 1900 ventes følgende Fyr tændt:

Læsø-NV.-Rev hvide Blinkfyr, der viser afvekslende Et-Blink og To-Blink hver $^1/_4$ Minut, Blink c. 1 S., Mørke c. 13 S., Blink c. 1 S., Mørke c. 1 S., Blink c. 1 S., Mørke c. 13 S. Flammens Højde: 45 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Lysævnen: 15 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Fyret vises fra en rød, 51 Fod høj Baake med hvid Gasbeholder, der staar i 16 Fod Vand, c. 1,000 Alen inde paa *Læsø-NV.-Rev*, c. $4_{,6}$ Kml. V. t. N. $^1/_2$ N. for *Vesterø* Kirke. 57° 17′,4 N. Br. 10° 46′,5 Ø. Lgd.

Der er ikke Vagt ved Fyret.

Samtidig med Fyrets Tænding nedlægges Taagesignalet ved *Nordre-Rønner* Fyr.

Norsminde-Flak V. Paa Ø.-Siden af Landgrunden V. for *Hesbjerg-Grund* udlægges i c. 3 Fv. Vand en Vager med rød Stage og 2 Koste, 8,500 Alen N. 22° Ø. fra *Kysing* Mølle.

Ved V.-Siden af 7 Fods Pullen paa *Norsminde-Flak*, *Aarhus* S. udlægges i c. 3 Fv. Vand en Vager med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost, 7,750 Alen N. 43° Ø. fra *Kysing* Mølle.

Samsø V. Ringebjerg-Sand. Paa V.-Siden af *Ringebjerg-Sand* udlægges i c. 3 Fv. Vand en Vager med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost, c. 7,000 Alen N. 76° V. fra *Onsbjerg* Kirke.

Sundet. Kronborg. Slukningen af *Kronborg* Fyr og Tændingen af et midlertidigt hvidt, fast Fyr paa *Kronborg-Pynt* er udsat indtil videre.

Kjøbenhavn. Løbet N. for Lynetten. Over *Revshalen* er i Ø.-lig Retning gravet et Løb med 12 Fod Vand, fra *Inderreden*, N. om *Lynetten* og mellem de to Bølgebrydere til *Kjøbenhavns* Yderred.

Paa N.-Enden af den S.-lige Bølgebryder tændes om kort Tid et fast Vinkelfyr, der viser grønt Lys fra S. 82° V. til V., hvidt Lys fra V. til N. 86° V. over 12 Fods Løbet, rødt Lys fra N. 86° V. til N. 4° V., grønt Lys fra N. 4° V. til N. 56° Ø., hvidt Lys fra N. 56° Ø. til N. 84° Ø. over 12 Fods Løbet og rødt Lys fra N. 84° Ø. gennem Ø. og S. til S. 20° V. Flammens Højde: 14 Fod. Synsvidden og Lysævnen: $6^1/_2$ Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat af 6te Orden. Graat, rundt, 10 Fod højt Jerntaarn. 55° 41′,9 N. Br. 12° 37′,3 Ø. Lgd.

Samtidig slukkes *Revshaleøen* Vinkelfyr.

Løbet afmærkes saaledes:

Uden for Bølgebryderne, N.-Siden af Løbet med en rød Spidstønde 340 Alen N. 53° Ø. fra *Lynetten* Vinkelfyr og S.-Siden af Løbet med en Vager med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost 350 Alen N. 89° Ø. fra samme Fyr.

Inden for Bølgebryderne, N.-Siden af Løbet med 3 røde Stager hver med 1 Kost og S.-Siden af Løbet med 3 hvide Stager hver med en Halmvisk.

Alle disse Sømærker ligge i 12 Fod Vand.

Lille-Bælt. I Løbet af Efteraaret 1900 ventes følgende Fyr tændte:

Strib faste Vinkelfyr viser grønt Lys fra c. S. 10° Ø. til c. S. 12° V., hvidt Lys fra c. S. 12° V. til c. S. 15° V., rødt Lys fra c. S. 15° V. gennem V. til c. N. 45° V., grønt Lys fra c. N. 45° V. gennem N. til c. N. 52° Ø., og hvidt Lys fra c. N. 52° Ø. til c. N. 59° Ø. Flammens Højde: 66 Fod. Synsvidden: 14 Kml. for det hvide Lys. Lysævnen i Midten af den NØ.-lige hvide Vinkel: 21 Kml., i den S.-lige hvide Vinkel 15 Kml., for det røde Lys 11 Kml. og for det grønne Lys 9 Kml. Linseapparat af 3die Orden. Fyret vises fra et hvidt, firkantet, 68 Fod højt Taarn med røde og graa Forsiringer og graat Lanternetag, paa *Strib-Odde*. 55° 32′ 34″ N. Br. 9° 45′ 39″ Ø. Lgd.

Samtidig med Fyrets Tænding slukkes *Strib* hvide, faste Fyr.

Børup Ø. faste Vinkelfyr viser grønt Lys fra c. S. 12° V. til c. S. 27° V., hvidt Lys fra c. S. 27° V. til c. S. 36° V., og rødt Lys fra c. S. 36° V. til c. S. 41° V. Flammens Højde: 28 Fod. Synsvidden: $10_{,5}$ Kml. for det hvide Lys. Lysævnen: $12_{,5}$ Kml. for det hvide, 9 Kml. for det røde og 7 Kml. for det grønne Lys. Spejlapparat af 5te Orden. Fyret vises fra Gavlen af en 24 Fod høj Beboelsesbygning, der staar $1_{,9}$ Kml. VNV. for *Snoghøj* Færgested. 55° 31′ 41″ N. Br. 9° 40′ 56″ Ø. Lgd.

Børup V. faste Vinkelfyr viser grønt Lys fra c. S. 75° Ø. til c. S. 72° Ø., hvidt Lys fra c. S. 72° Ø. til c. S. 69° Ø. og rødt Lys fra c. S. 69° Ø. til c. S. 63° Ø. Flammens Højde: 11 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Lysævnen: $13_{,5}$ Kml. for det hvide, $9_{,5}$ Kml. for det røde og 8 Kml. for det grønne Lys. Spejlapparat af 4de Orden. Fyret vises fra Gavlen af et lysebrunt, $14^1/_2$ Fod højt Træhus, der staar c. 1,250 Alen VSV for *Børup Ø.* Vinkelfyr. 55° 31′ 34″ N. Br. 9° 46′ 18″ Ø. Lgd.

Klippehage faste Vinkelfyr viser grønt Lys fra c. S. 50° Ø. til c. S. 47° Ø., hvidt Lys fra c. S. 47° Ø. til c. S. 44° Ø. og rødt Lys fra c. S. 44° Ø. til c. S. 40° Ø. Flammens Højde: 46 Fod. Synsvidden: 12 Kml. for det hvide Lys. Lysævnen: $13_{,5}$ Kml. for det hvide, $9_{,5}$ Kml. for det røde og 8 Kml. for det grønne Lys. Spejlapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et lysebrunt, 12 Fod højt Træhus, der staar paa *Klippehage*. 55° 30′ 46″ N. Br. 9° 37′ 7″ Ø. Lgd

Fænø faste Vinkelfyr viser grønt Lys fra c. S. 22° Ø. til c. S. 18° Ø., hvidt Lys fra c. S. 18° Ø. til c. S. 14° Ø. og rødt Lys fra c. S. 14° Ø. til c. S. 10° Ø. Flammens Højde: 35 Fod. Synsvidden: 11 Kml. for det hvide Lys. Lysævnen: 15 Kml. for det hvide, 11 Kml. for det røde og 9 Kml. for det grønne Lys. Spejlapparat af 4de Orden. Fyret vises fra Gavlen af et hvidt, c. 20 Fod højt Beboelseshus paa *Fænø* S.-Ende. 55° 28′ 30″ N. Br. 9° 42′ 20″ Ø. Lgd.

Tvinsbjerg NØ.-Ledefyr er et hvidt fast Fyr, der lyser kraftigt over en Vinkel af 6° paa hver Side af Fyrlinien. Flammens Højde: 80 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Lysevnen: 18 Kml. Spejlapparat af 4. Orden. Fyret vises fra et lysebrunt, 25 Fod højt Træhus, der staar c. 1,400 Alen V. t. S. $^1/_2$ S. fra *Sandager* Kirke. 55° 19′,5 N. Br. 9° 55′,1 Ø. Lgd.

Tvinsbjerg SV.-Ledefyr er et hvidt fast Fyr, der lyser kraftigt over en Vinkel af 2° paa hver Side af Fyrlinien. Flammens Højde: 38 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Lysevnen: 17 Kml. Spejlapparat af 4. Orden. Fyret vises fra et Kvistvindu i et hvidt, 24 Fod højt Beboelseshus, der staar c. 3,460 Alen S. 42° V fra sidstnævnte. 55° 18′ 39″ N. Br. 9° 53′ 47″ Ø. Lgd.

Holdte overet i S. 42° V. og N. 42° Ø. lede Fyrene i over 5 Fv. Vand mellem *Aarø-Flak* og *Thorø-Rev*.

Tvinsbjerg faste Vinkelfyr viser grønt Lys fra c. N. 63° V. til c. N. 59° V., hvidt Lys fra c. N. 59° V. til c. N. 55° V. og rødt Lys fra c. N. 55° V. til c. N. 51° V. Flammens Højde: 39 Fod. Synsvidden: 12 Kml. for det hvide Lys. Lysevnen: 15 Kml. for det hvide, 11 Kml. for det røde og 9 Kml. for det grønne Lys. Spejlapparat af 4. Orden. Fyret vises fra samme Bygning som sidstnævnte Fyr.

Limfjorden. Holmetange—Fegge-Røn. Vraget af Galeasen *„Imanuel“*, der ligger sunket i Farvandet mellem *Holmetange* og *Fegge-Røn*, afmærkes af Hensyn til Fiskeriet hvert Aar fra 1. Maj til 1. November med en grøn Stage med grønt Flag, der staar i $3^3/_4$ Fv. Vand, 6,300 Alen S. 2° V. for *Østløs* Kirke.

Færøerne. Den 20. Juli 1900 foretages de i „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $^{21}/_{701}$ 1900 angivne Forandringer af Fyrene paa *Færøerne*.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Stockholm Skjærgaard. Vaxholm. Det er forbudt at ankre ved *Vaxholm* paa den Strækning, som begrænses mod Syd af en Linje fra *Lugnet* paa *Rindön* til Kajhjørnet i *Vaxholm* ved det V.-lige Fæstningssund og S.-Havnen, mod V. og SV. af *Vaxölandet* til *Vaxö* Batteri, derfra at en Linje til *Edö Talholmen* Ø.-Pynt, derfra af *Edö Talholmen* til dens N.-Pynt, derfra af en Linje i N. til *Edholmen*, mod NØ. af *Edholmen* til dens S.-Pynt, derfra af en Linje til Badehuset paa *Rindön* og derfra af *Rindö* til *Lugnet*.

Finland. Bottniske Bugt. Fyrskibet *„Storkallegrund“* er udlagt den 25. Maj, og Fyrskibet *„Qvarken“ (Snipan)* den 2. Juni 1900.

Tyskland. Kieler Fjord. De ny Opmaalinger ved Indløbet til *Kieler Fjord* udvise betydelige Forandringer.

Paa *Kolberghejde* skulle større Skibe holde sig uden for Tønderne.

Tønde *Bülk A* flyttes til 54° 28′ 49″ N. Br. 10° 14′ 19″ Ø. Lgd., saa at der i Linjen derfra til Tønde *Bülk B* ikke bliver under 32 Fod Vand. *Stollergrund* Ø.-lige 32 Fods Grænse ligger 8 Kbl. Ø.-ligere end hidtil angivet, til 10° 16′,5 Ø. Lgd. Tønden *Stollergrund N.* ligger paa 54° 32′ 41″ N. Br. 10° 12′ 11″ Ø. Lgd. Mindste Dybde paa Grunden er 17 Fod, og de grunde Steder ere tiltagne i Udstrækning.

Paa *Gabels-Flak* er fundet $28^1/_2$ Fod, og hele Flakket er betydelig større end hidtil angivet.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Tønsberg Indløb. Mellem *Kjeleboer* og *Kollene* ligger Boen *Brydeboen*. 220 Alen N. for denne ligger 1 Fods Bo. 59° 7′ 58″ N. Br. 10° 21′ 5″ Ø. Lgd. Mellem *Brotstø* og *Vandkalv* er funden en $1^1/_2$ Fv. Bo paa 59° 5′ 58″ N. Br. 10° 26′ 36″ Ø. Lgd. og en 3 Fv. Bo paa 59° 5′ 59″ N. Br. 10° 26′ 43″ Ø. Lgd. Paa *Tøndebo*, Ø. for *Tønsberg* Tøude er der kun 2 Fv. og ikke som i Kaartet angivet 4 Fv. Mellem *Blytamp* og *Østre Storekrak* ligger en $2^1/_2$ Fv. Bo. 59° 2′ 52″ N. Br. 10° 19′ 34″ Ø. Lgd. Ved *Viger*, paa *Tjørmø* Ø.-Side, ligger en 3 Fods Bo, $^1/_2$ Kbl. N. for det lille Skær ved Indløbet til Bugten. 59° 5′ 8″ N. Br. 10° 25′ 40″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Nordsøen. Den 30. Maj. 55° 6′ N. Br. 1° 3′ V. Lgd. Et drivende Vrag.

Tyskland. Elben. Brunsbüttel Red. Ved *Brunsbüttel* ere de tre Lystønder, som begrænse Reden, flyttede saaledes: A ligger paa 53° 52′ 56″ N. Br. 9° 7′ 12″ Ø. Lgd., B paa 53° 53′ 1″ N. Br. 9° 8′ 28 Ø. Lgd. og C paa 53° 53′ 6″ N. Br. 9° 9′ 49″ Ø. Lgd.

Fyrskibet „Weser“ NV. En Pontonskive er sunken i 18 Fv. Vand NV. for Fyrskibet *„Weser“*. Den er afmærket med en grøn Vragtønde. 54° 0′,7 N. Br. 7° 38′,8 Ø. Lgd.

Holland. Zuiderzee. Inschot. I *Inschot* er paa Grund af *Wolfshoek* Tiltagen en Stumptønde Nr. 1 a i 31 Fod Vand udlagt mellem den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 1 med Diamant. *Langezand*, og Stumptønde Nr. 2 53° 14′ 11″ N. Br. 5° 9′ 32″ Ø. Lgd.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. *Zuiden* og *Horn* kan nu besejles med 23 Fods og Farvandet S. for *Maassluis* med 22 Fods Dybgaaende.

Amsterdam. IJ. I Farvandet til *Amsterdam* Ø.-lige Havn, *IJ*, ere de hvide, faste Fyr paa de fem Lystønder ombyttede med elektriske Blinkfyr, der hver 16 S. vise hvidt Et-Blink i 8 S., Mørke i 8 S.

Zeegat van Brouwershaven. Hellegat. I *West-Hellegat* er den mindste Dybde nu 13 Fod midt i Farvandet og 14 Fod langs Stumptønderne.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. La Canche. I *La Canche* ere Spidstønderne Nr. 8 og 9 inddragne. Afmærkningen bestaar nu af tre røde Tønder Nr. 2—6 og tre sorte Tønder Nr. 1—5.

Authie. I *La Course*, det N.-lige Løb i *Authie*, ere den sorte Spidstønde Nr. 9 og den hvid og sort vandret stribede Spidstønde inddragne. Afmærkningen bestaar nu af to røde Tønder Nr. 4 og 6, og tre sorte Tønder Nr, 3—7.

Paimpol. Quéroic. En sort Baake med Cylinder, 13 Fod høj over Højvande, er opført paa Klippen *Queroic*. 48° 48′ 11″ N. Br. 2° 59′ 52″ V. Lgd.

England. Spithead. Horse Elbow Shoal. En Grund med 16 Fod Vand, Springtids Lavvande, er funden, fra *Horse* Fort i S. 25° Ø., 7 Kbl og fra *Normans Land* Fort i S. 87° Ø. 50° 44′ 25″ N. Br. 1° 3′ 35″ V. Lgd. *Horse Elbow* sorte Spidstønde er flyttet og ligger nu 1 Kbl. SV. t. S. for Grunden.

Irland Ø.-Kyst. Donaghadee. Paa *SØ.*-Pieren ved *Donaghadee* er tændt et rødt og hvidt fast Fyr, af samme Art som det ødelagte.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Brest. Kap La Chèvre. Til Brug ved Opmaaling ved *Brest* ere følgende Baaker med Kors opførte:

Paa *La Chèvre*, $3_{,9}$ Kml: N. $28^1/_2$° V. fra Semaforen paa Kap *La Chèvre*. 48° 13′ 40″ N. Br. 4° 36′ 1″ V. Lgd.

Paa *Bouc*, $2_{,8}$ Kml. N. 62° V. fra samme Semafor. 48° 11′ 33″ N. Br. 4° 36′ 57″ V. Lgd.

Paa *Plate*, $0_{,5}$ Kml. S. 62° Ø. fra samme Semafor. 48° 10′ 0″ N. Br. 4° 32′ 36″ V. Lgd.

Didonne. Saint Georges. *Saint Georges* røde, faste Fyr er nu forandret til et hvidt, fast Fyr. Lysevnen: 24 Kml.

New Brunswick. Bay of Fundy. Quaco. Klokketønden ved SØ.-Spidsen af Revet, der skyder sig ud fra *Quaco Head*, ligger nu i 10 Fv. Vand c. $^1/_2$ Kbl. uden for 4 Fv. Grænsen ved Lavvande, $^1/_3$ Kml. S. 76° Ø. fra *Quaco Head* Fyr og 2 Kml S. 9° Ø. fra Fyret paa *Quaco* Pier.

Quaco Shoal SV.-Ende er afmærket med en rød Spidstønde, mærket *Quaco Shoal*, som ligger i $2^1/_2$ Fv. Vand paa Vinterspirtøndens Plads.

St. John Harbor. Ved *St. John Harbor* Baakefyr gives Taagesignal med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas Et-Slag hver 20 Sekunder. Klokken er anbragt paa S.-Siden af Pieren.

Forenede Stater i Nordamerika. Rhode Island. Naragansett Bay. Warwick. Omtrent den 1ste Juni 1900 er ved Fyr-Stationen paa S.-Enden af *Warwick Neck* anbragt en Sirene, der i tykt og taaget Vejr lyder uden Afbrydelse.

Bliver Sirenen utjenstdygtig, gives Taagesignal med Klokken, der hver 20 Sekunder giver afvekslende Et-Slag og To-Slag.

New York. Gardiners Bay. Orient Point. Det røde, faste Fyr paa Yderenden af *Oyster Reef*, som skyder sig ud fra *Orient Point*, er nu af 4de Orden.

Omtrent den 1ste Juni er ved Fyr-Stationen anbragt en Sirene, der i tykt og taaget Vejr lyder uden Afbrydelse.

Delaware River. Philadelphia. Klippen, hvorpaa *„Mameluke“* stødte, nedenfor *Cramp's* Værft i *Philadelphia Harbor*, skal borttages. Spirtønden, der afmærkede Grunden, er derfor inddragen og Uddybningsmaskiner ligge paa Stedet.

Tinicum Island. Vraget af Skonnerten *„Clara“*, der var sunket $^1/_4$ Kbl. N. for *Tinicum Island* Fyrlinie, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Virginia. Elizabeth River. Pinner Point. Damperen *„Noranmore“* er med 27 Fods Dybgaaende stødt paa en Pulle mellem Enden af S.-lige Jernbane-Pier Nr. 4 og Hovedløbet i *Elizabeth River* ud for *Pinner Point*.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Mexiko. Vera Cruz. I *Vera Cruz* Havn er Dybden i Løbet til Stats-Kajen og ved denne 24 Fod, men kun til ca. 15 Alen N. og S. for Kajen.

Colombia. Santa Marta. *Santa Marta* Fyr er atter tændt.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Sicilien S.-Kyst. Empedocle. Vraget, som er sunket ved *Empedocle*, ligger kun $3^1/_4$ Kbl. S. 10° V. fra Yderenden af Havnens V.-Mole. Vraget er ikke afmærket.

Rusland. Suvorov Fyr S. Et Sejlskib er sunket i 17 Fod Vand, $6_{,3}$ Kml. S. 1° Ø. fra *Suvorov* Fyr. V. for Vraget er udsat en sort og hvid Stage. 46° 31′ 7″ N. Br. 31° 29′ 50″ Ø. Lgd.

Kertch Red. Kap Zmeinyi. Paa Yderenden af Kap *Zmeinyi* er oprettet en Lloyd's Signal-Station. 45° 20′ 52″ N. Br. 36° 32′ 46″ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Japan. Provinsen Musashi. Haneda. *Haneda* grønne, faste Fyr er ombyttet med et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver $^1/_2$ Minut, Lys 23 S., Mørke 7 S. Fyrapparat af 5te Orden. Fyrets Højde, Lysvinkel og Synsvidde ere uforandrede.

Karantænebestemmelser.

Sverig. — *Smyrna* og *Manilla* ere erklærede for pestsmittede.

Spanien. — *Smyrna* og *Petropolis* i *Brasilien* ere erklærede for pestsmittede og *Dakar* for smittet af gul Feber.

Grækenland. — Skibe fra *Smyrna* underkastes 10 Dages Karantæne. Al Indførsel af Varer fra *Smyrna* er forbudt.

Københavns Børskurs d. 13. Juni 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	100	1/4	100 1/4	100 1/2
Danmark			83	84
Norden	119 1/4	3/4	119 1/2	119 3/4
Kjøbenhavn	95		94 3/4	95
Carl			51 1/2	52 1/2
Dannebrog	95 3/4	96 1/4	96	96 1/4
Skjold			66 3/4	68
Urania			75 3/4	77
Union			100	100 1/2
Dampsk. af 1896	98 3/4	99	98 3/4	99 1/4
Østasiatiske	112	1/4	112 1/4	112 1/2
Østersøen			97 1/2	99 1/2
Nordsøen			72	76
Torm			—	—
Gorm			104	109
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			—	—
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			99	101
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3 1/2% uopsig. Stats	93 1/2		93 1/2	93 3/4
3 1/2% Husejer Kreditk.	80 1/4		80	80 1/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf.	83 1/4		83	83 1/4
4% — — 2. Serie	87 3/4	88	87 3/4	88
4% — — 1. —	90		89 3/4	90 1/4
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.	84		83 3/4	84
4% — — 6 —			83 3/4	84 1/4
3 1/2% Landkreditk. 3 —			86	88
Aktier.				
Nationalbank			134 3/4	135 1/2
Privatbank			123 1/2	123 3/4
Landmandsbank			116	118
Handelsbank	114 1/4		114	114 1/2
Grundejerbank			98 1/2	99 1/2
Burm. & Wain			75	76
Helsingørs Jærnsk.			92 1/2	94 1/2
Sukkerfabr.	105	1/4	105	105 1/4
Bryggeri Aktier	90 1/4	90	90	90 1/4

Vekselkurser d. 12. Juni 1900.

	à vista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.80
London	18.19	18.15
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.60	—

Notering paa Berlins Børs d. 12. Juni 1900.

Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	98.50
3 8/10% — Boden Kredit	93.50
5% Mexikanske 1899	98.25
5% Rumænske Stats	92.10
4% — — 1890	79.70

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

„Det Foren. Dampskibs." 46,000, „Norden" 16,000, „Kjøbenhavn" 16,000, „Carl" 6,000, „Dannebrog" 18,000, „Urania" 4,000, „Union" 6,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 24,000, „Østasiatiske 46,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Petroleums-Loddelampen
„ÆTNA"
brænder uden Væge med Petroleum i Gasform. Lampen slukkes ikke i Blæst. En Temperatur af 1200 Celsius kan naas. Petroleumsforbrug fra 1/5 til 1/8 Pot pr. Time. Beholderen er af Messing, solidt og smukt Arbejde. „ÆTNA" er uundværlig for: Maskinmestre, Montører etc. Største Udvalg af Loddelamper, Loddekolber og Apparater til Petroleum og Benzin.

CARL DAHL & Co., 14, St. Kannikestræde, Kjøbenhavn K.

Onsdag den 20. Juni 1900 Kl. 11 Form. bliver ved **offentlig Auktion**, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt:

1600 Pd. Tovværk, 16,150 Pd. Metal Kedelrør, 850 Pd. Metal, 340 Pd. Metalspaaner, 1000 Pd. gl. Messing, 16,000 Pd. Staalaffald, 600 Pd. gl. Staal, 38,400 Pd. gl. Jærn, 3500 Pd. galv. Jærn, 4000 Pd. Zinkaske, 800 Pd. malet Sejldug, 30 Sejldugsslanger, 2 Fartøjssejl, 25 Kistebænke, 25 Borde, 2 Jollebomme, 60 Fustager m. m.

Sagerne paavises d. 16., 18. og 19. Juni fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 13. Juni 1900.

Tlf. 5047.

VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering
anbefales:
A. FORMANNS
BLODBUDDING
(i hermetisk lukkede Daaser).
Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Repræsentant for Hamburg:
Hr. P. L. FABRICIUS,
Gr. Bäckersstrasse 22 & 24.

og i Plymouth:
Hr. P. PEDERSEN,
Southside Street.

Repræsentanter i Cardiff:
Hr. CARLSEN, NIELSEN & Co.
Hr. CHARLES H. HUSS & Co.

A. FORMANN.

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

PETER IBSEN. **Lager af Værktøj.**
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

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.

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.

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin **ordinære Generalforsamling Tirsdagen den 3. Juli d. A. Kl. 9½ Form. præcis** i Borgerforeningens Lokaler i **Svendborg**. 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 23. Juni d. A.

Kjøbenhavn, d. 31. Maj 1900.

P. B. V.

P. Rechnitzer,

p. t. Formand.

Husk nu!

PAUL SØRENSEN,

Skomagermester,

77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af

Iste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.

Telefon 4819.

CHR. ANDERSENS

SKIBSVÆRFT PAA FREDERIKSØEN VED SVENDBORG.

NYBYGNING AF SEJLSKIBE SAMT REPARATION.

ALT AF NYESTE KONSTRUKTION.

LANDMANDSBANKEN

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

AKTIESELSKABET

NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

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

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

NICOLAI JENSEN.

SKRÆDDERETABLISSEMENT.

KJØBMAGERGADE 53, 1. SAL.

VIRKELIGT GODT SKRÆDDERI TIL MODERATE PRISER.

• **UNIFORMER LEVERES PAA FAA DAGE.** •

TELEFON 6359.

PETERSEN & NIELSENS

Galvaniseringsanstalt.

Adelgade 83 • Nørrebrogade 212

anbefaler sig med Forzinkning af alle Slags Smede- og Støbejærnsarbejder til billige Priser og hurtig Ekspedition.

Telefon 6944. Telefon Tagenshus 37.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af ferske, saltede og røgede

Fedevarer.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved **Claus Christensen,**
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Spis kun

Nørgaards

Dampkogte Skinker.

Engelsk Patent Dampkogningsmetode

Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.

Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7905.

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, Øster Farimagsgade 4.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.

Kjøbenhavn K.

Telefon 3528.

Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.

Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Gafé van Zandt,

H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Gl. Carlsbergs

nyopførte

Restaurant i Frihavnen

anbefales D'hrr. Sømænd.

Ærbødigst

F. Kiørboe,

Restaurator.

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.

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.

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.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. * Telegrams Skandinav.

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.

J. Melander,

Blikkenslager,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører,

anbefaler sin

Skibsprovianteringshandel.

Randers.

R. H. Rasmussen,

Uhrmager.

St. Kongensgade 99.

(Forhen Nr. 21). (Grundlagt 1882).

Righoldigt Udvalg af alle Sorter Dame- og Herre-Uhre samt **Stueuhre.**

Største Udvalg i Uhrkæder.

NB. Antikuhre restaureres.

Reparationer udføres med Garanti.

Niels Jensen,

Randers.

Smede- og Maskinværksted.

Vestergrave 50,

paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.

Telefon 2657.

Lille Strandstræde 8.

H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.

HELSINGØR.

Jensen & Petersen,

Tapetserer og Dekorator.

Skibsarbejde,

saavel Nyt som Reparationer udføres hurtig.

116, St. Pauls Kirkeplads 116.

Wilh. G. Brummerstedt,

Uhrmager.

St. Strandstræde 43.

Christensens

Skibsværft, Kolding.

Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

A. MØLLERS

Kød-Udsalg,

Borgergade 84,

anbefales de ærede Skibsførere med alt til Faget henhørende.

Moderate Priser.

1ste Klasses Varer.

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

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.

Café Hotel „SIAM".
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

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

„Thule" er Skandinaviens største og mest søgte Livsforsikringsselskab.
„Thule"s aarlige Udbytte til Aktionærerne er begrændset til 30,000 Kr., der aldrig kan overskrides.
„Thule"s Forsikrede fritages for Præmiebetaling i visse Invaliditetstilfælde.
„Thule"s Forsikrede udbetales aarlig stigende Bonus; for 1899: Kroner 431,176,00.

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.

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.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

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.

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

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.

INDHOLD: Sø- og Handelsretsdomme. — Cathay-Clan Macgregor. — Vægtgaranti i Kønigsberg. — Fragtmarkedet. — Losning i Runcorn. — Generalforsamlinger. — Murstensfragterne fra Ekensund. — Det østasiatiske Kompagni. — Søforklaring. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

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

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 25. Kjøbenhavn, Torsdag den 21. Juni 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

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

Sextanter.
Oktanter.
Barometre.
Patent Log.
Kikkerter.
Uhre etc.
Lauritz Kirkeby,
26, Laxegade 26.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs nautiske Etabissement,

grundlagt 1799. udvidet 1877.

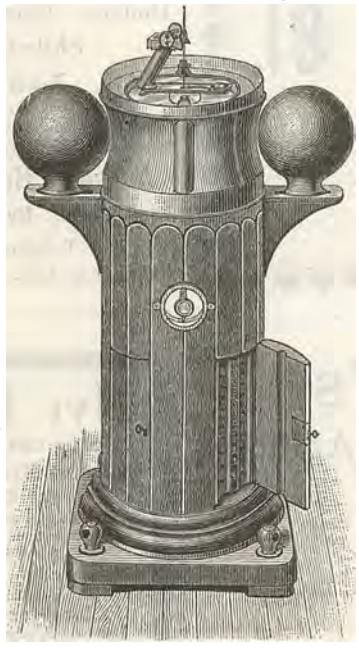
Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.

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

Alm. Kompasser.

Baadskompas m. m.

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



Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.

Azimuth & Peilinstrumenter efter forskellige Modeller.

Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine** Cherup & A.

Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.

Barometre, enk. og dobb.

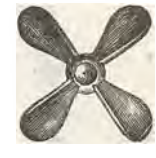
Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres

---

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

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  **Varemærke.**

System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Til Skibsbrug

kan særlig anbefales

Tuborg-Øl og Central Skibsøl

Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

TRADE MARK

Edinburgh.

TRADE MARK

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 MARK

og gøre vi endnu specielt opmærksom paa, at Mærket TRADE MARK gentager sig i korte Mellemrum paa vor Dug, foruden det fuldstændige Stykkemærke paa selve Rullen.

Edinburgh Roperie & Sailcloth Co. Ltd.
Leith. Grundlagt 1750.

Alle Arter Livs-, Kapital- og Børneforsikring.
Særlige, gunstige Tabeller for
Søfolk i udenrigs Fart.
Hovedkontoret for Danmark:
Frederiksberggade 11.
Agenter blandt Skibskaptajner og Styrmænd antages.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

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.

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Hansa Composition.
Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

Nyt Blæk.
Neelmeijers
Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.
Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.
Faas overalt. Telefon 3332.
Hovedforhandling hos
E. Jacobsen Ellegaard,
Holbergsgade 5. Kbhvn.

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Dokarbejder-Strejken i London.

I London og enkelte andre engelske Havnebyer er udbrudt en Dokarbejder-Strejke af ganske anselige Dimensioner. Det er dog endnu ikke muligt nøjagtigt at angive, hverken dens Omfang eller dens sandsynlige Udvikling. Opgivelserne af Antallet paa de Strejkende gaa ud paa, at omkring 8,000 Mand ved Victoria, Albert og Tilbury Dokkerne skal have nedlagt Arbejdet; efter senere Meddelelser er Antallet noget mindre.

De Aarsager, der nærmest have fremkaldt Strejken, have ikke ringe Interesse, for saa vidt som de bunde i Principspørgsmaal af Betydning. Det mest fremtrædende af disse er Spørgsmaalet om, hvorvidt Arbejderne skal engageres udenfor eller indenfor Dokkernes Omraade. Tidligere engageredes de udenfor Dokkerne, men de engelske Skibsrederes Organisation gennemførte en Ordning i modsat Retning, som endnu staar ved Magt. Det er let forstaaeligt, at disse to Systemer maa staa skarpt overfor hinanden. Dokejerne have ved en Række praktiske Foranstaltninger gjort det langt bekvemmere for de Arbejdssøgende, end det var tidligere, da de engageredes udenfor Dokken. De finde nu indenfor denne hensigtsmæssigt indrettede Bræddehuse, med Siddepladser og opvarmede om Vinteren, i hvilke de kunne opholde sig, medens de søge Arbejde. Ved Opslag ved Indgangen underrettes de om, hvilke Klasser af Arbejdere, der særlig haves Brug for den følgende Dag, samt om hvilket Antal af Arbejdere, de forskellige Skibe faa Brug for, og hvor disse ere beliggende. I det hele taget synes Arbejdsanvisningen at være sat godt i System, og den Forvirring, der tidligere herskede i disse Forhold, findes ikke mere. Men det er paa den anden Side klart, at denne Ordning ikke stemmer godt med Arbejderorganisationernes Interesser; deres Ledere miste en Del af den direkte Kontrol med Arbejdsengagementet, og navnlig med om og i hvilken Udstrækning der engageres Folk, der staa udenfor Organisationerne. Det er derfor, at der nu rettes et Slag mod den bestaaende Ordning, og mulig har man fundet Øjeblikket hertil særlig gunstigt, fordi Krigen i Sydafrika har lagt Beslag paa saa mange Arbejdere, og derved gjort Efterspørgslen større.

Samtidig med at Strejken saaledes har til Formaal at flytte Engagementspladsen udenfor Dokkernes Grænser, fordre Arbejderne yderligere deres Organisations Anerkendelse derved, at Besværinger, som Arbejderne maatte have at fremføre, skulle rettes ikke til Arbejdsgiverne, men til Organisationen, gennem hvilken overhovedet al Forhandling mellem de to Parter skal ske. Endelig forlanges en Lønforhøjelse; den nuværende Løn for Losning af Skib er 7 d. i Timen, medens Stuverne faar 8 d.; Arbejderne ved Kornlosning kunne have en Dagløn af c. 15 sh.

Dokejerne have foreløbig truffet Foranstaltninger til at værge sig mod Strejkens Følger. Deres Depotskib, der kan huse 500 Mand, henligger i Victoria Dok, og der træffes Anstalter til foreløbig at kunne installere indtil 2,000 Mand. De samle Materiale af Sengesteder, Spiseredskaber m. m. til ialt 5,000 Mand, der hurtig kan sendes til andre Havne, om det gøres fornødent.

En Ejendommelighed ved den udbrudte Strejke er det, at den ikke alene berører Dokejerne, men i ikke ringe Grad ogsaa Skibsrederne. Disse have, siden den store Dokarbejder-Strejke for nogle Aar siden, i mange Tilfælde overtaget Losningen af deres egne Skibe; det er særlig med Hensyn til en bestemt Dampskibslinie, der i dette Tilfælde handler uafhængigt af Dokkompagniet, at Arbejderne gøre Paastand paa at vende tilbage til det gamle System med at Arbejderne engageres udenfor Dokkerne. Derfor har ogsaa den engelske „Shipping Federation“ for Arbejdsgivernes Vedkommende taget Ledelsen i den nuværende Konflikt.

Kutyme i Rouen.

Den britiske Dampskibsreder-Forening har nylig faaet en interessant Dom med Hensyn til Kutyme i Rouen ved Losning af Trælast-Ladninger. Resultatet er ikke videre tilfredsstillende for Rederne; men det er dog godt, skriver „Fairplay“, at de en Gang faa at vide, hvad de indlade sig paa, naar de slutte deres Skibe med den Klausul „at losse efter Sædvane“ („to discharge as customary“).

Den Sag, vi sigte til, er Dampskibet „Cholmside“, i hvis Certeparti stod, at Ladningen skulde indtages og losses saa hurtigt, som Damperen kunde indtage og losse, („to be loaded and discharged with Customary steamship despatch as fast as steamer can recieve and deliver“). Skibet ankom til Rouen fra Østersøen med en Ladning af 575 Stander Planker, Brædder og Bord d. 24. Novbr. og begyndte Udlosningen den følgende Dag.

Arbejdet blev ikke fuldført førend d. 7. December, saa at der altsaa var medgaaet 12 Dage (deri indbefattet 2 Søndage, hvori der arbejdedes) til hele Udlosningen. Rederne mente, at dette var en ubillig lang Tid, og forlangte £ 63 for $2^1/_2$ Overliggedage. Dette nægtede Modtagerne at betale, hvorpaa Rederne anlagde Sag for at faa dette Beløb udbetalt; men Tribunalets Dom gik Rederne imod.

I Dommen delte Retten Spørgsmaalet i to Dele og gav Sagen en forskellig Afgørelse for Dæksladningen og for den, som laa i Lastrummene. Der synes ogsaa at være rejst Spørgsmaal med Hensyn til de forskellige Slags Træ og Antallet af Modtagere, men dette har dog været uden Indvirkning paa Udfaldet.

Med Hensyn til Dækslasten mente Retten, at naar 38 à 40 Stander bleve bragte ud af Skibet daglig, da maatte det siges, at der var arbejdet med **største Flid**! eller med andre Ord, at der maatte gives et Minimum af $4^1/_2$ Dage for at udlosse en Dæksladning paa 175 Stander.

Med Hensyn til Ladningen under Dækket, blev det afgjort, at 75 Stander pr. Dag var alt, hvad man med Billighed kunde fordre losset, eller $5^1/_2$ Dag for de 400 Stander, i det hele 10 Dage for en Ladning paa 575 Stander. Denne Afgørelse betragtes som endelig.

Denne Klausul er meget utilfredsstillende for Rederne. Kunde de endda faa opstillet en Skala for Udlosning af f. Eks. 100 Stander pr. Dag, saa kunde de beregne Opholdet ved Losningen og indrette Fragten derefter. Med den nuværende „Skik og Brug“ Klausul er det en Umulighed at beregne Tiden, da „Kutymen“ er meget forskellig i de forskellige Havne. Spørgsmaalet angaar ikke alene Trælastfarten, men er ogsaa af stor Vigtighed for de Redere, som ere engagerede i River Plate Farten.

En stor Del Redere ere af den Mening, at Tiden nu er moden til at tage dette Spørgsmaal alvorligt op og faa det afgjort.

En anden Korrespondent skriver til „Fairplay“: Der bliver skrevet saa meget mod Kutyme paa de for-

skellige Pladser, og visselig hænder det, at denne bliver misbrugt; men Sagen har ogsaa en anden Side, nemlig den, at Rederne faa højere Fragter til Pladser, hvor der er langsom Losning, end til dem, hvor det gaar hurtigt. Hvis der betaltes ens Fragt til alle kontinentale Pladser, saa var der større Grund for Rederne til at klage. Rouen-Befragterne f. Eks. betaler betydelig højere Fragter paa Grund af den langsomme Losning, end de ellers vilde gøre, og mener, at de ved den højere Fragt har givet Erstatning for Tabet af Tid.

Paa den anden Side véd vi godt, at falske Kutymer blive bragte frem for at undgaa at betale Liggedagspenge. Naar en Reder ikke bestemt véd, hvor meget der losses daglig paa en Plads, skal han undgaa den, med mindre han indfører i Certepartiet et fastsat Minimum, og i dette Tilfælde maa han nødvendigvis stipulere „ligegyldig hvilken Kutyme der findes paa Pladsen" (any custom of the port to the contrary notwithstanding).

Hertil svarer „Fairplay", at disse Kutymer altid volde Besværligheder, om ogsaa der er mange Befragtere, der søge at forsvare dem, og blive de henviste til Rettens Afgørelse, saa skal de have en vis Alder for at faa Hævd, og jo ældre de ere, desto uheldigere er det for Skibsrederne. Den moderne Skibsfart forlanger hurtig Losning, og derfor er man ogsaa i de fleste Havne kommet bort fra gamle Kutymer, saa naar enkelte vedblive dermed, er det ikke underligt, at der opstaar Stridigheder.

Det synes derfor klart, at et fast Antal Liggedage ikke er en uopnaaelig Udvej til at komme bort fra disse Kutymer, og vi tilraade Rederne at holde fast paa, at dette sker i alle fremtidige Certepartier og at ingensomhelst Kutymer indføres.

„Bureau Veritas" i Tyskland.

Ved Forhandlinger for Bremerhavens Seeamt i Anledning af Skonnertbriggen Friedrichs Stranding oplystes det, at dette Skib, der var bygget i Frankrig i 1864 af Egetræ og i 1891 solgt til Norge, forrige Aar løb fuld af Vand i Cuxhaven og der blev kondemneret. Det solgtes da til en Mand i Bremerhaven og blev repareret der, saaledes at det efter Reparationen fik Bureau Veritas Klasse $^5/_6$ G. 2. 1. paa tre Aar. Paa en Rejse fra Bremerhaven til West Wemyss sprang Skibet læk i Søen og kunde ikke holdes paa Pumperne, men maatte sættes paa Land i Nærheden af Blyth. Det fremgik af det oplyste, at Bureau Veritas Agent i Brake kun havde set Skibet efter at det var repareret og laa i Havnen, men ikke set det i Dokken. Han havde givet Indberetning til Centralinstitutet, og dette havde fastsat Klassen. En Inspektør for Bremer Sø-Forsikringsselskaber havde besigtiget Skibet og forordnet Reparationerne, og efter disses Udførelse fundet det i god Stand, hvorefter Skibsbygmester Baars gav det Bremer Børsklasse, og i Henhold hertil havde Eksperten sendt sin Indberetning.

Rigskommissæren udtalte imidlertid ved „Seeamts"-forhandlingen, at Skibets Totalforlis maatte tilskrives dets daarlige Tilstand og Usødygtighed. Det fremgik af Kondemnationserklæringen i sin Tid, at Skibet da var i en meget daarlig Forfatning paa Grund af Ælde og Slid, og til Trods for de to senere Besigtigelsers Udtalelser maatte Skibet anses for at have været usødygtigt paa den sidste Rejse. At Skibet fik en saa høj Klasse i Veritas, kunde ikke bebrejdes Agenten i Brake, men alene Hovedkontoret i Paris, der havde givet en Klasse uden at de fornødne Undersøgelser vare gaaede i Forvejen. Rigskommissæren foreslog at udelukke Bureau Veritas fra Klassifikationen af tyske Skibe og overlade denne til Germanischer Lloyd. I sin Kendelse udtalte Seeamt navnlig sin Misbilligelse af Ekspertens Optræden, fordi han havde indsendt Meddelelser til Centralinstitutet uden at meddele, at han ikke havde set Skibet i Dok.

I Anledning af dette har den tyske Afdeling af Bureau Veritas taget til Genmæle i „Hansa", og efter at det først bliver pointeret, at den givne Klasse er den laveste, der gives for Træ-Sejlskibe, fremhæves det, at Centralinstitutet ikke af dets Agents Meddelelser kunde ane, at han ikke havde undersøgt Skibet i Dok, og at det, at en af Institutets Eksperter en Gang fejler, ikke med Rette kan lægges Institutet til Last. Iøvrigt fremhæves endvidere Bremerassurandørernes Eksperts Udtalelser om Skibets Sødygtighed og Skibsbygmester Baars Erklæring om, at Skibet efter hans Mening maatte have stødt imod en haard Genstand og derved blevet læk. Til Slut fremhæves det uberettigede i Rigskommissærens Udtalelser om Udelukkelse af Bureau Veritas, idet dette betegnes som overdreven Iver for Germanischer Lloyd, og det udtales, at hans Forslag ikke vil have anden Følge end en fuldstændig ubegrundet Foruroligelse af Søfartskredsene.

Tab af Skibsfører-Certifikater.

Det er en bekendt Sag, at engelske Dampskibsførere kun have ringe Medbestemmelsesret med Hensyn til Skibenes Vedligeholdelse eller Tilsynet med deres Sødygtighed. Det er kun Rederne, der tage Bestemmelse om alt, hvad der indbringer og koster Penge; men det mærkeligste er, at dette Misforhold kan vedblive at bestaa, uagtet Lovene hævder Førernes Ansvarlighed og dømme dem i Henhold dertil.

Som et Eksempel derpaa kan nævnes S. S. Albions Stranding. Den retslige Undersøgelse godtgjorde, at Uheldet ikke var en Følge af nogen begaaet Fejl, men at den alene var foraarsaget ved, at Skibet havde for lidt Ballast, og derfor blev det anset for at være usødygtigt, hvorfor Kaptajnens Certifikat blev suspenderet for 3 Maaneder.

En Skibsfører-Forening tog Sagen op ved en Henvendelse til Board of Trade om at faa Straffen nedsat, og gjorde derfor gældende, at Skibet havde havt samme Kvantum Ballast inde som paa tidligere Rejser, samt at Kaptajnen vilde have været sikker paa sin Afsked, om han havde paaført Rederiet Udgifter til fast Ballast. Endvidere anførtes det urimelige i, at Kaptajnen straffedes for at sejle i den Trim, hvori Skibet tidligere under lignende Forhold havde foretaget heldige Rejser, og særlig under Hensyn til, at Board of Trades Besigtigelsesmænd kunde have stoppet ham, om de havde betragtet Skibet som usødygtigt. Board of Trade fandt imidlertid ingen Anledning til at foretage noget i Retning af Foreningens Ønske.

„Syren" gør med Rette opmærksom paa det mærkelige i, at skønt Board of Trades Embedsmænd ikke alene har Ret, men tillige Pligt til at stoppe Skibe, som de anse for usødygtige, saa straffe de alligevel Kaptajnerne, naar disse komme galt afsted med et letgaaende Fartøj, som Betjentene ingen Betænkelighed havde ved at udklarere.

Som en anden Slags Aarsag til Tab af Certifikat kan nævnes: En engelsk Bark strandede i Carmarthen Bugten paa Kysten af Wales, og ved Forhørene derover var det Kaptajnen umuligt at angive, hvordan han var kommen derind; thi før Strandingen antog han, at Skibet var ved den franske Kyst i Nærheden af Guernsey. Som en undskyldende Omstændighed angav han, at Pæl-

kompasset var slaaet i Stykker nogle Dage i Forvejen, og de andre vare upaalidelige; de havde ikke været rettet paa Rejsen fra Bombay.

Retten i Swansea dømte Kaptajnen til at miste sit Certifikat for 3 Maaneder; Aarsagen til, at han slap saa billigt, skal være den, at Dommerens sagkyndige Bisiddere bestod af en Detailhandler og en Brygger.

s.

Sammenstød mellem et Krigsskib og et Koffardiskib.

Da vi i dette Blads No. 21 for den 24. Maj i Aar omtalte den engelske Appelrets Dom i Sagen East Lothian imod Sanspareil, udtalte vi vor Forbavselse over Appelrettens Motivering, der indeholdt en skarp Kritik af Handelsskibets Sejlads, og i hvilken det hævdedes, at dette Skib burde være gaaet af Vejen for Flaaden uden Hensyn til de internationale Søvejsreglers Art. 21.

Der er ingen Tvivl om, at Udtalelserne i denne Dom mange Steder har vakt Forundring, og det glæder os at se, at „Shipping Gazette" i en ledende Artikel giver denne Forundring Udtryk i ret skarpe Vendinger. Af Artiklen hidsætte vi følgende:

Skønt East Lothian havde Art. 21 at rette sig efter og skulde holde sin Kurs, erkendtes den dog for skyldig i urigtig Sejlads, fordi den ikke paa Grund af de særlige Omstændigheder fraveg Art. 21. De særlige Omstændigheder vare, at det var en Flaade, den mødte. Men hvornaar kunde den vide, at det var en Flaade? og hvis den i den Tro, at det var en Flaade, havde fraveget sin Kurs, og det da havde vist sig ikke at være en Flaade, vilde den have gjort sig skyldig i Overtrædelse af Søvejsreglerne. En Henvisning til Søvejsreglernes Art. 27 og 29 syntes heller ikke afgørende, idet disse alene omtale en Afvigelse fra de foranstaaende Regler for at undgaa øjeblikkelig Fare, men i nærværende Tilfælde var der ikke Tale om øjeblikkelig Fare.

Af Dommerens Udtalelser maatte man faa det Indtryk, at et Skib, der nærmer sig en engelsk Flaadeafdeling, har særlige Pligter, som intet Steds findes omtalte, til at gaa af Vejen; men Konsekvensen heraf maatte da være, at engelske Krigsskibe skulde holde deres Kurs; thi ellers vilde alt jo ende med Forvirring.

Men hvorledes, spørger „Sh. Gaz.", vil en saadan Regel virke t. Eks. overfor fremmede Krigsskibe, fremmede Postdampere o. lign.; mon de vilde akceptere en saadan Opfattelse og gaa af Vejen? Sikkert ikke. — Skal der være en eller flere forskellige Slags Søvejsregler? De internationale Søvejsregler ere ikke ved Lov gjort gældende for engelske Krigsskibe, men ikke desto mindre burde Krigsskibene rette sig efter dem, da det modsatte vilde kunne medføre de allerfarligste Følger.

„Sh. Gaz." ender med at udtale Ønsket om Spørgsmaalets nærmere Belysning og Ønsket om Anvendelse af de internationale Søvejsregler paa alle Skibe, saavel Krigs- som Handelsskibe.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge har Fragtmarkedet omtrent holdt sig uforandret, med ikke videre Liv i Forretningerne, især for Kullenes Vedkommende, som have været vanskelige at faa. Fra de fleste Pladser lyder Klager over langt Ophold saavel paa Lade- som paa Lossepladser, ikke alene fra evropæiske, men ogsaa fra oversøiske Pladser. Fra Grækenland berettes, at der er Udsigt til en god Høst af Korrender, c. 200,000 Tons, saa der vil blive god Afskibning fra Slutningen af August til højere Fragter end forrige Aar. Fragtraterne synes i det hele taget at holde sig godt og have nærmest Tendens til at stige.

Kulmarkedet har været en Del sløjere, hovedsagelig begrundet paa, at Købmændene ikke have kunnet faa tilstrækkelige Kul. Som Følge deraf ere en Del færre Befragtninger afsluttede, og Udsigterne synes ikke at skulle blive bedre i denne Maaned, hvorimod Juli lover at blive livlig. Fra Newcastle noteres: Til Kronstadt 6/6, Svinemünde 5/3, Stockholm 5/7½, Gefle 5/9, Pillau 5/9, Helsingør 6/, Korsør 5/9 à 6/, Gibraltar 8/3, Genua 10/3, Barcelona 11/, Fiume 12/6, Alexandria 12/6, Port Said 12/6, Konstantinopel 10/6, Rio Janaire 17/ og Buenos Ayres 15/6. Fra Cardiff noteres: Til Christiania 7/, Kjøbenhavn 6/6 à 6/9, Korsør 6/6 à 6/9, Aarhus 6/ à 6/3, Kronstadt 7/9 à 8/, Stockholm 6/6 à 6/9, Svinemünde 6/6, Riga 8/, Genua 10/, Neapel 10/, Barcelona 11/ à 11/3, Tunis-Sfax 14 Frcs., Malta 9/, Konstantinopel 10/6, Odessa 10/6, Alexandria 12/6, andre Havne i Forhold dertil.

Østersøen. Markedet har været temmelig uforandret sidste Uge, men Fragterne have holdt sig godt, da der flere Steder har været knapt med Tonnage. Fra St. Petersborg noteres: Til London 1/4½, Rotterdam 1/5¼, Antwerpen 1/6, Rouen 1/9, alt Hvedebasis. For Hør pr. Ton til Montrose, Dundee eller Leith 17/6, Antwerpen, Ghent eller Dunkirk 25 Frcs. Til Stettin, Lybeck, Øst- og Sydsverrig 12 Rmk., Sundhavne 13 Rmk. og Danmark 14 Rmk. pr. 2,000 Ko. Rugbasis. Fra Riga til Hull, London, Rotterdam, Schiedam 1/4½, Antwerpen, Ghent, Dunkirk 1/4½ à 1/6, Havrebasis. For Hør pr. Ton 25 Frcs. til Dunkirk, Ghent; 20/ Østskotland; 30/ pr. Ton Hamp til Bridgeport. Fra Libau noteres: til London 1/ à 1/1½, Hull 1/1½ à 1/3, Leith 1/3, Rotterdam 1/3 à 1/4½, Bremen, Antwerpen, Dunkirk, Rouen 1/4½ og for mindre Dampere 1/6 London og Østkyst, 1/9 Kanalen, 1/9 Cardiff, alt Havrebasis. Fra Kønigsberg noteres til London 1/3 à 1/4½, Hull 1/3, Leith 1/4½, Rotterdam 1/6, Antwerpen 1/9, Rouen 2/1½, alt Hvedebasis. En Del let Gods kan faas 16/ Antwerpen, 18/ à 19/ Rouen efter Hampbasis. Østkyst Slesvig Holsten 16 à 17 Rmk., Danske Øhavne Østkyst Jylland til Aarhus 17 à 18 Rmk., Svenske Sundhavne og Sydsverrig 16 Rmk., alt pr. 2,500 Ko. Rug. Til Umeå og Luleå 700/750 Tons Mel à 6½ Rmk. pr. Ton.

Trælastfarten. Fra Kronstadt noteres: 30/ til London for D/B, 1/6 ekstra for Bds.; til Holland 16 à 17 fl. D/B, Bds.; til Antwerpen 45 Frcs., alt pr. Stander. Fra Riga til Antwerpen 42 Frcs., Rouen 45 Frcs., Rochefort 50 Frcs., Holland 16 fl., Østkyst England 30/, alt pr. Stander. Fra Botten betales for Dampere til danske Provinshavne 28 à 29 Rmk. og for Sejlere fra Nordbotten eller Sydfinland til danske Provinshavne, for større 27 à 28 Rmk. og for mindre 29 à 30 Rmk.; fra Sydbotten 25—26 Rmk. for større og 26—28 Rmk. for mindre, alt pr. Stander. Fra Riga til Grangemouth bydes 7/3 pr. Load Sveller. Fra Archangel til Grangemouth D/B 45/, muligt 47/6; Gamla Karleby/Jacobstad til Boness eller South Alloa 30/ pr. Stdr. Fra Kønigsberg noteres: til Boness 7/ pr. Load af □ Fyrre Sveller og 10/ pr. Load for Fyrreprops; til Ghent 26/ pr. Stdr. af □ Fyrre Sveller.

Middelhavet, Sorte- og Azoffhavet er temmelig fast. Der er en Del Efterspørgsel efter Baade til Frugt fra spanske Havne, og der bydes for passende Baade 12/ paa D. W. Ligeledes trænger Esparto Befragterne til Baade straks, og der bydes 17/6 Algier

18/6 Spanien og 15/ Tripolis til Østkyst U. K. Ertsfragterne ere stive og Købmændene have Vanskelighed med at faa Baade nok til deres Forpligtelser. Der noteres Benisaf-Rotterdam 8/6, Tyne 8/3, Barrow 9/, Baltimore 9/6; Carthagena-Maryport 10/6; Garrucha-Barrow 9/9 à 10/; Villaricos-Middelsbro 10/3 à 10/6 paa sædvanlige fulde Betingelser. Alexandria er fastere, og store Baade kan faa 10/ til London eller Hull, mindre Størrelser 11/ direkte til U. K. for Bomuldsfrø og 10/ for Sukker til U. S. Sortehavet og omliggende Markeder ere faste, men Forretningerne ere meget begrænsede, og det er ikke sandsynligt, at der vil blive mere Liv førend til Efteraaret. Da der ikke er mange Skibe, holder Fragterne sig ganske godt. Fra Donau noteres: 14/ paa D. W. for Korn og Træ til Rotterdam og 16/ til Hamburg for Korn alene til August og September Afskibning. Odessa noterer pr. straks 11/6 til L. H. A. R.; 12/ Hamburg, men til September kan faas 1/ à 1/6 mere. Azoff er støt til 13/3 p. p. U. K. eller Kont. for store Baade og 14/ à 14/3 for mindre. Efteraarsbefragtninger 1/ à 1/6 mere.

Fra Amerika meddeles, at Markedet der vedbliver at være fast, og der er stor Efterspørgsel i alle Retninger. Træfragterne ere meget faste fra Provinserne paa Basis af 60/ St. John til Vestkyst U. K. Fra Northern range er der livligt Begær efter Korntonnage til 3/9 à 3/10½ C. f. o. og 3/4½ à 3/6 for store Baade paa Berth Terms til p. p. U. K. eller Kont. Paa Nett Korn-Charter bydes 14/3 à 14/6 fra Baltimore til p. p. U. K. eller Kont. Der er ogsaa Masser af Kulfragter, men de høje Fragter, som Rederne forlange, hindre Forretning. Begæret efter Tonnage til Gulfhavnene er steget og som Følge deraf ogsaa Fragterne. Der bydes paa Nett Korn Charter fra New Orleans eller Galveston 17/6, for Juli 17/3, og for August 17/ til U. K. eller Kont.; 1/ à 1/6 mere til Middelhavet, og paa Quarter Basis vil 4/ kunne faas til udsøgte Havne. River Plate Hjemfragterne ere meget stille, men dette kan ikke vare længe, da der ikke er Overflod af Tonnage. Passende Størrelser kan faa 23/6 for ikke oven over San Lorenzo, medens store Baade kun bydes 22/ à 22/6 til p. p. U. K. eller Kont.

Østen er vedblivende i en elendig Forfatning. Fra Bombay er der blevet sluttet til 13/6 til to Havne i U. K. eller Kont. og 25/ er gjort fra Rishavne paa sædvanligt aabent Certeparti. Calcutta noterer nominelt 21/3 og Java 28/9. Muligvis kan Uroligheder i Kina bringe nogen Forandring heri.

Slingring og Slingrekøl.

Siden Damperne begyndte at fortrænge Sejskibene, er Slingring bleven bekendt som en meget alvorlig Ulempe, der er tiltaget med Fartøjernes mindre Rigning, der tidligere var en god Modvægt, særlig hvor der var Ræer. Det bedste Middel derimod er passende Ladning, fordelt paa den hensigtsmæssigste Maade; men da Hensynet til Skibenes Rentabilitet ikke altid tillader, at de kan indrettes efter Bekvemmelighed, saa har man i de senere Aar søgt at modarbejde de voldsomme Bevægelser ved at forsyne Skibene med Slingrekøle.

Ifølge Oplysninger i „Syren" er Sidekøle ikke nogen ny Opfindelse; thi der findes i Trinity Houses Musæum en Model af et Fyrskib, der er bygget med saadanne Sidekøle i Aaret 1795. I Frankrig skal de have været anvendte fra Begyndelsen af det 19de Aarhundrede. Det er alligevel først i de senere Aar, at de har funden almindelig Anvendelse i Skibsfartens Tjeneste, og dette kan vistnok væsentlig tilskrives den engelske Marine, der belærtes om deres Nødvendighed ved at de to store Skibe Eurydice og Captain slingrede rundt. Efter Katastrofen med den sidst nævnte blev der anstillet Slingringsforsøg med en Model af Panserskibet Devastation. Det fremgik deraf, at fra en Krængningsvinkel paa 24½ Grad brugte Modellen uden Køl 29 dobbelte Svingninger for at komme i Ro. Med 21 Tommers Centerkøl brugte den fra samme Krængning 8½ Svingning, og med 3 Fod Køl 6¾. Med et Par 3 Fod Slingrekøle paa hver Side foretog den 5½ Svingninger, og kun 3½ med en enkelt 6 Fod bred Sidekøl paa hver Side.

Efter disse Prøver ere engelske Orlogsskibe byggede med c. 3 Fod brede eller høje Slingrekøle, én paa hver Side over den halve Længde; de har Form af et V med det øverste mod Skibssiden. Den bekendte engelske Marinekonstruktør Sir W. White paastaar, at Slingrekøl hverken forøger Kulforbruget eller formindsker Farten saa meget, at det har praktisk Betydning.

I Atlanterhavsfarten, hvor Konkurrencen om første Kahytspassagerer vistnok er større end noget andet Sted, har Hensynet til disse medført den Omstændighed, at alle første Klasses Paketter nu ere forsynede med Slingrekøle; de, der ikke oprindelig vare forsynede dermed, har faaet dem paasat siden, og Fordelene i Retning af Komfort for Passagererne skal efter Officerernes Udsagn være meget betydelige.

Blandt de Skibe, der har gennemgaaet denne Forbedring, kan nævnes: Campania, Lucania, Majestic og Teutonic, der alle høre med til de hurtigste og største Oceanflyvere. Disse Fartøjers Redere paastaar, at Forbedringen har medført et Tab i Farten af op mod ¼ Knob i Timen; men der tvivles om Rigtigheden deraf. For Paketten Auronias Vedkommende paastaar Officererne, at Farten er forøget, siden den fik Sidekøl.

I Koffardiflaaden bygges Slingrekøle af enkelte Plader, der af praktiske Hensyn sjælden kan være over 1 Fod brede og c. ⅓ af Skibets Længde. Ved Nybygninger maa Anskaffelsen anses som værende uden Indflydelse paa Prisen, og i ethvert Tilfælde maa Udgifterne for Lastdampere betragtes som forsvindende, navnlig naar de sammenlignes med Fordelene, der kan opnaas, dels i Retning af Komfort for Skibenes Besætning, og dels fordi Stykgodslaster som Fade og Kasser ikke tilnærmelsesvis lide saa meget under Transporten, naar Skibets Bevægelser ere magelige, som naar de ere hæftige. For Ladningens Vedkommende er det af særlig Betydning, at Slingrekølene bevirke, at hver Svingning ender blødt, som om en Fjeder optog det Stød, der er altfor godt kendt fra hver Slingring i Skibe uden Sidekøle.

k.

Beri—Beri.

Den norske Regering overdrog for nogen Tid siden en Læge i Bergen, Dr. P. C. Kreyberg, at undersøge Aarsagerne til den tiltagende Udbredelse af Beri—Beri ombord i norske Skibe. Dr. Kreyberg har nu if. „Norg. Sjøft." afgivet en Indberetning herom. Han fremstiller i denne de forskellige Teorier om Aarsagerne til, at denne Sygdom opstaar; de Lærde ere dog herom meget uenige, og man faar ikke af Indberetningen noget Indtryk af, at man er naaet til noget sikkert Resultat. Det udtales, at Beri—Beri aabenbart tilføres Skibet under dets Henliggen ved Land, og at Sygdommen da, efter kortere eller længere Tids Uvirksomhed, kan blive smitsom og formere sig, naar den faar gunstige Livsvilkaar, hvortil navnlig hører høj Temperatur og megen Fugtighed. For den hvide Races Vedkommende optræder Sygdommen overvejende paa Sejlskibe, medens den paa Dampskibe væsentlig angriber den farvede Race. Den optræder især paa Skibe med 3—4 Maaneders Rejse og derover og

hyppigere paa Sejlskibe end paa Dampskibe, dels fordi de hygiejniske Forhold gennemgaaende er daarligere paa de første end paa de sidste, dels fordi Sejlskibe ere længere undervejs. For at forebygge Sygdommen nævnes, at der bør udvises stor Forsigtighed ved Besætningernes Forbindelse med Land i Beri—Berismittet Havn. Er Sygdommen kommen ombord, indskrænkes den navnlig ved tørre, rummelige og godt ventilerede Lugafer, godt Drikkevand, der nydes i kogt Tilstand, en hensigtsmæssig Klædedragt, der reducerer Faren ved Temperaturforandringer til det mindst mulige, gennemført Renlighed ombord og specielt Eftersyn med Lastvandet. De, der angribes af Sygdommen, maa evakueres; saa længe de forplejes ombord, bør de saa vidt muligt have Køjeplads paa Dækket. I Land maa de søge luftigt og tørt. højt beliggende Kursted. Paamønstring i mistænkte Havne bør søges undgaaet og i hvert Fald ske med stor Forsigtighed.

Tysk Højesteretsdom.

En Slæbedamper, Carola, havde to Lægtere fortøjede om Bagbord. og lod i Nærheden af Elbbroen ved Hamburg den ene Lægter gaa saaledes, at denne drev ind paa en tredie Lægter og beskadigede denne.

Grunden til Sammenstødet maatte søges i, at Slæbedamperens Fører paa urigtig Tid havde givet Ordre til at kaste Lægteren los. Spørgsmaalet blev nu, om Ejeren af den Lægter, der beskadigede den anden Lægter, hæftede for denne Skade med Skib og Fragt. Dette besvaredes bekræftende af den hanseatiske Overlandsret, og til samme Resultat kom Højesteret.

Slæbedamperens Fører var i nærværende Tilfælde at betragte ogsaa som Fører af Lægteren, saaledes at Ejeren af Lægteren havde Ansvaret for hans Handlinger lige saa fuldt som Ansvaret for Handlinger af dem, der befandt sig ombord paa Lægteren; for saa vidt kunde det siges, at Bugserbaaden og de bugserede Fartøjer dannede en Enhed, men dette gjaldt ikke i al Almindelighed; t. Eks. kunde det ikke hævdes, at Ejeren af Slæbedamperen for Skade, tilføjet Trediemand, hæftede ikke blot med Slæbedamperen, men med alle de bugserede Fartøjers Værdi.

En saadan Enhed kunde ikke siges at være til Stede, men Grunden til, at Ejeren af den her omtalte Lægter maatte være ansvarlig for Skadetilføjelsen, var den, at Slæbebaadens Fører maatte betragtes som hørende ogsaa til Lægterens Besætning.

(Hansa).

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Vi ønske Deres Mening angaaende følgende Punkter med Hensyn til „Government form time charters". Vi tog et Skib i Maanedsfragt til at gøre 3 Rundrejser til Middelhavet. I Certepartiet stod: „Befragteren skal betale i Leje for Skibet en Sum af £ ___ pr. Kalender Maaned, begyndende paa og med den Dag Skibet bliver afleveret klart, og efter samme Rate og Betingelser for en hvilkensomhelst Del af en Maaned." Skibet begyndte Befragtningen den 20. Novbr. og vedblev dermed til den 9. Februar. Ved Opgørelsen med Rederen regnede vi Tiden fra 20. Januar til 9. Februar = 20 Dage, paa Basis af, at Maaneden havde 31 Dage, regnet fra den 20. Jan., hvor en ny Maaned begyndte, og til 20. Febr. Rederen nægtede imidlertid at modtage Opgørelsen paa denne Maade, og paastod, at den rette Maade at opgøre det paa vilde være at regne fra 20. til 31. Januar paa Basis af 31 Dage og fra 1. til 9. Februar paa Basis af 28 Dage. Han paastod, at „en Kalender Maaned" maatte opfattes paa denne Maade, hvorimod vi holder paa, at ifølge Certepartiets Mening skal en Kalender Maaned regnes fra en Dato i en Maaned til den korresponderende Dato i den næste Maaned, og hvilkensomhelst Brøkdel deraf regnes i Forhold til, hvor mange Dage der er i den Maaned. Da Sagen er meget interessant, og da de to forskellige Maader at beregne paa giver en betydelig Forskel, saa skulde det glæde os at høre Deres Mening om Sagen.

Tids-Befragter.

Sv.: Blandt Skibsrederne hersker meget forskellige Opfattelser med Hensyn til Opgørelsen af Lejen for Skibe i Maanedsbefragtning; dog synes det ikke, som om disse forskellige Meninger mellem Redere og Befragtere nogensinde ere blevne indbragte for Retten til Afgørelse. Det er vor Mening, at Befragteren i ovennævnte Tilfælde har Ret. Rederen regner, at 20.—31. Januar er = $^{11}/_{31}$ + 1.—9. Februar = $^{9}/_{28}$, hvorimod Befragteren regner 20. Januar—9. Februar = $^{20}/_{31}$ af en Maaned, hvilket synes at være det rigtige; thi var Befragtningen fortsat til den 20., vilde dette være en hel Kalendermaaned paa 31 Dage, og fortsattes den videre til 20. Marts, vilde dette blive en Maaned paa 28 Dage. Da den 9. Februar saaledes falder i Maaneden 20. Jan.—20. Febr., synes det os klart, at Befragteren har Ret til at beregne Tiden til $^{20}/_{31}$ Del af en Maaned. Havde de 20 Dage derimod faldet i en Periode 20. Febr.—20. Marts. vilde Beregningen have været $^{20}/_{28}$ Del. (Fairplay.)

Sp.: Min Damper var ladet med Kul og Koks til en spansk Havn. I Certepartiet stod: „Ladningen skal tages fra Skibssiden af Modtageren paa Lossepladsen, fri for alle Udgifter og alt Ansvar for Damperen, med en Gennemsnits-Losning af 300 Tons pr. Dag, forudsat at Vejret ingen Hindringer lægger i Vejen, og at Damperen kan levere dette Kvantum; bliver den længere opholdt, skal Modtageren betale Liggedagspenge etc." Vi ankom d. 6. Maj og begyndte Losningen d. 7. Vejret har været saa fint som muligt, saa at Lægterne hele Tiden har kunnet ligge langs Siden, og Udlosningen har som Følge deraf kunnet fortsættes uden Ophold med mindst 300 Tons pr. Dag, som Certepartiet angiver. Modtagerne har kun 6 smaa Lægtere paa 5 à 6 Tons hver. De sige, at Brændingen har forhindret dem i at losse Lægterne, og som Følge deraf have vi hver Dag maattet vente paa Lægtere, som i Almindelighed ere blevne halede i Land ved Middagstid, og saaledes har Udlosningen været stoppet i det fineste Vejr. Imod dette Ophold søger Modtagerne at sikre sig under Klausulen „Naar Vejret tillader" (weather permitting). I Dag, den 14de, er der endnu 200 Tons tilbage i Skibet. Jeg mener, at Skibet ikke skal lide Tab ved, at Modtagerne have truffet saa daarlige Forholdsregler til at losse deres Lægtere, og at Klausulen „Naar Vejret tillader" ikke burde beskytte dem; men at de ere pligtige til at godtgøre Skibet for den tabte Tid. Imidlertid fortæller Folk mig her, at alle Skibe, som have været i samme Situation, have tabt, naar de gik til Retten.

Jeg skal være Dem forbunden, om De vil udtale Deres Mening om denne Sag. Spørgsmaalet synes mig at være: Hvem skal afgøre, om Klausulen „Naar Vejret tillader" er ansvarlig for Opholdet, da det dog ikke synes mig rigtigt, at Modtagerne alene afgør, om Vejret er passende eller ikke.

Sv.: Befragterne ere ansvarlige, naar de ikke have modtaget Ladningen i den stipulerede Tid, forudsat at de ikke ere blevne forhindrede deri ved meget daarligt Vejr, og vi tro, at en engelsk Ret vilde holde paa, at de skulle være forsynede med saa gode Apparater, at de kunne mod-

tage Ladningen i den stipulerede Tid med almindeligt Vejr. Spørgsmaalet om Ansvar vilde bero paa, om Opholdet var bevirket ved, at Modtagerne ikke havde tilstrækkelige Midler til at modtage saa stort et Parti, som Overenskomsten lød paa, eller om de havde disse Midler, men Vejret havde været Skyld i Opholdet. Efter de foreliggende Oplysninger synes det, som om Opholdet, eller idetmindste en Del deraf er sket ved Købmandens Udygtighed eller Ligegyldighed, og ikke paa Grund af Vejret. Da Ansvaret imidlertid skal afgøres ved de spanske Domstole, er det os ikke muligt at sige Klageren, om han har nogen Sandsynlighed for at vinde Sagen.

(Sh. Gaz.)

Nybygninger, Køb og Salg.

Sk. Marie af Thisted, 36 R. T., er af Hr. I. P. T. Larsen solgt til Hr. A. P. Mogensen af Nexø for 8750 Kr.

Gal. Laura, 54 R. T., er af Hr. Chr. Jensen i Kjøbenhavn, solgt Hr. V. Hanson i Burgsvik.

Personalia.

Den lille Skonnert „Brødrene" af Thurø, der ejes og føres af Kapt. Jørgensen, og hvis Mandskab bestod af dennes to Sønner, ankom forleden her paa Reden, efter at der i Søen var hændt den sørgelige Ulykke, at den ene af Sønnerne under Arbejdet med at fastgøre Stagsejlet var styrtet ned fra Masten og havde knust Hovedet mod Kabyssen. Han døde næsten øjeblikkelig. Den afdøde blev kun 18 Aar gammel.

Styrmand P. C. E. Beecken af Vejle er i Marts afgaaet ved Døden i Ny-Caledonien.

Kaptajn Jens Erik Mengel, fhv. Fører af Dampskibet Perwie, er afgaaet ved Døden.

Fra Sø og Land.

Skibsredere i London skrive til „Fairplay", at de have hørt fra Venner paa Nordøstkysten, at Kulminearbejderne have besluttet, at i Maanederne Juni, Juli og August ville de kun arbejde 20 Dage i Maaneden, ikke alene for at faa en god Ferie, men ogsaa for at holde de nuværende høje Priser oppe. En Korrespondent skriver: Vi have stort Besvær med at holde vore Dampere i fordelagtigt Arbejde, begrundet paa de enorme Priser paa Bunkerkul. Vi havde tænkt, at Vanskeligèederne vare ved at forsvinde, men nu kommer denne Obstruktion med de 20 Dage, som atter vil forulempe Skibsrederne. Profeter have forudsagt, at Ondet vil kurere sig selv, og at de høje Priser ville bevirke, at der bliver anlagt nye Kulminer, og at gamle Miner, som ikke betalte sig til de gamle Priser, ville blive genaabnede. Ligeledes ville amerikanske og andre Kul komme til at konkurrere med vore. Endnu er det dog ikke kommet saa vidt, saa vi ville ikke fortvivle; men vi vænne dog vore Øjne til at fæste sig, det ene paa Petroleum, det andet paa Elektricitet.

Fra D'hrr. P. Bornholdt & Co. i St. Petersborg skrives d. 2. ds. til „Fairplay": Henholdende os til vore tidligere Udtalelser, tillade vi os at meddele Dem, at Børskommiteen har besluttet, at i alle Tilfælde, hvor Certepartier eller Konnossementer indeholde den Klausul, at Fragten skal betales efter gangbar Kurs (current exchange), betyder dette efter 3 Maaneders Veksel (three months exchange). Der er endnu Mulighed for, at Retten vil omstøde denne Beslutning; men indtil det sker, vil vi raade alle Skibsredere, som befordre Gods til St. Petersborg eller Kronstadt, til at indføre i Certepartier eller Konnossementer den Klausul, at Fragten betales efter Dags Dato Veksler (cheque exchange) uden Diskonto.

Rask Daad paa en Fanøbark. Da Barkskibet „Klara" af Fanø paa Rejsen til Nykaledonien i Marts Maaned befandt sig i det indiske Hav, faldt en Mand af Besætningen overbord i en mørk og taaget Nat med høj Sø. Der blev straks kastet en Redningsbøje ud i Søen, og paa Kaptajnens Forespørgsel, om nogen vilde gaa frivillig i Baaden, meldte 1. Styrmand og 4. Matroser sig. Blandt de 4. Matroser var 2 unge Sømænd fra Bornholm, nemlig Holm, Søn af fhv. Købmand F. Holm, Melsted, og Petersen, Søn af Sagfører Petersen, Rønne. Efter nogen Tids Søgen fandtes Sømanden, holdende sig ved Bøjen, og blev reddet op i Baaden. Det varede to Timer, inden det lykkedes at komme tilbage til Skibet, hvor man paa Grund af Baadens lange Udebliven havde været meget ængstelig for Redningsmændenes Skæbne. (Bornholms Avis.)

Et Udvalg i Kjøbenhavns Borgerrepræsentation har afgivet Betænkning angaaende Knippelsbro-Spørgsmaalet. Det tiltræder Forslaget om en ny Knippelsbro Nord for den nuværende og saa vidt mulig vinkelret paa Strømretningen om Kystliniernes Regulering Nord og Syd for Broen paa begge Sider af Havnen og Farvandets Uddybning ved Broen, Bolværkernes Udflytning langs hele Børsgade, og endelig Opførelsen af en ny Bro over Børsgraven ud for Niels Juelsgade. Den ny Knippelsbro bliver 42 Fod bred, skal være Klapbro og have en Gennemsejlingsaabning af mindst 70 Fod; den nuværende er 53 Fod, og dens Bredde er 30 Fod. Broens Bygning skal paabegyndes inden 1. Januar 1905.

Vi have faaet tilsendt det første Nummer af Maanedsbladet Ny Tid, udgivet af Sømændenes Forbund i Danmark og redigeret af Norman Bryn og Axel Svendsen. Bladets Opgave er „ufortrødent at tale den danske Sømands Sag og ihærdig kæmpe for, at hans Kaar kan blive lysere og bedre"; det fremhæver alle Sømænds Pligt til at indtræde i den Organisation, hvis Organ det er, og bebuder da en Tid, „i hvilken vi vil aftvinge vore Modstandere Respekt og Agtelse, og for vore Arbejdsgivere blive en Faktor, som de nødsages til at vise skyldigt Hensyn, naar vi optræde som Talsmand for Sømandsstandens faglige og økonomiske Interesser." Bladets første Nummer paaviser de Fordele, Organisationen har bragt Sømændene, og optages iøvrigt væsentligst af Referater af Domme m. v.

Ny Tid møder altsaa med et Program, der i hvert

Fald er klart nok; det melder sig, som det selv siger, „til Tjeneste i den danske social-demokratiske Fagforeningspresses Rækker."

Nordisk Skibsrederforening udgiver i en nær Fremtid en Haandbog med Titel „Befragtningsklausuler og Havarier."

Det er vel bekendt, skriver „Fairplay", at der i lang Tid har været Besværlighed med at faa Skibene ladede i rette Tid i Havnene i Wales, og værre blev det, da Underretningen kom om Mafekings Befrielse, som blev højtideligholdt saavel i Kollierierne som i Dokkerne. Førend Arbejdet igen kunde komme i normal Gænge, nærmede Pintsefesten sig, ligesom Dronningens Fødselsdag skulde højtideligholdes. Det har derfor været en almindelig Erfaring, som Damperne have gjort, at førend alle Ladetimerne vare udløbne, blev der intet Forsøg gjort paa at faa Kul ned til Skibet eller at faa dette under Ladekranen. Begrundet paa tidligere dyrekøbt Erfaring i Form af Liggedagspenge har Kollierierne i den senere Tid forlangt meget lang Ladetid, inden de vilde „stemme" Skibene. Rederne have imidlertid ikke villet gaa ind paa disse overdrevne Fordringer, og Befragterne have derfor set sig nødsagede til, for at faa Forretning igang, at notere kortere Ladetid til Rederne, end de havde Tilladelse til fra Kollierierne. Paa Grund af disse Forhold har der været meget betydelig Forskel i de paa samme Tid afsluttede Fragter i de forskellige Havne. Naar Rederne gaa ind paa uforholdsmæssig lang Ladetid og derved selv afskære sig fra at faa Liggedagspenge, er det naturligt, at Befragterne tage dette med i Beregningen af Fragten.

Af Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender, udgivet af Nordisk Skibsrederforening, er Nr. 10 udkommet med følgende Indhold: P. Søht & Co. ktr. Dampskibsselskabet Thingvalla. Matros Jens Hansen. ktr. C. K. Hansen; Købmand Carl Jensen, Roskilde, som Reder for Sk. „Ora & Labora" mod Agent M. Christiansen, Rønne, som Reder for Br. „Bornholm; Norges Højesterets Votering i Straffesag mod H. P. Berg m. fl.

Det norske Storthing har bevilget 5,000 Kr. som Bidrag for et Aar til Hovmesterskoler.

Flensborg Skibsbygning-Selskab har paa en overordentlig Generalforsamling d. 7. ds. besluttet at udvide sin Aktiekapital fra 2,010,000 Mark til 3,300,000 Mark. De nye Aktier ere overtagne af den tyske Banks Filial i Hamburg, der udbyder dem til Aktionærerne med én ny Aktie til 165 pCt. for hver to gamle Aktier. Selskabet har i sine 24 Driftsaar gennemsnitlig udbetalt $9^1/_2$ pCt., for de sidste 10 Aar $12^1/_{10}$ pCt., i 1898—99 18 pCt. i Dividende. Produktionen i de sidste to Aar var over 30,000 Gross. Reg.-Tons og vil blive større i Aar; for det kommende Driftsaar har Værftet Ordrer for c. 13 Mill. M. — Aktiekapitalens Forhøjelse var begrundet i de stedse større Fordringer, der stilles til Værftet baade med Hensyn til Skibenes Antal og Størrelse.

Ugens Havarier.

Breidablik, Dpsk. af Bergen, indkom hertil d. 15. ds. paa Rejsen fra Grangemouth til Helsingfors med Kul. Skibet har ved Bovbjerg været i Kollision med Dpsk. Drott af Gefle, bestemt til Antwerpen med Trælast. Drott fortsatte Rejsen. Breidablik har erholdt Skade paa Stævnen, er noget læk og maa losse og reparere.

Portimao. Dpsk., strandet ved Hyllekrog, er bragt flot af Svitzers „Skandinavien".

Ellen, Skonnert af Marstal, er paa Kronstadt Red bleven paasejlet af det russiske Krigsskib Asia og har faaet Skade.

Anna, Skonnert af Kjøbenhavn, tilhørende Aktieselskabet Ørum & Wulff, er strandet i Nærheden af Kopparskär og er blevet Vrag. En Del af Ladningen er bjærget. Anna var bygget i 1879 af Eg og maalte 51 Nt. Reg.-Tons.

Kabris, Sk. af Marstal, der for c. 1 Maaned siden afgik med Granit fra Sverrig til Stettin, staar sunken ved Hoder-Banke ud for Swinemünde. Føreren, Kapt. Hans Bager, og Besætningen, 3 Mand, maa desværre antages forulykkede. Skibet var bygget i 1899 og var forsikret i „Ærø" for 12,500 Kr.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til New Orleans 12. Juni. — Alexandra, Svensson, ankom til St. Petersborg 13. Juni. — Algarve, Borries, ankom til Almeria 14 Juni. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til St. Petersborg 13. Juni. — Arkansas, Jespersen, afg. fra Christiania 19. Juni, bestemt til Kbhvn. — Arno, Strubberg, er ankommen til Kbhvn. — Beira, Lunge, ankom til Lissabon 16. Juni. — Chr. Broberg, Harder, i Christinestad. — Dagmar, Gade, ankom til Livorno 17. Juni. — Florida, Koch, ank. til New York 11. Juni. — Garonne, Gøtsche, ankom til Bordeaux 14. Juni. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra St. Petersborg 12. Juni, best. til Rotterdam. — Hekla, Thomsen, ankom til Stettin 17. Juni. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra St. Petersborg 17. Juni, bestemt til Finland. — Island, Skjødt, afg. fra New York 9. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra Newcastle 4. Juni, best. til Boston. — Leopold II, Kruse, afgik fra Boness 13. Juni, bestemt til Kronstadt. — Loire, Rabe, Her. — Louisiana, Jensen, ankom til Hamburg 14. Juni. — L. P. Holmblad, Rasmussen, afgik fra Riga 13. Juni, bestemt til Antwerpen. — Nicolai II, Michelsen, ankom til Antwerpen 15. Juni. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 15. Juni, bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Boness 12. Juni, bestemt til Riga. — Omsk, Müller, i Reval. — Seine, Staal, ankom til Bordeaux 12. Juni. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 11. Juni, bestemt til New York. — Thingvalla, Laub, ankom til New York 16. Juni. — Tiber, Bech, ankom til Barcelona 15. Juni. — Tomsk. Andersen, i Riga. — Xenia, Thidemann, afgik fra New Orleans 30. Maj, bestemt til Aarhus.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Antwerpen 15. Juni, bestemt til Riga. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Throndhjem 18. Juni, best. til Kbhvn. — Ceres, Kjær, afgik fra Leith 16. Juni, bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ank. til London 18. Juni, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ank. til Stettin 17. Juni, best. til Kbhvn. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 18. Juni, best. til Danzig. — Frederik, Thomsen, afgik fra Hull 17. Juni, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingwartsen, ank. til Antwerpen 4. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kasan, H. Hansen, afgik fra Kbhvn. 19. Juni, bestemt til Libau. — Kiew, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 18. Juni, bestemt til Antwerpen — Laura, Christiansen, afg. fra Leith 31. Maj, best. til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 13. Juni, bestemt til Hull. — Maja, Petersen. ank. til Danzig 15. Juni, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, afg. fra Bergen 18. Juni, bestemt til Kbhvn. — Moskov, Rohde, ank. til Hull 11. Juni, best. til Libau — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Riga 19. Juni, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ankom til Pillau 18. Juni, best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ank. til Kbhvn. 18. Juni, bestemt til London. — Pregel, Olsen, afgik fra Antwerpen 17. Juni, bestemt til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, afgik fra Hull 17. Juni, bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofod, pass. Holtenau 18. Juni, bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Holtenau 18. Juni, bestemt til London. — Vesta, Holm, afgik fra Leith 16. Maj, bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ankom til London 10. Juni, bestemt til Libau. — Viking, Lorentzen, ankom til Riga 18. Juni, bestemt til Antwerpen. — Kursk, Møller, ankom til Libau 18. Juni, bestemt til Hull.

Ficaria, Kolster, afgik fra Newcastle 20. Juni, best. til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Malmø via

Helsingborg 21. Juni, bestemt til Grimsby. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Nakskov via Svendborg og Odense 20. Juni, bestemt til Newcastle. — Primula, Th. Thomsen, afg. fra Kbhvn. 21. Juni, bestemt til Newcastle. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense via Aarhus og Aalborg 20. Juni, bestemt til Leith. — Storebælt, W. Jørgensen. afgik fra Newcastle 20. Juni, bestemt til Nakskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 20. Juni, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 5. Juni, ankom til Libau 10. Juni. — Frode, Wrisberg, afg. fra Kronstadt 11. Juni, ank. til Gamla Karlaby 14. Juni. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Wasa 16. Juni, best. til Ohla. — L. H. Carl, Lorentzen, afgik fra Rouen 16. Juni, ankom til West Hartlepool 19. Juni. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 16. Juni, best. til Ghent. — Danmark. Kraemer afgik fra Rouen 14. Juni, ankom til Blyth 16. Juni. — Ragnar. Risø, afgik fra Stettin 16. Juni, ankom til Sunderland 19. Juni. — Volmer, Mahncke, afgik fra Dunkerque 16. Juni, ankom til Grimsby 18. Juni. — Dan, Hansen, afgik fra Newcastle 7. Juni, ankom til Riga 13. Juni. — Magnus, Jørgensen, afgik fra St. Petersborg 13. Juni, ank. til Riga 15. Juni. — Olaf, Petersen, afgik fra Riga 16. Juni, bestemt til London.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Jensen, ankom 13. Juni, til Amsterdam. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. 14. Juni til Amsterdam. — Johan Siem, Knudsen, afgik 17. Juni fra Grimsby. — Peter Berg, Thorsøe, ankom 17. Juni til Dunkerque.

Urania. Polarstjernen, Callesen, ank. til Antofagosta 15. Juni. — Ekliptika, Klaaborg, pass. Kbhvn. 18. Juni. — Venus, Petersen, ankom til Antwerpen 13. Juni. — Sirius, Branth, afg. fra Mozambigue 13. Juni. — Urania, Jørgensen, ankom til Dubbeldam 16. Juni. — Saturn, Lund, ankom til Grangemouth 16. Juni. — Pallas, Degn, ank. til Kbhvn. 17. Juni.

Nordsøen. Wineland, Høgstedt, ankom til Antwerpen 16. Juni. — Nordsøen, Pii, ankom til Grangemouth 16. Juni. — Holland, Jørgensen, ank. til Kbhvn. 17. Juni. — Rusland, Møller, ankom til Kbhvn. 17. Juni.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Räfsø 18. Juni, bestemt til Honfleur. — Niobe, Schmidt, ankom til Honfleur 16. Juni. — Nancy, Mathisen, afg. fra Newcastle 12. Juni, ankom til Kronstadt 19. Juni. — Nautik, Mortensen, afgik fra Åbo 12. Juni, ankom til Caen 18. Juni. — Nora, Christensen, afgik fra Esbjerg 12. Juni, ankom til Haparanda 18. Juni. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Newport 12. Juni, ankom til Esbjerg 16. Juni. — Nerma, Knutzen, afgik fra Newcastle 18. Juni, bestemt til Rokkola. — Alfa, Nielsen, afgik fra Kalmar 18. Juni, bestemt til London.

Dania. Lilly, Nielsen. afgik fra Alloa 18. Juni, best. til Rotterdam. — Mary, Lorentzen, ankom til Kønigsberg 17. Juni.

Jylland. Karen, Degn, afgik fra Newcastle 14. Juni, bestemt til Kronstadt. — Ingrid, Meinertz, afgik fra Holmsund 12. Juni, ankom til Ostende 18. Juni.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afg. fra Genua 16. Juni, bestemt til St. John. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Cardiff 9. Juni, bestemt til Montevideo for Ordre. — Søborg, Fischer, afgik fra Newcastle 12. Juni. bestemt til Kronstadt. — Skanderborg, v. Deurs, afg. fra Ny Karleby 11. Juni, bestemt til Rouen. — Jomsborg, Kühl, ank. til Blyth 13. Juni. — Rosenborg, Schultz. ank. til Rouen 18. Juni. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 17. Juni. — Amalienborg, Dømel, ankom til Stugsund 12. Juni. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Londonderry 18. Juni, bestemt til Greenok. — Stjerneborg, Lungren, ankom til Ardrossan 15. Juni.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, afgik fra Cardiff 25. Maj, bestemt til Buenos Ayres. — Skodsborg, Lund. afgik fra Sundsvall 16. Juni, best. til Rouen. — Klampenborg, Jensen, ankom til Rouen 16. Juni. — Jægersborg, Agerlin. ank. til Kbhvn. 19. Juni. — Guldborg, Jensen, ankom til Sevilla 17. Juni. — Tuborg. Mathiesen, ankom til Rouen 11. Juni. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Jacobstad 16. Juni, bestemt til Rouen.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra St. Petersborg 15. Juni, best. til Rotterdam. — Agnete, Jensen, ankom til Riga 19. Juni. — Hermia, Sørensen, afgik fra Riga 16. Juni, best. til Ghent. — Alice, Hansen, afgik fra Riga 17. Juni, bestemt til Ghent. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Burntisland 19. Juni. — Bornholm, Petersen, afgik fra Liban 14. Juni, bestemt til Plymouth. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 16. Juni. — Rønne, Hintze, ankom til Tayport 19. Juni.

Vulcan. Vulcan, Tholander, pass. Kbhvn. 15.. Juni paa Rejse til Zaandam. — London, Bom, ankom til Boness 11. Juni.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Ørnskjoldsvik 14. Juni, best. til Djeppe. — Clara, Petersen, ankom til Helsingborg 18. Juni.

Ægir. Erik, Steen, er ankommen til Kbhvn. — Svend, Nielsen, ankom til Kronstadt 15. Juni.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 12. Juni til Brake. — Energi, Hansen, ank. 18. Juni paa Methil Red.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Kronprinsesse Louise, Clausen, ankom til Wyborg 13. Juni fra Middlesbro. — Medor, Svarrer, sejlet fra London 12. Juni til Leith. — Copley, Struckmann, sejlet fra Falmouth 12. Juni til Antwerpen, ankom 16. Juni. — Neiros, Sonnicksen, ankom til Esbjerg 13. Juni fra Runcorn. — Aalborg, Ankersen, sejlet fra Ljusne 14. Juni til Cardiff. — Tercera, Pedersen, pass. Dungeness 14. Juni fra Houtmann's Abrolhos til London. — Cingalese, Harreby, prajet 29. Maj paa 1° S. 30° W. fra Sydhavsøerne. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Cardiff 15. Juni fra Havre.

Fanø. Sønderho. Elisabetha, Fischer, ank. 12. ds. til Falmouth fra Rio Grande du Sul; fik Ordre til Hamburg. — Martha, Nissen, ank. 14. ds. fra Yucatan til Hamburg. — Mary, Lydom, pass. 15. ds. Skagen fra Methil til Rørvig. — Anna, Mortensen, pass. Kbhvn. 15. ds. fra Yarmouth til Østersøisk Havn.

Rønne. Coureer, Jacobsen, ank. til Windau 11. Juni. — Odin, Møller, ank. til Karrebæksminde 11. Juni. — Herman Olsen, Jacobsen, ank. til Kjøbenhavn 12. Juni. — Freja, Bech, ank. til Slite, Gotland 13. Juni. — Zephyr, Henrichsen, ank. til Ørebæk 24. Maj. — Amarant, Kyhn, ank. til Trelleborg 16. Juni. — Castor, Klausen, ank. til Gefle 16. Juni. — Prøven, Bidstrup, ank. til Oskarshamn 16. Juni. — Næstved, Larsen, ank. til Kjøbenhavn 16. Juni.

Kjøbenhavn. Alexandra er 18. ds. afsejlet fra Port Natal, Durban, til Apia paa Samoa Øerne.

Svendborg. Triton, Nielsen, ank. til Colberg d. 10. Juni. — Niels. Hansen. ank. til Svinemünde d. 11. Juni. — Urda, Rasmussen, ank. til Drøbak d. 11. Juni. — Hanne, Rynitz, ank. til Holnæs d. 13. Juni. — Ludvig, Larsen, ank. til Newhaven d. 13. Juni. — Embla, Mikkelsen, ank. til Ræfsø d. 13. Juni. — Helge, Hansen, ank. til St. Valery d. 13. Juni. — Elise Bay, Petersen, ank. til Pillau d. 16. Juni. — Dannebrog, Børgesen, ank. til Ræfsø d. 15. Jani. — Venus, Jensen, ank. til Sundsvall 15. Juni. — Estrup, Madsen, ank. til Vasa 16. Juni. — Elise, Andreasen, ank. til Stettin 16. Juni. — Valdemar, Andreasen, ank. til Kjøbenhavn 16. Juni. — Svend, Huusfeldt, ank. til Middelfart 18. Juni. — Grethe, Brandt, ank. til Weymouth 16. Juni. — Rota, Jørgensen, ank. til Pillau 17. Juni.

Ærø. Caroline, Madsen. ank. 9. Juni til Kjøbenhavn. — Aerial, Madsen, afg. 9. Juni fra Kjøge til Søderhamn. — Haabet, Rasmussen, ank. 7. Juni til Randers. — Henriette, Holm, afg. 16. Maj fra Maracaibo til Havre. — Haabet, Fabricius, ank. 8. Juni til Randers. — Fabricius, Albertsen, ank. 8. Juni til Aalborg. — Dorthea, Christensen, ankom 12. Juni til Calais. — Argus, Svane, ank. 11. Juni til Fredericia. — Anne, Jacobsen, ank. 11. Juni til Kjøbenhavn. — Ellen, Lauritzen, ank. 12. Juni til St. Petersborg. — Duen, Christensen, ank. 12. Juni til Bremerhaven. — Marie, Christensen, passererede 11. Juni Helsingør paa Rejse fra Norrkøping til Aberdeen. — Skjold, Mygind, ank. 15. Juni til Hamburg. — Thyra, Rasmussen, ank. 14. Juni til Hartlepool. — Marie, Rasmussen, ankom 13. Juni til Kjøbenhavn. — Salus, Bager, er ankommen til Kjøge. — Dorthea, Christensen, ank. 15. Juni til Bordeaux. — Activ, Petersen, ank. 14. Juni udenfor Fejø. — Caroline, Knudsen, ank. 15. Juni til Leith. — Valborg, Johansen, ank. 13. Juni til Masnedsund. — Arken, Christensen, ank. 15. Juni til Antwerpen. Maren, Christensen, ank. 15. Juni til Kjøbenhavn. — Lucinde, Christensen, ank. 15. Juni til Rudkjøbing. — Hosanna, Hay, ank. 15. Juni til Nordmaling. — Freden, Boye, ank. 16. Juni til Hernøsand. — Elna, Carlsen, ank. 16. Juni til Falmouth f. O. — Elise Marie, Olsen, ank. 16. Juni til Pillau. — Ellen, Christensen afgik 15. Juni fra Helsingør til Skive. — Caroline. Albertsen, ankom 16. Juni til Kjøbenhavn. — Aurora, Raahauge, afgik 10. Juni fra La Rache (Afrika) til Falmouth f. O. — Sylphe, Petersen, ankom 16. Juni til Rudkjøbing. — Christian d. 9., Knudsen, ankom 17. Juni til Ræfsø. — Haabet, Christensen. ankom 17. Juni til Kramfors. — Marie, Bøye, ankom 18. Juni til Stege.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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, Færøerne, Island og Grønland.

Østersøen. Femer-Bælt. Laaland S. I Anledning af flere i den senere Tid indkomne Indberetninger til Marineministeriet om Grundstødninger i Farvandet i den Ø.-lige Del af *Femer-Bælt*, ud for Landgrunden SØ. for *Hyllekrog*, *Laaland*, der kunde tyde paa Tilstedeværelse af Vrag, advares Skibsførere mod indtil videre at komme indenfor 10 Fv. Kurven S. for *Laaland* mellem 11° 20′ og 11° 40′ Ø. Lgd.

I Skibsfartens Interesse anmoder Marineministeriet Skibsførere om ved eventuelle Grundstødninger paa sunkne Vrag eller paa Puller, der ikke ere afmærkede i Kaartene, at afmærke Stedet samt snarest at sende Indberetning om Grundstødningen til Ministeriet. Indberetningen, der adresseres til „Marineministeriet, *Kjøbenhavn*". bør indeholde nøjagtig Pladsbestemmelse og andre Oplysninger, som kunne være til Nytte under Eftersøgelsen af Stedet.

Skibsførere, der observere Vrag, som ligge farligt for Sejladsen, bedes ligeledes snarest indberette dette til Ministeriet paa ovenanførte Maade.

Kattegat. Mariager-Fjord. Den nye Rende over Barren i Indløbet til *Mariager-Fjord* kan endnu ikke benyttes.

Sundet. Kronborg. Den 1ste Juli 1900 slukkes *Kronborg* Fyr og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændes paa *Kronborg-Pynt*.

Gjedser Havn S. Rødsand. En Grund med 11 Fod Vand, der i SV. og NØ. er 3 Kbl. lang, har dannet sig SSØ. for den S.-lige Ende af den over *Rødsand* gravede Rende. SV.-Enden af Grunden ligger 3,700 Alen S. 55° V. fra *Gjedser* Fyr.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Falsterbo. En brun, 27 Fod høj Stage med hvid, rund Skive er rejst 0,4 Kml. Ø. t. N. 1/2 N. for *Falsterbo* Kirke. Holdt overet med Stangmærket ved *Skanör* er det Mærke for Prikkerne ved *Blenheimsgrundet*.

Landsort S. Bosknösen. S. for *Bosknösen* er nu udlagt en Klokketønde; den er dog ikke sort men rød med rød Topbetegnelse.

Bottniske Bugt. I Farvandet til *Norrbyskären*, ved *Bakspånsgrund*, i *Endångersfjärden*, S. for *Enskär* og mellem *Trödjehällan* og *Gefle* er Afmærkningen nu forandret.

Tyskland. Kieler Fjord. I *Kieler Fjord* er Afmærkningen nu forandret.

Kattegat og Skagerrak.

Kattegat. Store-Middelgrund. Efter Forlydende er et Sejlskib, hvis Mast var i Vandskorpen, sunket paa 31 Fods Pullen paa *Store-Middelgrund* NV. 1/2 N., 19 Kml. fra *Kullen*.

Sverig. Göteborg—Vinga. Lejbråten. I 1900 rejses paa *Lejbråten* en sort, 19 Fod høj Stang med to Balloner. 57° 37′ 57″ N. Br. 11° 37′ 46″ Ø. Lgd.

Göteborg. Gefveskär S. Over Vraget af *„Harald"*, S. for *Gefveskär*, er der kun 23 Fod Vand.

Elfsborgsfjorden. Paa Grund af Uddybningsarbejder er i *Elfsborgsfjorden* udsat fem røde og hvide Stager med sort og hvid trekantet Topbetegnelse. De staa 120 Alen S. for Fyrlinien med c. 1/2 Kml. indbyrdes Afstand. Den yderste staar paa 57° 41′ 6″ N. Br. 11° 50′ 51″ Ø. Lgd

Andersbådan. I 1900 rejses paa *Andersbådan* et rødt, 19 Fod højt Stangmærke med en Kost, hvorunder en Ballon. 58′ 27′ 43″ N. Br. 11° 15′ 25″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Ifølge Meddelelse fra Lodskaptajnen i *Stockholm* er en Mast, der var 3 Fod over Vandet, den 3die Juni 1900 observeret 14 Kml. N. 70° V. fra *Lodbjerg* Fyr. 56° 54′ N. Br. 7° 52′ Ø. Lgd.

Tyskland. Weser. Geestemünde. Ved *Geestemünde* Fiskehavn er paa Ydersiden af Dæmningen tændt et rødt, elektrisk Fyr. Flammens Højde: 101 Fod. Fyret vises fra en sort, 92 Fod høj Jernbaake, der foroven har en Firkant, som paa den Side, der vender ned ad Floden, er sort og rød. 53° 31′ 20″ N. Br. 8° 35′ 18″ Ø. Lgd.

Holdt overet med Fyret paa Fiskehavnens N.-Mole i S. 29° Ø., angiver det ned ad Floden Ø.-Grænsen for *Geestemünde-Bremerhaven* Red.

Jade. Wangeroog Farvand. I *Wangeroog Farvand* er til Forsøg i 25 Fod Vand udlagt en sort Spidstønde. 53° 48′ 24″ N. Br. 7° 58′ 28″ Ø. Lgd.

Holland. Wester Ems. Over Barren i *Vischerbalg* er der et 60 Alen bredt Løb med 8 Fod Vand. Over Barren i *Ranselgat* et der midt i Farvandet 21 Fod Vand. Over Barren i *Doekegat* er Dybden langs de sorte Spidstønder 18 Fod. Den røde Stumptønde D. C. ligger paa en Banke med 14 1/2 Fod.

Friesche Zeegat. Zoutkamperlaag. I *Zoutkamperlaag* er er Dybden nu 7 Fod.

Zeegat Hoek van Holland. I *Zeegat Hoek van Holland* er Dybden nu 27,4 Fod, daglig Lavvande, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. I Farvandet S. for *Maassluis* er Dybden nu kun 20 1/2 Fod.

Zeegat van Goeree. Aardappelengat. *Aardappelengat* kan nu besejles med 16 Fods Dybgaaende.

Kanaal van Zuid Beveland. Wemelding. *Wemeldinge* Sluse er atter i Orden.

Belgien. Ostende. Stroombank. Afmærkningen i det V.-lign Farvand over *Stroombank* er inddragen, men Baakerne paa Dynerne V. for *Maria* Kirke og Fyrene, som vises fra dem, blive uforandrede.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland

Frankrig. Héaux de Bréhat. *Héaux de Bréhat* Fyr viser hvidt, fast Lys fra N. 48° Ø. gennem N., V. og S. til S. 58° Ø., rødt, fast Lys fra S. 58° Ø. til Ø., hvidt, fast Lys fra Ø. til N. 67° Ø. og rødt Fyr med Formørkelser fra N. 67° Ø. til N. 48° Ø.

Ile de Bas. I 1900 forandres *Ile de Bas* Fyr til et hvidt Lynfyr, der hver 25 S. giver Fire-Lyn, med 3 S Mørke mellem Lynene og 15 1/2 S. Mørke mellem Grupperne. Lysevnen: 34 Kml. Linseapparat. Flammens Højde bliver uforandret.

Under Arbejdet ombyttes det nuværende Fyr med et midlertidigt Fyr af samme Art som det ny Fyr, men med meget mindre Lysevne.

Det midlertidige Fyr skjules af Taarnets øverste Del fra SØ. gennem S. til SV.

Nærmere Meddelelse senere.

Nordlige Atlanterhav.

Atlanterhavet. Midt i Maj Maaned. 47° 6′ N. Br. 33° 8′ V. Lgd. En Flaade sammensat af svært Tømmer, der syntes at have ligget længe i Vandet.

Frankrig. Dordogne. Platin de Fronsac. Tønden ved V.-Siden af *Platin de Fronsac* er ombyttet med en sort Spidstønde Nr. E. 19, der ligger i 6 Fod Vand. 44° 55′ 14″ N. Br. 0° 16′ 50″ V. Lgd.

New Brunswick. Campobello Island. Head Harbord. Foruden Taagehornet 1 1/2 Kbl. V. for *Head Harbor* Fyr er der paa en Klippe Ø. for Øens N.-Pynt anbragt en Klokke, hvormed der svares, naar et Skibs Taagesignal høres.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maryland. Fyrskibet „Fenwick Island Shoal. Taagesignal paa Fyrskibet *„Fenwick Island Shoal"* gives nu med Dampfløjte, der afvekslende hver 40 og 80 S. giver Et-Stød, hvert af 8 S. Varighed; Stød 8 S., Pavse 32 S., Stød 8 S., Pavse 72 S.

Virginia. Chesapeake Bay. Back River. Omtrent den 15. Juni 1900 udlægges en rød Klokketønde i 20 Fod Vand ud for Indløbet til *Back River*, *Chesapeake Bay* V.-Side, fra *Thimble Shoal* Fyr i N. 3° V. og fra *Back River* Fyr i N. 68° Ø., 1 7/16 Kml.

Florida. Cumberland Sound. *Fernandina* Fløjtetønde ligger i 7 1/2 Fv. Vand, fra *Amelia Island* Fyr i N. 56° Ø. og fra det N.-lige Vrags Kedel i S. 78° Ø. Anduvnings Klokketønden ligger i 32 Fod Vand fra *Amelia Island* Fyr i N. 56° Ø. og fra det N.-lige Vrags Kedel i S. 61° Ø.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Sabine Pas. Texas. I *Sabine Pass* ere følgende Tønder udlagte i 17 1/2 Fod Vand: En rød Spidstønde Nr. 8 A mellem Nr. 8 og 10. En rød Spidstønde Nr. 12 A mellem Nr. 12 og 14. En rød Spidstønde Nr. 14 A mellem Nr. 14 og 16. En rød Spidstønde c. 2 Kbl. neden for Tømmer-Export Værftet. En sort Stumptønde Nr. 5 tæt oven for Tømmer-Export Værftet.

Galveston Bay. Red Fish Bar. Ved *Red Fish Bar* nye Fyrstation gives nu Taagesignal med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft hver 30 S. slaas Et-Slag.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Øen San Sebastiao. Boi Pynt. Paa *Boi* Pynt er tændt et hvidt Blinkfyr, som hver 10 Sekunder viser Et-Blink. Flammens Højde: 236 Fod. Synsvidden: 20 Kml. Fyret lyser fra N. 78° V. gennem V., S. og Ø. til N. 58° Ø. Det

vises fra et hvidt, firkantet, 53 Fod højt Taarn ved Fyrpasserboligen. 23° 58′ 30″ S. Br. 45° 15′ 20″ V. Lgd.

Argentina. Camarones Bugt. I *Camarones Bugt* ligger Vraget af Damperen „*Albatroz*“ sunken i Løbet, som fører til Ankerpladsen, fra Øen *Blanca* i SSV., fra Øen *Moreno* i NV. 1/4 V. og fra Skuret i V. 1/4 S. Ved Lavvande er en Mast lidt over Vandet.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien V.-Kyst. Talamone Bugt. I *Talamone* Bugt ligger en lille 29 Fods Grund paa Ankerpladsen, fra Fyrtaarnet i N. 64° V. c. 4 Kbl. og fra *Talamonaccio* Taarn paa Bugtens Ø.-Side i N. 80° Ø. 42° 32′ 53″ N. Br. 11° 8′ 34″ Ø. Lgd.

Syrien. Beirut. En Torpedobaad med Explosionsstoffer ombord er sunken 1/2 Kml N. 9° V. fra Fyret paa Molen ved *Beirut*. Vraget er afmærket med en rød Tønde. 33° 55′ N. Br. 35° 30′ Ø. Lgd.

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

Forindien V.-Kyst. Karwar. Vraget af en Damper ligger sunket 1 1/2 Kml. N. 37° Ø. fra *Oyster Rock* Fyr og i N. 77° V. fra S.-Pynten af *Shimis-Guda Island*. Master og Skorsten ere over Vandet. 14° 50′ 30″ N. Br. 74° 3′ 50′ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Tonkin. Haiphong. Lach Huyen og Song Chang. Et hvidt, fast Fyr er tændt S. for Øen *Mangue*, ved Skillepunktet mellem *Lach Huyen* og Løbene til *Port Courbet*. Flammens Høide: 29 Fod over Højvande. Fyret lyser fra N. 63° V. gjennem Ø., N. og V. til N. 27° V. Linseapparat af 6te Orden. Fyret vises fra en rød Pæl paa en firkantet Baake. 20° 49′ 56″ N. Br. 106° 51′ 20″ Ø. Lgd.

Et grønt, fast Fyr er tændt ved *Song Chang* Udløb i *Cua Nam Trieu*. Flammens Højde: 28 Fod. Fyret lyser fra S. 84° Ø. gjennem S., V. og N. til N. 6° Ø. Linseapparat. Fyret vises fra en rød Pæl paa en firkantet Baake. 20° 56′ 21″ N. Br. 106° 44′ 43″ Ø. Lgd.

China. Chusan Øer. Gutzlaff. Paa *Gutzlaff* opføres et nyt Fyrtaarn; det vil senere skjule *Gutzlaff* Fyr fra N. 71 1/2° Ø. til N. 77 1/2 Ø. Naar dette sker, vises et hvidt, fast Fyr paa Ø.-Siden af det nye Fyrtaarn.

Japan. Nakatoshima, Daibahana og Miegushiku. Paa Kysterne af *Japan* ere følgende Fyr tændte den 20de April 1900:

Nakatoshima hvide, faste Fyr paa NV.-Enden af *Nakatoshima*, Provinsen *Iyo*. Fyret lyser fra S. 35° Ø. gjennem S., V. og N. til N. 82° Ø. Flammens Højde: 122 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyret vises fra et hvidt, rundt, 22 Fod højt Taarn. 34° 7′ 2″ N. Br. 132° 59′ 44″ Ø. Lgd.

Daibahana hvide og røde faste Fyr paa V.-Enden af *Takenokojima*, Distriktet *Toyoura*, Provinsen *Nagato*. Fyret lyser fra S. 28° Ø. gjennem S., V. og N. til N. 81° Ø. Lyset er hvidt, undtagen fra S. 25° Ø. gjennem S. til S. 57° V., over *Osone*, *Kasase*, *Touridashi* og *Hirase*, samt fra N. 43° Ø. til N. 69° Ø., over 4 1/2 Fv. Grunden og *Hanaremo*, hvor Lyset er rødt. Flammens Højde: 74 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyret vises fra et hvidt, rundt, 29 Fod højt Taarn. Der er ikke Vagt ved Fyret. 33° 57′ 2″ N. Br. 130° 52′ 13″ Ø. Lgd.

Meigushiku hvide og røde Fyr, *Napha Harbonr*, *Riyukiu*. Fyret lyser fra S. 88° V. gjennem V. og N. til N. 11° Ø. Lyset er hvidt, undtagen fra S. 88° V. gjennem V. til N. 59° V., over *Asase* og S.-Enden af *Karafuneguchi*, samt fra N. 54° V. gjennem N. til N. 11° Ø., over *Kannose*, *Jishakase*, *Inanse* og NØ.-Enden af *Karafuneguchi*, hvor Lyset er rødt. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyret vises fra et hvidt, firkantet, 12 Fod højt Fyrhus. Der er ikke Vagt ved Fyret. 26° 12′ 25″ N. Br. 127° 40′ 33″ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Italien. — Overfor Skibe fra *Smyrna* er paabudt de samme Karantæneforanstaltninger, som gjælde overfor Skibe fra *Ægypten*.

H. HANSENS Skibshandel,

Havnegade, Kolding.

anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.

Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.

Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

Københavns Børskurs d. 13. Juni 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			—	—
Danmark	83 1/4	3/4	83 1/2	84
Norden	120		119 3/4	120
Kjøbenhavn	95 1/4		95	95 1/2
Carl			51 1/2	52
Dannebrog	96	95 3/4	95 3/4	96
Skjold	67 1/2		67 1/4	67 3/4
Urania	77		77	77 1/4
Union			100 1/4	100 3/4
Dampsk. af 1896	100		99 3/4	100
Østasiatiske			111 1/2	112 1/4
Østersøen			—	—
Nordsøen			72	76
Torm			—	—
Gorm			100	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	105
Hejmdal			105	108 1/2
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			98	102 1/2
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3 1/2% uopsig. Stats			93 1/4	94 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.	80 1/4		80	80 1/2
3 1/2% Kbhvns Kreditf.			82 1/2	84
4% — — 2. Serie	88 3/4	89	88 3/4	89
4% — — 1. —			91	93
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.			84	85
4% — — 6 —	84 1/2		84 1/4	84 1/2
3 1/2% Landkreditk. 3 —			86 1/4	87
Aktier.				
Nationalbank			136	138
Privatbank	123 1/2	1/4	123	123 1/2
Landmandsbank			116 1/2	118
Handelsbank	114	113 3/4	113 1/2	114
Grundejerbank	99		99	99 1/4
Burm. & Wain	76 1/2		76	77
Helsingørs Jærnsk.	92 1/4		92 1/4	93
Sukkerfabr.	95 3/4	1/2	95 1/2	95 3/4
Bryggeri Aktier	91 1/4		91	91 1/4

Vekselkurser d. 12. Juni 1900.

	Ævista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.17	18.14
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 12. Juni 1900.

Russiske Noter	216.00
4% Russiske Consols	98.25
3 8/10% — Boden Kredit	93.50
5% Mexikanske 1899	97.00
5% Rumænske Stats	91.75
4% — — 1890	79.40

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 60,000, „Danmark“ 36,000, „Norden“ 36,000, „Kjøbenhavn“ 20,000, „Carl“ 30,000, „Dannebrog“ 42,000, „Skjold“ 18,000, „Urania“ 16,000, „Union“ 10,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 8,000, „Østasiatiske 174,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Petroleums-Loddelampen

„ÆTNA"

brænder uden Væge med Petroleum i Gasform. Lampen slukkes ikke i Blæst. En Temperatur af 1200 Celsius kan naas. Petroleumsforbrug fra 1/5 til 1/8 Pot pr. Time. Beholderen er af Messing, solidt og smukt Arbejde. „ÆTNA" er uundværlig for: Maskinmestre, Montører etc. Største Udvalg af Loddelamper, Loddekolber og Apparater til Petroleum og Benzin.

CARL DAHL & Co., 14, St. Kannikestræde, Kjøbenhavn K.

Tlf. 5047.

VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering

anbefales:

A. FORMANNS

BLODBUDDING

(i hermetisk lukkede Daaser).

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Repræsentant for Hamburg:
Hr. P. L. FABRICIUS,
Gr. Bäckersstrasse 22 & 24.

og i Plymouth:
Hr. P. PEDERSEN,
Southside Street.

Repræsentanter i Cardiff:
Hr. CARLSEN, NIELSEN & Co.
Hr. CHARLES H. HUSS & Co.

A. FORMANN.

Enhver Kaptajn,

som vil **spare Penge,**

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

PETER IBSEN. Lager af Værktøj.

Illustreret Prisliste gratis.

Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Husk nu!

PAUL SØRENSEN,

Skomagermester,

77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af

Iste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.

Telefon 4819.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

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.

Gl. Carlsbergs

nyopførte

Restaurant i Frihavnen

anbefales D'hrr. Sømænd.

Ærbødigst

F. Kiørboe,

Restaurator.

Er „Mossrose" Tobakken

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

Fr. Christensen & Philip.

N. F. Hansens Skibsværft,

Odense,

anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.

Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

N. Reippürt,

Havnegade 9, Odense,

paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

Sagfører Ludvig Metz,

Nyborg.

Søretssager. Inkasso.

Carlsdal Fabriker,

Bryggeri & Mineralvandsfabrik,

anbefaler sine fortrinlige Produkter.

Prisbelønnet Neapel 1885.

Kolding 1897.

C. B. P. Strandby,

Kolding.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

*** Telefon 5598. ***

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.**

Udsalg for Aarhus

ved J. P. Johansen, Skolegade 34

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

*Telefon 155. * Telegrams Skandinav.*

CHARLES PETIT & Co.,

LÜBECK.

SPEDITIONSFORRETNING.

GRUNDLAGT 1849.

Spedition, Dampskibsekspedition, Befragtning.

Regelmæssig Stykgods-Ekspedition til og fra Kjøbenhavn og alle andre danske Pladser.

Transport-Overtagelse af Partigods til faste og billige Takster.

Befragtning af Dampere og Sejlere med Gods-Omladning ved den nu aabnede **Elbe-Trave-Kanal** til og fra hele det **tyske og østrigske Elbomraade.**

Telegram-Adr.: **PETIT.**

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin **ordinære Generalforsamling Tirsdagen den 3. Juli d. A. Kl. 9½ Form. præcis** i Borgerforeningens Lokaler i **Svendborg**. 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 23. Juni d. A.

Kjøbenhavn, d. 31. Maj 1900.

P. B. V.
P. Rechnitzer,
p. t. Formand.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1892.

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,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,

Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

N. A. S. Bursche & Co.,

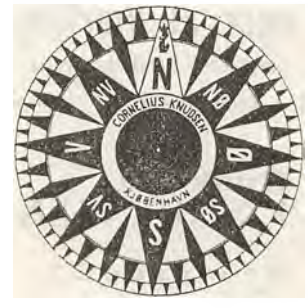
Skibsmægler.

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.

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.

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.

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, Øster Farimagsgade 4.

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.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

samt **Skibshandel.**

P. Schou, Frederikshavn.

CHR. ANDERSENS

SKIBSVÆRFT PAA FREDERIKSØEN VED SVENDBORG.

NYBYGNING AF SEJLSKIBE SAMT REPARATION.

ALT AF NYESTE KONSTRUKTION.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

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

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co. 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.

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.)

AKTIESELSKABET

NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

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

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

Uundværlig for Søfolk

er Kingleys elektriske Bælter. Fortrinligt Lægemiddel mod Gigt, Kathar, daarlige Nerver, Svækkelse, Hovedpine, Søvnløsbed, kønslig Svækkelse osv. Faas til 10, 16 og 24 Kr. hos **G. N. Forsbeck,** Rømersgade 24, 1. Sal, Kjøbenhavn. Indsend 8 Øre i Frimærker og forlang Katalog. Naar De skriver, nævn da dette Blad. Telefon 2341.

H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.

HELSINGØR.

Frihavns-Restaurationen

„Atlanten",

Indgang fra Nordre Frihavnsvej,

anbefales **d'Hrr. Skibs-Officerer** med

à la carte Retter

samt **koldt Bord hele Dagen.**

Telf. Frihavnen 68.

Ole Nielsen.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af ferske, saltede og røgede

Fedevarer.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.

Kjøbenhavn K.

Telefon 3528.

Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.

Vin- og Skibsprovianteringen. — Frilager.

S. Lindtner,

Skibsværft, Vejle,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Damp-Rambuk

haves til Udleje.

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 Hotel „SIAM“.
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

TH. MØLLER,
Nyhavn 45 & 47.
Telefon 387.
Skibsproviant, Kolonialvarer,
Vine og Spirituosa
en gros & en detail.
• Import & Eksport •
• Frilager •

R. H. Rasmussen,
Uhrmager.
St. Kongensgade 99.
(Forhen Nr. 21). (Grundlagt 1882).
Righoldigt Udvalg af alle Sorter Dame- og Herre-Uhre samt **Stueuhre.**
Største Udvalg i Uhrkæder.
NB. Antikuhre restaureres.
Reparationer udføres med Garanti.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

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.

KJØBENHAVNS DAMPVASKERI
TELEFON 3592. • NØRREGADE 35. • TELEFON 3592.
bør anvendes af ethvert
RHEDERI *og enhver* **OFFICER.**

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.

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.

Spis kun Nørgaards Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

Georg Sørensen,
Nyhavn 13. Telefon 6404.
Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.
Prima Varer • Billigste Priser.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

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

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

Café van Zandt,
H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

INDHOLD: Dokarbejder-Strejken i London. — Kutyme i Rouen. — „Bureau Veritas“ i Tyskland. — Tab af Skisfører-Certifikater. — Sammenstød mellem et Krigsskib og et Koffardiskib. — Fragtmarkedet. — Slingring og Slingrekjøl. — Beri-Beri. — Tysk Højesteretsdom. — Spørgsmaal og Svar. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

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

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 26. Kjøbenhavn, Torsdag den 28. Juni 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

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.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

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.

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

(Axel Herfurth Fleron.)

Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle

Conserves til Skibsbrug

af Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l. • Prislister udleveres paa Forlangende.

Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

P. Simonsen & Co.

Skibshandlerforretning,

Odense,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende til D'hrr. Skibsføreres velvillige Erindring.

N. F. Hansens Skibsværft,

Odense,

anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger. **Alt Smedearbejde** udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

N. Reippürt,

Havnegade 9, Odense,

paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

Sagfører Ludvig Metz,

Nyborg.

Søretssager. Inkasso.

Alle Arter Livs-, Kapital- og Børneforsikring.

Særlige, gunstige Tabeller for **Søfolk i udenrigs Fart.**

Hovedkontoret for Danmark: **Frederiksberggade 11.**

Agenter blandt Skibskaptajner og Styrmænd antages.

Frihavns-Restaurationen

„Atlanten",

Indgang fra Nordre Frihavnsvej,

anbefales **d'Hrr. Skibs-Officerer** med

à la carte Retter

samt **koldt Bord hele Dagen.**

Telf. Frihavnen 68.

Ole Nielsen.

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.

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.

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.

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.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • *Direkte Importører af Skandinaviske Produkter* • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. * Telegrams Skandinav.

Telefon Nr. 62. * Telegramadr.: HANSEN, Vejle.

CARL HANSEN. VEJLE.

Største Lager af prima Kul for Skibsbrug.

Vejle Dampbaade

paatager sig Lystture samt Bugseringer i indenrigske Farvande til **billige Rater.**

Telefon Nr. 62. * Telegramadr.: HANSEN, Vejle.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.

Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.

Lager:

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

Andreas Henningsen,

Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.

Telefon 165.

Telegram-Adr.: Ahenningsen.

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.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af ferske, saltede og røgede

Fedevarer.

Oluf Stallknecht,

Glarmester.

Alt Skibsarbejde udføres.

Billeder indfattes

smukt og billigt.

Lille Torvegade 35.

Kjøbenhavn C.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Nordisk Skibsrederforening

har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1899. Den 31. Decbr. i nævnte Aar var der i Foreningen indtegnet 982,219 Tons mod 768,875 Tons s. D. 1898, saa at Fremgangen i 1899 har været 213,344 Tons. Tonnagen fordelte sig saaledes: Norge 665,954, Danmark 141,176, Sverige 137,266, Finland 37,823. Antallet af personlige Medlemmer var 194. Foreningen havde d. 14. Maj 1899 bestaaet i 10 Aar; en statistisk Oversigt over dens Udvikling fra 1889 til 1900 udviser en som Regel jævn Stigning i Tonnagen fra 293,076 i 1889 til 1,026,053 d. 31. Maj 1900, hvortil kommer yderligere c. 10,000 Tons, indmeldt fra 1. Juli i Aar. Foreningens kontante Beholdning var i 1889 c. 15,000 Kr., i Aar 102,227 Kr. 20 Øre. Antallet af Henvendelser til Foreningen er steget fra 24 i 1889 til 397 i 1899, 195 i Aar indtil 31. Maj.

Blandt de i Aarets Løb behandlede Sager minder Beretningen først om dens Arbejde for en Nedsættelse af Konsulatafgifterne i Norge, som vi tidligere udførligt have omtalt her i Bladet. Den paabegyndte Udgivelse af en Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender er blevet mødt med megen Interesse. De fleste Retssager, Foreningen i Aarets Løb behandlede, ordnedes uden videre ved Betaling af det fulde Beløb, naar de vare utvivlsomme, og med noget Afslag for at opnaa Forlig i de Tilfælde, hvor Sagen har frembudt Tvivl. Bestyrelsen har stillet sig meget liberalt med Hensyn til at indlede Proces for Foreningens Regning, naar der har været Haab om at kunne vinde Sagen. Af 62 Sager overtog Foreningen de 59. Af disse forligtes de 29, efter at der var givet Ordre om Proces, 13 verserer for Retten, 9 er vundne, 3 senere frafaldne af Rederen, 3 frafaldne af Modparten, som var Citant, 1 opgivet, da Modparten var insolvent, og 1 tabt.

Af de Foreningen forelagte Sager omtale vi enkelte, der ikke tidligere have været refererede her i Bladet.

En Reder var utilfreds med den af en Skibsbygmester i Glasgow udførte Reparation af hans Skib, specielt Kalfatringen, der befandtes mangelfuld og ikke overensstemmende med Kontrakten. Da Bygmesteren ingen Erstatning vilde indrømme, anlagde Foreningen Sag og vandt, idet Rederen tilkendtes en Erstatning af £ 50.

Et Tidscerteparti indeholdt bl. a. den Bestemmelse, at Havari skulde opgøres efter York- og Antwerpen Reglerne, ifølge hvis § 1 Overbordkastning af Dækslast ikke anses som Havarigrosse. Paa Rejse fra Frederikshald til Hull mødte Skibet haardt Vejr og maatte kaste noget af Dækslasten (Props). I Hull blev opgjort Dispache, ifølge hvilken Skibet skulde kontribuere £ 22.11.7, og Rederiet maatte betale dette Beløb til Ladningsejerne for at undgaa Beslaglæggelse. Da det selvfølgelig ikke kunde gaa ud over Rederiet, at Maanedsbefragterne i sin Kontrakt med Trediemand havde undladt at betinge Opgørelse efter nævnte Regler, søgte Rederiet Regres hos Maanedsbefragterne. Disse vilde ikke betale, Foreningen sagsøgte dem og vandt Sagen.

Gennem en svensk Mægler sluttedes et dansk Sejlskib for en Rejse med Granit i Blokke fra Wånevik til Aberdeen. Fragten skulde efter Aftale være 9 sh. 3 d., men ikke desto mindre undertegnede Mægleren og sendte Rederiet et Certeparti, hvorefter Fragten kun skulde være 9 sh. Som Ækvivalent for de resterende 3 d. medfulgte en Erklæring fra Mægleren om, at Afskiberne vilde betale dem ved Skibets Ankomst til Wånevik; det gjorde Afskiberne imidlertid ikke, og da Mægleren ikke producerede noget Bevis for, at Afskiberne havde givet noget saadant Løfte, beordrede Foreningen Sag anlagt, hvorpaa Differencen blev betalt.

En Ladning Kul lossedes i en svensk Havn; Modtagerne havde overtaget Losningen og engageret Stevedore til Arbejdets Udførelse. Skibet blev ikke udlosset i rette Tid, men Modtagerne nægtede at betale Liggedagspenge, idet de producerede en Attest fra Stevedoren for, at han ikke havde kunnet udføre Losningen hurtigere som Følge af Mangel paa Arbejdsfolk, hvilket formentlig skulde kunne fritage Modtagerne for Ansvar, idet Certepartiet undtog fra Liggedage: Strikes, lock-outs, civil commotions or any other cauces or accidents beyond the control of the consignees. Da Modtagerne imidlertid ikke præsterede noget som helst Bevis for, at der var anvendt tilbørlig Omhu for at skaffe Folk, om fornødent, andet Steds fra, anlagde Foreningen Sag mod Modtagerne, der saa betalte Liggedagspengene.

Ved Forlig i en Sag om Lastning af høvlet Last gjorde Foreningen gældende, at Udtrykket working day betyder en Arbejdsdag i Modsætning til Fest- og Helligdage, hvor der ikke arbejdes, og at det navnlig ikke ubetinget udelukker Regndage. Rederiets Fordring ansaas af Foreningen for berettiget i Henhold til Sølovens § 119, der kun undtager Dage, hvor der er Forhindringer fra Skibets Side. Sagen forligtes.

Et Dampskib engageredes under Tidscerteparti i Fart fra Boca del Toros i Columbia med Bananer til Mobile og derfra tilbage til Boca del Toros med Last eller i Ballast. Paa en af disse Ture fik Kaptajnen efter Afgangen fra Mobile frygtelige Øresmerter. Han havde lidt deraf ogsaa inden Afrejsen og havde konsuleret en Læge, der ordinerede nogle Draaber, der bevirkede, at Kaptajnen følte sig ganske vel og derfor uden Betænkeligheder tiltraadte Rejsen; men under Vejs blev det værre, og da Kaptajnen frygtede for en Hjærnebetændelse, maatte han, Dagen efter at han var gaaet til Søs, bestemme sig til at vende om. Efter 16 Timers Sejlads traf de et andet Dampskib, som tog Kaptajnen ombord, hvorpaa dette fortsatte Rejsen til Mobile. I Mobile lagde Befragterne Beslag paa Skibet for Doll. 1,133.29, som de forlangte i Erstatning for paastaaet Tab, foraarsaget ved Forsinkelse, bl. a. derved, at de Bananer, som allerede var nedskaarne for den følgende Rejse, blev delvis bedærvede, fordi de ikke blev afskibede i rette Tid. Foreningen overtog Rederiets Forsvar og vandt Sagen.

Ved Lastning i Kubikenborg (Sundsvall Distrikt) kom Skibet paa Overliggedage, men Befragterne nægtede Erstatning, idet de skød sig ind under, at Opholdet skyldtes en Lock-out, og da Certepartiet undtog „strikes or any combinations of workmen", mente de, at de var dækkede derved. Foreningen var af modsat Mening, anlagde Sag, og vandt den.

Et dansk Sejlskib oversejledes af et engelsk Dampskib og fik adskillig Skade. Foreningen overtog Sagen og ordnede den med Dampskibets Rederi med £ 925 og Omkostninger.

Foreningens Regnskab balancerer med 124,281 Kr. 03 Øre. Kontingentsbidraget var 68,063 Kr. 66 Øre. Foreningens Bidrag til Procesførelse og juridisk Bistand var 10,691 Kr. 57 Øre.

Det Aar, Nordisk Skibsrederforening nu er gaaet ind i, vil være et Mærkeaar i dens Historie. Den har i det naaet den anselige Størrelse, som de indmeldte over 1 Million Tons betegner. Foreningen staar under sin nuværende dygtige og energiske Ledelse mere end nogensinde som en handlekraftig Organisation for de nordiske Redere, der vil være i Stand til virksomt at beskytte og fremme mange af deres vigtigste Interesser.

Konflikt i „Det forenede Dampskibsselskab".

Kontorpersonalet i „Det forenede Dampskibsselskab" har i Forening med Selskabets Styrmænd og Maskinister rettet en Henvendelse til dets Bestyrelse, i hvilken den administrerende Direktør, Konsul J. Brandt, fordres fjernet fra sin Stilling; i modsat Fald vil Personalet fratræde deres Stillinger. Anledningen til dette Skridt, der i herværende Søfartskredse ikke kommer overraskende, er en aarelang Misfornøjelse med Direktørens Optræden overfor Personalet; at denne Misfornøjelse netop nu er kommen til Udbrud, skyldes den Omstændighed, at det ved en Undersøgelse fra Direktørens Side konstateredes, at Selskabets Agent i Christiania stod i Restance til dette for 200,000 Kr., medens hans Depositum kun var 100,000 Kr. Direktøren erklærede sig i denne Anledning for at indlede kriminel Undersøgelse mod Selskabets Bogholder og udtalte sig saa skarpt om Personalet i Almindelighed, at dette enedes om den nævnte Henvendelse til Bestyrelsen.

Selskabets Bestyrelse vil nu tage Stilling til denne Sag, der indtil dette sker foreligger som et indre Konfliktspørgsmaal, der dog har megen Mulighed for snart at faa stor almen Interesse.

Højesteretsdom.

Den 15. Novbr. afsagde Sø- og Handelsretten Dom i en Sag mellem Grosserer A. Karlsson og et Forsikringsselskab vedrørende Skade paa nogle Jærnplader, og det statueredes ved denne Dom, at naar det ifølge Policen krævedes, at Skaden, for at kunne blive erstattet af Forsikreren, skulde beløbe sig til 10 %, skulde disse 10 % beregnes af Værdien af alle de Varer, der hørte under samme Forsikring; men at paa den anden Side det, at Forsikringssummen var opgivet samlet, ikke forhindrede fra, at der maatte antages at være forskellige Forsikringer, naar Varesorterne vare forskellige og saaledes afsondrede og specificerede, at deres særlige Værdi med Lethed kunde konstateres.

Med Hensyn til de nærmere Omstændigheder ved denne Sag skulle vi henvise til „Dansk Søfartstidende" Nr. 49 for 7. Decbr. 1899, hvor Sø- og Handelsretsdommen findes udførligere refereret.

Den 25. Juni 1900 har Højesteret i Henhold til de i Sø- og Handelsrettens Dom indeholdte Motiver stadfæstet denne Dom.

Elben—Trave Kanalen.

I Tilslutning til vore tidligere Oplysninger om denne, særlig for de skandinaviske Lande betydningsfulde nye tyske Vandvej, gengive vi i Dag Hovedpunkterne af en Artikel i „Fairplay" om Kanalen.

Efter Aabningen af Nord-Østersø Kanalen for fem Aar siden og Dortmund—Ems Kanalen i Fjor, er nu Elben—Trave Kanalen, den tredie store Vandvej i Tyskland, aabnet. Gaaende fra Lübeck ved Traven til Lauenburg ved Elben (flere Mile fra Hamburg), danner den en moderne Vandvej mellem det indre af Tyskland og de Lande, der omgive Østersøen: Danmark, Norge, Sverrig, Rusland og Finland. Ved denne Kanal er Lübeck saa at sige bleven flyttet hen til Elben og har faaet en billig og direkte Vandforbindelse fra Hjertet af Bøhmen gennem Elben-Distriktet til Lande, der tidligere laa ganske udenfor Byens Rækkeævne. Den nye Vandvej gør det ogsaa muligt at sende Gods fra de nordlige Lande direkte til Magdeburg, Berlin, Dresden etc. med kun én Omladning meget billigere end ad nogen anden Rute; og naar den foreslaaede Rhinen—Weser—Elben Kanal er færdig, vil Lübeck faa endnu mere udstrakte Forbindelser i Form af en direkte Omsætning med Rhinen-Westphalen og i Tilslutning hertil med Østerrig-Ungarn og Balkanstaterne, ja selv med Sortehavet via Moldau-Donau Kanalen. Det ses heraf, hvilken betydningsfuld Begivenhed Aabningen af den nye Kanal er for Lübecks Havn.

Kanalens Retning er omtrent i Nord og Syd med forholdsvis faa Krumninger, og dens Længde er 67 Km. Der er ialt syv Sluser, de fem nærmest den nordlige og de to nærmest den sydlige Ende af Kanalen; Stigningen er 12,5 Meter. Hver Sluse er i Indløbsporten 12 M. bred, selve Slusen 80 M. lang og 17 M. bred; Vanddybden i Sluserne er $2^1/_2$ M. Selve Kanalen er 22 M. bred i Bunden, mindste Vanddybde er 2 M., og flere Steder er Bundbredden 27,3 M. Ved Lübeck er anlagt en Kanalhavn, 1,000 M. lang og 100 M. bred; ved Mølln (omtrent ved Midten af Kanalen) og Lauenburg er truffen Foranstaltninger til Ladning og Losning af Skibe; sidst nævnte Sted er Havnen uddybet, udvidet og omdannet til en aaben Elbhavn. Ved Kanalen er ialt 15 Lade- og Lossepladser, og 30 Broer føre over den. Bugsering udføres af Dampbaade. Fra Lübeck afsendes daglig Pramme til Lauenburg eller Hamburg og i modsat Retning; denne Tur vil tage c. 24 Timer.

Af de $23^1/_2$ Mill. Mark, som Kanalen har kostet, har Lübeck udredet omtrent de 15 Millioner. At Byen har kunnet og villet yde en saadan Sum til dette Arbejde vidner godt om dens Indbyggeres patriotiske Følelser og Offervillighed, og alle vil haabe, at det ny Aarhundrede vil indvi en ny Handels- og Søfartsæra for den gamle Hansaby, at den maa genvinde den blomstrende Stilling, den i en lang Aarrække indtog, da den regerede som „Hansaens Dronning".

I Lübeck har Kanalens Fuldendelse selvfølgelig vakt fornyet Liv og fremkaldt mangfoldige Planer for dens Udnyttelse. Lübecks Handelsflaade bestaar for Tiden af 25 Dampere med 8,764 Reg.-Tons Netto. Baade Rederierne i Lübeck og i de Lande, der nærmest kunne vente at høste Fordel af den nye Kanal, forberede sig paa at træde i nøjere Forbindelse med Lübecks Havn, og i denne By har en Række Firmaer truffet Foranstaltninger til en regelmæssig og praktisk Ekspedition ad den nye Vandvej.

Tuborg Havn.

Vi have modtaget følgende:

Til min store Overraskelse har jeg for nylig erfaret, at Tuborg er en af de dyreste Havne i Danmark. Udgifterne dersteds ere uforholdsmæssig høje, idet jeg for mit lille Skib har maattet betale c. 21 Kr. i Havneafgift, hvilket slet ikke staar i Forhold til Udgifterne i andre Provinshavne, for ikke at tale om Kjøbenhavn, hvor jeg under lignende Forhold kun har $5^1/_2$ Kr. at betale.

Jeg tillader mig derfor at advare mine Kolleger mod at slutte Fragt til Tuborg, naar der ikke dertil kan betinges en højere Fragt end til andre danske Havne, da Udgifterne, efter hvad det vil ses af oven-

staaende, næsten er det firdobbelte af t. Eks. Udgifterne i Kjøbenhavn. *J. Pilegaard,*
Fører af Galease „Elise" af Svendborg.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge har Fragtmarkedet næsten overalt holdt sig uforandret, dog med en stigende Tendens, da der ikke tilbyder sig saa megen Tonnage, som der er Efterspørgsel for. Dette gælder især Trælastfarten fra den mexikanske Gulf, men ogsaa Kulfragterne til det yderste Østen ere i Stigning, hvorimod Hjemfragterne vedblivende ere daarlige, om ogsaa de have forbedret sig noget.

Kulmarkedet er omtrent uforandret, og Raterne til Østersøen fra Newcastle og Cardiff ere omtrent de samme som i vor forrige Beretning, hvorimod de ere stegne 3 à 6 d. til forskellige Pladser i Middelhavet, og til det yderste Østen betydeligt mere. Fra Firth of Forth noteres for Baade op til 2,000 Tons: Burntisland eller Methil til Aarhus 6/ à 6/3, Helsingør 7/; Boness Kiel 7/3 à 7/6, Svinemünde 6/6; Leith eller Granton til Kronstadt 7/; Boness—Gibraltar 8/ à 8/3; Methil—Genua eller Savona 10/9 à 11/; Leith—Alexandria 12/6, Rio Janeiro 16/ og River Plate 15/. Fra Swansea noteres: Til Genua—Savona 10/9, Barletta eller Bari 13/6, Neapel eller Livorno 10/9, Catania 10/9. Fra Cardiff til Colombo 18/6 à 19/, Aden eller Bombay 16/6 à 17/, Singapore 19/ à 20/, Saigon 22/6, Honkong 27/6, Shanghai eller Japan 30/, Port Arthur eller Wladiwostok 31/3 à 32/6.

Østersøen. Markedet har holdt sig omtrent uforandret, dog med lidt højere Fragter fra St. Petersborg, hvorfra noteres for Dampere til at lade inden 3 Uger: Til London 1/6, Rotterdam eller Amsterdam 1/6 à 1/6$^3/_4$, Hamburg, Brake eller Bremen 1/7$^1/_2$, Emden eller Leer 1/8$^1/_4$ à 1/9, Dunkirk, Ghent eller Antwerpen 1/7$^1/_2$, Rouen 1/10$^1/_2$, alt Hvedebasis. Hør fra Værfterne til Montrose, Dundee eller Leith 17/6, Dunkirk eller Ghent 25 Frcs. Til Stettin eller Lübeck 12 Rmk., Øst eller Syd-Sverrig 13 Rmk., Sundhavne 14 Rmk.; Danmark, ikke Nord for Frederikshavn, 15 Rmk., Aarhus eller Aalborg 14 Rmk., alt pr. 2,000 Ko. Rug eller Hvede. Fra Riga til Hull, London, Rotterdam, Schiedam, Antwerpen 1/4$^1/_2$ à 1/6, Dunkirk, Ghent 1/6 à 1/7$^1/_2$, alt Havrebasis. For Hør pr. Ton til Dundee, Leith 20/, Dunkirk, Ghent 25 Frcs. Til Stettin 14 Rmk., Østsverrig 15 Rmk., Danmark 16/ à 17/ Rmk., Østnorge 17 à 18 Rmk., Kiel 16 Rmk., alt pr. 2,000 Ko. Rugbasis. Fra Libau noteres omtrent samme Fragter som forrige Uge.

Trælastfarten. Fra Kronstadt ere Fragterne uforandrede siden sidste Notering. Fra Riga ligeledes, dog lidt lavere for Antwerpen, 40 à 41 Frcs., og Rouen 42 à 43 Frcs. Fra Botten ere Fragterne ogsaa uforandrede saavel for Dampere som for Sejlere til danske Provinshavne. Derimod noteres der for Sejlere: 165 Stdr. D. B. Sundsvall til Grangemouth 28/; 200 à 210 Stdr. D. B. Uleåborg til Firth of Forth 28/6; 175 Stdr. D. B. Räfsø til Grangemouth 28/; 260 à 280 Stdr. D. B. Bjørneborg til Arbroath 32/6; 160 Stdr. D. B. Wyborg til Forth 28/ à 29/; 150 à 200 Stdr. D. B. Kronstadt til Methil eller Tayport 25/ à 26/. Fra Archangel bydes for Dampere 370 à 400 Stdr. D. B. til Hull 50/, 5 à 600 Stdr. D. B. $^1/_2$ Bds. til Sharpness 55/, 6 à 800 Stdr. D. B. B. til Liverpool 57/6. Fra Kovda og Onega 620 à 650 Stdr. D. B. til Grangemouth 45/.

Middelhavet, Sorte- og Azoffhavet. Middelhavsfragterne ere faste og Raterne omtrent de samme som i forrige Uges Beretning, dog noteres Ertsfragterne fra Benisaf til Rotterdam 1/ højere. Sortehavet er fast, med ikke megen Forretning. Der noteres: Odessa 11/6, Nicolaijeff 12/6 til L. H. A. R. Fra Donau noteres: Juli og August Afskibning til L. H. A. R. 15/3 à 15/6 og 6 d. ekstra for Hamburg. Fra Azoff kan faas til Juli Afskibning 14/3 à 14/6 og til August 14/6 til U. K. eller Kont., 15/ til Hamburg.

Fra Amerika meddeles, at Befragterne have forsøgt at faa Fragterne ned, men uden Resultat, og da der er stor Efterspørgsel for Tonnage, saa holde Rederne Raterne godt oppe, om ogsaa en enkelt har sluttet til 3/6 C. f. o. Baade, der ere under ti Aar gamle, kunne let faa 3/7$^1/_2$ à 3/9 og til Danmark 3/9 til 1 og 3/10$^1/_2$ til 2 Pladser, samt til Stettin 4/. Berth Kornfragterne fra Northern Range til p. p. for Juni—Juli Afskibning ere 3/1$^1/_2$ à 3/3, og med „dreading" Klausul ere Berth Raterne fra New Orleans og Galveston 3/3 à 3/4$^1/_2$. Netto Certeparti Raterne fra de nordlige Havne til U. K. eller Kont. ere 14/ for Juni—Juli, fra Galveston eller New Orleans 17/ à 17/3, for August Afskibning 17/3 à 17/6 og for September—Oktober 17/6 à 18/. Fosfat Fragterne ere støtte. Fra Gulfhavnene kan faas til Kont. 20/ à 21/, til Cette eller Marseilles 21/6 à 22/6, men Rederne forlange noget mere end dette. Pitchpinefragterne vedblive at være faste. Fra Pensacola, Ship Island eller Mobile kan faas for Juli Baade til p. p. U. K. eller Holland 117/6, Antwerpen 118/9 à 120/, Bremen 120/ à 121/3. Plankefragterne fra B. N. A. ere meget varierende. Er en Baad i Markedet, saa trykke Befragterne Raten til f. Eks. 55/ fra Bay of Fundy til W. C. B., men hvis de mangle Baade byde de gerne 58/9 à 60/. Bomuldskøbmændene trænger haardt til Tonnage for Oktober—November. Baade, der giver 135 Cubic feet Korn Rum til N. R. Ton, kan let faa fra Savannah eller Charleston til Liverpool eller Kont. 42/6 og fra Wilmington 40/ à 41/3. Fra Galveston eller New Orleans til L. H. B., Rotterdam eller Antwerpen bydes rask væk 50/, men der er ingen, der tilbyder sig.

I Østen er vedblivende alt daarligt; dog synes der at være en Smule mere Liv, og Fragterne ere ogsaa stegne lidt, men dog ikke i nævneværdig Grad. Fra Bombay er slet intet at faa. Fra den persiske Gulf til U. K. eller Kont. er for Juli sluttet 21/ à 22/. Fra Bassein til U. K. eller Kont. er sluttet en 5,000 Tons Baad til 23/9 og fra Rangoon kan faas til Rio 37/6, Santos 38/9, begge Havne 40/. Java Markedet er lidt bedre og 30/9 er bleven budt til U. S. og muligen kan lidt mere faas. Det er i det hele taget ufatteligt, at Dampere kunne modtage saadanne Fragter med de nuværende høje Kulpriser.

Fra Sø og Land.

Med nærværende Nummer af „Dansk Søfartstidende" følger Beretning fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening for Aaret 1899. Den aarlige Generalforsamling afholdes paa Tirsdag d. 3. Juli i Svendborg, hvorom henvises til omstaaende Bekendtgørelse. Vi gøre opmærksom paa, at til Generalforsamlingen have ikke alene Kredsafdelingernes Delegerede, men samtlige Medlemmer af Afdelingerne Adgang.

Personalia.

Dødsfald. Skibsreder Math. N. Thing af Nordby paa Fanø er if. „Fanø Avis" afgaaet ved Døden, 66$^1/_2$ Aar gl. Den Afdøde havde i 12 Aar Sæde i Nordby Sogneraad og var i mange Aar Medlem af Nordby Havneudvalg og Styrelserne for Nordby Assurancekasse og Enkekasse samt Fanø Bombebøsse. Han var i sine yngre Aar en rask og dygtig Sømand, i de senere Aar var han bøjet og tynget af Sygdommens haarde Tryk.

Kaptajn Fenger, Fører af Dpsk. „Ficaria", er ansat som Forhyringsagent i Kjøbenhavn i Stedet for nylig afdøde Forhyringsagent Wulff.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Petersen, afgik fra New Orleans 22. Juni, bestemt til Aarhus. — Algarve, Borries, afgik fra Tarragona 26. Juni, bestemt til Valencia. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til St. Petersborg 13. Juni. — Antwerpen, Kihl, ankom til St. Petersborg 19. Juni. — Arkansas, Jespersen, her. — Arno, Strubberg, afg. fra Kbhvn. 22. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Beira, Lunge, ankom til Lissabon 16. Juni. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Kbhvn. 23. Juni, best. til Malaga. — Dagmar, Gade, afgik fra Neapel 22. Juni, bestemt til Messina. — Florida, Koch, afgik fra New York 18. Juni, bestemt til Christiania. — Garonne, Gøtsche, ankom til Bordeaux 14. Juni. — Georgios I. Jørgensen, ankom til Sunderland 24. Juni. — Hekla, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 27. Juni, best. til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Kbhvn. 26. Juni, best. til Cartagena. — Island, Skjødt, afg. fra Christiania 26. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, ankom til New York 23. Juni. — Leopold II, Kruse, ank. til St. Petersborg 22. Juni. — Loire, Rabe, ankom til St. Petersborg 22. Juni. — Louisiana, Jensen, afgik fra Hamburg 20. Juni, best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Rasmussen, ankom til Antwerpen 19. Juni. — Nicolai II, Michelsen, ankomtil Antwerpen 15. Juni. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 15. Juni, bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, ank. til Riga 18. Juni. — Omsk, Müller, afgik fra Reval 19. Juni, bestemt til Dunkirk. — Seine, Staal, afgik fra La Rochelle 23. Juni, bestemt til Havre. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 11. Juni, bestemt til New York. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 23. Juni, bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, afgik fra Barcelona 22. Juni, best. til Genua. — Tomsk, Andersen, afgik fra Riga 20. Juni. bestemt til Antwerpen. — Xenia, Thidemann, afgik fra New Orleans 30. Maj, bestemt til Aarhus.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Antwerpen 15. Juni, bestemt til Mühlgraben. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 23. Juni, best. til Stettin. — Ceres, Kjær, afgik fra Leith 16. Juni, bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ank. til London 18. Juni, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Arendal 25. Juni, best. til Throndhjem. — Ella, Mortensen, ank. til Danzig 22. Juni, best. til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ank. til Pillau 25. Juni, bestemt til Hull. — Jolantha, Ingwartsen, afgik fra Antwerpen 23. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Hansen, afgik fra Libau 24. Juni, bestemt til London. — Kiew, Jacobsen, ankom til Antwerpen 23. Juni. — Laura, Christiansen, afg. fra Leith 31. Maj, best. til Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 22. Juni, bestemt til Hull. — Maja, Petersen, ank. til Kbhvn. 22. Juni, bestemt til Hamburg. — Morsø, Frisenette, ank. til Kbhvn. 20. Juni, bestemt til Vestnorge. — Moskov, Rohde, ank. til Kbhvn. 24. Juni, best. til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 25. Juni, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kbhvn. 26. Juni, best. til London. — Perm, Christensen, ank. til London 25. Juni, bestemt til Hamburg. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 26. Juni, best. til Hull. — Thyra, Jørgensen, ankom til Libau 24. Juni, bestemt til Hull. — Valdemar, Kofod, ank. til Hull 20. Juni, best. til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Hamburg 26. Juni, bestemt til Kbhvn. — Vesta, Holm, ankom til Kbhvn. 24. Juni, bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ankom til Libau 24. Juni, bestemt til Kbhvn. — Viking, Lorentzen, afgik fra Riga 24. Juni, bestemt til Antwerpen. — Douro, Ørum, ankom til Kbhvn. 25. Juni, best. til Riga. — Kursk, Møller, afgik fra Kbhvn. 25. Juni, bestemt til Hull.

Ficaria, Kolster, afgik fra Kbhvn. 28. Juni, best. til Newcastle. — Primula, Thomsen, afg. fra Newcastle 27. Juni, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 27. Juni, bestemt til Nykjøbing F. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Grimsby 27. Juni, bestemt til Malmø. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nakskov via Svendborg, Odense og Aalborg 27. Juni, bestemt til Newcastle. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 27. Juni, bestemt til Odense. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense via Aarhus og Aalborg 27. Juni, bestemt til Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 23. Juni, best. til Rotterdam. — Frode, Wrisberg, afg. fra Gamla Karlaby 21. Juni, best. til Rouen. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Ohla 23. Juni, bestemt til Rouen. — L. H. Carl, Lorentzen, afgik fra Kbhvn. 27. Juni, best. til Brahestad. — Skjold, Tofte, afgik fra Riga 16. Juni, ankom til Ghent 23. Juni. — Danmark, Kraemer, afgik fra Blyth 23. Juni, bestemt til Kronstadt. — Ragnar, Holst, afgik fra Sunderland 21. Juni, ank. til Stettin 25. Juni. — Volmer, Mahncke, afgik fra Grimsby 20. Juni, bestemt til Kronstadt. — Dan, Hansen, afgik fra Riga 26. Juni, bestemt til Ghent. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 21. Juni, bestemt til London. — Olaf, Petersen, afgik fra Riga 16. Juni, ankom til London 22. Juni.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Pawel Audrejeff, Johnson, afgik 18. Juni fra Fowey til Kronstadt. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik 20. Juni fra Kronstadt til Antwerpen. — Johan Siem, Knudsen, ank. 23. Juni til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik 23. Juni fra Kronstadt. — Peter Berg, Thorsøe, ankom 23. Juni til S. Shields fra Dunkerque.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Honfleur 25. Juli. — Niobe, Schmidt, afgik fra Honfleur 22. Juli, ankom til Methil 25. Juni. — Nancy, Mathisen, afgik fra Kronstadt 22. Juli, ankom til Åbo 23. Juli. — Nautik, Mortensen, afgik fra Caen 23. Juni, ankom til Grangemouth 25. Juni. — Nora, Christensen, afgik fra Haparanda 26. Juni, bestemt til Gravelines. — Nerma, Knutzen, ankom til Rokkola 25. Juni. — Alfa, Nielsen, ankom til London 23. Juni.

Dania. Lilly, Nielsen. afgik fra Schiedam 23. Juni, ankom til Antwerpen 24. Juni.

Jylland. Karen, Degn, ankom til Kronstadt 22. Juni.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Antwerpen 24. Juni, bestemt til Sunderland. — Fyen, Hansen, afgik fra St. Petersborg 18. Juni, bestemt til London. — Hafnia, Troensegaard, ank. til Aalborg 15. Juni. — Russia, Hansen, afgik fra Riga 23. Juni, best. til Delfzyl. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Kbhvn. 22. Juni, ankom til Riga 24. Juni.

Union. Anglia, Erichsen, ankom til Hull 22. Juni. — Frisia, Skov, afgik fra Riga 26. Juni, bestemt til Dordrecht. — Gallia, Nielsen, afgik fra Dordrecht 21. Juni, ank. til Sunderland 22. Juni. — Britannia, Nielsen, ank. til Emden 19. Juni. — Caledonia, Fisker, afg. fra Amsterdam 24. Juni, bestemt til Blyth.

Dannebrog. Kronborg, Schultz, afg. fra Genua 13. Juni, bestemt til St. John. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Cardiff 9. Juni, bestemt til Montevideo for Ordre. — Søborg, Fischer, afgik fra Kronstadt 23. Juni, bestemt til Ripole. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Rouen 20. Juni. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Blyth 22. Juni, best. til Kronstadt. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Sunderland 25. Juni. — Rosenborg, Schultz, ankom til Hull 25. Juni. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 25. Juni. — Amalienborg, Dømel, afgik fra Finland 21. Juni, bestemt til Calais. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Glasgow 19. Juni. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Glasgow 23. Juni.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Agerlin, ank. til Blyth 24. Juni. — Klampenborg, Jensen, ankom til Newcastle 26. Juni. — Marselisborg, Andersen, ank. til Montevideo 24. Juni. — Silkeborg, Petersen, ankom til Rouen 25. Juni. — Skodsborg, Lund, ankom til Rouen 24. Juni. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Cardiff 23. Juni. — Ulfsborg, Hveissel, ank. til Blyth 19. Juni. — Guldborg, Jensen, afgik fra Sevilla 21. Juni, best. til Glasgow.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Rotterdam 22. Juni. — Agnete, Jensen, afgik fra Riga 23. Juni, bestemt til Ghent. — Hermia, Sørensen, ankom til Ghent 22. Juni. — Alice, Hansen, ankom til Ghent 23. Juni. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Kbhvn. 26. Juni. — Bornholm, Petersen, ankom til Plymouth 21. Juni. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 24. Juni. — Rønne, Hintze, afgik fra St. Davids 26. Juni, bestemt til Neufahrwasser.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, ankom til Shanghai 25. Juni. — Annam, Cold, afg. fra Antwerpen 13. Juni, best. til Port Said — Normannia, Rasmussen, afgik fra Colombo 18. Juni, bestemt til Port Said.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Burntisland 22. Juni. — Lars Kruse, Christiansen, ank. til Kronstadt 26. Juni. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Grangemouth 21. Juni, bestemt til Kronstadt.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Grangemouth 25. Juni.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Dieppe 22. Juni. — Clara, Petersen, afgik fra Helsingborg 25. Juni, best. til Hernøsand.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Libau 25. Juni. — Svend, Nielsen, ankom til St. Petersborg 26. Juni.

BERETNING

fra

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

for Aaret 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 efter Tur Kaptajn M. N. Fischer, Havnefoged A. P. Rasmussen og Skibsreder P. N. Winther, der alle genvalgtes.

Kredsstyrelserne.

I Kredsstyrelsernes Sammensætning er ingen Forandringer foregaaede.

I Kredsafdelingen for Ærø og Langeland er fremdeles ikke valgt nogen Kredsstyrelse. Foreningens Anliggender i denne Afdeling have i nogle Aar været varetagne af Navigationslærer T. Tønnesen i Marstal, der i Aarets Løb er afgaaet ved Døden. Tønnesen var i sin Tid ivrigt medvirkende ved Foreningens Oprettelse, og han varetog i sin Hjemstavn med megen Interesse og Omhu dens Anliggender, ligesom han fra Foreningens Stiftelse har beklædt den ene af Revisorposterne. Bestyrelsen beklager derfor meget hans Bortgang, idet Foreningen i ham har mistet en trofast Ven og en ihærdig Medarbejder.

Regnskabet.

I Dansk Sejlskibsrederi-Forening var i Kalenderaaret 1899 indtegnet 858 Medlemmer og 579 Skibe, repræsenterende 82,524 Tons.

Foreningens Regnskab for Kalenderaaret 1899 udviser følgende

Indtægt.

	Kr.	Ø.
Beholdning d. 31. December 1898	123	54
Indbetalt af Kredsafdelingen for:		
Bornholm	147	22
Sjælland	219	98
Fyen	609	46
Ærø og Langeland	509	32
Øst-Jylland	222	50
Nord-Jylland	64	—
Thyland og Mors	74	66
Fanø og Vest-Jylland syd for Limfjorden	964	06
Afdelingen for mindre Skibe	1,001	38
Overordentlige Medlemmers Bidrag	370	—
Andre Indtægter	50	71
	4,356	83

Udgift.

	Kr.	Ø.
Kontorudgifter	103	63
Lønning	600	—
Rejseudgifter	283	05
Avertissementer	28	10
Medlemsbladet	2,451	60
Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart	100	—
Udgifter for Kredsafdelingerne	32	64
Bogtrykkerarbejde	445	60
Forskellige Udgifter	87	86
Beholdning d. 31. December 1899	224	35
	4,356	83

Ovenstaaende Regnskab med Bilag er af Undertegnede revideret og intet fundet at bemærke.

Nordby, Fanø, d. 23. Maj 1900.
P. N. Harbye.

Thurø, d. 8. Juni 1900.
Sophus Hansen.

Lovene.

I Henhold til Beslutning af Foreningens sidste ordinære Generalforsamling og til de derefter fra Kredsstyrelserne modtagne Indberetninger er Lovenes § 4 ændret, saaledes at Kontingentet fra d. 1. Januar 1900 at regne er fastsat saaledes: 2 Øre pr. Netto Reg.-Ton for de indmeldte Skibe samt desuden 3 Kr. aarlig for hvert indmeldt Skib. For korresponderende Redere, der kun bestyre et Skib, 3 Kr. aarlig; naar de selv føre det, 1 Kr. aarlig; naar Skibet er under 60 Tons og de selv føre det, 50 Øre aarlig; andre korresponderende Redere og Medlemmer 5 Kr. aarlig. Overordentlige Medlemmer mindst 10 Kr. aarlig.

En Række af de Spørgsmaal, som Foreningen i det forløbne og i tidligere Aar har arbejdet for, er blevet henvist til Behandling af en Kommission, som Indenrigsministeriet efter Andragende fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart under 14. November f. A. har nedsat 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. Foreningen er i denne Kommission efter Forslag af Fællesrepræsentationen repræsenteret af sin Formand, Konsul P. Rechnitzer, ligesom dens Viceformand og dens Delegerede i Fællesrepræsentationen, Kaptajn I. Holm og Skibsreder D. Torm, have Sæde i Kommissionen.

Blandt de Sager, der ere henviste til Behandling af denne Kommission, og som Foreningen dels har arbejdet for, dels foranlediget indbragt for Kommissionen, for saa vidt som den har indsendt dem til Fællesrepræsentationen, findes Spørgsmaalene om en Ophævelse af Tolden paa Skibe og Skibsmaterialer samt om en Revision af Bestemmelserne om Diæter til Toldvæsenet, om Konsulatafgifterne, om en Reform af Mægler-Institutionen, om Synsprøver for Søfolk, om en tidssvarende Ordning af Besigtelsesvæsenet, om en Revision af Søloven og om Adgang for fraværende Sømænd til at afgive deres Stemme ved politiske Valg. Endelig er til Kommissionen henvist det af Foreningen rejste Spørgsmaal om visse Ændringer i Sønæringsloven, der vil blive nærmere omtalt nedenfor.

Da disse Sager altsaa for Tiden ere henviste til en Regeringskommissions Behandling, finder Bestyrelsen ikke Anledning til i nærværende Beretning at omtale dem nærmere. Kun om to af dem finder den Grund til at udtale Haabet om, at deres Behandling i den nedsatte Kommission maa blive afsluttet saa snart som muligt og i hvert Fald i betimelig Tid forinden næste Rigsdagssamlings Begyndelse. Det er Spørgsmaalene om en Ophævelse af Tolden paa Skibe og Skibsmaterialer og om Konsulatafgifterne. Om det første har der i en lang Aarrække været Enighed mellem alle Lovgivningsmagtens Faktorer, og dets Løsning er ene strandet paa den Omstændighed, at en almindelig Toldrevision ikke har kunnet gennemføres. Saafremt denne Hindring vedblivende vil vise sig at være til Stede, maa man haabe, at der vil være Stemning hos Regeringen og i Rigsdagen for at gennemføre Ophævelsen af den nævnte Told ved en selvstændig Lov. Bestyrelsen skal henvise til den Byrde, som denne Told vedblivende er for vor Skibsfart og vort Skibsbyggeri, hvad noksom er paavist bl. a. i den sidst nedsatte Toldkommissions Betænkning; siden den Tid har Skibsbyggeriet her i Landet vist sin Levedygtighed, baade for Dampskibe og, hvad her særlig maa fremhæves, for Sejlskibes Vedkommende, og der er ingen Tvivl om, at denne vigtige Industri vilde gaa en smuk Fremtid i Møde, om den urimelige Told paa de Materialer, den benytter, blev ophævet. — Hvad Konsulatafgifterne angaar, da skal Bestyrelsen minde om, at denne Sag formentlig foreligger ret fuldstændig oplyst ved den Skrivelse, som nærværende Forening og Dampskibsrederi-Foreningen under 25. Oktober 1898 tilstillede Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, og som derefter af denne er forelagt den nedsatte Kommission. Bestyrelsen tør derfor antage, at denne Sag fra Kommissionens Side vil kunne fremmes i en nær Fremtid, og den mener, at de betydelige Nedsættelser i Konsulatafgifterne, der i den sidste Tid ere foretagne og foreslaaede i vore Nabolande Norge og Sverige, maa være en yderligere Opfordring til hurtig Fremme af denne Sag.

Belysningen og Afmærkningen af vore Farvande.

Bestyrelsen har fortsat sine Bestræbelser for at søge afhjulpet de Mangler, der findes ved Belysningen og Afmærkningen af vore Farvande, og den har som hidtil fundet Imødekommenhed fra Autoriteternes Side. De Henvendelser, den i det forløbne Aar har rettet til disse, ere fremkomne paa Foranledning af Foreningens Afdeling for mindre Skibe. Marineministeriet har saaledes efter Bestyrelsens Andragende foranlediget 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. Ministeriet har derimod ment foreløbig ikke at kunne imødekomme Foreningens Andragende om et kraftigere Fyr, helst et Vinkelfyr, paa Thunø, dels fordi adskillige vigtigere Fyr først bør forbedres og Nyanlæg foretages, dels fordi Thunø Fyr paa Grund af dets Beliggenhed ikke med fuld Nyttevirkning vil kunne forandres til et Vinkelfyr, uden at man samtidig foretager andre supplerende Foranstaltninger, hvorfor den ønskede Forandring vil blive ret kostbar. Ministeriet har dog ikke afvist Foreningens Andragende, men kun forment, at Forbedringen af Thunø Fyr maa udsættes til andre, mere paatrængende Arbejder under Fyrvæsenet ere udførte.

Bestyrelsen har fremdeles i afvigte April Maaned fornyet sit tidligere Andragende til Marineministeriet om at søge Bevilling til Belysning af det østlige Indløb til Bøgestrømmen, en Foranstaltning, der vil have stor Betydning for talrige mindre Skibe. Den var af Ministeriet allerede planlagt i 1898, men maatte udsættes, fordi der først maatte foretages nogle Uddybningsarbejder. Fremdeles har man andraget om at fuldstændiggøre Belysningen igennem Smaalands-Farvandet til Svendborg ved at tilvejebringe en fuldstændig vejledende Belysning fra Hov-Sand paa Langeland til Smørstakke-Løbet; om at anbringe en Kost paa Udsiden af Hesbjerggrund samt en Kost paa Vestsiden af Norsmindeflak, af Hensyn til de Smaaskibe, der befare Løbet mellem Hesbjerggrund og Norsmindeflak; om at anbringe en Kost paa Nordvestspidsen af Ringebjergsand: om at anbringe en Kost paa hver Side af Indløbet til Onsevig, der er en god Lade- og Ankerplads paa Lollands Nordvestkyst, der ofte søges som Nødhavn af Skibe, der befare Store Bælt, og som benyttes som Udskibningssted for Korn og Foderstoffer; endelig om at anbringe en Kost paa Sydkanten af 7 Fods Pladen ved Masnedflak som Vejledning for Skibe under Krydsning fra Masnedø til Grønsund og omvendt.

Bestyrelsen har nu fra Ministeriet modtaget Meddelelse om, at dette har taget samtlige ovennævnte Punkter under Overvejelse, og at der foreløbig vil blive foretaget Afmærkning af Løbet mellem Hesbjerggrund og Norsmindeflak samt af Ringebjergsand.

Den aarlige Ommønstring.

Som omtalt i sidste Aarsberetning, var det kommet til Bestyrelsens Kundskab, at den aarlige Ommønstring af Mandskab undertiden af Mønstringsautoriteterne forlangtes foretaget paa en Maade, der paaførte Skibsførerne ikke ringe Ulejlighed og Tidsspilde, og som formentlig ikke var lovhjemlet. Af en Udtalelse fra Mønstringsautoriteterne i Kjøbenhavn fremgik det, at de havde samme Opfattelse af disse Forhold som Bestyrelsen, og denne henstillede derefter til Foreningens Kredsstyrelser at indberette til den saadanne Tilfælde, i hvilke en afvigende Fremgangsmaade maatte blive fordret af Mønstringsautoriteterne. Bestyrelsen modtog derefter fra Kredsstyrelsen for Fyen Indberetning om to Tilfælde, i hvilke Mønstringsautoriteterne tvang Skibsføreren til at lade foretage den aarlige Ommønstring, skønt Skibet derfra skulde afgaa direkte til Hjemstedet for at lægge op, og skønt de paagældende Mønstringsautoriteter gjordes opmærksomme herpaa. Bestyrelsen tog heraf Anledning til at rette en Henvendelse til Justitsministeriet, i hvilken den gjorde opmærksom paa, at der med Hensyn til den i Lov om Mønstring af Skibsmandskab af 26. Februar 1872 § 1 paabudte aarlige Ommønstring for Skibe, der fare fra eller anløbe danske Toldsteder, ikke følges ensartede Regler paa de forskellige Toldsteder, og at den jævnlig forlanges foretaget under Forhold, hvor den falder til meget Besvær og Tidsspilde for Skibene, og hvor den ingenlunde er nødvendig og sikkert heller ikke forudsat i Loven. Man oplyste, at Klagerne gik ud paa, at Skibe, der komme fra og ere bestemte til udenrigsk Havn, naar de ved Forbisejling af dansk Havn ankre paa dennes Red for at antage eller afskedige en Del af Besætningen, af Mønstringsautoriteterne tvinges til at bringe hele Mandskabet i Land for at mønstre om, dersom det ikke har mønstret før i det paagældende Aar, samt at en Skibsfører, der ligger

i dansk Havn og er bestemt direkte til Hjemstedet for at lægge op, ligeledes tvinges til at ommønstre Mandskabet i nævnte Havn, hvis det ikke har mønstret før i det paagældende Aar. Bestyrelsen meddelte yderligere Ministeriet Indholdet af den Udtalelse, den havde modtaget fra Mønstringsbestyreren i Kjøbenhavn, samt de ovenfor omtalte Tilfælde, i hvilke der af andre Mønstringsbestyrere, formentlig uden Hjemmel, var blevet fordret Ommønstring. Sluttelig henstillede Bestyrelsen til Ministeriet at indskærpe, at der af Skibe, der ved Forbisejling ankre i dansk Havn, kun kan fordres Ommønstring, naar Skibet toldklarerer, samt at fastslaa, at Skibet ikke er forpligtet til at ommønstre, naar det fra dansk Havn er bestemt til Hjemstedet for at lægge op, eller hvis Besætningen maatte høre hjemme paa Hjemstedet og skal afmønstres der.

Justitsministeriet har derefter under 27. Januar d. A. meddelt Bestyrelsen, at det ved Cirkulære af 18. s. M. har henledt samtlige Udskrivningschefers og Mønstringsbestyreres Opmærksomhed paa

1) at den ved Lov om Mønstring af Skibsmandskab af 26. Februar 1872 § 1, 2. Punktum, jfr. Justitsministeriets Bekendtgørelse af 20. Marts s. A. § 1, Nr. 3, paabudte aarlige Ommønstring af hele Mandskabet ikke kan kræves af Skibe, der under Forbisejling anløbe dansk Havn uden at toldklarere, selv om der antages eller afskediges Folk;

2) at saadan Ommønstring ej heller kan anses nødvendig, naar det for Mønstringsbestyreren oplyses, at Skibet afgaar direkte til Hjemstedet for at oplægges, eller saaledes, at den dersteds hjemmehørende Besætning der skal afmønstres, og

3) at i Tilfælde, hvor Ommønstring af hele Mandskabet skal finde Sted, er personlig Fremstilling for Mønstringsbestyreren kun nødvendig med Hensyn til den Del af Mandskabet, der enten er ny antaget eller for hvis Vedkommende Forandring af Forhyringskontrakten har fundet Sted.

Ændringer i Sønæringsloven.

Efter Forslag af Kredsstyrelsen for Fyen vedtog Generalforsamlingen d. 4. Juli f. A. en Resolution, i hvilken den opfordrede 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 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.

I en Skrivelse af 30. September f. A. til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har Bestyrelsen udførligt motiveret de to første af de i Resolutionen nævnte Punkter og for det tredies Vedkommende indstillet til Repræsentationen at søge tilvejebragt en Ordning, der tilfredsstiller saavel Hensynet til Rederiernes som til de farende Navigatørers Interesser, samt endelig anbefalet denne Sag til hurtig Fremme, idet Foranstaltninger, der kunne afhjælpe de fremdragne uheldige Forhold, maa anses for stærkt og med Rette paakrævede. Da denne Skrivelse var gengivet i sin Helhed i Medlemsbladet for d. 5. Oktober f. A. og saaledes tør forudsættes almindelig bekendt, skal man ikke her referere dens Enkeltheder. Som ovenfor omtalt behandles denne Sag nu af den nedsatte Regeringskommission, og Bestyrelsen nærer fuld Tillid til, at denne vil søge den gældende Sønæringslov ændret saaledes, at den paa de her fremdragne Punkter tager det fornødne Hensyn til den store Del af vor Sømandsstand, der ernærer sig ved Sejlskibsfarten. Bestyrelsen skal ikke her fremsætte positive Forslag til saadanne Ændringer ud over dem, den alt har fremsat, men den skal gøre opmærksom paa, at det, disse i Hovedtrækkene gaa ud paa, er en Deling af Styrmandseksamen, og det staar for Bestyrelsen som ganske utvivlsomt, at man med Nødvendighed maa komme til en saadan Deling. Med Dampskibsfartens stærke Udvikling for Øje, og naar man ser hen til, at der af de Sømænd, der ville gaa i Dampskibsfart, maa kræves stedse mere omfattende specielle tekniske Kundskaber, vil det ikke i Længden være muligt at opretholde en for alle Styrmænd fælles Eksamen, uden enten at maatte reducere Fordringerne til dem, der gaa i Dampskibsfart, eller for deres Vedkommende, der gaa i Sejlskibsfart, skrue dem op til en ganske meningsløs Højde. Bestyrelsen vil stedse støtte enhver Bestræbelse for at fremme almen Kundskab i den her omhandlede som i de øvrige Dele af Sømandsstanden, men hvad angaar den faglige Uddannelse, da maa Bestyrelsen bestemt fastholde, at Eksamensfordringerne her som ved alle andre Eksaminer her i Landet maa afpasses efter den Virksomhed, i hvilken disse skulle udnyttes. Det er ufornødent overfor den nedsatte sagkyndige Kommission at gøre opmærksom paa, at ogsaa i Sønæringslovgivningen, den danske som alle andre, er dette Princip fastholdt, og at den Kommission, der udarbejdede Forslaget til den nu gældende Sønæringslov, i sin Betænkning udtrykkelig udtalte, at „Eksamensfordringerne bør ikke 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". I Kraft af dette Princip maa man nødvendigvis komme til en Deling af Styrmandseksamen, der tager Hensyn til den stedse større Forskel mellem Damp- og Sejlskibsfart, og Bestyrelsen tvivler ikke om, at den nedsatte Kommission vil kunne finde en Form for en saadan Deling, der tilfredsstiller alle de Interesser, der her berøres.

Nexø Havn.

Fra Toldkontrollør Stub i Nexø modtog Bestyrelsen under 20. Juni f. A. en Skrivelse, i hvilken han anmodede den om at virke for en yderligere Udvidelse og Uddybning af Nexø Havn, og om at forelægge Generalforsamlingen denne Sag. Bestyrelsen imødekom denne sidste Anmodning, og Generalforsamlingen vedtog en Resolution, gaaende ud paa, at Sagen af Foreningen vil blive henvist til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, naar Nexø Byraad eller Havneudvalg fremsætter Anmodning om at virke for Tilskud til den angivne Uddybning til 20 Fod.

En Meddelelse herom tilstilledes Toldkontrollør Stub under 31. August f. A.

Værk om praktisk Sømandsskab.

Bestyrelsen har fra Kaptajn Jens Kusk Jensen af Nykjøbing Jyll. modtaget Anmodning om at søge udvirket, at der ydes ham en Understøttelse af Staten til Udgivelse af et af ham udarbejdet Værk om praktisk Sømandsskab. Bestyrelsen tilstillede i denne Anledning Indenrigsministeriet et Andragende, i hvilket den udtalte, at den, efter at have gjort sig bekendt med dette Værk, dets Opgaver og de Midler, ved hvilke det søger at løse dem, ingen Tvivl nærer om, at der i vor nautiske Literatur er en virkelig Trang til Stede til en Bog som denne, der for den unge Sømand kunde være et Hjælpemiddel ved hans Uddannelse og for den ældre en Støtte under hans Virksomhed. En Bog, der omhandlede alle de mangfoldige Forhold, der henhøre under praktisk Sømandsskab, og hvis Fremstilling var populær og let tilgængelig for de unge Sømænd, vilde være et overordentligt Gode for vor Sømandsstand. Det foreliggende Værk tilfredsstiller efter Bestyrelsens Skøn de Fordringer, der maa stilles til en saadan Bog om praktisk Sømandsskab. Det er udarbejdet af en praktisk kyndig Sømand, der med utrættelig Flid har erhvervet sig omfattende Kundskaber i sit Fag, og det er Resultatet af et mangeaarigt Arbejde. Bestyrelsen har den Anskuelse, at der her foreligger et saa indgaaende og talentfuldt Arbejde,

at dets Udgivelse vilde være i høj Grad ønskelig, og da denne vil være forbundet med store Omkostninger, og da tilmed Bogen bør komme i Handelen til en lav Pris, har Bestyrelsen ment det naturligt, om Staten bidrog til denne Sags Fremme ved at yde et Tilskud til Bogens Udgivelse og derved støttede en Sag af stor og almindelig Betydning for vore unge Sømænds Uddannelse; den ansøgte derfor Ministeriet om ved Bevilling paa Finansloven at søge Foreningen tilstaaet en Understøttelse, der kan sætte den i Stand til at foranstalte Kaptajn Jensens Bog udgivet.

Bestyrelsen har herefter havt den Tilfredsstillelse, at der paa Finansloven for indeværende Finansaar er bevilget Foreningen et Beløb af 5,000 Kr. til Fremme af denne Sag, og den skylder Regeringen og Rigsdagen sin Tak for den Tillid, der herved er vist den. Bestyrelsen har nu paabegyndt det ikke ringe Arbejde, der vil være forbundet med Bogens Udgivelse, og den vil søge det fremmet saa hurtigt som Hensynet til Værkets omhyggelige Fremstilling tillader det.

Ballastforhold i Aarhus.

Paa Foranledning af Afdelingen for mindre Skibe har Bestyrelsen rettet en Henvendelse til Havneudvalget i Aarhus, i hvilken den gør opmærksom paa, at Ballastforholdene i nævnte Havn i en længere Aarrække have været højst utilfredsstillende for Sejlskibene, og ansøger om Anvisning af rigeligere Ballastplads samt om at give Benyttelsen af denne aaben for fri Konkurrance, saaledes at Ballast vil kunne faas til en rimelig Pris, og Udgifterne hertil derved bringes i Niveau med Havnens øvrige billige Omkostninger, hvorved vil bidrages til Lettelse af en af Sejlskibsfartens største Byrder, nemlig Ballastsejladsen.

Fra Aarhus Havneudvalg har Bestyrelsen derefter modtaget Meddelelse om, at det har gjort Skridt til at faa Ballastforholdene i Havnen forbedrede.

Vagtholdet paa Jyllands Vestkyst.

Fra Kredsstyrelsen for Fanø og Vest-Jylland Syd for Limfjorden modtog Bestyrelsen Anmodning om at søge bevilget Midler til en forøget og skærpet Kystvagt paa Strækningen fra Blaavandshuk til Sydenden af Fanø. Bestyrelsen indsendte i denne Anledning et Andragende til Landbrugsministeriet og et ligelydende Andragende til Folkethinget, hvor det indbragtes af Folkethingsmanden for Ribe Amts 2den Valgkreds, Kaptajn E. Bluhme. I disse Andragender omtaltes først, at der paa det da foreliggende Finanslovforslag var opført Forslag til en forøget Bevilling til en Omordning af Vagtholdet langs Jyllands Vestkyst indtil Ribe Amts Nordgrænse, paa Kyststrækningen Skagen—Strandby samt paa Læsø og Anholt. Bestyrelsen udtalte derefter sin Anerkendelse af, at der saaledes var taget Initiativet til en forbedret Ordning af det hidtil mangelfulde Vagthold paa de nævnte Kyststrækninger, men samtidig sit Ønske om, at den paatænkte Foranstaltning maa blive gennemført ogsaa for Ribe Amts Vedkommende. Sandsynligheden for Strandinger er nemlig her lige saa stor som paa den øvrige Del af Vestkysten, særlig naar Hensyn tages til den Aar for Aar tiltagende Skibsfart paa Esbjerg Havn. Besejlingsforholdene ved Indsejlingen til Esbjerg have under ugunstige Vejrforhold altid været farlige for Sejlskibe og Fiskerbaade, og Risikoen for Stranding paa Kysten fra Blaavandshuk til Sydenden af Fanø samt Trangen til et bedre Vagthold paa denne Kyststrækning er meget stor. Bestyrelsen ansøgte derfor om Etablering af et udvidet Vagthold ogsaa paa Kysten fra Ribe Amts Nordgrænse til Sydenden af Fanø.

Efter at Foreningens Andragende derefter havde været Genstand for Forhandling under Folkethingets 2den Behandling af Finanslovforslaget, vedtoges ved dettes 3die Behandling den fornødne Bevilling til et udvidet Vagthold paa den nævnte Kyststrækning, hvorved Foreningens Andragende blev imødekommet.

Forskellige Meddelelser.

Efter Anmodning fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har Bestyrelsen indsamlet og til Repræsentationen indsendt en Række Oplysninger om, hvilke Velgørenhedsanstalter, saasom Understøttelses- og Pensionskasser for saarede, syge og uarbejdsdygtige Sømænd og deres Efterladte, der findes i Danmark, samt Eksemplarer af de gældende Love, Bestemmelser og andre Publikationer vedrørende disse.

Dels direkte gennem Hovedkontoret, dels gennem Foreningens Sagførere er der som sædvanlig ydet Foreningens Medlemmer retslig Assistance i den Udstrækning, som det har kunnet lade sig gøre. For to i Foreningen indmeldte Rederier har denne inddrevet deres Tilgodehavende hos to Firmaer i Udlandet, i det ene Tilfælde ved Udenrigsministeriets velvillige Assistance.

Det forløbne Aar har, som det vil ses af ovenstaaende Beretning, i flere Henseender bragt Foreningen gode Resultater, og dens Arbejde i Sejlskibsnæringens Interesse har været meget omfattende. Bestyrelsen tror, at den femaarige Virksomhed, som Foreningen nu kan se tilbage paa, maa have vist Betydningen af dens Eksistens og af dens Arbejde for Sejlskibsnæringen og den store Del af Sømandsstanden, der er knyttet til denne. Bestyrelsen nærer derfor det Haab, at Foreningen maa finde en stedse større Tilslutning, saa at den kan løse de betydningsfulde Opgaver, der ere stillede den.

I Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Kjøbenhavn, i Juni 1900.

P. RECHNITZER,
Aalborg,
Formand.

M. N. FISCHER, Vejle.

JACOB HOLM, Kjøbenhavn, Viceformand.

J. TH. JØRGENSEN, Thurø.

A. M. KNUDSEN, Sønderho, Fanø.

C. P. LUND, Rønne.

N. PETERSEN, Marstal.

A. P. RASMUSSEN, Nykjøbing Jyll.

P. N. WINTHER, Nordby, Fanø.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Medor, Svarrer, ankom til Leith 18. Juni fra London. — Nordby, Christiansen, ankom til Auckland 18. Juni fra Dunedin. — Verdande, Nielsen, ankom til Newcastle 21. Juni fra London. — Aalborg, Ankersen, pass. Skagen 22. Juni fra Liusne til Cardiff. — Amete Nielsen, sejlet fra Cuba 20. Juni til Liverpool. — Embla, Nielsen, ank. til Yucatan 27. Maj fra Bermuda. — Nanna, Warrer, ankom til Yucatan 25. Maj fra Barbados. — Puck, Clausen, ankom til Progresso 19. Juni fra Para. — Mærdor, Brinck, sejlet fra Rio Grande 20. Maj til Kanalen. — Anna, Clausen, sejlet fra Rio Grande 21. Maj til Kanalen. — Mary José, Svendsen, indkom til Gravesend 22. Juni efter at have været i Kollision med et Dampskib.

Fanø. Sønderho. Merida, Pedersen, ankom 22. Juni til Archangel fra Rejkjavik. — Ane Jensine, Øhle, pass. 23. Maj Point Indio paa Rejse fra Rosario til Kanalen f. O. — Georg Schwalbe, Pedersen, ankom 24. Juni til Samarang fra Amsterdam. — Mary, Lydom, ankom 22. Juni fra Methil til Isefjord.

Rønne. Odin, Møller, ankom til Kjøbenhavn 18. Juni. — Ane Catrine, Pedersen, ankom til Kjøbenhavn 18. Juni. — Thor, Jensen, ankom til Hernøsand 20. Juni. — Veset, Ølsted, ankom til Gotland 20. Juni. — John Hintze, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 21. Juni. — Klara Marie, Koefoed, ankom til Kjøbenhavn 21. Juni. — Rolf, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 21. Juni. — Herman Olsen, Jacobsen, ankom til Kjøbenhavn 22. Juni. — Næstved, Larsen, ankom til Kjøbenhavn 23. Juni.

Svendborg. Maren Kirstine, Jensen, ankom til Pillau 18. Juni. — Adonis, Andersen, ankom til Räfsø 18. Juni. — Frits Emil, Rasmussen, ankom til Vasa 19. Juni. — Rasmus, Jensen, ankom til St. Petersborg 18. Juni. — Standard, Rasmussen, ankom til Luleå 19. Juni. — Vega, Rasmussen, ankom til Riga 20. Juni. — Clytia, Nielsen, ankom til Arkangelsk 20. Juni. — Skirner, Nielsen, ankom til Gl. Karleby 19. Juni. — Lilly, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 20. Juni. — Kirstine, Dam, ankom til Weymouth 22. Juni. — Neptunus, Jensen, ankom til Newhaven 24. Juni. — Ariel, Nielsen, ankom til Mariager 23. Juni. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Kotka 25. Juni. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Christinestad 25. Juni. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Kønigsberg 25. Juni. — Hansine, Hansen, ankom til Kønigsberg 25. Juni.

Ærø. Niels Juel, Nielsen, ankom 19. Juni til Hammerfest. — Enigheden, Hansen, ankom 18. Juni til Kjøbenhavn. — Wemyss Castle, Krull, ankom 18. Juni til Nakskov. — Else, Mortensen, ankom 18. Juni til Kjøbenhavn. — H. C. Christensen, Boye, ankom 19. Juni til Methil. — Anna, Jensen, ankom 19. Juni til Sundsvall. — Anne Sophie, Petersen, ankom 18. Juni til Kjøbenhavn. — Ellen, Svane, ankom 19. Juni til Kramfors. — Concordia, Madsen, ankom 18. Juni til Dysart. — Thea, Friis, ankom 20. Juni til Gefle. — Svip, Jensen, ankom 19. Juni til Holbæk. — Anne, Johansen, ankom 19. Juni til Figeholm. — Expres, Boye, ankom 16. Juni til Aarhus. — Ægir, Rasmussen, ankom 15. Juni til Sundsvall. — Skirner, Jepsen, ankom 15. Juni til Ræfsø. — Fremad, Hansen, ankom 14. Juni til Hudiksvall. — Sylfid, Kromann, ankom 20. Juni til Søderhamn. — Juliane, Christensen, ankom 20 Juni til Frederikshald. — Dronning Louise, Levinsen, ankom 21. Juni til Faaborg. — Abba, Petersen, ankom 22. Juni til Falmouth. — Mathilde, Hansen, ankom 23. Juni til Langesund. — Fredensborg, Kisby, ankom 23. Juni til Setubal. — Gabrielle, Henriksen, ankom 21. Juni til Kjøbenhavn. — Elna, Carlsen, ankom 23. Juni til Irvine (Skotland). — Nielsine, Christensen, ankom 23. Juni til Pillau. — Fortuna, Schmidt, ankom 19. Juni til Horeens. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. 24. Juni til Archangel. — Hildur, Schmidt, ankom 23. Juni til Kjøbenhavn. — Zephyr, Hansen, ankom 25. Juni til Newcastle. — Skjold, Mygind, afg. 26. Juni fra Hamburg til Ordrup. — Freya, Østermann, ank. 24. Juni til Sundsvall. Albert, Fabricius, ank. 25. Juni til Morrtilje.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Graadyb. Strandby. Mellem den 20de Juli og 1ste August 1900 vil *Strandby* Dagmærke paa Grund af Eftersyn være nedtaget.

Kattegat. Jyllands Ø.-Kyst. Frederikshavn. Omtrent den 1ste August 1900 udlægges en rød, spids Klokketønde uden for Indløbet til *Frederikshavn*. Den skal ligge i c. 6 Fv Vand, c. 4,700 Alen S. 60° Ø. fra Vinkelfyret paa Forhavnens N.-Moles Hoved, c. 1 Kbl. N. for Ledefyrlinien til Havnen.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Stockholms og Södermanlands Skjærgaard. Landsort—Söderteljeviken. Den 20de Juli 1900 foretages Forandringen i Belysningen i Farvandet mellem *Landsort* og *Söderteljeviken*, V. om *Grankubben* og *Oxnö* til det i *Säfösund—Söderteljeleden* liggende Fyr paa *Svarta Hällan*.

De øvrige Fyr mellem *Landsort* og *Södertelje* tændes i Aar først den 20de Juli.

Bottniske Bugt. Luleå. Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Luleå* er Fyrskibet *„Norströmsgrund“* den 21de Juni 1900 udlagt paa Station.

Finland. Ålands Øer. Led Sund. Herrö og Ledskär. I *Herrö* Fyr er indsat en rød Vinkel, der lyser fra S. 31° V. til S. 53° V., og i *Ledskär* Fyr en rød Vinkel, der lyser fra N. 79° Ø. gennem Ø. til S. 86° Ø.

Degerby, Skarpskär, Enskär og Sottunga-Buskskär. Mellem *Degerby* og *Skiftet* ere følgende Fyr tændte:

Degerby røde, faste Fyr paa Toldbroens N.-Ende lyser fra S. 88° V. gennem V. og N. til N. 88° Ø. Flammens Højde: 12 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Hvid Fyrpæl. 60° 2′ 11″ N. Br. 20° 23′ 39″ Ø. Lgd.

Skarpskär røde og hvide vekslende Fyr paa Øens S.-Spids lyser fra N. 71° Ø. gennem Ø. og S. til S. 27° V. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 5,5 Kml. Lille, hvidt Fyrhus. 60° 6′ 35″ N. Br. 20° 27′ 49″ Ø. Lgd.

Enskär røde og hvide vekslende Fyr paa Øens N.-Spids lyser fra S. 56° Ø. gennem Ø., N. og V. til S. 79° V. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Lille, hvidt Fyrhus. 60° 7′ 20″ N. Br. 20° 34′ 41″ Ø. Lgd.

Sottunga-Buskskär faste Fyr paa Øen *Buskskär* N.-Kyst viser rødt Lys fra S. 70° Ø. til S. 85° Ø., hvidt Lys fra S. 85° Ø. gennem Ø. til N. 70° Ø., rødt Lys fra N. 70° Ø. gennem N. til N. 80° V. og hvidt Lys fra N. 80° V. gennem V. til S. 85° V. Flammens Højde: 21 Fod. Synsvidden: 5,5 Kml. Hvid Fyrpæl. 60° 5′ 40″ N. Br. 20° 43′ 0″ Ø. Lgd.

Grænserne for Lysvinklerne ere ikke skarpe.

Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Onas. Lods-Stationen paa *Onas* er nedlagt.

Tyskland. Jershöft. *Jershöft* Fyr skal forandres. I Begyndelsen af Juli 1900 tændes paa Fyrtaarnets Galleri et midlertidigt hvidt Blinkfyr, der viser To-Blink med c. 2½ S. Mørke mellem Blinkene og c. 6 S. Mørke mellem Grupperne. Synsvidden: 10 Kml.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Kullen. Fra den 1ste Oktober 1900 gives Taagesignal ved *Kullen* Fyr med Et-Knald hver 5 Minutter.

Skelderviken. Engelholm. Baaken paa *Engelholm* S.-lige Havnemole er ødelagt og en Del af Molen styrtet ned.

Strömstad. Grisbådarne. I Begyndelsen af Juli 1900 udlægges et Dampfyrskib c. 1,5 Kml. SV. for de yderste Grunde paa *Grisbådarne*. Skroget er rødt, mærket *„Grisbådarne“* med hvidt paa begge Sider, det har to Master og rød Ballon paa Stormasten. Fyret er et rødt Blinkfyr, der hver ½ Minut viser To-Blink, hvert af c. 2½ S. Varighed med c. 6 S. Mørke mellem Blinkene. Flammens Højde: 30 Fod. Synsvidden: 11 Kml. Taagesignal gives med Sirene, der hver 1 Minut giver Fire-Stød, hvert af 4 S. Varighed med 4 S. Pause mellem Stødene og 32 S. mellem Grupperne. Naar Sirenen er i Uorden, slaas Fire-Slag paa Skibsklokken omtrent hver 1 Minut.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Nordsøen. Den i Efterretninger for Søfarende Nr. 25 omhandlede Mast N. 70° V. fra *Lodbjerg* Fyr er borttagen.

Vrag i Nordsøen. Føreren af *„Arno“*, Kapt. I. Strubberg, meddeler:

Den 14de Juni. 56° 15′ N. Br. 7° 20′ Ø. Lgd. Mastetop af Træ med spids Fløjknap kun lidt over Vandet. Dybden 17 Fv.

Tyskland. Før og Pelvorm. Stormsignal-Stationer ere oprettede paa *Før* ved *Vyk* og paa *Pelvorm* ved *Siel*.

Elben. Krautsand. Mittelgrund. Den røde og sorte Baaketønde med Kors ved *Mittelgrund* ved *Krautsand* er flyttet c. 2 Kbl. op ad Floden. Den ligger nu i 14 Fod Vand, Lavvande. 53° 45′,9 N. Br. 9° 23′,5 Ø. Lgd.

Jade. Wangeroog-Farvand. I *Wangeroog-Farvand* skal kun den S.-lige Rende afmærkes og derefter den nuværende Afmærkning inddrages. Renden skal uddybes.

Holland. Wester Ems. Visschersbalg. Den sorte Anduvningstønde, mærket *„Fischerbalje"*, er ombyttet med en sort Lystønde, mærket *„Fischerbalje"*, der hver 8 Sekunder viser hvidt Blink i 4 S. og Mørke i 4 S. Den ligger i 19 Fod Vand. 53° 33′ 12″ N. Br. 6° 42′ 57″ Ø. Lgd.

Huibertplaat. *Huibertplaat* er tiltaget N. efter, saa at der i Linien mellem de røde Vagere *Buiten Huibert* og *Midden Huibert* kun er 9¼ Fod Vand. Vagerne ligge paa 53° 34′ 49″ N. Br. 6° 34′ 36″ Ø. Lgd. og 53° 34′ 44″ N. Br. 6° 36′ 35″ Ø. Lgd.

Vlieland. Strandduin. *Strandduin* hvide, faste Ledefyr er flyttet til *Buitenstrandduin* og staar nu 1,850 Alen fra det røde og hvide Fyr. Flammens Højde: 67 Fod. Synsvidden: 9. Kml. i Fyrlinien og 7 Kml. uden for den. Fyret lyser fra N. 83° V. gennem N. til N. 37° Ø. Det vises fra et brunt, 29 Fod højt Trætaarn. 53° 18′ 17″ N. Br. 5° 2′ 53″ Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree og Zeegat Hoek van Holland. I følgende Farvande er den mindste Dybde ved Middellavvande saaledes: *Brielsche Maas*, tæt V. for *Domeinplaatje*, 13 Fod. *Botlek*, mellem *Pannekoeksplaat* og Lossepladsen paa *Welplaat*, 12 Fod. *Noordgeul*, 19 Fod. *Nieuwe Maas*, fra *Rotterdam* til *De Noord*, 15 Fod, tæt Ø. for *Slikkerveer*. *De Noord*, 11 Fod i den S.-lige Munding. *Spui*, 7 Fod mellem *Berengat* og *Oud Bijerland*. *Berengat*, 7 Fod. *Oude Maas*, 8 Fod til Højden af *Puttershoek*. *Dortsche Kil*, 15 Fod i den S.-lige Munding.

Zeegat van Brouwershaven. Oost Banjaard. Den hvide spidse Anduvningstønde *Oost Banjaard* har nu som Topbetegnelse et sort Kryds. 51° 42′ 24″ N. Br. 3° 30′ 4″ Ø. Lgd.

Zeegat van Zieriksee. I følgende Farvande i *Zeegat van Zieriksee* er Afmærkningen forandret og er nu saaledes:

I *Veregat:* Om Styrbord, Spidstønde Nr. 1 og 2, rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 3 med Diamant, Spidstønde Nr. 4—10. Om Bagbord, rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 1 med Diamant, Stumptønde Nr. 1—11.

I Farvandet V. for *Haringvretcr:* Om Styrbord, Spidstønde Nr. 1—4. Om Bagbord, Stumptønde Nr. 1—8.

I *Zandkreck:* Om Styrbord, Spidstønde Nr. 1—24. Om Bagbord, Stumptønde Nr. 1 og 2, rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 3 med Kegle, Stumptønde Nr. 4—19, hvoraf Nr. 7 og Nr. 14 have afkortet Kegle, rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 20 med Kegle.

I *Sloe*, N. for Jærnbanedæmningen: Om Styrbord, Spidstønde Nr. 1. Om Bagbord, rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 1 med Diamant, Stumptønde Nr. 1 og 2.

I *Hamman*: Om Styrbord, Spidstønde Nr. 1—8. Om Bagbord, Stumptønde Nr. 1—3.

I *Schaar van Vuilbaard:* Om Styrbord, to Spidstønder. Om Bagbord, Stumptønde Nr. 1 og 2.

I *Schaar van Kolijnsplaat:* Om Styrbord, en rød Vager med Ballon, Spidstønde Nr. 1—4. Om Bagbord, Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kegle, Stumptønde Nr. 2 og 3.

Frankrig. Fyrskibet *„Ruytingen"* er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der hver ½ Minut viser et rødt, langt Et-Blink. Flammens Højde: 52 Fod. Taagesignal gives med Klokke, paa hvilken hver ½ Minut afvekslende kimes én Gang og to Gange.

England. Themsen. Cant. Den sort og hvid tærnede *Cant* Tønde har nu Stage og Bur. Tønden hedder nu *East Cant*. 51° 28,5′ N. Br. 0° 54,2′ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Barfleur. Trois Pierres. Den røde Baake med Kegle paa *Trois Pierres* er ødelagt af Søen. Den skal opføres igen. 49° 42′ 59″ N. Br. 1° 21′ 50″ V. Lgd.

Baie de Paimpol. Bortz-Even. Paa *Roch Hir* er opført en sort Baake med Cylinder. 48° 47′ 44″ N. Br. 3° 0′ 50″ V. Lgd. Paa *Petit Morguvreuse* er opført en rød Baake med Kegle. 48° 47′ 47″ N. Br. 3° 0′ 21″ V. Lgd.

Pointe de Kérizoc. En 2 Fods Klippe ligger c. 2 Kbl. S. 76° V. fra Klippen *Mean Feizoc* paa 48° 39′ 20″ N. Br. 4° 27′ 50″ V. Lgd. og en anden 2 Fods Klippe c. 1½ Kbl. N. 45° V. fra Klippen *Boulc'h*. 48° 38′ 20″ N. Br. 4° 28′ 42″ V. Lgd.

England. Southampton Water. Calshot Castle NØ. Duc d'Alben, 6,3 Kbl. N. 42° Ø. fra *Calshot Castle* Fyr, er ødelagt og Fyret slukket. Et midlertidigt, hvidt, fast Fyr vises tæt ved Stedet. 50° 49′ 40″ N. Br. 1° 17′ 40″ V. Lgd.

England V.-Kyst. Skerries. Den 4de Oktober 1900 forandres *Skerries* Taagesignal. Sirenen skal da hver 2 Minutter give To-Stød, hvert af 3½ S. Varighed med 3½ S. Pause mellem Stødene. 53° 25′ 15″ N. Br. 4° 36′ 20″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Føreren af *„Arno"*, Kapt J. Strubberg, meddeler:

Den 10de Juni. 47° 32′ N. Br. 6° 5′ V. Lgd. En svær, afbrækket Mast, 4 Fod over Vandet, muligvis fast i et Vrag.

Frankrig. Brest. I det S.-lige Indløb til *Brest* ere følgende Grunde fundne:

En 35 Fods Klippe ⅓ Kml. S. for *Parquette* Taarn. 48° 15′ 36″ N. Br. 4° 44′ 18″ V. Lgd. En 35 Fods Klippe. 48° 16′ 37″ N. Br. 4° 42′ 3″ V. Lgd. En 22 Fods Klippe. 48° 14′ 39″ N. Br. 4° 39′ 41″ V. Lgd. En 20 Fods Klippe. 48° 14′ 29″ N. Br. 4° 40′ 0″ V. Lgd. En 29 Fods Klippe. 48° 13′ 44″ N. Br. 4° 42′ 10″ V. Lgd. En 32 Fods Klippe paa *Rozen*. 48° 13′ 29″ N. Br. 4° 43′ 1″ V. Lgd. En 6 Fods Klippe. 48° 13′ 26″ N. Br. 4° 43′ 43″ V. Lgd. En 9 Fv. Klippe. 48° 13′ 11″ N. Br. 4° 44′ 24″ V. Lgd. En 7½ Fv. Klippe. 48° 13′ 8″ N. Br. 4° 38′ 8″ V. Lgd. En 24 Fods Klippe VSV. for *Chevreau*. 48° 12′ 58″ N. Br. 4° 38′ 55″ V. Lgd.

Ile aux Moutons V. En 2 Fods Klippe er funden c. 3 Kbl. N. 75° V. fra Klippen *Trévarec*, paa 47° 46′ 27″ N. Br. 4° 3′ 8″ V. Lgd. og en Klippe, der netop er over Vandet, c. ½ Kml. N. 78° V. fra *Ile aux Moutons* Fyr. 47° 46′ 37″ N. Br. 4° 2′ 28″ V. Lgd.

Loire. Grand Charpentier. I 1900 forstærkes *Charpentier* Fyr, og samtidig forkortes Blinkene til c. ½ S. Lysævnen bliver for det hvide Lys 28 Kml., for det røde 23 Kml. og for det grønne 20 Kml. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

Gironde. Médoc. I *Médoc* indre Løb er den sorte Spidstønde med Cylinder Nr. 33, *Nord de Saint Estèphe*, inddragen, og *Maréchale* Lystønde er flyttet til dens Plads, c. 1 Kml. S. 59° Ø. fra *Maréchale* Havn. 45° 18′ 5″ N. Br. 0° 45′ 30″ V. Lgd.

Canada. St. Lawrence Bugt. I *St. Lawrence Bugt* og Flod rapporteres ethvert indgaaende Skib, som viser sit Kendingsnummer ved en Signal-Station, strax til *Quebec* og *Montreal*

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Fyrskibet *„Pollock Rip"* Nr. 47 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 58. Fyr og Taagesignal ere uforandrede.

Fyrskibet *„Succonnesset Shoal"* Nr. 6 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 9. Det viser samme Fyr som Nr. 6; Taagesignal gives med Klokke eller Horn.

Delaware Bay og Delaware River. Ved *Joe Flogger Shoal* ere *Swash* sorte Tønde Nr. 11, *Cross Ledge* Midtfarvandstønde og *Middle* Tønden inddragne og følgende Tønder udlagte: Tre sorte Spirtønder Nr. 11, 11 A og 11 B, Ø. for *Joe Flogger Shoal* paa venstre Side af Løbet; en rød Spidstønde Nr. 14½, V. for 10 Fods Grunden, som ligger Ø. for *Middle* Tøndens tidligere Plads. Den sorte Spirtønde Nr. 13, ved *Joe Flogger Shoal* øvre Ende, er ombyttet med en sort Stumptønde.

I *Duck Creek Cut* ere de to sort og hvid lodret stribede Midtfarvands-Tønder inddragne og følgende Tønder udlagte: En rød Spirtønde Nr. 18 A, V. for 17 Fods Pullen V. for *Arnold Point*, en sort Spirtønde Nr. 15 A ved V.-Siden af *Duck Creek Cut*, N. 75° V. fra Spirtønde Nr. 18 A, og en sort Spirtønde Nr. 15 B ved V.-Siden af *Duck Creek Cut* omtrent lige over for den tidligere Tønde ved *Duck Creek Cut* N.-Ende.

Stony Point røde Spirtønde Nr. 18½ har nu Nr. 18 B.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Mexiko. Yukatan. Chinchorro Bank. Et hvidt Blinkfyr, der hver 30 Sekunder viser Et-Blink, er tændt paa den N.-ligste af de to Cays paa *Chinchorro Bank*. Flammens Højde: 41 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Det vises fra et rødt, 38 Fod højt Taarn ved en hvid Træbolig med rødt Tag. 18° 45′ 35″ N. Br. 87° 18′ 55″ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Spezia. Det grønne Fyr paa Hovedet af Ø.-Molen ved Koffardihavnen i *Spezia* ombyttes om kort Tid med et rødt og hvidt vekslende Fyr.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Korea. Bate Øer. Remi Island NØ. Stedet, hvor der var angivet at være set Brænding, 2½ Kml N. 53° Ø. for *Remi Island*, er eftersøgt. Der er kun fundet 18 Fv. Vand, 2,3 Kml. N. 60° Ø. for *Remi Island* og fra V.-Enden af den V.-ligste af *Crichton Øerne* i S. 8° V. 34° 1′ N. Br. 126° 25′,5 Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Norge. — Forbudet mod Indførsel fra *Portugal* af brugte Klædningsstykker, Sengklæder o. s. v. er ophævet.

Sverrig. — *Vera Cruz* og *Coatzacoalcas* i *Mexiko* ere erklærede for smittede af gul Feber.

Italien. — *Argentina* og *Paraguay* ere erklærede for pestfri.

Østerrig-Ungarn. — Anvendelse af Karantænereglerne overfor pestsmittet Sted er paabudt for Skibe fra *Smyrna-Bugt*.

Grækenland. — Skibe fra *Lilleasien* mellem *Adalie* og *Aivali* samt fra de *Sporadiske Øer* underkastes 5 Dages Karantæne. Indførsel af Varer fra de nævnte Steder er forbudt.

Tyrkiet. — Skibe fra Distriktet *Smyrna* underkastes 10 Dages Karantæne, og Skibene desinficeres.

Københavns Børskurs d. 27. Juni 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			99¾	100
Danmark			83½	84
Norden	121¼		121	121½
Kjøbenhavn	96		96	96¼
Carl			51¾	52¾
Dannebrog	96¾	97	96¾	97
Skjold			67¾	68½
Urania	77¾		77½	78
Union			100	100½
Dampsk. af 1896			100	100¾
Østasiatiske	111	110¾	110¾	111
Østersøen			96½	99
Nordsøen			72	—
Torm			—	—
Gorm			105	112
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			106	108½
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats	92¾	½	92¼	93
3½% Husejer Kreditk.	80		80	80¼
3½% Kbhvns Kreditf.			82¾	83½
4% — — 2. Serie			88¼	88½
4% — — 1. —			91½	92
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			84¼	84½
4% — — 6 —			84¾	85
3½% Landkreditk. 3 —			86¾	88½
Aktier.				
Nationalbank			136	136½
Privatbank			122¾	123½
Landmandsbank			116½	117¼
Handelsbank			114½	115
Grundejerbank			98½	98¾
Burm. & Wain			76½	78
Helsingørs Jærnsk.			—	—
Sukkerfabr.	97¼	97	97	97¼
Bryggeri Aktier			91	91¼

Vekselkurser d. 26. Juni 1900.

	à vista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.15	88.95
London	18.21	18.18
Paris	72.55	—
Amsterdam	150.55	—

Notering paa Berlins Børs d. 26. Juni 1900.

Russiske Noter	216.00
4% Russiske Consols	98.20
3⁸/₁₀% — Boden Kredit	93.30
5% Mexikanske 1899	97.90
5% Rumænske Stats	92.20
4% — — 1890	79.40

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

„Det Foren. Dampskibs." 30,000, „Danmark" 8,000, „Norden" 6,000, „Kjøbenhavn" 14,000, „Carl" 6,000, „Dannebrog" 16,000, „Urania" 2,000, „Union" 4,000, „Østasiatiske 82,000.

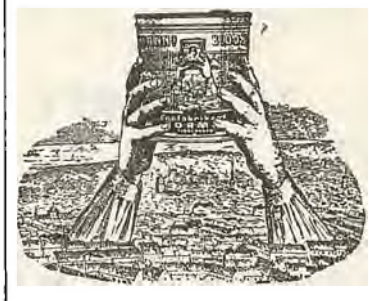
Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Petroleums-Loddelampen
„ÆTNA"
brænder uden Væge med Petroleum i Gasform Lampen slukkes ikke i Blæst. En Temperatur af 1200 Celsius kan naas. Petroleumsforbrug fra 1/5 til 1/8 Pot pr. Time. Beholderen er af Messing, solidt og smukt Arbejde. „ÆTNA" er uundværlig for: Maskinmestre, Monterer etc. Største Udvalg af Loddelamper, Loddekolber og Apparater til Petroleum og Benzin.

CARL DAHL & Co., 14, St. Kannikestræde, Kjøbenhavn K.

CHR. ANDERSENS
SKIBSVÆRFT PAA FREDERIKSØEN VED SVENDBORG.
NYBYGNING AF SEJLSKIBE SAMT REPARATION.
ALT AF NYESTE KONSTRUKTION.

Tlf. 5047.



VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering
anbefales:
A. FORMANNS
BLODBUDDING
(i hermetisk lukkede Daaser).
Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Repræsentant for Hamburg:
Hr. P. L. FABRICIUS,
Gr. Bäckersstrasse 22 & 24.

og i Plymouth:
Hr. P. PEDERSEN,
Southside Street.

Repræsentanter i Cardiff:
Hr. CARLSEN, NIELSEN & Co.
Hr. CHARLES H. HUSS & Co.

A. FORMANN.

Husk nu!
PAUL SØRENSEN,
Skomagermester,
77, Bredgade 77,
Hj. af Toldbodvej.
Fh. Toldbodvej 18.
Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af
1ste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.
Telefon 4819.

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

PETER IBSEN. **Lager af Værktøj.**
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

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.

PETERSEN & NIELSENS

Galvaniseringsanstalt.

Adelgade 83 · Nørrebrogade 212

anbefaler sig med Forzinkning af alle Slags Smede- og Støbejærnsarbejder til billige Priser og hurtig Ekspedition.

Telefon 6944. **Telefon Tagenshus 37.**

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,

Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

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

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,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin **ordinære Generalforsamling Tirsdagen den 3. Juli d. A. Kl. 9½ Form. præcis** i Borgerforeningens Lokaler i **Svendborg** 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 1900.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1901.
5. Skrivelser fra Afdelingen for mindre Skibe angaaende dens Kontingent til Hovedforeningen.
6. Henstilling fra Bestyrelsen angaaende Spørgsmaalet om Søfolks Alderdomsforsikring m. v.
7. Skrivelse fra Kredsafdelingen for Øst-Jylland angaaende Uddybning af Nexø Havn.
8. Forhandling for lukkede Døre.

Paa denne Dagsorden vil eventuelt ved Generalforsamlingens Begyndelse blive opført flere Punkter.

P. B. V.

P. Rechnitzer,

p. t. Formand.

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

Havnefyr, Lanterner, Metalspejlapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. * Kjøbenhavn K. * Telefon 3681.

AKTIESELSKABET

NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

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

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

Fra 1. Juli overtages afdøde W. H. Wulffs Forhyringsagentur af H. F. Fenger, fhv. Fører af S/S „Ficaria".

Kontor: Toldbodgade 15.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.
P. SVENDSEN, AALBORG.

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

H. B. MAYMANN,
REBSLAGER.
HELSINGØR.

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

Nyt Blæk.
Neelmeijers
Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.
Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.
Faas overalt. Telefon 3332.
Hovedforhandling hos
E. Jacobsen Ellegaard,
Holbergsgade 5. Kbhvn.

Spis kun
Nørgaards
Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

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.

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.

Jensen & Petersen,
Tapetserer og Dekoratør.
Skibsarbejde,
saavel Nyt som Reparationer udføres hurtig.
116, St. Pauls Kirkeplads 116.

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

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

Wilh. G. Brummerstedt,
Uhrmager.
St. Strandstræde 43.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

Café van Zandt,
H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.
Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.
DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.
KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.
SPECIEL AFDELING
FOR
ASSURANCE & HAVARISAGER.

SØREN JENSEN'S
Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,
Holbergsgade 26,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Uniformer som civilt. Da jeg selv er Fagmand, kan jeg garantere for godt og solidt Arbejde, som udføres paa eget Værksted.

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

NICOLAI JENSEN.
SKRÆDDERETABLISSEMENT.
KJØBMAGERGADE 53, 1. SAL.
VIRKELIGT GODT SKRÆDDERI TIL MODERATE PRISER.
• UNIFORMER LEVERES PAA FAA DAGE. •
TELEFON 6359.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

Café Hotel „SIAM".
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

Georg Sørensen,
Nyhavn 13. Telefon 6404.
Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.
Prima Varer • Billigste Priser.

R. H. Rasmussen,
Uhrmager.
St. Kongensgade 99.
(Forhen Nr. 21). (Grundlagt 1882).
Righoldigt Udvalg af alle Sorter Dame- og Herre-Uhre samt Stueuhre.
Største Udvalg i Uhrkæder.
NB. Antikuhre restaureres.
Reparationer udføres med Garanti.

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, Øster Farimagsgade 4.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

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.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

CARL OLESENS
Skotøjslager,
St. Strandstræde 31,
anbefales.
Alt Skomagerarbejde udføres.

Gl. Carlsbergs
nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

H. R. HERMANSEN,
Søekviperingsforretning,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.
• Telefon 5826. •
Aarhus. Havnegade 28.

Chr. Laursen,
thv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

INDHOLD: Nordisk Skibsrederforening. — Konflikt i „Det forenede Dampskibsselskab. — Højesteretsdom. — Elben-Trave Kanalen. — Tuborg Havn. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Personalia. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

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

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 27. Kjøbenhavn, Torsdag den 5. Juli 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

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.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

Sextanter.
Oktanter.
Barometre.
Patent Log.
Kikkerter.
Uhre etc.
Lauritz Kirkeby,
26, Laxegade 26.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
samt **Skibshandel.**
P. Schou, Frederikshavn.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. udvidet 1877.

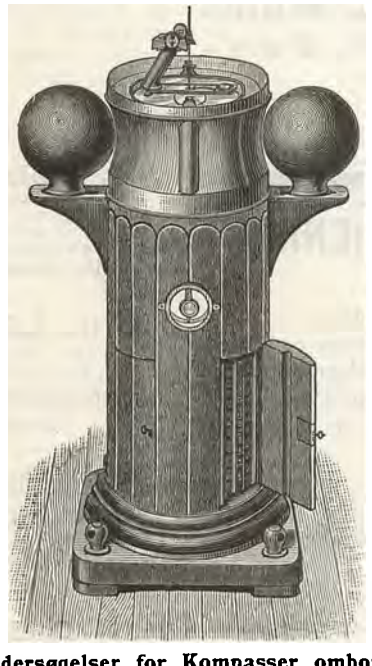
Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.

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

Alm. Kompasser.

Baadskompas m. m.

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



Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.

Azimuth & Peilinstrumenter efter forskellige Modeller.

Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine** Cherup & A.

Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.

Barometre, enk. og dobb.

Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres

---

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

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Til Skibsbrug

kan særlig anbefales

Tuborg-Øl og Central Skibsøl

Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle
Conserves til Skibsbrug
af **Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l.** • Prislister udleveres paa Forlangende.
Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

N. F. Hansens Skibsværft,

Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

N. Reippürt,

Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

Sagfører Ludvig Metz,

Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

Alle Arter Livs-, Kapital- og Børneforsikring.
Særlige, gunstige Tabeller for
Søfolk i udenrigs Fart.
Hovedkontoret for Danmark:
Frederiksberggade 11.
Agenter blandt Skibskaptajner og Styrmænd antages.

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, Øster Farimagsgade 4.

H. B. HANSEN,

SEJLMAGER,
HAVNEVEJEN, KOLDING.

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.

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 — Nyhavn Nr. 65. — Kjøbenhavn. K.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn
Frederiksberggade Nr. 1.
Telefon 3669.

M. Christiansen

M. Christiansen,

Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hintzes Enke

Fra 1. Juli overtages afdøde W. H. Wulffs Forhyringsagentur af H. F. Fenger, fhv. Fører af S/S „Ficaria".
Kontor: Toldbodgade 15.

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.)

NEXØ TØRDOK,

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

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme.

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

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Uundværlig for Søfolk

er Kingleys elektriske Bælter. Fortrinligt Lægemiddel mod Gigt, Kathar, daarlige Nerver, Svækkelse, Hovedpine, Søvnløshed, kønslig Svækkelse osv. Faas til 10, 16 og 24 Kr. hos **G. N. Forsbeck,** Rømersgade 24, 1. Sal, Kjøbenhavn. Indsend 8 Øre i Frimærker og forlang Katalog. Naar De skriver, nævn da dette Blad. Telefon 2341.

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.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved **Claus Christensen,**
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

R. H. Rasmussen,

Uhrmager.
St. Kongensgade 99.
(Forhen Nr. 21). (Grundlagt 1882).
Righoldigt Udvalg af alle Sorter Dame- og Herre-Uhre samt **Stueuhre.**
Største Udvalg i Uhrkæder.
NB. Antikuhre restaureres.
Reparationer udføres med Garanti.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings ordinære Generalforsamling

afholdtes i Tirsdags i Svendborg. Der var mødt Delegerede fra Foreningens samtlige Afdelinger, og Generalforsamlingen var stærkt besøgt. Den aabnedes af Foreningens Formand, Konsul Rechnitzer, der bød Forsamlingen Velkommen og foreslog Overretssagfører Jacobsen, Svendborg, til Dirigent, hvortil Forsamlingen enstemmigt sluttede sig. Man gik derefter over til Dagsordenen.

Regnskabet for Aaret 1899 fremlagdes af Kassereren, Sekretær Drechsel, hvorefter der gaves Decharge.

Aarsberetningen, der i sin Helhed var optagen i vort sidste Nummer, fremlagdes af Formanden, Konsul Rechnitzer. De enkelte Afsnit sattes under Forhandling.

Skibsfartskommissionen.

Formanden: Efter sidste Aars ordinære Generalforsamling er der af Regeringen nedsat en Kommission, og i denne Kommission har Foreningens Formand Sæde tilligemed Viceformanden og Foreningens Delegerede i Fællesrepræsentationen, Skibsreder Torm. Det vilde være forhastet nu her at give nogle Meddelelser om, hvad der er passeret i Kommissionen. En stor Del af det Arbejde, som er overdraget Kommissionen, ligger i forskellige Udvalg; men man tør forvente, at der vil komme Resultater frem i Løbet af Efteraaret. Kommissionen holder for Øjeblikket ikke Møder paa Grund af forskellige Forhindringer, men jeg har Grund til at tro, at der vil komme saadanne Resultater ud af dens Arbejde, at Søfarten virkelig kan have Nytte deraf. I Beretningen er det nærmere angivet, hvad det er, denne Kommission, der er nedsat efter Fællesrepræsentationens Indstilling, befatter sig med. Det, der interesserer Kommissionen ganske særligt, er at faa Tolden paa Skibe og Skibsmaterialer hævet, saaledes at man herhjemme i den Henseende kan blive stillet paa lige Fod med Udlandet. Fremdeles har man Opmærksomheden henvendt paa Konsulatafgifterne, paa en Reform af Mæglerinstitutionen, paa Synsprøver for Søfolk, paa en tidssvarende Ordning af Besigtelsesvæsenet, paa Spørgsmaalet om en Revision af Søloven og om Adgang for fraværende Sømænd til at afgive deres Stemme ved politiske Valg. Det er, som man vil se, meget store og indgaaende Spørgsmaal, der ligge for; men der vil blive arbejdet ihærdigt for at naa et Resultat, og jeg haaber, som sagt, at det skal kunne lykkes.

Havnefoged Møller Svendborg: Kommissionen har, som e g ser, allerede begyndt sit Arbejde den 14. November, og vor ærede Formand bemærkede nu, at den maaske til Efteraaret vil blive færdig med Behandlingen af de Spørgsmaal, der ligge for. Det forekommer mig, at det ikke svarer ganske til Nutidens Fordringer, hvor alt skal gaa med lidt mere Fart Efter min Formening er det Stof, der ligger for, ikke saa overordentligt stort, at det ikke kunde behandles i kortere Tid, og jeg vil forespørge den ærede Bestyrelse, om den ikke ser sig i Stand til at øve et Tryk paa Kommissionen, saaledes at den snarest mulig kan tilendebringe sit Arbejde.

Formanden: Jeg skal bemærke, at Kommissionens Formand, Retsformand Madvig, begyndte meget skarpt at holde Møder. Vi vare sammen hver fjortende Dag, og jeg tænkte for mit Vedkommende, at det vilde blive et ganske overordentligt stort Arbejde, vi skulde udføre. Det manglede altsaa ikke paa Energi fra hans og de øvrige Medlemmers Side. Som jeg før sagde, blev imidlertid en Del af de større Sager selvfølgelig henviste til Udvalg, den eneste Maade, hvorpaa man kan gaa frem i den Slags Sager, fordi der skal indhentes Oplysninger fra mange forskellige Kanter. Og naar der ikke foreligger noget Resultat i dette Øjeblik, ligger det ogsaa deri, at man ikke saadan kan komme med Resultaterne enkeltvis; man kan ikke udpensle det, de maa komme mere som en Helhed. Endelig skulle Sagerne jo ikke komme fra selve Kommissionen, men fra Regeringen, og en stor Del af de Ting, som trænge til Reform, skal forelægges den højere Administration eller skal endogsaa til Rigsdagen. Jeg tror at turde sige, at Retsformand Madvig som Kommissionens Formand gør alt muligt for at fremme Behandlingen af de Spørgsmaal, som ligge for, og det vil derfor være mindre korrekt og mindre formaalstjenligt, om Bestyrelsen for denne Forening vilde fremkomme med en Henstilling til ham om at fremme det Arbejde, der ligger i hans Haand.

Skibsreder Torm: Der har for nylig i Stockholm været Generalforsamling i „Nordisk Skibsrederforening", hvor Agent Petersen og jeg vare nærværende. Der blev gjort en stor Middag for Mødets Deltagere af Byen Stockholm, og der var til Stede den svenske Udenrigsminister, den danske Gesandt og andre store Folk. Ved denne Lejlighed blev der holdt en rigtig god Tale til Regeringen af en svensk Kaptajn, Skibsreder Wallenberg, og der var i denne Tale Punkter, som vi fuldt ud kunne gaa med til herhjemme. Han forklarede først, at i Frankrig og England arbejdes der stærkt paa Skibsfartens Fremme. Frankrig har faaet en hel Del Traktater, men det er mest paa Papiret, hvorimod England ikke har faaet saa mange Traktater, men har gjort et mere praktisk Arbejde. Han sagde saa: „Med Hensyn hertil tillader jeg mig at paapege, at det ikke er nok, at der afgives Komitebetænkninger og fattes Beslutninger paa Papiret; man maa sørge for, at de i Virkeligheden blive effektive, at de gøre Næringen virkelig Gavn, og at man ikke holder op, før man har naaet et effektivt Resultat med Reformerne; thi ved Reformer og Reformforslag vil Vedkommende — hermed mener han naturligvis Regeringen — ikke have gjort nok, hvad Næring og Handel angaar. For at en Næring skal gaa fremad, kræves der et stadigt, ihærdigt Reformarbejde. Vi blive aldrig færdige; man maa altid gaa jævnt fremad." Jeg synes, det var meget praktiske Ord at henvende til Udenrigsministeren; vi kunde omtrent sige det samme her, og det er vel noget lignende, som Havnefoged Møller mener. Vi maa ogsaa her bestandig gaa fremad, ikke trættes og ikke falde i Søvn. At komme med en Henvendelse til Kommissionen om at paaskynde sit Arbejde er, som Formanden sagde, ikke saa heldigt. Men vi, som ere i Kommissionen, maa se at gøre, hvad vi kunne, for at opnaa Resultater. Hvorvidt der vil komme noget ud af det, maa Tiden vise. Kommissioner ere en egen Ting; i mange Henseender kan man sammenligne dem med de saakaldte Begravelsesudvalg. Det tager i alt Fald nogen Tid, inden der kommer noget ud af dem, og i en saa stor Kommission er det ikke let at faa Medlemmerne samlet. Der er flere Medlemmer fra Provinserne, og Medlemmerne i Kjøbenhavn kunne have Forhindringer af den ene eller anden Art. Nu er det uheldigvis ogsaa saaledes, at Formanden for Sønæringsudvalget er bleven syg og vil næppe kunne tage sig noget Arbejde paa i de første Par Maaneder; det forsinker altsammen. Men det er indlysende, at vi bestandig maa sørge for at trænge paa og komme fremad. Vore forkvaklede politiske Forhold gør det ogsaa vanskeligt at komme fremad. Vi have jo nogen Ret til at sige, at Skibsfarten er et af de Erhverv, man tager mindst Hensyn til. Skibsfarten i dens Forhold til Staten vil jeg nærmest sammenligne med en rigtig god Malkeko, som søger sin Føde uden for Landet paa fremmede Græsgange; saa kommer den hjem, bliver malket og saa faar den et Spark og kan gaa. Komme vi med Fordringer, holde Folk ikke af det; vi skulle være skikkelige og pæne. Der er imidlertid meget, vi have Ret til at fordre, og forhaabentlig faa vi det ogsaa med Tiden. Jeg haaber ogsaa, der skal komme et effektivt og praktisk Arbejde ud af Kommissionens Arbejde, selv om det varer et eller to Aar. Det gaar ikke altid saa lystigt med Kommissioner. Jeg var for to Aar siden i en Kommission om Forslag til Lov om Tilsyn med Dampskibe. Dette Forslag arbejdede vi meget stærkt paa og fik det temmelig hurtig færdigt, og nu efter

to Aars Forløb, og efter at det er gaaet igennem forskellige Ministerier, kommer det tilbage til Fællesrepræsentationen. Det er det, vi Sømænd kalde „Storcirkelsejlads". Det er altsaa ikke altid, man kan vente Resultater af en Kommissions Arbejde; men jeg haaber dog, at Regeringen vil tage Hensyn til denne Kommission, som den selv har udvalgt, og hvori der sidder ledende Mænd i Skibsfarten.

Belysningen og Afmærkningen af vore Farvande.

Ingen begærede Ordet.

Den aarlige Ommønstring.

Dirigenten udtalte en Tak til Bestyrelsen for dens Virksomhed i denne Sag og det Resultat, den har opnaaet.

Havnefoged Møller takkede ogsaa Bestyrelsen for dens Arbejde i denne Sag, som længe har ligget Skibsfarten paa Sinde, og udtalte, at man var taknemmelig over det heldige Resultat.

Ændringer i Sønæringsloven.

Ingen begæredo Ordet.

Værk om praktisk Sømandsskab.

Formanden: D'Herrer ville have lagt Mærke til, at det er lykkedes Foreningen paa sidste Aars Finanslov at opnaa et Tilskud paa 5000 Kroner til Udgivelsen af denne Bog. Nu vil dette Værk paa Foreningens Foranstaltning blive udgivet, og derefter vil saa Bogen, som vil blive et virkeligt smukt Værk, der temmelig sikkert ogsaa vil blive til Gavn for de unge Mænd og maaske ogsaa for de ældre, der have med Søvæsenet at gøre, blive solgt for 5 Kroner pr. Eksemplar, en Pris, der efter Sagkyndiges Mening skal være overordentlig billig, og det vilde heller ikke være muligt at sælge den for en saadan Pris, naar vi ikke havde faaet dette Tilskud. Jeg tør ikke bestemt sige, hvornaar Bogen vil være færdig, men vi kunne vist gaa ud fra, at den vil være fremme i Boghandelen i Slutningen af Aaret, og det er jo Meningen at antage en Forlægger, der skal sørge for Bogens videre Salg, ikke alene herhjemme, men ogsaa i Sverrig, Norge og andre Steder, hvor man maatte ønske den og finde den god. Og at man vil finde den god, nære vi ingen Tvivl om; thi det er virkelig et meget smukt Værk. Det er ligefrem beundringsværdigt, at en Mand som Kaptajn Jens Kusk Jensen har kunnet udarbejde dette store Værk i sin Fritid.

Ballastforhold i Aarhus.

Skibsmægler Nicolaisen, Aarhus: Vi havde ansøgt om at faa fri Ballastplads; men det kunde man ikke indgaa paa, da Pladsen er temmelig indskrænket. Nu er Forholdet derimod ordnet saaledes, at Ballastpladsen er lejet ud til en Pris af 300 Kroner. Den blev bortliciteret, saaledes at den, der tilbød at levere billigst Ballast til Fartøjer, fik den, og Vedkommende, der har overtaget Pladsen, skal levere Ballast til en Pris af 65 Øre pr. Ton i Stedet for Kr. 1,30, hvilket vil komme baade smaa og store — særlig de sidste — Skibe til Gode, og foreløbig vil Prisen blive staaende derved.

Vagtholdet paa Jyllands Vestkyst.

Dirigenten: Det fremgaar af Beretningen, at Bestyrelsen har sat igennem, at Vagtholdet er blevet udvidet langs hele Ribe Amts Kyster, hvilket ikke alene er til Gavn for vor Skibsfart, men for alle Landes Skibsfart.

Forskellige Meddelelser.

Formanden: Jeg vil bede de tilstedeværende om at virke for Tilgang til Foreningen. Vi sige derom til Slut, at vi haabe, at Foreningen maa finde en stedse større Tilslutning, saa at den kan løse de betydningsfulde Opgaver, der ere stillede den. Man kan ikke arbejde, naar man ikke har Midler, og faar man større Tilslutning, faar man jo ogsaa flere Midler, og vi bede derfor enhver i sin Kreds virke for Indmeldelser, dels af Skibene, dels af Rederne og andre Medlemmer; vi have jo forskellige Klasser, hvorunder de paagældende kunne komme ind i Foreningen.

Skibsreder Fischer, Vejle: Foreningen har nu levet i 5 Aar; kunde der nu ikke være Grund til at oprette en Kreds til, nemlig for Lolland-Falster. Vi se jo næsten ikke nogen der ovre fra i Foreningen, og det vilde maaske hjælpe, om man oprettede en selvstændig Kreds.

Formanden: Det kan godt være, at det er praktisk. Jeg tør ikke yttre mig om det; men vi skulle have vor Opmærksomhed henvendt derpaa.

Man gik derefter til den næste Sag paa Dagsordenen, som var:

Valg af tre Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for de efter Tur fratrædende.

De fratrædende Medlemmer, Skibsreder A. M. Knudsen, Sønderho, Fanø, Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn, og Skibsreder og Skibsbygger Jørgensen, Thurø, genvalgtes ved Akklamation.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Valg af to Revisorer for Kalenderaaret 1900.

Paa Forslag af Dirigenten godkendtes det, at Bestyrelsen har valgt Skibsreder Sophus Hansen til Revisor i Stedet for afdøde Navigationslærer Tønnesen.

Formanden: Som allerede meddelt, mistede Foreningen i Fjor en af sine Revisorer, nemlig Navigationslærer Tønnesen, Marstal. Han var en Mand, der omfattede denne Forening med stor Interesse, og som ydede Bestyrelsen en betydelig Støtte ved Ledelsen. Vi beklage derfor meget hans Bortgang og ville mindes ham i de kommende Aar med Taknemmelighed.

Forsamlingen sluttede sig hertil ved at rejse sig.

Derefter genvalgtes de afgaaende Revisorer: Skibsreder Harbye, Fanø, og Skibsreder Sophus Hansen, Thurø, ved Akklamation.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1901.

Bestyrelsens Forslag, der gik ud paa at vælge Rønne til Stedet for næste Aars Generalforsamling vedtoges uden Afstemning.

Man gik derefter over til Spørgsmaalet om

Losning i danske Havne.

Formanden: Jeg beklager meget, at denne Sag blev begravet for et Par Aar siden derved, at de mindre Skibe paa en Generalforsamling, vistnok i Kjøbenhavn, besluttede, at de ikke ønskede den fremmet, men at man derimod med Hensyn til Losningsforhold vilde henholde sig til § 136 i Søloven, idet man gik ud fra, at en Fortolkning af § 136 meget let kunde give Anledning til saadanne Misforstaaelser, at disse kunde blive til Skade for Søfarten og navnlig for de mindre Skibe, som have været under stærkt Pres med Hensyn til disse Forhold i flere danske Havne. Jeg beklager det, fordi der var nedlagt et ikke ringe Arbejde i at bringe en Fortolkning af § 136 frem, et Kompromis, som begge Parter — paa den ene Side Skibsrederne og Skibsførerne og paa den anden Side Modtagerne, Handelsstanden — kunde være tjente med. Sagen blev som sagt begravet, og der er ikke rørt ved den i nogen Tid. Nu er der imidlertid forekommet en Begivenhed ovre i Jylland, som har bidraget til, at Sagen er rejst fra anden Side. I sin Tid rejstes Sagen fra Søfartens Side efter Indstilling fra Afdelingen for de mindre Skibe. Nu rejses den derimod fra Handelsstandens Side og det paa en Maade, som kan blive uheldig for Skibsfarten, og jeg ønsker derfor at omtale den lidt nærmere.

Sagen er bleven rejst derved, at en dansk Skibsfører har haft mange Ubehageligheder i Horsens By. Horsens er i det hele taget en By, som ikke har noget godt Renomé i Forholdet til de lossende Skibe. Den paagældende Skibsfører var imidlertid en Mand, der vidste, hvad han havde at gøre. Han satte sin Ret igennem ved at forlange Losning strikte efter § 136 i Søloven, og jeg maa tilføje, at han blev støttet udmærket af Foreningens juridiske Konsulent i Horsens, Overretssagfører Schouenborg. Da saa den Affære var afsluttet, lod Formanden for Horsens Handelsforening, der tillige var Modtager af den Ladning, der havde givet Anledning til Strid, indkalde Delegerede fra jyske Handelsforeninger for at faa udarbejdet Losningsregler, som man agtede at kalde kutymemæssige. Der har været afholdt Møde i Horsens om dette Spørgsmaal, og der er udarbejdet eller under Udarbejdelse nogle Regler, som ville blive langt skarpere end de Regler, vi vare blevne enige om, da Sagen behandledes af det første Udvalg for 3 Aar siden. Jeg er tilfældigvis bleven bekendt med dette Forhold og har sagt til nogle af de Mænd, som arbejde i det nu nedsatte Udvalg, at man kan ikke uden videre lave Losningsregler, naar man har en Lov derom, og at de derfor først og fremmest maa sørge for, at det, de lave, ikke kommer i nogen absolut Modstrid med Sølovens § 136, thi saa behøver man selvfølgelig ikke at respektere det. Jeg frygter imidlertid for, at det vil gaa til paa den Maade, at man vil sørge for, at der fremtidig i de danske Certepartier kommer til at staa, at Losning skal foregaa efter Kutyme i den paagældende Havn, og sker det — og det hænder meget ofte, at de vedkommende Skibsførere underskrive Certepartiet uden at lægge Mærke til, hvad der staar i det; naar man faar noget trykt forelagt, tror man, at det er noget, der skal være saaledes — vil der være Grund for Skibsførerne til at føle sig brøstholdne. Jeg har derfor villet gøre opmærksom paa, at det er nødvendigt at se efter i Certepartiet, hvad der staar med Hensyn til Losningsforhold, og hvis der staar noget om Losning efter Kutyme, maa man faa det strøget og sige: Losning efter Sølovens § 136. Skulde Handelsstanden, hvad jeg meget vilde beklage, ville trumfe sine Fordringer igennem, saa er der endnu en Vej at gaa, nemlig den at sige: Ja, skulle vi losse efter de Regler, der nu blive opstillede for os, maa vi have noget mere i Fragt; man kan ikke paalægge Skibene en Udgift, uden at de faa en tilsvarende Indtægt. Jeg tror nu ikke, at disse Losningsregler ville blive indførte i alle Havne. Der er nogle, som ikke ville gaa med, fordi de have den rette Forstaaelse af Forholdet, at man skal gøre Forholdene i Havnen saa sympatetiske som muligt, saaledes at Skibsførerne kunne sige, at der er godt at komme, og ikke komme der med Frygt og Bæven for at faa Stridigheder angaaende deres Losning eller Ladning eller andre Ting. Man maa altsaa have sin Opmærksomhed henvendt paa de Steder, der maatte søge at faa indført Losseregler, der ere i Strid med § 136, og i Nødsfald maa man forlange mere i Fragt. Jeg har ogsaa den Tro, at naar Spørgsmaalet bliver bragt frem her, og Handelsstanden ved, at vi have en fast Organisation, som kan gøre noget, naar vi føle os forurettede, saa vil den tage Hensyn dertil. Jeg har ikke villet undlade at gøre opmærksom paa dette Forhold, saaledes som det synes at ville udvikle sig i Jylland. Jeg ved ikke, hvorledes det er paa Øerne; jeg synes, jeg har læst noget om, at et Par Byer have slaaet sig sammen for at blive enige om lignende Regler. Hvorvidt de ville blive særligt ugunstige, har jeg ikke nogen Mening om, men skulde det vise sig at blive Tilfældet, vil jeg henstille til Generalforsamlingens Medlemmer at underrette os om, hvad der passerer, for at vi kunne tage fat paa det og søge at skaffe vore Medlemmer den Ret, der tilkommer dem, og jeg beder Dem være overbeviste om, at vi ville tage energisk fat derpaa.

Dirigenten: Jeg tror paa Forsamlingens Vegne at kunne takke Formanden for hans Foredrag, som har Interesse vidt om, ogsaa for Svendborg, hvor lignende Spørgsmaal ere komne frem. Jeg tror nu ikke, at man saadan kan slutte sig sammen og sige, at det og det skal være Kutyme fra i Dag. Kutyme er en Regel, der bunder i gammel Skik og Brug, hvis Oprindelse maaske ligger mange Aar tilbage og slet ikke kan findes. Domstolene ville ikke billige, at uden videre siger, at fra i Dag skal det og det være Kutyme. Spørgsmaalet har imidlertid en stor og vidtrækkende Betydning. Her i Byen have vi stadig Vrøvl og Processer i den Anledning.

Skibsreder Torm: Ligesom Formanden beklager jeg meget, at vi ikke kom til et Resultat, da vi sidst forhandlede om denne Sag, thi da var der en gensidig Imødekommen baade fra Handelsstandens og Skibsførernes Side, og vare vi komne til det Resultat, som der den Gang var Udsigt til, tror jeg ubetinget, at det vilde have været heldigt. At man nu i Horsens vil lave en Kutyme, tror jeg ligesom Dirigenten har mindre at sige. Der er ikke to Meninger om, at gaar man frem efter Søloven, saa er § 136 i Redernes eller Skibsførernes Favør. Den udmærker sig fremfor mange andre Paragrafer i Søloven ved Klarhed. Der staar nemlig, at de skulle levere det ved Skibets Side. Der kan ikke paa dette Punkt komme nogen Forvirring. Men der er den Fejl, at det i mange Henseender vil være meget upraktisk og gøre store Vanskeligheder, hvis Skibsførerne nøje holde sig til Søloven, f. Eks. naar Ladningen fra mindre Skibe skal føres over paa Jærnbanen. Det er derfor et af den Slags Forhold, hvor det vil være heldigst for alle Parter, at man bliver enig om et Kompromis. Jeg vil derfor henstille til Bestyrelsen, om det ikke var heldigt at indlede Forhandlinger med Handelsstanden om en Overenskomst, som alle kunde være tjente med. De Losseregler, man hidtil har haft i de forskellige Byer, synes jeg gennemgaaende ere fornuftige og tage tilbørligt Hensyn til begge Parter. Dette gælder ogsaa de kjøbenhavnske Slutsedler, der fornylig have været bekendtgjorte. Ved Forhandling kunde man sikkert komme til et Resultat, der gjorde Ret og Skel til begge Sider.

Formanden: Forinden man forsøgte en saadan Forhandling, maatte man vide, om Foreningen for de mindre Skibe nærer noget Ønske om, at vi komme til et Kompromis med Handelsstanden. Det var jo efter dens Beslutning, at Sagen blev begravet, og det vilde dog være ret frugtesløst at indlede Forhandlinger med Handelsstanden om et Kompromis, hvis man saa blev afvist paa samme Maade som sidst. Skulde Foreningen for de mindre Skibe nu ønske at faa en Forhandling, skal ingen være mere villig end jeg til at rette en Henvendelse til de Folk, som have taget Sagen op ovre i Jylland, for at prøve at komme til en Forstaaelse, hvad der naturligvis vilde være heldigt for alle Parter. Jeg indrømmer Hr. Torm, at der er et Par Byer i Jylland, hvis Losseregler ere meget fornuftige, nemlig Aarhus og Aalborg, og jeg tror ikke, de to Byer gaa med til det, man nu vil lave.

Skibsmægler Nicolaisen, Aarhus: Som en af Repræsentanterne for den mindre Afdeling tror jeg nok at turde sige, at der ikke indenfor Afdelingen er Stemning for nogen Forhandling, saa længe vi kunne beholde det, vi have, og som vi kunne tiltvinge os efter Loven. Ved Forhandling vilde vi kun blive stillet daarligere, der vilde sikkert blive taget noget fra de mindre Skibe. I Aarhus er Ordningen tilfredsstillende for begge Parter. Skibene besørge Ophivningen af Ladningen saa højt, som Købmanden forlanger det, mod, at Modtageren giver Skibsføreren tilstrækkeligt Mandskab til at fylde Ladningen i Sække i Skibet eller, hvis det er andet Gods, til at hive det op.

Det Tilfælde, der for nylig har fundet Sted i Horsens, har blot yderligere givet Skibsførerne Blod paa Tanden, idet Skipperen tiltvang sig den Ret, han mente at have i Følge Søloven, nemlig at Modtageren skulde tage Ladningen paa Rælingen, og det viste sig, at Modtageren havde staaet sig bedre ved at give Skipperen to Mand i Lasten i Stedet. Jeg antager, at hvis Formanden for Handelsforeningen, som var Modtager, den Gang havde haft nogen Sandsynlighed for at vinde en Proces og vilde have udsat sig for at betale Liggedagspenge, saa havde han ladet Skibet ligge; men Skibet blev udlosset endogsaa en Dag før sin Tid, da de først kom i Gang. Aarhus og Aalborg ere de Steder i Jylland, hvor de fleste Skibe søge, og saa længe Forholdene der ere ordnede saa godt som de ere, er der ingen Grund til at forskærtse

det ved Forhandling, saaledes at det bliver mindre godt i de to Byer, for maaske at faa det en lille Smule bedre andre Steder. Jeg skal gerne forelægge Sagen for den mindre Afdeling, men jeg tror ikke, der vil være nogen Stemning derfor, og jeg ved ikke en Gang, om jeg selv vil tilraade det, med mindre vi faa gode Betingelser.

Formanden: Men hvis vi nu tænke os, at Handelsstanden gennemfører den paatænkte Ordning for Horsens, Vejle, Frederikshavn, Kolding og Randers — i Randers er der en Mand, som er meget ihærdig for at faa det sat igennem —, og det muligvis ogsaa forplanter sig til Byerne paa Øerne, vil jeg spørge Herr Nicolaisen, om han ikke mener, at der deri kunde være nogen Grund til at forhandle, forinden man gaar til de stærkere Skridt.

Nicolaisen: Det kunde være ønskeligt at se, hvad der forlanges, inden man begynder paa en Forhandling. Naar Købmændene i de jydske Byer nu ville have indført den omtalte Kutyme i Certepartierne, maa man huske paa, at det gaar ikke saa let at faa nye Bestemmelser indførte der, i Særdeleshed med Hensyn til saa vigtige Spørgsmaal. For de fleste Ladninger, som komme til de øjsjydske Byer for at losse, blive Certepartierne slet ikke underskrevne i de respektive Byer, og de Klausuler, som skulle indføres i Certepartierne, maa naturligvis staa i de Slutsedler, hvorefter Købmændene købe deres Varer, og de kan ikke købe Varer paa andre Betingelser end de sædvanlige, som vedkommende Aflader kan faa afladet paa; og naar en Aflader sælger „cif," kan han ikke risikere at komme til at betale en større Fragt, fordi Modtageren vil have særlige Bestemmelser indførte i Certepartiet. Det vil vistnok blive vanskeligt at faa den Slags Bestemmelser ind i Certepartiet. Noget saadant er ganske vist indført fra Aalborg Cementfabriks Side, men det er noget andet. Der staar, at hvis Skipperen ikke vil besørge Ladningen saa højt op ved egen Hjælp, faar han ikke Fragten. Vi kunne ikke alene paa Aarhus Købmænds Forlangende forandre vore Certepartier, og jeg antager derfor, at Forandringen i Certepartiet vil blive den værste Anstødssten for, at Modtagerne kunne faa indført denne Kutyme.

Dirigenten: I Svendborg have Købmændene forsøgt at faa indført den Kutyme, at de selv sende en Mand ombord i de smaa Skibe, men Notabene saaledes, at de trækker Betalingen for den Mand fra, naar de betale Fragten. Det vilde Skipperne naturligvis ikke finde sig i, og vi have derfor haft evige Spetakler her ved Losningen af Smaaskibene.

Konsul Lund, Rønne. Jeg kan ikke rigtig forstaa den mindre Afdelings Opfattelse af dette Spørgsmaal. Det vil absolut være heldigt for begge Parter, om man kunde blive enig. Naar der er enkelte Byer i Jylland, som ere heldigt stillede, synes jeg, det var den mindre Afdelings Pligt at sørge for at hjælpe andre Byer til at blive ligesaa godt stillede. Skibsførerne ere ikke Jurister, navnlig ikke de, der sejle med Smaaskibe, og de ere derfor mange Gange tvivlraadige om, hvorledes de skulle opfatte en Sag. Det var derfor bedst, om de havde klare, bestemte Regler at gaa efter. Jeg vil bede Hr. Nicolaisen henstille til de mindre Skibes Afdeling — enten paa deres Generalforsamling eller paa anden Maade — at vedtage saa hurtigt som muligt at søge at opnaa en bestemt Ordning paa dette Omraade, som begge Parter kunde være tjent med. De smaa Skibsførere skulle selvfølgelig ikke stilles daarligere derved; de skulle snarere se at faa nogle flere Fordele.

Nicolaisen: Jeg skal gerne bringe dette Spørgsmaal frem paa Afdelingens næste Generalforsamling. Til Hr. Konsul Lund vil jeg kun bemærke, at Smaaskibenes Førere forlange slet ikke at faa det bedre, end de have det. De kunne godt indse, at det ikke kan blive bedre, og frygte for, at det vil blive daarligere, og det er derfor, de stritte imod.

Konsul Lund: Saavidt jeg erindrer, var det netop den mindre Afdeling, der for nogle Aar siden rejste dette Spørgsmaal. Det er glædeligt at høre, at de have det godt enkelte Steder — der er heller ingen, der klager paa Bornholm —, men naar vi daglig have Erfaring for, at det modsatte ofte er Tilfældet, vil det efter min Formening absolut være heldigt at se at komme til en ensartet Ordning.

Nicolaisen: Fra Skibsførernes Side er Behandlingen ensartet. Det er kun Modparten, der gør Forskel.

Havnefoged Møller: Man kan ikke sige andet end, at der ligger en Fare i de Forholdsregler, som Handelsstanden søger at gennemføre. Det vilde derfor være heldigt at komme til et Kompromis, hvorved Tabet ikke bliver saa stort, som det muligvis vil blive, hvis Handelsstanden er i Stand til at føre sine Fordringer fuldt ud igennem. Formanden bemærkede, at naar Skibsførerne skulle have større Udgifter ved Losningen af deres Varer, saa skulde de ogsaa have mere i Fragt; men det vil være ti Gange vanskeligere, eller rettere sagt umuligt, at skaffe højere Fragter, medens det derimod nok vil være muligt at naa en Overenskomst med Handelsstanden. For den større Skibsfart eller den almindelige Skonnertskibsfarts Vedkommende har det ikke saa stor Betydning; thi der holder man sig strengt til § 136. Jeg vil paa det instændigste tilraade at søge at opnaa et Kompromis med Handelsstanden om ensartede Losseregler i de forskellige Havne. Jeg tror, at baade Skibsfarten og Handelsstanden vil staa sig bedst ved fredeligt Samarbejde.

Skibsfører Thorvald Nielsen, Svendborg: Naar vi gøre, hvad vi kunne, for at bringe Godset saa højt op som muligt med en Svejbom, saa forlange vi til Gengæld, at Modtageren skal sende tilstrækkeligt Mandskab ned til at fylde det i Sække eller bringe det op, og det vil jeg anbefale at holde paa.

Havnefoged Møller: Det vilde være heldigt, om der ved „Dansk Sejlskibsrederiforening"s Medvirkning kunde bringes et Kompromis tilveje, som Skibsfarten — ogsaa de mindre Skibe — kunde være tjent med for at undgaa alle Ubehageligheder. En Proces er altid forbunden med Udgifter; thi selv om jeg vinder min Sag, taber jeg dog Tid og Penge. Det forekommer mig derfor at vi maa være Bestyrelsen taknemmelig, fordi den saa beredvilligt vil tage sig af denne Sag.

Dirigenten: Jeg opfatter Resultatet af denne Diskussion saaledes, at der foreligger et Forslag fra Konsul Lunds Side til Generalforsamlingen om at henstille til Hr. Nicolaisen som Repræsentant for Afdelingen af mindre Skibe om overfor den at virke for, at den vil gaa ind paa en Forhandling om en ensartet Ordning af Losseforholdene i de danske Havne.

Nicolaisen: Ja, det vil sige gennem Sejlskibsrederi-Foreningen.

Ved Afstemningen vedtoges denne Henstilling enstemmigt. (Forts. i næste Nr.)

Efter Generalforsamlingen foretoges efter Indbydelse af Fyens Kredsstyrelse en Udflugt med Dampskib i Svendborgsund, hvorefter afholdtes en Middag paa Christiansminde. Ved denne talte Formanden, Konsul Rechnitzer, for Konge og Fædreland og Skibsreder Torm for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, hvorefter der holdtes en lang Række Taler. Der var en ypperlig Stemning, og den smukke Fest sluttede med et livligt Bal.

Saavel den stærke Tilslutning til Generalforsamlingen som den smukke og gæstfrie Modtagelse, de mange fremmede Deltagere fandt i Svendborg og dens Omegn, vidne om den levende Interesse, hvormed Foreningen og dens Arbejde omfattes i Fyens Kredsafdeling.

Befragtningsklausuler og Havarier.

Under denne Titel har Nordisk Skibsrederforening fornylig udgivet en Bog, som er skrevet af Foreningens Bestyrer, Hr. Johs. Jantzen. Denne Bog afhjælper et længe følt Savn, og den burde findes ombord i alle danske Handelsskibe, hvad enten det er Dampskibe eller

Sejlskibe. Nutildags er det nemlig ikke nok, at en Skibsfører forstaar at føre et Skib over Søen, men han maa ogsaa kende, hvad jeg vil kalde den merkantile og den juridiske Del af hans Virksomhed. Det er fuldt ud saa vanskeligt at navigere sikkert mellem alle de Skær, hvorpaa man er udsat for at strande ved Fragtslutninger, Havarier etc., som det er at navigere paa Søen. Selv de dygtigste Redere staa ofte tvivlende overfor vanskelige Spørgsmaal paa disse Omraader, og de Fejl, som en Skibsfører, og for den Sags Skyld ogsaa en Reder, kan begaa ved Fragtslutninger, Havarier etc., ere ofte af større Betydning end de Fejl, der maa tilskrives daarlig Navigering eller daarligt Sømandsskab.

Men man er ikke berettiget til at vente, at en Skibsfører skal have et saa grundigt Kendskab til denne Del af hans Virksomhed, som han har til Sømandsskab og Navigation. Fragterne sluttes ofte, og med Dampskibe næsten altid, af Rederiet, og hvad Havarier angaar, saa skulde man helst have saa lidt deraf som muligt, og skal en Skibsfører erhverve sig Kendskab til dem gennem Erfaring, kan det blive en dyr Historie for Rederiet og Assurandørerne.

Det er derfor heldigt, at der nu er udkommet en Bog, som indeholder en praktisk og let fattelig Fremstilling om Befragtningsklausuler og Havarier, og som ligeledes indeholder mange vigtige Oplysninger af stor Interesse for Redere og Skibsførere, og overhovedet for enhver, som har at gøre med disse Spørgsmaal.

Hr. Bestyrer Jantzen har en i de skandinaviske Riger næsten enestaaende Erfaring i Stridsspørgsmaal vedrørende Certepartier, Konnossementer, Negligence Clause etc., idet han daglig beskæftiger sig dermed. Nordisk Skibsrederforening har jo nemlig en Procesafdeling, og Medlemmerne have fri Proces. Nu er der, ifølge Aarsberetningen for 1899, i dette Aar registreret 397 Henvendelser til Foreningen om saadanne Spørgsmaal, og alle disse Henvendelser maa Bestyreren selvfølgelig gøre sig bekendt med. Hr. Jantzen er derfor fuldt ud kompetent til at behandle disse Æmner, og han har gjort det paa en Maade, saa at selv ældre og erfarne Redere kunne have Gavn og Glæde af at læse denne Bog.

Afsnittet om Havarier er, som omtalt i Fortalen, for en stor Del taget efter den Havari-Haandbog, som det bekendte Reder- og Mægler-Firma i Hamburg, d'Hrr. Knöhr & Burchardts Nfl., har udgivet til Vejledning for dets egne Skibsførere. Denne Haandbog er affattet i et klart og tydeligt Sprog og med et indgaaende Kendskab til de Spørgsmaal, den behandler, men er imidlertid mere skrevet med Hamburger-Rederi- og Assurance-Forhold for Øje, og derfor har Hr. Jantzen paa flere Steder maattet forandre den, saaledes at den passer bedre for vore Forhold.

Den indeholder nu en god Vejledning for en Skibsfører om, hvorledes han har at forholde sig i Havaritilfælde, og brugt paa den rette Maade vil den kunne spare Skibsførerne for mange Ængstelser og Ærgrelser, og den vil kunne spare mange Penge for Redere og Assurandører.

Paa den Generalforsamling, som Nordisk Skibsrederforening for nylig afholdt i Stockholm, blev Bogen modtaget med stor Velvilje af de norske og svenske Redere. Jeg haaber, det samme maa blive Tilfældet her i Danmark, thi den fortjener det.

Prisen er heller ikke saa høj, at den afskrækker Folk fra at købe den. Den blev paa Generalforsamlingen i Stockholm fastsat til 5 Kroner.

D'Hrr. Knöhr og Burchardts Nfl. sende en af deres Haandbøger ombord i hvert af deres Skibe, og den bliver ombord i Skibet, som alt andet Inventar, selv om Skibet skifter Fører. Jeg finder dette meget fornuftigt, og vil tillade mig at anbefale danske Redere at gøre det samme.

D. Torm,
Dampskibsreder.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge har Fragtmarkedet holdt sig uforandret, og Raterne ere omtrent de samme som i vor sidste Beretning, dog lyde de fleste Beretninger paa Mangel af Tonnage, saa der er al Sandsynlighed for, at Raterne ville stige; saa Rederne gøre klogt i ikke at slutte for langt forud. Paa Grund af Urolighederne i Kina vil der jo blive Brug for Masser af Kul til alle Krigsskibene, og forskellige Regeringer have allerede gjort store Bestillinger af Wales-Kul. Blandt andet har det engelske Admiralitet købt 80,000 Tons; de forenede Staters Gouvernement 10,000 Tons og er yderligere i Underhandling om 30,000 Tons; Japan har købt 30,000 Tons og den italienske Regering bestilt 70 à 80,000 Tons. Skal disse Masser føres ud til Østen, maa det blive til meget høje Rater, da Hjemfragterne ere begrænsede og med elendige Rater.

Kulmarkedet holder sig omtrent uforandret, Raterne ligeledes; men da Kulminearbejderne begynde at holde deres Sommerferier, saa vil det blive vanskelig med Tørn i hele Juli Maaned, og man kan regne at faa 2 à 3 Dages Tørn i Alloa Dok, 6 à 8 Dage i Grangemouth, 4 à 6 Dage i Boness, 3 à 4 Dage i Burntisland, 7 à 10 Dage i Methil. I Wales er det ikke bedre, og det meddeles derfra, at der kun arbejdes 4 Dage i Ugen. Fra Cardiff noteres: Til Kronstadt 8/, Gibraltar 8/6, Barcelona 11/6, Marseilles 12½ Frcs., Genua eller Savona 9/9 à 10/, Port Said 12/3 à 12/6, Alexandria 12/6 à 12/9, Madeira 9/ à 9/3, St. Thomas 10/, River Plate 17/ à 17/3, Hongkong 32/6, Batavia 18/ og andre Pladser i Forhold dertil. Fra Newcastle noteres: Til Svinemünde 5/6, Libau 6/6, Riga 6/6, Stockholm 6/6, Kronstadt 6/9, St. Petersborg 7/, Genua 10/3, Neapel 10/6, Alexandria 12/6, Odessa 9/6 og andre Havne i Forhold dertil. Fra Firth of Forth ere Fragterne for mindre Baade, fra 400 til 2200 Tons, til danske Havne fra 6/9 til 8/3, i Forhold til Størrelse og Dybgaaende, til Norge 6/9 à 7/6, til Sverrig 7/ à 7/6, til Tyskland ca. 8/ og til Rusland 7/6 à 8/3. Til Middelhavet omtrent samme Fragter som fra Newcastle.

Østersømarkedet er omtrent uforandret, og saavel Korn- som Hørfragterne noteres til samme Rater som i forrige Uge, saavel fra St. Petersborg som Libau og Riga. Fra Reval ere Fragterne: til Hull, London 1/6 og til Rotterdam 1/7½, Hvedebasis.

Trælastfarten. Der er livlig Efterspørgsel for Tonnage saavel fra Østersøen som fra Hvidehavet med stigende Rater. Fra Söderhamn 30/, Nordbotten 35/ og Archangel 50/ til U. K. Fra Archangel muligvis 55/ til Liverpool for D. B. med ⅙ Brædder og Taglægter. Fra Kronstadt og Riga ere Fragterne omtrent uforandrede. Det samme er Tilfældet saavel for Dampere som Sejlere fra Botten til danske Provinshavne. For Sveller noteres fra Danzig til Ardrossan 9/6; Memel —London 9/3, Grangemouth 7/6 à 7/9, Grimsby 8/6, West-Hartlepool 9/, Ardrossan 10/. Fra Riga til London 9/6, Grimsby 9/, Southampton 9/6 à 10, Garston 11/, Dublin 10/6 à 11/.

Middelhavet, Sorte- og Azoffhavet. Middelhavsfragterne ere omtrent uforandrede, med Mangel paa passende Baade til Frugt fra spanske Havne næste Sæson. Ligeledes er der Mangel paa Baade til Esparto, hvorfor Fragterne ere stegne til 19/ fra Algier og 20/ fra Spanien til Østkyst U. K. Ertsfragterne ere omtrent uforandrede, 8/9 fra Benisaf til Tyne. Alexandria Markedet er helt faldet sammen, og der kan ikke noteres højere end 8/6 pr. Ton Bomuldsfrø, 1/6 pr. Quarter Korn og 7/6 pr. Ton Oliekager eller Sukker. Smaa Dampere kunne næsten slet intet faa, og Rutebaadene have Besvær med at blive fyldte. Sortehavet er fast med kun lidt Forretning. Odessa byder 12/ à 13/ og Nicolaijeff ca. 1/ mere til L. H. A. R. Salt fra Eupatoria til St. Petersborg eller Libau 20/. Fra Donau

bydes 15/9 à 16/ for Juli, senere mere. Fra Azoff bydes 14/ à 14/6 for større, 14/6 à 15/ for mindre Baade til Juli Lastning, 15/6 for August og 16/ for September til p. p. U. K.

Fra Amerika meddeles, at da der er knapt med Korn til Afskibning, saa have en Del Dampere sluttet Kulfragter fra Philadelphia og Virginia til Middelhavet 17/. Fragterne holde sig dog godt og ere nærmere lidt højere. Northern Range noterer: for mindre Baade 3/6, hvorimod større Baade have Vanskelighed ved at faa 3/3 C. f. O. Fra Gulfen er Netto Certeparti Raterne 17/, og Berth Raterne fra New Orleans eller Galveston ere til p. p. U. K. 3/10½ og til Kjøbenhavn 4/1½ for August Lastning. Fosfatfragterne holde sig godt, ligeledes Pitchpinefragterne, som fra Mobile, Pensacola eller Ship Island noteres til ca. 120/ til U. K. eller Holland, 2/6 mere til Bremen eller Hamburg. Fra B. N. A. noteres: Quebeck eller Montreal til Hull eller Hartlepool 60/ à 62/6, London 60/ à 62/6, Nedre St. Laurence til Cardiff 60/ for Juli, Hull 60/ à 62/6, London 60/ à 62/6. Fra St. John til Newcastle 55/ à 57/6. River Plate Markedet er meget stille, men fast, og da der mangler Tonnage, er der Udsigt til Stigning. Saint Lorenzo til U. K. eller Kont. 25/ Juli og August; Buenos Ayres til L. H. A. R. 20/ Juli. Iøvrigt ere en Del store Baade fragtede i Maanedsfragt til Fart mellem Amerika og Australien.

I Østen er vedblivende alt daarligt, kun Java Markedet holder sig nogenlunde oppe. De engelske Redere ere meget betænkelige ved Forholdene i Kina, da Hovedparten af Handelen paa Kina jo foregaar med engelske Skibe.

Fra Sø og Land.

For Staten New Yorks lovgivende Forsamling er indbragt et Lovforslag om at bemyndige Byautoriteterne til at føre Kontrol med Skoleskibet „St. Mary", uafhængig af Krigsmarinen. Grunden hertil er, at der er indløbet en Masse Klager fra Sejlskibskaptajner og Redere over, at naar de have taget Elever fra Skoleskibet som yngre Officerer ombord i deres Skibe, saa have de slet ikke passet til Mandskabet, da de ere opdragne paa Orlogsmaner af Orlogsofficerer. Modsætningen er bleven større i den senere Tid, efter at „Norddeutscher L'loyd" har anskaffet sig et Skoleskib for at opdrage unge Mænd til Tjenesten i deres Skibe. „St. Mary" er et Skib, som er laant af Orlogsmarinen til Byen New York for Undervisningens Skyld, men Byen har betalt alle Omkostningerne herved. Dersom Lovforslaget gaar igennem, er det Meningen at overdrage Kommandoen af Skibet til en kompetent Koffardikaptajn, for at Drengenes Opdragelse og Undervisning kan blive mere praktisk end hidtil.

Besejlingen af Langebro. Kjøbenhavns Havneforvaltning har udsendt følgende Cirkulære: I Løbet af Juli og August Maaneder d. A. vil Svingpillen til den nye Langebro blive anbragt paa sin Plads. Forinden den bundsættes, vil den henligge fortøjet 300 Fod Syd for det nuværende Langebroløb.

Under det saaledes forestaaende Arbejde vil det, saa snart der løber nogen Strøm, være forbundet med betydelig Risiko for større Skibe at passere Langebro. Havneforvaltningen henstiller derfor til de ærede Rederier, at det saa vidt mulig i det angivne Tidsrum undgaas at sende Fartøjer, der have en større Længde end 220 Fod, gennem Langebro. Det tilføjes, at man har anmodet Lodsinspektøren ved Kjøbenhavns Lodseri om at paalægge Lodserne at udvise den største Forsigtighed ved Lodsning af Skibe gennem Broen og Farvandet Syd for denne, ligesom der, naar Forholdene gøre det tilraadeligt, vil blive stillet Krav om Iagttagelse af særlige Forsigtighedsforholdsregler, f. Eks. Benyttelse af Slæbebaad agter. Saa snart Svingpillen er bundsat, vil der udgaa Meddelelse derom.

Kapt. Karlsson, Skonnertbrig Otto af Lerbergen, ankom til Rønne den 29. Juni og beretter, at der Torsdagen d. 21. Kl. 7. Eftrm. kom en Brevdue flyvende ombord, som havde efterstaaende Mærke: En Sølvring om det ene Ben med Indskrift A. P. S. 1898· 825. Paa Halefjerene staar med blaat Stempel G. M. 44805, endvidere ere en Del smaa Ringe stemplede paa Fjerene og G. M. ligeledes med blaat Stempel. Skibet befandt sig ved nævnte Tid i Nordsøen paa 55° 7′ N. Br. og 2° 42′ Ø. Lgd.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 4. Trækning begynder Onsdag den 11. Juli, hvorom for Trækningens Vedkommende henvises til Lotteriets Bekendtgørelser.

Gevinsterne kunne eventuelt ombyttes med andre Genstande.

Et Forsøg er if. „Fairplay" blevet gjort af Det forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn i Forening med Chargeurs Réunis i Havre med at føre russiske Emigranter til den argentinske Republik, hvilket tidligere er sket over London og Antwerpen. Det paastaas, at Foretagendet fuldstændig er lykkedes. Flere Hundrede Udvandrere fra russisk Polen ere blevne tagne ombord i Libau af den danske Damper „Moskov", og i Havre blevne omskibede til en af det franske Kompagnis Dampere, „Paraguay."

Personalia.

Kapt. Thøgersen, der blev ledig ved „Dronning Lovisas" Salg, har overtaget Førelsen af s/s Sønderjylland, hvorefter den midlertidige Fører A. Hansen er traadt tilbage i Stillingen som 1. Styrmand.

Kapt. John Andersen har efter sin Sygdem atter overtaget s/s Riberhus, hvorefter den hidtidige Fører F. Søberg atter har indtaget Pladsen som 1. Styrmand.

Fra og med 30. Juni har Kapt F. Fenger taget Afsked fra Selskabets Tjeneste, idet han har overtaget den ved Hr. Wulffs Død ledigblevne Plads som Forhyringsagent.

Nybygninger, Køb og Salg.

Firmaet C. K. Hansen i Kjøbenhavn har købt Dampskibet „George Pyman" af Messrs. G. Pyman & Co. i West Hartlepool for omtrent Lstr. 24,000, og omdøbt det til „Ulfsborg". Skibet er bygget af Staal i 1894 af Messrs. Irvine & Co. i West Hartlepool, 1304 N. R. T. og 2,055 Gross. Tons, med Tregangs Maskiner af 20—33—56 inch. med 36 inch. Slag, bygget af Messrs. Richardson & Sons.

Sidste Uge er der if. „Fairplay" paa Harland & Wolffs Skibsværft i Belfast lagt Kølen til en ny Ekspresdamper til White Star Line, hvis Dimensioner ville blive betydelig større end „Oceanics". Dimensionerne ønskede man ikke at opgive, men efter Kalkulation vilde Skibet blive godt 2,000 Tons større end „Oceanic".

Ugens Havarier.

Mary José, Barkskib af Fanø, er paa Rejsen fra Tongaøerne til Hamburg indbugseret til Gravesend med Skade efter Kollision.

Caroline, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Porsgrund til Boness med en Ladning Grubepæle indløbet til Christianssand efter Grundstødning.

Magdalene, Barkskib af Mandal, har paa Rejsen fra Grangemouth til Kronstadt med en Ladning Kul været paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzer og fortsat Rejsen uden Skade.

Nordby, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Chesapeake (Baltimore) med Skade paa Maskinen.

Hans, Bark af Fanø, er kuldsejlet paa Rejse fra Menado til Macassar, ballastet, og er vistnok Vrag. Mandskabet er bjærget. Skibet var bygget i 1894 og maalte 376 R. T.

Delphin, Fiskekutter af Hjerting, er strandet ved Blaavandshuk. Besætningen er bjærget.

Barkskibet „Erna" af Fanø, Kapt. Jens Thomsen, er ifølge Telegram af $^{28}/_{6}$ forlist paa Antigua (Vestindiske Øer). Skibet Vrag. Besætningen reddet i egen Baad. Skibet var paa Rejse fra Nantes til Yucatan.

Bureau Veritas meddeler, at i Maj Maaned ere følgende Skibe forliste eller forsvundne, nemlig: Af Sejlskibe: 9 amerikanske, 1 østerrigs, 1 brasiliansk, 14 britiske, 2 chilensiske, 2 danske, 9 franske, 3 tyske, 2 italienske, 11 norske, 1 portugisisk, 3 russiske, 17 svenske, ialt 75. I dette Antal ere 3 borteblevne. Af Dampskibe: 1 amerikansk, 1 østerrigsk, 15 britiske, 2 chilensiske, 1 dansk, 2 franske, 3 tyske, 1 græsk, 1 japanesisk, 1 norsk, 1 svensk, ialt 29. I dette Antal ere 3 borteblevne. Aarsagerne til Tabene ere for Sejlskibene: Stranding 31, Kollision 2, Ildebrand 2, sunkne 3, forladte 1, kondemneret 33, udeblevne 3, ialt 75. For Damperne: Stranding 8, Kollision 4, Ildebrand 3, sunkne 3, kondemneret, 8, udeblevne 3, ialt 29. Fra 20. Maj til 19. Juni har Bureauet ladet undersøge og klassificere 191 Sejlskibe og 130 Dampskibe.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Petersen, afgik fra New Orleans 22. Juni, bestemt til Aarhus. — Alexandra, Svensson, ankom til Kbhvn. 2 Juli. — Algarve, Borries, ank. til Malaga 28. Juni. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Dunkirk 1. Juli. — Antwerpen, Kihl, afgik fra St. Petersborg 28. Juni, bestemt til Brake. — Arkansas, Jespersen, ankom til Neufahrwasser 30. Juni. — Arno, Strubberg, ankom til St. Petersborg 26. Juni. — Beira, Lunge, ankom til Oporto 29. Juni. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Kbhvn. 23. Juni, best. til Malaga. — Dagmar, Gade, afgik fra Messina 30. Juni, bestemt til Kbhvn. — Florida, Koch, afgik fra New York 18. Juni, bestemt til Christiania. — Garonne, Gøtsche, ankom til Bordeaux 14. Juni. — Hekla, Thomsen, afg. fra Christiansand 29. Juni, best. til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Kbhvn. 26. Juni, bestemt til Cartagena. — Island, Skjødt, er ankommen til Stettin. — Kentucky, Caroc, afgik fra New York 28. Juni, bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afg. fra St. Petersborg 30. Juni, bestemt til Rotterdam. — Loire, Rabe, i Finland. — Louisiana, Jensen, afgik fra Hamburg 20. Juni, best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Rasmussen, i Antwerpen. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Antwerpen 28. Juni, bestemt til Boston. — Norge, Knudsen, ankom til New York 30. Juni. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Riga 18. Juni. — Omsk, Müller, ankom til Dunkirk 26. Juni. — Seine, Staal, ankom til Kbhvn. 3. Juli. — Texas, Holm, afgik fra Newcastle 16. Juni, bestemt til New York. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 23. Juni, bestemt til Christiania. — Tiber, Bech, ank. til Messina 26. Juni. — Tomsk, Andersen, i Antwerpen. — Xenia, Thidemann, ankom til Aarhus 29. Maj.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Riga 3. Juli, bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ank. til Kbhvn. 1. Juli, best. til Vestnorge. — Ceres, Kjær, afgik fra Leith 16. Juni, bestemt til Island. — Christian IX. Mollerup, afgik fra Kbhvn. 2. Juli, bestemt til Pillau. — Ella, Svane, ank. til Kbhvn. 29. Juni, best. til Hamburg. — Frederik, Thomsen, afgik fra Pillau 2. Juli, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingwartsen, ank. til Riga 2. Juli, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Hansen, ankom til London 28. Juni, bestemt til Ipswick. — Kiew, Jacobsen, afgik fra Antwerpen 1. Juli, best. til Kbhvn. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 30. Juni. best. til Island. — Louise, Brabrand, pass. Hirtshals 3. Juli, bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen. ank. til Kbhvn. 2. Juli, bestemt til Danzig. — Morsø, Frisenette, ank. til Arendal 1. Juli, bestemt til Throndhjem. — Moskov, Rohde, ank. til Libau 29. Juni, best. til Hull. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 29. Juni, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ankom til London 2. Juli, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ank. til Hamburg 3. Juli, bestemt til Kbhvn. — Pregel, Olsen, ank. til Libau 26. Juni, best. til London. — Thyra, Jørgensen, pass. Holtenau 30. Juni. — Valdemar, Kofod, ankom til Kbhvn. 30. Juni, best. til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til Libau 2. Juli, bestemt til London. — Vesta, Holm, afgik fra Kbhvn. 3. Juli, bestemt til Leith. — Vesuv, Andresen, ankom til Kbhvn. 3. Juli, bestemt til London. — Viking, Lorentzen, ankom til Antwerpen 29. Juni, bestemt til Blyth.

Ficaria. Kolster, afgik fra Newcastle 4. Juli, best. til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afg. fra Nykjøbing F. 4. Juli, via Svendborg og Odense bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Malmø 5. Juli via Helsingborg bestemt til Grimsby. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 4. Juli, bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 4. Juli via Aarhus og Aalborg bestemt til Leith. — Primula, Thomsen, afg. fra Kbhvn. 5. Juli, bestemt til Newcastle. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 4. Juni, bestemt Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 23. Juni, ankom til Rotterdam 28. Juni. — Frode, Wrisberg, afg. fra Gamla Karleby 21. Juni, ankom til Rouen 29. Juni. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Ohla 23. Juni, ankom til Rouen 1. Juli. — L. H. Carl, Lorentzen, afgik fra Kbhvn. 27. Juni, best. til Brahestad. — Skjold, Tofte, afgik fra Ghent 29. Juni, ankom til Newcastle 1. Juli. — Danmark, Kraemer, afgik fra Blyth 23. Juni, ankom til Kronstadt 29. Jnni. — Ragnar, Holst, afgik fra Stettin 28. Juni, ank. til Sunderland 1. Juli. — Volmer, Mahncke, afgik fra Grimsby 20. Juni, ankom til Kronstadt 27. Juni. — Dan, Hansen, afgik fra Riga 26. Juni, ank. til Ghent 1. Juli. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 21. Juni, ank. til London 28. Juni. — Olaf, Petersen, afgik fra London 30. Juni, ankom til W.-Hartlepool 1. Juli.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Pawel Andrejeff, Johnson, ank. 26. Juni til St. Petersborg. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. 27. Juni til Antwerpen. — Peter Berg, Thorsøe, afgik 28. Juni fra N. Shields.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Honfleur 1. Juli, bestemt til Newcastle. — Niobe, Schmidt, afgik fra Methil 29. Juli, ankom til Esbjerg 1. Juli. — Nancy, Mathisen, afgik fra Åbo 1. Juli, best. til Havre. — Nautik, Mortensen, afgik fra Grangemouth 30. Juni, ank. til Rotterdam 2. Juli. — Nora, Christensen, pass. Frederikshavn 1. Juli paa Vej til Gravelines. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Esbjerg 28. Juni, ankom til Boness 30. Juni. — Nerma, Knutzen, afgik fra Rokkola 28. Juni, ankom til Trangsund 29. Juni. — Alfa, Nielsen, afgik fra Blyth 30. Juni, best. til Karrebæksminde.

Dania. Mary, Lorentzen, ankom til Ghent 2. Juli. — Lilly, Nielsen, afgik fra Antwerpen 28. Juni, ankom til Slite 3. Juli.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik fra Ostende 28. Juni, ankom til Newcastle 30. Juni. — Karen, Degn, afgik fra Kronstadt 2. Juli, bestemt til London.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Sunderland 30. Juni, bestemt til Kronstadt. — Fyen. Hansen, afgik fra London 30. Juni, ankom til Sunderland 2. Juli. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Aalborg 28. Juni, ank. til Riga 1. Juli. — Russia, Hansen, afgik fra Riga 23. Juni, ankom til Delfzyl 28. Juni. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 30. Juni, bestemt til Ghent.

Østersøen. Yrsa, Jensen, afgik fra Pillau 29. Juni, er ankommen til Ipswick. — Patria, Larsen, afgik fra Landskrona 27. Juni, er ankommen til Kbhvn. — Cimbria, Hansen, afgik fra Luleå 28. Juni, bestemt til Rotterdam.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Grimsby 1. Juli, bestemt til Kronstadt. — Frisia, Skov, afgik fra Riga 26. Juni, er ankommen til Dordrecht. — Gallia, Nielsen, afgik fra Sunderland 27. Juni, er ankommen til Swinemünde. — Britannia, Nielsen, afgik fra Emden 28. Juni, er ankommen til Kiel. — Caledonia, Fisker, afgik fra Blyth 29. Juni, er ankommen til Lübeck.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Calais 28. Juni. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Rotterdam 9. Juni, bestemt til Montevideo. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Glasgow 28. Juni, bestemt til Genua. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 2. Juli. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Kronstadt 1. Juli, bestemt til Warklot. — Kronborg, Schultz, ankom til St. John 1. Juli. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 30. Juni. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Hull 29. Juni. — Søborg, Fischer, ankom til Ripole 23. Juni. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 29. Juni. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Glasgow 27. Juni, bestemt til Neapel.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, ank. til Glasgow 29. Juni. — Jægersborg, Agerlin, afgik fra Kbhvn. 3. Juli, best. til Blyth. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Newcastle 28. Juni, best. til Kronstadt. — Marselisborg, Andersen, ank. til Montevideo 24. Juni. — Silkeborg, Petersen, ankom til Newcastle 3. Juli. — Skodsborg, Lund, ankom til Dieppedelle 25. Juni. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Cardiff 26. Juni, bestemt til Kronstadt. — Ulfsborg, Hveissel, afgik fra Blyth 27. Juni, bestemt til Kronstadt.

Dampskibsselskabet Torm. Rønne, Hintze, afgik fra St. Davids 26. Juni, ankom til Neufahrwasser 1. Juli. — Bornholm, Petersen, afgik fra Plymouth 26. Juni, ankom til Newcastle 29. Juni. — Hermia, Sørensen, afgik fra Ghent 26. Juni, ank. til Grangemouth 29. Juni. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 26. Juni, ankom til Grangemouth 30. Juni. — Alice, Hansen, afgik fra Ghent 27. Juni, ankom til Burntisland 29. Juni. — Helene, Warming, afgik fra Rotterdam 28. Juni. — Agnete, Jensen, ankom til Ghent 29. Juni. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Kbhvn. 30. Juni, ankom til Libau 2. Juli.

Danmark. Rolf, Hahn, ank. til Gand 2. Juli. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Grangemouth 3. Juli. — Ansgar, Larsen, ankom til Riga 2. Juli. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Methil 26. Juni, bestemt til Kronstadt. — Hamlet, Sommer, afgik fra Gand 3. Juli, best. til Newcastle. — Helge, Mathiesen, ankom til Newcastle 24. Juni.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Annam, Cold, afg. fra Port Said 26. Juni, best. til Colombo. — Siam, Glahn, ankom til Shanghai 25. Juni.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Kbhvn. 30. Juni. — Lars Kruse, Christiansen, er afgaaet fra Narva, bestemt til Ghent. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kronstadt 28. Juni.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Grangemouth 28. Juni, bestemt til Kronstadt.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Hull 30. Juni. — London, Bom, ankom til Helsingfors 29. Juni.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Methil 3. Juli. — Clara, Petersen, ankom til Hernøsand 28. Juni.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Libau 3. Juli, best. til Antwerpen. — Svend, Nielsen, ankom til Hamburg 1. Juli.

Ærø. Energi, Hansen, ank. 26. Juni til Nyborg. — Enigheden, Nielsen, ankom 1. Juli til Wiborg.

Sejlskibe.

Fanø. Sønderho. Anna, Mortensen, ankom 27. Juni til Arve fra Yarmouth. — Fides, Sørensen, fra Sydhavsøerne til Libau, pass. Skagen 29. Juni. — Killena, Hansen, afgik 27. Juni fra Port Elisabeth til Fremantle.

Rønne. Camtoos, Pedersen, afgik fra Archangel 24. Juli, bestemt til England. — Odin, Møller, ankom til Kbhvn. 23. Juni. — Ane Cathrine, Pedersen, ankom til Kbhvn. 24. Juni. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Fredericia 24. Juni. — Zephyr, Henrichsen, ankom til Fleetwood 26. Juni. — Courier, Jacobsen, ank. til Kbhvn. 26. Juni. — John Hintze, Jensen, ank. til Kbhvn. 27. Juni. — Bornholm, Jensen, ankom til Kronstadt 30. Juni.

Svendborg. Niels, Hansen, ankom til Christianssand 25. Juni. — Brage, Jørgensan, ankom til Åbo 23. Juni. — Urda, Rasmussen, ank. til Folkstone 26. Juni. — Emanuel, Bentzen, ankom til Räfsø 26. Juni. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Räfsø 27. Juni. — Neptunus, Jensen, ankom til Newhaven 24. Juni. — Magnet, Jensen, ankom til Kingslynn 28. Juni. — Athene, Jensen, ankom til Dunkerque 28. Juni. — Dannebrog, Clausen, ankom til Höganæs 29. Juni. — Hanne, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 29. Juni. — Grønsund, Mikkelsen, ankom til St. Petersborg 29. Juni. — Galathea, Bom, ankom til Par 30. Juni. — Hertha, Hansen, ankom til Uleaborg 30. Juni. — Kruse, Larsen, ankom til Kønigsberg 30. Juni. — Triton, Nielsen, ank. til Holmesund 29. Juni. — Martin Nisson, Petersen, ankom til Wyborg 28. Juni. — Peter Jørgensen, ankom til Gefle 29. Juni. — Ludvig, Larsen, ankom til Fowey 30. Juni. — Pomona, Nielsen, ankom til Allinge 28. Juni. — Marie, Petersen, ankom til Kotka 30. Juni. — Grethe, Brandt, ankom til Fowey 30. Juni. — Ruth, Møller, ankom til Treport 27. Juni. — Samson, Hansen, ankom til Danzig 27. Juni. — Fønix, Hansen, ankom til Faxe 27. Juni. — Fylla, Rasmussen, ank. til Rudkjøbing 27. Juni. — Heimdal, Rasmussen, ankom til Chatham 28. Juni. — Diana, Fallentin, ankom til Uleaborg 30. Juni. — Mine, Møller, ankom til Uleaborg 30. Juni — Gefion, Rasmussen, ankom til Charlestown 1. Juli. — Fremad, Brandt, ankom til Ørnskjoldsvig 1. Juli. — Valdemar, Andreasen, ankom til Frederiksstad 2. Juli.

Ærø. M. Hay, Petersen, ankom 25. Juni til Newcastle. — Fri, Rasmussen, ankom 25. Juni til Sundsvall. — Svip, Jensen, ankom 24. Juni til Halmstad. — Thor, Kromann, afgik 23. Maj fra St. Carlos (Sydamerika) til Hamburg. — Christian, Eschen, ankom 25. Juni til Kjøbenhavn. — Danmark, Christensen, ankom 26. Juni til St. Nazaire. — Eden, Hermansen, ankom 26. Juni til Franø (Hernøsand Distrikt). — Karen, Hansen, ankom 27. Juni til Kings Lynn. — Marie, Eriksen, ankom 27. Juni til Fécamp. — Emanuel, Schmidt, ankom 26. Juni til Kjøbenhavn. — Pouline, Jørgensen, ankom 26. Juni til Kjøbenhavn. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 27. Juni til Warkworth. — Cecilie, Rasmussen, ankom 29. Juni til Kjøbenhavn. — Anne, Albertsen, ankom 27. Juni til Aalborg. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 29. Juni til Poullac. — Hans, Folmer, ankom 29. Juni til Antwerpen. — Kiana, Christensen, ank. 27. Juni til Gravesend. — Marie, Christensen, ankom 27. Juni til Kjøbenhavn. — Salus, Bager, afgik 27. Juni fra Kjøge til Kotka. — Martha, Haagensen, ankom 27. Juni til Bogense. Phønix, Eriksen, ankom 28. Juni til Kotka. — Thekla, Fabricius, ankom 29. Juni til Kotka. — Olga, Jørgensen, ankom 28. Juni til Gravesend. — Elise Marie, Olsen, ankom 2. Juli til Kjøbenhavn. — Hjalmar, Rosenbech, ankom 1. Juli til Ristinge fra Bridgeness. — Ingeborg, Svane, afgik 19. Juni fra Reykjavik til Leith f. O. — Ærø, Christensen, ankom 30. Juni til London. — Ydun, ankom 1. Juli til Fowey. — Marie, Christensen ankom 30. Juni til Kjøbenhavn. — Erederik & Ane, Wilhelmsen, ankom 30. Juni til Stege. — De 6 Brødre, Johansen, afgik 30. Juni fra Aalborg til Egernsund — Fred, Friis, pass. 1. Juli Helsingør. — Immanuel, Hansen, ankom 2. Juli til Guernsey. — Jørgen, Albertsen, ankom 30. Juni til Odense. — Abba, Petersen, er ankommen til Irvinc. — Mette, Andersen, ankom 2. Juli til Newcastle. — Astræa, Svane, ankom 8. Juli til Sundsvall. — Svip, Jensen, ankom 1. Juli til Stettin. — Aurora, Raahauge, ankom 2. Juli til Falmouth f. O. fra La Roche (Afrika). — Kvik, Bøye, ankom 2. Juli til Kjøge. — Gerda, Christensen, ankom 1. Juli til Arnis ved Kappeln. — Berthel, Eschen, ankom 2. Juli til Charlestown.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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, Færøerne, Island og Grønland.

Limfjorden. Nørre-Sundby. Paa N.-Siden af Skibsbroen ved *Nørre-Sundby* er der kun 12 Fods Dybde.

Island. Reykjavik. En Fortøjtønde ligger paa *Reykjavik* Red i 6½ Fv. Vand, N. 61° Ø., 1,750 Alen fra den protestantiske Kirke.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Karlskrona. En 7 Fods Grund er funden uden for *Karlskrona* Orlogsværft, NV. for *Skälklippan*. 56° 9′ 25″ N. Br. 15° 34′ 18″ Ø. Lgd.

Stockholms Skjærgaard. Stora Höggarn. En 20 Fods Grund er funden mellem *Stora Höggarn* og *Långholmen*, tæt ved 31 Fods Grunden. S. for Grunden skal udsættes en Stage med Kost. 59° 22′ 27″ N. Br. 18° 18′ 45″ Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Luleå. Tjufholmssundet. Damperen *„Manningham“* er grundstødt i *Tjufholmssundet* og vanskeliggør Besejlingen.

Finland. Bottniske Bugt. Den 15de Juni er Fyrskibet *„Plevna“* atter udlagt paa Station.

Kallan. Til Brug ved Opmaaling er ud for Øen *Kallan* midlertidig udsat fire sorte Stager med sort Ballon, hvorunder hvidt Flag.

Finske Bugt. Helsingfors. Ryskär. En rød Klokketønde

er udlagt S. for Øen *Ryskär*. 60° 5′ 40″ N. Br. 24° 51′ 15″ Ø. Lgd.

Rusland. Riga. Düna. De to røde Ledefyr for Indløbet til *Düna* ere paa Grund af Uddybningsarbejder midlertidig slukkede.

Tyskland. Pillau. Ifølge Bekendtgørelse fra Lodskommandøren i *Pillau* er det fra 5te til 8de Juli forbudt at løbe ind i eller ud af *Pillau* Havn uden Lods.

Stettiner Haff. En Lægter er sunken 2½ Kbl. NV. t. N. for Tønden *Kirchhaken N.* i *Stettiner Haff*. Om Natten vises en Lanterne fra en af Masterne, som ere over Vandet.

Stollergrund. I Juli 1900 flyttes følgende Tønder og komme til at ligge saaledes:

Stollergrund N. 54° 32′ 48″ N. Br. 10° 11′ 45″ Ø. Lgd.
Stollergrund O. 54° 31′ 5″ N. Br. 10° 16′ 39″ Ø. Lgd.
Stollergrund S. 54° 30′ 2″ N. Br. 10° 15′ 51″ Ø. Lgd.
Stollergrund W. 54° 31′ 2″ N. Br. 10° 8′ 10° Ø. Lgd.
Bülk C. 54° 29′ 56″ N. Br. 10° 8′ 3″ Ø. Lgd.
Stollergrund 1. 54° 30′ 13″ N. Br. 10° 14′ 11″ Ø. Lgd.
Stollergrund 2. 54° 30′ 12″ N. Br. 10° 11′ 0″ Ø. Lgd.

En Tønde *Stollergrund 3* udlægges. 54° 30′ 13″ N. Br. 10° 8′ 57″ Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. I 1900 blive følgende Grunde, der nu ere afmærkede med en sort og hvid Stage, afmærkede saaledes:

Holkeskjærgrunden i *Angretløbet*, *Hvaler*, i N.-Kant sort Stage, i S.-Kant hvid Stage.

Nordre Fugleskjærgrund i Leden N. om *Kirkeøen*, *Hvaler*, i N.-Kant sort Stage, i S.-Kant hvid Stage.

Ramsøgrunden i Leden N. om *Kirkeøen*, *Hvaler*, i N.-Kant sort Stage, i S.-Kant hvid Stage.

Maltskjærgrunden, i *Torsøkilen*, SØ. for *Frederikstad*, i Ø.-Kant sort Stage.

Kværnskjærboen, i *Løberen*, *Hvaler*, i V.-Kant hvid Stage.

Løberungboen, i *Løberen*, *Hvaler*, i V.-Kant hvid Stage.

Mefjæren, V. for *Store Færder*, i V.-Kant hvid Stage.

Haraldsboerne, SV. for *Sandøsund*, i N.-Kant sort Stage.

Langgrunden, S. for *Hurumlandet*, i N.-Kant sort Stage, i S.-Kant hvid Stage.

Storegrunden, ved *Digerudgrund* Fyr, i Ø.-Kant sort Stage.

Stedgrunden, N. for *Sandspollen*, *Drøbak*, i N.-Kant sort Stage

Sydvestgrunden, S. for *Langaaren*, i SV.-Kant hvid Stage.

Ryggen, N. for *Tønsberg* Tønde, i V.-Kant hvid Stage.

Verjødyngen, i *Tønsberg* V.-Fjord, i Ø.-Kant sort Stage.

Fisbuboen, i *Baadleden Ø.* for *Frederiksværn*, i SV.-Kant hvid Stage.

Rødskjærboen i *Jomfrulandsrenden*, i N.-Kant sort Stage.

Søndre Monseboen, ved *Rævesand*, i N.-Kant sort Stage.

Østre Midtgrund, uden for *Fævig*, i S.-Kant hvid Stage.

Kvaregrunden, paa *Kvaasefjorden*, i N.-Kant sort Stage.

Stangholmboen, Ø. for *Taaneset*, i NØ.-Kant sort Stage.

Tolvfodsboen, udenfor *Oksefjorden*, der nu er afmærket med en sort Stage, afmærkes i V.-Kant med en hvid Stage.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Nordsøen. Masten, der var observeret paa 56° 15′ N. Br. 7° 20′ Ø. Lgd., er forgæves eftersøgt under gunstige Vejrforhold.

Norge. I 1900 forandres Afmærkningen paa følgende Grunde saaledes:

Musafluen, ved *Korshavn*, den hvide og sorte Stage inddrages og Grunden afmærkes i Ø.-Kant med en sort Stage.

Søndre Haaøflue, SØ. for *Farsund*, den hvide og sorte Stage inddrages og Grunden afmærkes i SV.-Kant med en hvid Stage.

Midtfjæren, V. for *Tananger*, Stagen inddrages og Grunden afmærkes i NØ.-Kant med en sort Bøje.

Tyskland. Elben. Altona. Fyrene paa Indersiden af den øvre og nedre Ende af Lededæmningen, som bygges ved *Altona* Havn, ere slukkede.

Jade. Wangeroog Farvand. I *Wangeroog* Farvand foretages følgende Forandringer:

Tønde D flyttes i 35 Fod Vand. 53° 48′ 23″ N. Br. 7° 57′ 35″ Ø. Lgd.

Tønde E flyttes i 25 Fod Vand. 53° 48′ 28″ N. Br. 7° 59′ 7″ Ø. Lgd.

Tønde EE flyttes i 25 Fod Vand. 53° 48′ 44″ N. Br. 7° 59′ 38″ Ø. Lgd.

Tønde Nr. 4 flyttes i 34 Fod Vand og ophører at være Lystønde. 53° 48′ 44″ N. Br. 7° 57′ 26″ Ø. Lgd.

Lystønde Nr. 5 flyttes i 25 Fod Vand og skal vise hvidt Fyr med Formærkelser. 53° 48′ 24″ N. Br. 7° 58′ 20″ Ø. Lgd.

En sort Lystønde 5/5, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, udlægges i 35 Fod Vand. 53° 48′ 55″ N. Br. 7° 59′ 15″ Ø. Lgd.

Naar dette er foretaget, inddrages Tønderne N/B, N/C, N/D, N/2 og N/3.

Holland. Zuiderzee. Harderwijk NV. Tjalk *„Grietje Teunis"* er sunken i 12 Fod Vand NV. for *Harderwijk*. En Vragtønde er udlagt ved Vraget, der om Natten er afmærket som sædvanlig. 52° 20′ 10″ N. Br. 5° 25′ 24″ Ø. Lgd.

Pampus. Fra 24de—27de Juli 1900 afholdes Skydeøvelser fra Fort *Pampus* i indtil 7,000 Alens Afstand og fra N. gennem Ø. til SØ. Naar der skydes, højses rødt Flag paa Fort *Pampus*, paa Batterierne *Diemerdam* og *Durgerdam*, V.-Batteriet ved *Muiden* og *Muidenberg* Kirke, og en Damper ligger ude.

Texel. Harssens. Den 17de—20de Juli 1900 afholdes Skydeøvelser fra Fort *Harssens* i indtil 7,000 Alens Afstand fra Fortet. Naar der skydes, hejser Fortet rødt Flag og en Damper ligger ude. Desuden hejses Flag, der angive Retningen, hvori der skydes, saaledes: Rødt og hvidt Flag N., hvidt og sort Flag NØ., sort Flag Ø.

IJmuiden. Den 11te—14de Juli afholdes Skydeøvelser fra Fortet ved *IJmuiden* i indtil 7,000 Alens Afstand fra Fortet og mellem N. og V. Naar der skydes, hejser Fortet rødt Flag og en Damper ligger ude.

Hoek van Holland. Fra 17de—24de Juli 1900 afholdes Skydeøvelser fra Fort *Hoek van Holland*. Der skydes inden for Linier til et rødt Flag paa *Voorne* og et Skib med rødt Flag, begge 14,000 Alen fra Fortet; desuden er der i de to Linier hejst rødt Flag paa *Hoek van Holland* og paa et Skib, begge 8,000 Alen fra Fortet. Naar der skydes, hejser Fortet rødt Flag og Dampere ligge ude.

England. Medway. Sheerness Bar. Paa *Sheerness Bar* ere følgende Tønder ombyttede saaledes:

Ydertønden er ombyttet med en sort og hvid vandret stribet Stumptønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser. Den hedder nu *Cant* Tønde og ligger fra *Minster* Kirke i N. 28° Ø., og fra *Trinity* Kirke i *Mile* i N. 60°. 51° 28′ 20″ N. Br. 0° 51′ 30″ Ø. Lgd.

Mellemtønden er ombyttet med en sort og hvid lodret stribet Tønde, der viser rødt Fyr med Formærkelser. Den hedder nu *Middle Cant* Tønde og ligger fra *Minster* Kirke i N. 8° Ø., 2,5 Kml. og fra *Garrison Point* Fyr i N. 67° Ø.

Indertønden er ombyttet med en rød og hvid tærnet Tønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser. Den hedder nu *Caut Edge* Fønde og ligger fra *Minster* Kirke i N. 19° V., 2,5 Kml. og fra *Garrison Point* Fyr i N. 61°. 51° 27′ 40″ N. Br. 0° 47′ 35″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Authie. Berck Fyr V. En grøn Spidstønde er udlagt ¼ Kml. V, for Vraget af Fiskefartøjet *„Saint Antoine de Padoue"*, der er sunket 1,8 Kml. N. 89° V. fra *Berck* Fyr. 50° 23′ 55″ N. Br. 1° 30′ 40″ Ø. Lgd.

England S.-Kyst. Mounts Bay. Mountamopus. *Mountamopus* Tønde er flyttet 2½ Kbl. S. 43° V. hen i 9 Fv. Vand, fra *St. Michael Mount* i S. 32° Ø., 2,8 Kml. og fra *Trewavas Head* i N. 66° V. 50° 4′ 35″ N. Br. 5° 26′ 15″ V. Lgd.

Frankrig. Belle Ile. Les Paulains. I 1900 forstærkes til Forsøg *Les Paulains* Fyr. Lysevnen: 29 Kml. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

Talais. Gironde. *Talais* Fyrskib, der hver 5 Sekunder viser hvidt Et-Blink, er nu permanent. 45° 30′ 42″ N. Br. 0° 59′ 30″ V. Lgd

Bassin d'Arcachon. Banc d'Arguin. Den sorte Spidstønde Nr. 3 med Cylinder ved S.-Enden af *Banc d'Arguin* er flyttet c. 3 Kbl. N. 71° V. hen og ligger i 25 Fod Vand. 44° 34′ 6″ N. Br. 1° 14′ 51″ V. Lgd.

Afrika V.-Kyst. Rio de Ore. I Indløbet til *Rio de Ore* ere følgende Tønder udlagte:

En rød Tønde Nr. 1 i 32 Fod Vand paa Barren. 23° 36′ 30″ N. Br. 16° 0′ 20″ V. Lgd.

En rød Tønde Nr. 2 i 19 Fod Vand paa Grunden *Galeota de los Riguestos*. 23° 39′ 30″ N. Br. 15° 56′ 20″ V. Lgd.

En rød Tønde Nr. 3 i 32 Fod Vand paa Ankerpladsen ud for Faktoriet. 23° 42′ 0″ N. Br. 15° 55′ 20″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Casco Bay. Bragdons Rock. En rød, 32 Fod høj Stage med rød Tønde er opført paa *Bragdons Rock* ved Ø.-Siden af *New Meadows River*. Klippen overskylles ved halv Tid.

Massachusetts. Rhode Island. Narragansett Bay. Omtrent den 27. Juni 1900 forandres følgende Fyr saaledes:

Paa *Gull Rocks* ved N.-Siden af det N.-lige Indløb til *Newport Harbor* forandres det Ø.-lige røde Fyr til et hvidt, og det V.-lige hvide Fyr til et rødt Fyr.

Borden Flats røde Fyr, ved V.-Siden af Løbet i *Mount Hope Bay*, forandres til et hvidt Fyr.

Sabine Point hvide Fyr, ved Ø.-Kanten af Løbet i *Providence River*, forandres til et rødt Fyr.

Fuller Rock hvide Fyr, ved Ø.-Kant af Løbet i *Providence River*, forandres til et rødt Fyr.

Sassefras Point røde Fyr, ved V.-Kant af Løbet i *Providence River*, forandres til et hvidt Fyr.

For Indgaaende har man da røde Fyr om Styrbord og hvide Fyr om Bagbord,

Fourteen Foot Rock. En sort Spirtønde er i 21 Fod Vand Lavvande, udlagt ved *Fourteen Foot Rock*, fra *Whale Rock*

Fyr i S. 43° V., fra *Beavertail* Fyr i S. 62° V. og fra *Bass Rock* i S. 36° Ø.

Connecticut. New Haven. Paa Ø.-Enden af den V.-lige eller ydre Bølgebryder ved Indløbet til *New Haven Harbor* gives Taagesignal nu med Sirene, der hver 20 S. giver Et-Stød af 3 S. Varighed.

Virginia. James River. Jordan Point. I *Jordan Point* Fyr c. 2½ Kml. neden for *City Point*, indsættes en rød Vinkel der lyser fra N. 85° V. til N. 78°. V. Vinklens S.-Grænse gaar over *Eppes Island Shoal* røde Spirtønde Nr. 28 og N.-Grænsen over *Eppes Island Shoal* røde Spidstønde Nr. 30. *Bailey Creek Flat* nedre Tønde Nr. 39, ud for *Jordan Point*, ligger i Vinklen.

White Shoal. Omtrent den 30. Juni 1900 forandres Fyret paa *White Shoal* nedre Ende til at vise rødt, fast Lys N. for S. 60° Ø. og N. 60° V. og hvidt, fast Lys i *Main Channel* S. for disse Retninger.

SouthCarolina. Port Royal. Fyrskibet *„Martins Industry"* Nr. 53 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 29 inddraget.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Guadeloupe. Pointe à Pître. Indløbet til *Pointe à Pitre* er nu afmærket saaledes: Ved Ø.-Enden af Øen *Cosson (ilot à Cochons)* ligger en sort Tønde, hvorfra vises grønt Fyr. Ved *Caye d'Argent*, ved *Ilots à Rats* og ved Vestpynten af *Ile Monroux* ligger en rød Tønde, hvorfra vises rødt Fyr. Fyrene have altsaa modsat Farve af den i *Frankrig* vedtagne.

Mexiko. Vera Cruz. (Blanca). Blanquilla de Lizardo. Paa *Blanquilla de Anton Lizardo*, der nu hedder *Isla Blanca*, er tændt et hvidt Fyr med Tre-Formørkelser. Flammens Højde: 31 Fod. Synsvidden: 11 Kml. Det vises fra en hvid, trekantet Baake paa den V.-lige Del af Revet. 19° 4′ 45″ N. Br. 96° 0′ 20″ V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Chili. Quintero Bay. Estrella. En lille 17 Fods Klippe, *Estrella Rock*, er funden i *Quintero Bay*, 1¼ Kbl. N. 20° Ø. fra *Durazno Rock* og i N. 56° V. fra *Loncura Rock*. 32° 45′ 25″ S. Br. 71° 32′ 15″ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Marseille. Cap Janet. Saut de Marrot. Den 1. Juli 1900 tændes *Saut de Marrot* Lynfyr. Det viser hver 15 S. Tre-Lyn; Mørke mellem Lynene 2½ S., mellem Grupperne 8½ S. Iøvrigt som tidligere bekendtgjort.

Samtidigt slukkes *Cap Janet* Fyr.

Rusland. Asovske Hav. Genitschesk. De hvide, faste Ledefyr paa N.-Siden af *Genitschesk Stræde* ere forandrede til røde, faste Fyr. Flammens Højde: 31 og 25 Fod. Bagfyret 46° 9′ 50″ N. Br. 34° 51′ 0″ Ø. Lgd.

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

Gulf of Aden. Zeila Rhed. Gull Shoal. En sort Spidstønde med Stage og to Bure er atter udlagt ved *Gull Shoal*. Den ligger i 5 Fv. Vand, Springtids Lavvande, fra *Zeila* Konsulat i N. 66° Ø., 9¼ Kml. og fra *Aibat* Baake i S. 56° Ø. 11° 25′ 20″ N. Br. 43° 36′ 50″ Ø. Lgd.

Forindien V.-Kyst. Mormugao. Goa. Fyrene ved *Mormugao* ere nu saaledes:

S. Jacintho Fyr er hvidt, fast. Flammens Højde: 83 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Det vises fra en hvid, rund Søjle.

Pynt *Chicalim* Fyr er hvidt, fast. Fyrene ere overet i S. 78° Ø.

Mormugao Havnefyr har en hvid og en rød, fast Vinkel. Flammens Højde: 27 Fod. Det vises fra N.-Siden af Jernbane-Magasin A. Den hvide Vinkel lyser over Ankerpladsen. Naar denne søges, maa man ikke komme uden for Ledefyrlinjen eller ankre, saa længe man er i Havnefyrets røde Vinkel.

Ledefyrlinjen holdes til den røde Tønde ved Bølgebryderen, som er under Bygning, er passeret, eller til man er i Havnefyrets hvide Vinkel.

Karantænebestemmelser.

Danmark. — *Smyrna* er erklæret for pestsmittet, hvorfor Bestemmelserne i § 26—35, 38 og 39 i Bekendtgørelse af 14. Maj d. Aar træde i Virksomhed overfor *Smyrna*.

Spanien. — *Rosario* og *Buenos Aires* ere erklærede for pestfri.

Italien. — *Rio de Janeiro* er erklæret for pestsmittet.

Østrig. — Indførsel fra *Smyrna* og *Aidin Bugt* af smitte-arlige Varer er forbudt.

Københavns Børskurs d. 4. Juli 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	99	¼	99	99¼
Danmark			84	84¼
Norden			121	121¾
Kjøbenhavn	96¾	½	96½	96¾
Carl			52	52½
Dannebrog			97¼	97½
Skjold	69		68¾	69
Urania			78	78½
Union			100½	101½
Dampsk. af 1896			100½	101½
Østasiatiske	102	101	101	101½
Østersøen			98	100
Nordsøen			71½	75
Torm			—	—
Gorm			106½	110
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			—	—
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			92¾	93¼
3½% Husejer Kreditk.	79½		79½	79¾
3½% Kbhvns Kreditf.			82	82¾
4% — — 2. Serie			88¼	88½
4% — — 1. —			91	93
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.	84¼	½	84¼	84½
4% — — 6 —			84½	85
3½% Landkreditk. 3 —	87	¼	87	87¼
Aktier.				
Nationalbank			136	137
Privatbank	122		122¾	123
Landmandsbank			116	118
Handelsbank			114¾	115½
Grundejerbank			98	98¾
Burm. & Wain			76	77½
Helsingørs Jærnsk.			93	95
Sukkerfabr.			97	97¼
Bryggeri Aktier			91	91½

Vekselkurser d. 3. Juli 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.15	88.09
London	18.19	18.16
Paris	72.60	—
Amsterdam	150.60	—

Notering paa Berlins Børs d. 3. Juli 1900.

Russiske Noter	216.00
4% Russiske Consols	97.90
3⁸/₁₀% — Boden Kredit	93.00
5% Mexikanske 1899	96.80
5% Rumænske Stats	92.40
4% — — 1890	79.50

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

„Det Foren. Dampskibs." 18,000, „Danmark" 2,000, „Norden" 18,000, „Kjøbenhavn" 78,000, „Carl" 12,000, „Skjold" 26,000, „Union" 2,000, „Dampskibss. af 1896" 2,000, „Østasiatiske" 226,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Petroleums-Loddelampen
„ÆTNA"
brænder uden Væge med Petroleum i Gasform. Lampen slukkes ikke i Blæst. En Temperatur af 1200 Celsius kan naas. Petroleumsforbrug fra 1/5 til 1/8 Pot pr. Time. Beholderen er af Messing, solidt og smukt Arbejde. „ÆTNA" er uundværlig for: Maskinmestre, Montører etc. Største Udvalg af Loddelamper, Loddekolber og Apparater til Petroleum og Benzin.

CARL DAHL & Co., 14, St. Kannikestræde, Kjøbenhavn K.

Tlf. 5047.

VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering

anbefales:

A. FORMANNS
BLODBUDDING
(i hermetisk lukkede Daaser).

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Repræsentant for Hamburg:
Hr. P. L. FABRICIUS,
Gr. Bäckersstrasse 22 & 24.

og i Plymouth:
Hr. P. PEDERSEN,
Southside Street.

Repræsentanter i Cardiff:
Hr. CARLSEN, NIELSEN & Co.
Hr. CHARLES H. HUSS & Co.

A. FORMANN.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

Husk nu!
PAUL SØRENSEN,
Skomagermester,
77, Bredgade 77,
Hj. af Toldbodvej.
Fh. Toldbodvej 18.
Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af
1ste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.
Telefon 4819.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

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

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

Niels Jensen,

Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

N. M. Hansen,

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

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

Carlsdal Fabriker,

Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Enhver Kaptajn,

som vil **spare Penge,**
bør proviantere i
Amagers største og Danmarks billigste
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

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

PETER IBSEN.

Lager af Værktøj.
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

H. HANSENS Skibshandel,

Havnegade, Kolding.
anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.

Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.
Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

Skib til Salg.

En ældre Jagt, cirka 23 Reg. Tons, laster 1000 Centner d. w., 2800 Kubikfod Træ, i alle Maader vel vedligeholdt, for Tiden i Fart, og ejes af Føreren, er, formedelst dennes fuldstændige Ophævelse af Søfarten, meget billig til Salg, ved Henvendelse til

Havnefoged Jensen,
Nykjøbing Sjælland.

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.

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".

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

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

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

Telegr.-Adr.: Heckshers

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,

Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

LANDMANDSBANKEN

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

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

27. Series

4de Trækning begynder Onsdag den 11te Juli 1900.

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.**

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.

AKTIESELSKABET

NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

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

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

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.**

Udsalg for Aarhus

ved J. P. Johansen, Skolegade 34

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

CHARLES PETIT & Co.,

LÜBECK.

SPEDITIONSFORRETNING.

GRUNDLAGT 1849.

Spedition, Dampskibsekspedition, Befragtning.

Regelmæssig Stykgods-Ekspedition til og fra Kjøbenhavn og alle andre danske Pladser.

Transport-Overtagelse af Partigods til faste og billige Takster.

Befragtning af Dampere og Sejlere med Gods-Omladning ved den nu aabnede **Elbe-Trave-Kanal** til og fra hele det **tyske og østrigske Elbomraade.**

Telegram-Adr.: **PETIT.**

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.

Frihavns-Restaurationen

„Atlanten",

Indgang fra Nordre Frihavnsvej,

anbefales **d'Hrr. Skibs-Officerer** med

à la carte Retter

samt **koldt Bord hele Dagen.**

Telf. Frihavnen 68.

Ole Nielsen.

Georg Sørensen,

Nyhavn 13. Telefon 6404.

Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.

Prima Varer • Billigste Priser.

Spis kun

Nørgaards Dampkogte Skinker.

Engelsk Patent-Dampkogningsmetode.

Al Næringsværdi bibeholdt. Benfri, færdige til Spisning.

Fabrikslager: Nørregade 35. Telefon 7305.

Nyt Blæk.

Neelmeijers

Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.

Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.

Faas overalt. Telefon 3332.

Hovedforhandling hos

E. Jacobsen Ellegaard,

Holbergegade 5. Kbhvn.

H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.

HELSINGØR.

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.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

*Telefon 155. * Telegrams Skandinav.*

Marius Hoffgaard,

Fotograf.

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 3.

Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

TH. MØLLER,

Nyhavn 45 & 47.

Telefon 387.

Skibsproviant, Kolonialvarer,

Vine og Spirituosa

en gros & en detail.

• Import & Eksport •

• Frilager •

S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.

Telefon 2657.

Lille Strandstræde 8.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

S. Lindtner,

Skibsværft, Vejle,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Damp-Rambuk

haves til Udleje.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

*** Telefon 5598. ***

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

Café Hotel „SIAM".
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

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.

Café van Zandt,
H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

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.

KJØBENHAVNS DAMPVASKERI
TELEFON 3592. • NØRREGADE 35. • TELEFON 3592.
bør anvendes af ethvert
RHEDERI *og enhver* **OFFICER.**

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.

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.

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

L. KLAUSEN,
Skibsinventariehandel.
Telefon 5833.
Strandboulevarden 29.
Kjøbenhavn.

CARL FEERUP,
Esbjerg.
Stort Lager af Toug, Olie, Maling,
Kolonial — Konserves.
Udførselsvarer særdeles billig.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

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

INDHOLD: Dansk Sejlskibsrederi-Forenings ordinære Generalforsamling. — Befragtningsklausuler og Havarier. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Personalia. — Nybygninger, Køb og Salg. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende" sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.
Redigeret af **L. DRECHSEL.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 28. Kjøbenhavn, Torsdag den 12. Juli 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.

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

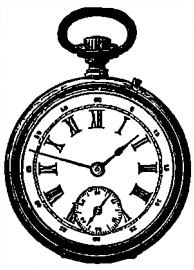
Tør Dok 470'×76'×24.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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



W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

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.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

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.

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

(Axel Herfurth Fleron.)

Herreekviperingsforretning

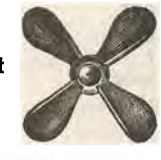
St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

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

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

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Dampskibsfører.

Ung energisk Dampskibsfører (35 Aar) søger Plads som saadan i en god Fragtdamper. Udmærket anbefalet fra nuværende Plads. Kapital 20—30000 Kr. kan, om nødvendig, indsættes.

Billet mrkt. 216 bedes i Løbet af 7 Dage indlagt paa Søfartstidendes Kontor.

TRADE R E C MARK 1750 LEITH

Edinburgh.

TRADE R E 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

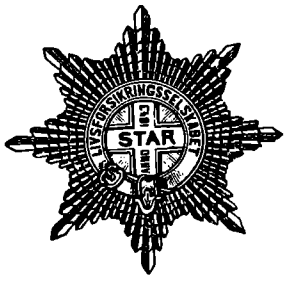
Edinburgh STORM Sejldug

og lægge Mærke til, at enhver Rulle, foruden vort fuldstændige Firma, ligeledes er forsynet med vore retslig beskyttede, indregistrerede Varemærker **STORM**

TRADE R E C MARK 1750 LEITH

og gøre vi endnu specielt opmærksom paa, at Mærket TRADE R E 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.



Alle Arter Livs-, Kapital- og Børneforsikring.
Særlige, gunstige Tabeller for
Søfolk i udenrigs Fart.
Hovedkontoret for Danmark:
Frederiksberggade 11.
Agenter blandt Skibskaptajner og Styrmænd antages.

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

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.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,
CARDIFF,
Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.
Damp & Sejl.
• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.
*Telefon 155. * Telegrams Skandinav.*

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Hansa Composition.
Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

CARL OLESENS
Skotøjslager,
St. Strandstræde 31,
anbefales.
Alt Skomagerarbejde udføres.

Nyt Blæk.
Neelmeijers
Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.
Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.
Faas overalt. Telefon 3332.
Hovedforhandling hos
E. Jacobsen Ellegaard,
Holbergsgade 5. Kbhvn.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings ordinære Generalforsamling

(Fortsat).

Man gik derefter til Skrivelse fra Kredsafdelingen for Østjylland angaaende

Uddybning af Nekso Havn.

Formanden: Paa den ordinære Generalforsamling i Kjøbenhavn i Fjor behandlede vi dette Spørgsmaal. Det var den Gang rejst fra Toldkontrollør Stubs Side. Generalforsamlingens Beslutning gik ud paa, at Foreningen her vilde være villig til at lade Sagen gaa videre til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, naar der skete en Henvendelse til Foreningen fra Nexø Byraad eller Nexø Havneudvalg, og dette blev saa skriftligt meddelt Forslagsstilleren, Kontrollør Stub, der, som d'Herrer maaske vide, har Domicil i Nexø. Der er imidlertid siden den Tid ikke fremkommen nogen Henvendelse fra Nexø Byraad eller Havneudvalg til Foreningen, og som Følge deraf er der naturligvis heller ikke fra Foreningens Side foretaget videre for dette Spørgsmaals Vedkommende, blandt andet ogsaa af den Grund, at vi næsten føle os overbevist om, at der ikke er noget videre at foretage i Sagen, efter at Rigsdagen har bevilget et Laan af 300,000 Kr. til den nu projekterede Udvidelse. Imidlertid er der nu ved denne Lejlighed paany fremkommet en Opfordring til os om at tage Spørgsmaalet frem, og det er blevet grundigt drøftet i Bestyrelsesmødet i Gaar, hvor vi kom til det Resultat, at vi henholde os til Afgørelsen fra i Fjor, der, som allerede paapeget, gaar ud paa, at vi først og fremmest — ogsaa af rent formelle Grunde — maa have en Henvendelse fra de paagældende Autoriteter for med nogen Udsigt til at kunne faa det fremmet at lade det gaa videre til Regering og Rigsdag. Man kan nemlig ikke saadan uden videre komme og sige, at den Havn dernede bør udvides til en saadan Dybde, naar der ikke fra de lokale Autoriteter foreligger Anmodning om, at det maa ske. Vi have jo iøvrigt heller ikke nogen absolut Vished for, at Nexø vil være i Stand til at forrente mere end de 300,000 Kr., som Rigsdagen har bevilget den. Det er en mindre Kommune, altsaa ogsaa en mindre Havn de have, og man maa jo vide, at naar man laaner Penge, skal man staa for Forrentning og Afdrag. Vi tro derfor at være paa rette Side, naar vi henholde os til Afgørelsen i Fjor, idet vi altsaa erklære os villige til at lade Sagen gaa videre til Fællesrepræsentationen, hvis en saadan Henvendelse maatte komme til os.

Skibsreder Fischer, (Vejle): Det forekommer mig, at i Fjor var Spørgsmaalet mere lokalt, medens det nu er gaaet over til at blive et nordisk Spørgsmaal, derved at det er kommet frem i andre Blade. Folk rundt om have gennem Bladene faaet flere Oplysninger om det end i Fjor, og Foreningen kan derfor vist nok ikke blive fri for at genoptage Spørgsmaalet om en mere tidssvarende Havn i Nexø. 16 Fod er jo ikke tidssvarende mere; man vil jo alle Vegne have op til 20 Fod. Nu arbejdes der som sagt derfor, og Toldkontrollør Stub mener, at det kan laves billigere, naar det laves paa en Gang, og Tiden vil dog en Gang kræve en dybere Vandstand. Jeg har derfor stillet Forslaget paa min Kreds' Vegne, idet vi have ment, at vi have den Opgave at gøre alt muligt, for at Skibsførerne og Rederne kunne komme godt og billigt i Havn.

Konsul Lund: Jeg havde efter de Udtalelser, Formanden lod falde, egentlig slet ikke tænkt mig, at det Spørgsmaal skulde diskuteres i Dag, og jeg tror ogsaa, det vilde være heldigt at lade Sagen staa hen, saaledes som vedtaget i Gaar af den samlede Bestyrelse. Paa sidste Aars Generalforsamling blev Spørgsmaalet saa nøje drøftet, at jeg er bange for at trætte de til Stede værende ved at komme ind paa det, og jeg skal derfor fatte mig meget kort. Hr. Fischer nævnte, at de fremmede Blade have taget denne Sag op, og at det var nødvendigt at faa en Uddybning til ca. 20 Fod. Jeg kan heller ikke sige andet, end at det vilde være meget godt; men man maa ogsaa se paa den pekuniære Side af Sagen. Staten er, som mange mener, en god Malkeko, men vi kunne dog ikke faa alt, hvad vi ville have. Da det vist er tvivlsomt, om Nexø kan forrente flere Penge end dem, den har faaet, er det vist ikke sikkert, at Borgerne i Nexø ville bryde sig om at faa et større Laan. Der er heller ikke fremlagt nogen som helst Beregning over, hvad en saadan Uddybning vil koste. Indløbet kan uddybes for en rimelig Pris, tror jeg nok. Men saa skal der ogsaa inde i Havnen kunne gøres Plads for større Skibe, og det vil koste meget, ligesom der ogsaa skal anbringes Bølgebrydere udenfor o. s. v. Jeg vil derfor anbefale, at vi holde os til Bestyrelsens Beslutning fra i Gaar.

Kapt. Jacob Holm, Kjøbenhavn: Naar Konsul Lund sagde, at der ikke foreligger noget som helst Overslag, er det ikke Tilfældet. Der er nemlig dels til Skibsførerforeningen, og, hvis jeg ikke husker fejl, ogsaa til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart eller til Foreningen for Søfartens Fremme sendt meget detailleret udarbejdede Planer med Overslag over, hvad en saadan Uddybning til 18 eller 20 Fod vil koste, og det er 700,000 Kr., altsaa 400,000 Kr. mere, end Rigsdagen har bevilget. Det blev sagt, at vi ved ikke, om Kommunen kan forrente et saadant Laan; men det er jo netop derfor, man vil henvende sig til Kommunen og spørge, om den ønsker, at vi skulle tage fat paa Sagen, og saaledes forstod jeg ogsaa Bestyrelsens Beslutning i Gaar. (Formanden: Ja, vi skulle sende den et Referat af Forhandlingerne). Ja, netop; thi det er jo klart, at Forsamlingen her ikke kan tage under Overvejelse, om Kommunen vil kunne forrente et saadant Laan eller ej. Saavidt jeg har forstaaet Forhandlingerne ved de forskellige Lejligheder, hvor Sagen har været fremme, er der ingen Tvivl om, at vi alle overmaade gerne ville se Nexø Havn uddybet til 18 eller højst 20 Fod, saaledes at selv større Dampskibe under Isforhold om Vinteren kunne løbe ind.

Konsul Lund: Jeg er ikke ganske enig med Kaptajn Holm, naar han siger, at der er udarbejdet et Overslag over, hvor meget Nexø Havn vil koste. Det Spørgsmaal er ganske elastisk; thi ved at uddybe Indløbet til 20 Fod, kan der ganske vist blive Plads i Havnen til, at der kan ligge en eller to Dampere med en Længde, der svarer til den Dybde. Men det har jo ingen Betydning, at man skaffer Plads til et Par Skibe; skal den uddybes, skulde der helst skaffes Plads til nogle flere, og det betvivler jeg meget, at man vil kunne gøre for 700,000 Kr.

Kaptajn Holm: Efter den omtalte Plan er der ikke alene Plads til et Skib, men, saavidt jeg erindrer, til 6 eller 7 store Skibe foruden en Del Smaaskibe. Da der imidlertid i denne Forening, saavidt mig bekendt, ikke er en eneste Tekniker, kan jeg ikke se, at vi have nogetsomhelst at gøre med den tekniske Side af Sagen. Sagen er den, at hvis Regeringen skal yde et Laan eller give et Tilskud, saa har den Direktøren for Vandbygningsvæsenet en Embedsmand, som er Tekniker, og for ham vil den Slags Planer og Overslag blive forelagt, og der vil ikke være Tale om, at Regeringen gaar hen og forelægger Rigsdagen Forslag til et saadant Laan eller Tilskud, med mindre det først har været forelagt denne Embedsmand.

Konsul Lund: Jeg indrømmer, det er Vandbygningsdirektøren, der skal undersøge Overslagene. Men paa den anden Side mener jeg, at Foreningen ikke kan anbefale et Andragende, før vi have nogenlunde Begreb om, hvad det vil koste. Det maa absolut spille en Rolle, om det koster 300,000 Kr. at gøre Havnen dybere og mere tidssvarende, eller det koster 700,000 Kr., og det maa vi vide noget om, før vi anbefale Projektet.

Havnefoged Møller: Det forekommer mig, at Spørgsmaalet er kommet ind i en forkert Gænge. Spørgsmaalet maa først og fremmest blive dette: Vil en saa stor Udvidelse af Nexø Havn være til overordentlig stor Gavn for

den danske Sejlskibsfart? Det synes jo, som om Havneudvidelsen ene og alene er baseret paa, at den skal kunne modtage store Dampskibe, og da vi have en Dampskibsrederi-Forening, forekommer det mig, at det er den, som Spørgsmaalet skulde forelægges for, og hvorfra Initiativet skulde udgaa. Sagen blev jo drøftet saa nøje ved forrige Generalforsamling, at der egentlig ikke kan siges noget nyt for eller imod, og det Resultat, som Foreningen den Gang kom til, var efter min Mening meget fornuftigt. Efter Forlydende er selve Nexø Byraad og Havneudvalg overordentlig tilfredse med Forholdene, som de ere, og det er kun ved Agitation ra en eller anden Side, at dette Spørgsmaal er drevet saa langt frem. Det er jo givet, at naar man agiterer for en Sag, bruger man de Midler, som kunne faas, og at det er blevet til et nordisk Spørgsmaal, hidrører fra den stærke Agitation; thi det er let at faa enkelte Blade, selv i et andet Land, til at udtale sig til Fordel for et eller andet. Naar Byraadet og Havneudvalget ere tilfredse med de Forhold, der er, og naar den Del af Skibsfarten, som repræsenteres her, ogsaa kan siges at være tilfreds dermed, forekommer det mig at være noget voveligt for denne Forening at indgaa til et Byraad eller Havneudvalg med Forespørgsel, om man ikke skal støtte den til at faa en Havn, der kan rumme en Masse Dampskibe.

Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykøbing, Jylland: Naar Bestyrelsen i Gaar er bleven enig om en Beslutning, saa burde det i det mindste ikke være Bestyrelsens Medlemmer, der i Dag staa og bekæmpe hinanden; det gør ikke noget godt Indtryk. Vi vide jo, at Rønne og Nexø stadig bekæmpe hinanden, og det synes som om der er kommet noget lokalt til Stede her, som vi bør holde udenfor vore Forhandlinger.

Skibsreder Torm: Overfor Bemærkningen om, at det var Dampskibsrederi-Foreningen og ikke Sejlskibsrederi-Foreningen, der her skulde tage Affære, maa jeg sige, at jeg tror ikke, at denne Sag nogensinde har været til Behandling i Dampskibsrederi-Foreningen. Derimod have vi i Fællesrepræsentationen faaet en Forespørgsel fra Toldkontrollør Stub og have svaret det samme, som Bestyrelsen her er enig om, nemlig at før der foreligger en Udtalelse og en Anmodning fra Byraadet kunne vi ikke gøre noget.

Paa Forslag af Dirigenten vedtoges det at tage den førte Diskussion til Efterretning.

Derefter foretog man:

Henstilling fra Bestyrelsen angaaende Spørgsmaalet om Søfolks Alderdomsforsikring m. v.

Formanden: Fra forskellige Sider er der i de senere Aar blevet fremsat Ønsker om Gennemførelsen af en almindelig Forsikring for alle danske Søfolk og deres Efterladte, mod de økonomiske Følger af Alderdom, Invaliditet og Død. Trangen til en saadan Forsikring er uden Tvivl for Sømandsstanden særlig stor, thi dens Medlemmer ere som Regel ikke i Stand til, ved de Midler de fortjene, selv at sikkre sig mod Arbejdsævnens Svækkelse eller Ophør med Alderdommens Indtræden, ikke heller mod Følgerne af Invaliditet, eller deres Efterladte mod Følgerne af pludselig Død, og disse Eventualiteter ere de Søfarende i ganske særlig Grad udsatte for. Det er derfor et naturligt Krav, at ogsaa Sømandsstanden kommer til at nyde godt af den nyere danske Lovgivnings Bestemmelser om Forsikring mod Ulykkestilfælde, der indtræffe under Arbejdet. Men medens de Regler, der i saa Henseende maatte gives for Sømandsstandens Vedkommende, næppe kunne være de samme som de, der nu ved Lov ere fastslaaede for forskellige andre Erhvervs Vedkommende, saaledes bør Bestræbelserne fra Sømandsstandens Side formentlig gaa ud paa, ikke alene at faa gennemført en Forsikring mod Følgerne af Ulykkestilfælde, men ogsaa en Alderdomsforsikring.

I forskellige andre Lande er en Bevægelse i denne Retning stærkt fremme. I vort Naboland Norge har en Kommission saaledes udarbejdet et omfattende Forslag, der gaar ud paa, at Midlerne til Sømænds Pensionering tilvejebringes ved Tilskud dels fra disse, dels fra Rederne og dels fra Staten.

I Sverrig har fra gammel Tid bestaaet en lovordnet Pensionering for Søfolk, hvortil Midlerne for en stor Del tilvejebringes ved en Afgift, som alle Nationaliteters Skibe svare i svenske Havne.

I England rejses der nu Krav om Gennemførelsen ved Statens Hjælp af en Tvangsforsikring for Sømandsstanden. Og endelig i Tyskland staar man uden Tvivl nu overfor Løsningen af denne store Opgave. Der er allerede i dette Land gennemført en Ordning, ifølge hvilken der udbetales Understøttelse til Søfolk, der komme til Skade under Udøvelsen af deres Arbejde, og Midlerne hertil tilvejebringes ved Bidrag fra Rederne og de Søfarende. Men det ventes nu, at der i en nær Fremtid vil komme til at foreligge den tyske Rigsdag et af „See-Berufsgenossenschaft" i Hamburg udarbejdet Lovforslag om Pensionering for Søfolk. Dette Forslag tilsigter at give Søfolk Pensionsret, naar de have fyldt 70 Aar — jeg synes iøvrigt, det er noget sent — og det fastsætter Understøttelser for Søfolks Efterladte. Hvis dette Lovforslag vedtages, er det Hensigten at udskille Søfolkenes Ulykkesforsikring og Pensionering fra det øvrige Forsikringsvæsen og henlægge det samlet under den ovennævnte Institution i Hamburg.

Det vil af det her fremsatte ses, at Bevægelsen i de nævnte Lande i Almindelighed gaar ud paa Gennemførelsen af en Tvangsforsikring med Bidrag fra de Forsikrede, fra Rederne og fra Staten. En Ordning i denne Retning vilde formentlig ogsaa være den bedste og naturligste her i Landet.

Af særlig Betydning er det sikkert, at en eventuel Lovgivning paa dette Omraade gennemføres særlig for Sømandsstandens Vedkommende, idet dennes ejendommelige Forhold uden Tvivl bevirke, at en fælles Lovgivning ikke vil komme den til Gode i det nødvendige Omfang. Hvis Initiativet til en saadan Lovgivning udgik fra Sømandsstanden selv, vilde der herved være en Garanti for, at de tilsigtede Formaal bedst og sikkrest naaedes.

Bestyrelsen har havt sin Opmærksomhed henvendt paa denne betydningsfulde Sag, og den har indsamlet Materiale til dens videre Fremme.

Af to Grunde har Bestyrelsen imidlertid ment ikke at burde gaa videre, forinden den kender Generalforsamlingens Stilling til Sagen. For det første, fordi det er klart, at denne ikke kan gennemføres uden ret betydelige Offre fra Redernes Side, idet en Lovgivning paa dette Omraade uden Tvivl vil kræve saadanne Offre fra Rederne, Besætningerne, og fra Staten; og det vilde næppe være rigtigt af Bestyrelsen at fremme denne Sag uden at kende Redernes Stilling til den. For det andet, fordi det næppe med Rette kan fordres, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening alene skal udføre det meget omfattende Arbejde, der vil være nødvendigt til denne Sags videre Fremme; Foreningen bør uden Tvivl her kunne gøre Regning paa en Samvirken med andre af Sømandsstandens Organisationer.

Bestyrelsen indskrænker sig derfor til at forelægge denne Redegørelse for Generalforsamlingen, idet den henstiller til denne at tage en for Bestyrelsen vejledende Beslutning om denne Sag.

Skibsreder Torm: Det interesserer mig meget, at Bestyrelsen har havt denne Sag under Overvejelse; der kan naturligvis her siges meget baade for og imod, og det vil, som Formanden bemærkede, kræve store Ofre fra Redernes Side at faa denne Sag gennemført. Skal den imidlertid gennemføres, tror jeg, det vilde være meget heldigt, at Sagen rejses fra Rederiforeningen. Ulykkes- og Alderdomsforsikring er noget, der ligger i Luften. Vi blive ikke fri for det; det kommer med Tiden, selv om vi besluttede os til at arbejde imod det, og naar Arbejderne i andre Virksomheder, der

ikke ere saa farefulde som Sømandens, ere ulykkesforsikrede ved Lov, ser jeg heller ikke, der er nogen Grund til, at vi skulle være fri. Jeg tror derfor, det vilde være heldigt, at Rederne i Tide selv optage Spørgsmaalet. At en saadan Forsikring skulde være saa overdrevent dyr, tror jeg ikke. Dampskibsrederi-Foreningen har haft en lignende Forsikring for Folk, som komme til Skade i Dampskibe. Jeg kan ikke huske Tallene, men det var ikke saa overdrevent dyrt. Jeg synes altsaa, at Rederne bør tage Initiativet; vi bør ikke skulke os fra Ansvaret, naar vi have det. Men hvis vi gaa til at arbejde paa denne Sag, maa vi bestemt henlede Regeringens og Rigsdagens Opmærksomhed paa, at naar vi paatage os en saadan Byrde, ere vi ogsaa berettigede til at forlange, at de Byrder, der paahvile den danske Skibsfart, men ikke vore Konkurrenter, blive fjernede. Herved sigter jeg navnlig til Indførselstolden paa Skibe og Konsulatafgiften. Naar vi faa en Kompensation, kunne vi gaa med baade til Ulykkesforsikring og Alderdomsforsikring. Der er endnu en anden Ting, der ogsaa ligger i Luften, og som vi ville faa før eller senere, og det er Skat paa Aktieselskaber. Det foreligger ikke nu, og jeg skal ikke komme ind paa det. Men naar der bliver paalagt os større Byrder, maa vi med al vor Kraft og Energi arbejde hen til, at de to meget betydelige Byrder, der paahvile os, nemlig Konsulatafgiften og Tolden paa Skibe, blive fjernede, og naar det kan ske, synes jeg, vi skulle tage denne Sag op. Det ser bedst ud, naar den kommer fra os.

Konsul Lund, Rønne: Det Spørgsmaal, der nu er Tale om, have vi i Vinter rejst hjemme i vor Skibsførerforening, og der blev valgt et Udvalg til at undersøge det nærmere, saaledes at vi kunde faa et Begreb om, hvorledes det vil stille sig, og hvorledes det var i andre Lande. Dette Udvalg skrev til Sverige, Norge og Tyskland. Fra Sverige fik vi Meddelelse om, at hvert fremmed Skib, der kom til svenske Havne, maatte bidrage gennem Sømandshusene til de svenske Søfolks Alderdomsforsørgelse. Det var ikke store Bidrag, men alle maa betale dem, og paa den Maade opnaar Sverige at faa en Pension for sine gamle Søfolk. Vi syntes, at det saa umaadeligt fornuftigt ud, men da vi kom nærmere ind paa det, saa vi, at hele den Pension, der var Tale om, var 60—70 Kr., og det er hverken til at leve eller dø af. Da vi desuden her i Danmark have en Alderdomsforsørgelse, som ogsaa gamle Søfolk ere berettigede til at søge, blev vi lidt betænkelige; thi naar en fattig Mand har en Pension, og han søger Alderdomsunderstøttelse, er man meget tilbøjelig til at trække det Beløb, han faar i Pension, fra den Alderdomsunderstøttelse, man egentlig havde tiltænkt ham. Fra Norge fik vi det Svar, at de arbejde paa at lave noget, der var baseret paa Selvhjælp fra Sømandsstanden, saaledes at Staten skulde spæde noget til. Resultatet af de Oplysninger, vi fik, blev, at saaledes som Forholdene stillede sig, kunne Sømændene eller Skibsførerne ikke overkomme Opgaven uden Hjælp fra Regeringen. I Tyskland arbejdes der for Tiden paa Sagen, og saavidt jeg kan skønne, er det vist nok de Regler, de der have, som vi nærmest komme til at følge, naar Sagen en Gang skal sættes i Scene her hjemme. Bestyrelsen er, som Formanden sagde, enig om at se Tiden lidt an, for det første fordi det vilde være urigtigt at paalægge danske Rederier en stor Udgift, før det sker i vore Nabolande, og for det andet, fordi en lille Nation helst maa vente og se, hvorledes de store Nationer stille sig, og saa derefter danne sine Regler, og jeg vil anbefale Forsamlingen at slutte sig til Bestyrelsen.

Havnefoged Møller: Jeg anser den foreliggende Sag for at være et Humanitetsspørgsmaal, og jeg samstemmer fuldstændig med Formanden i, at en Ulykkesforsikring for Søfolk vil blive Rederierne paatvungen, og i Virkeligheden vil det ogsaa være et stort Gode, om der ved Siden heraf kunde blive Pension for gamle Søfolk; men saaledes som Alderdomsunderstøttelsen har udviklet sig, er det for tidligt for Sejlskibsrederi-Foreningen at optage Spørgsmaalet. Det er jo nu saaledes, at hvis en Sømand fik Pension, saa vil denne i Virkeligheden kun komme vedkommende Kommune, hvor han var berettiget til at søge Alderdomsunderstøttelse, til Gode. Saa længe Kommunerne trække de andre Indtægter, som Folk kunne have ved Selvhjælp eller ved Legater, fra Alderdomsunderstøttelsen, kan der ikke være Tale om en Pension for Søfolk. Imidlertid forekommer det mig, at det vilde være heldigt, om Sejlskibsrederi-Foreningens Bestyrelse vilde arbejde videre paa denne Sag, men dog saaledes, at den ikke indlader sig i Forhandlinger, før Alderdomsunderstøttelsen er ordnet paa en anden Maade, hvilket der, saavidt jeg ved, er Udsigt til.

Dirigenten: Alderdomsforsørgelsesloven skal vistnok revideres, navnlig i den Retning, at Smaaunderstøttelser, Pensioner og lignende ikke vil komme til at trække fra i Understøttelsen.

Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jylland: Det foreliggende Spørgsmaal er meget vigtigt, og jeg er vis paa, at naar vi lægge et lille Lod i Vægtskaalen, kan der ogsaa komme noget ud af det; jeg tror ikke, vi skulle lade det hvile. Der er noget, der hedder et nødvendigt Onde, men jeg vil snarere sige, at dette er et nødvendigt Gode, og jeg kan fuldt ud slutte mig til Formanden, naar han udtalte, at det vil komme, og det er naturligt, at det kommer. Jeg tror derfor, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening absolut gør Ret i at optage Spørgsmaalet og ikke lægge det hen. Særlig Ulykkestilfælde er noget, der tidt indtræffer ombord i Skibe, og naar en Sømand er kommen til Skade, er det en stor Ting for ham, at han véd, at han har en Hjælp, som kan sikre ham noget i Fremtiden. Naar en Mand paa Landjorden kommer til Skade, er han ikke derved absolut afskaaren fra at røgte sin Gerning, men naar en Sømand kommer til Skade, saa er han i Virkeligheden afskaaren fra at passe sin Virksomhed. Derfor maa vi virke hen til at faa noget gjort i den Retning, og jeg er vis paa, at saavel Sejlskibsrederi-Foreningens Bestyrelse som Bestyrelserne for de andre Foreninger ville arbejde hen til, at der kan komme et Resultat ud af det. Det var maaske heller ikke af Vejen, om man ogsaa drøftede Spørgsmaalet om de Ulykkestilfælde, som undertiden indtræffe ombord i Skibene, ikke for Skibenes Mandskab, men for de Folk, som arbejde ombord. Vi have Tilfælde, hvor det har kostet et Rederi mange Penge, og der er smaa Rederier, der slet ikke kunne taale noget saadant. Det er gaaet saa vidt, at man i Udlandet ligefrem har beslaglagt Skibene, naar de ikke have kunnet skaffe Penge. I Udlandet tager man ikke med Fløjlshandsker paa Skibene, naar en Mand kommer til Skade.

Skibsreder P. N. Winther, Nordby, Fanø, kunde fuldt ud slutte sig til den foregaaende Taler. Han fremdrog et Tilfælde, der var foregaaet ombord i en Kolding-Bark, hvor en Matros havde faaet sin Arm knust. Han tog over til Kjøbenhavn og søgte Retshjælpen for Ubemidlede, der jo var tilbøjelig til at komme Rederierne og i det hele Arbejdsgiverne til Livs. Retshjælpen tog straks Sagen op og gjorde Fordring paa 2,000 Kr. Imidlertid underhandlede de med Rederiet i Kolding, og dette bød 500 Kr.; det vilde de ikke tage imod, men endelig blev man enig om, at Rederiet skulde betale Manden 1,000 Kr. Det var derfor heldigt at tage Sagen under Overvejelse og se at faa gjort noget i den Retning.

Kaptajn Jacob Holm: Jeg vil fuldt ud slutte mig til Hr. Torm og finder, at det var heldigt, om denne Opgave blev løst; men noget andet er, om man nu skal forcere Sagen igennem. Det er overmaade let at sige ved en Generalforsamling: Vær saa god, gør noget. Bestyrelsen besluttede i Gaar foreløbig at stille sig afventende, og det synes jeg egentlig ogsaa vilde være det heldigste. Naar vi f. Eks. ere stillede overfor et saadant Spørgsmaal som det, at der paa et Skib, der ligger i en fremmed Havn, kommer en Arbejder til Skade, som ikke er hjemmehørende ombord, men f. Eks. arbejder ombord som Stuver, saa vil det være det heldigste, om man fik en saa vidt mulig ensartet Lovgivning i den Retning, saaledes at man var stillet ens i de forskellige Havne. Det er derfor bedst at afvente, hvad der gøres i de øvrige Lande.

Dirigenten: Der er jo mange forskellige Spørgsmaal indbefattet under det, vi nu tale om. Saa vidt jeg forstaar,

er der for det første Alderdomsforsørgelsen, for det andet Dødsfald udenfor Ulykkestilfælde, altsaa nærmest Erstatning til de efterladte, for det tredie Ulykkestilfælde og for det fjerde Erstatning i Tilfælde af Dødsfald ved Ulykkestilfælde. Jeg vil derfor henstille til ærede Talere, at de udtale sig med Hensyn til hvert enkelt af disse Punkter, som i og for sig ere forskellige og ogsaa trænge til forskellig Belysning. For Alderdomsunderstøttelse udenfor Ulykkestilfælde, og det samme er egentlig Tilfælde med Dødsfald udenfor Ulykkestilfælde, gælder det, at der findes mange forskellige Kasser, hvori man kan forsikre sig. Det væsentligste Spørgsmaal, der foreligger for d'Hrr. Redere, er det om Invaliditet og Dødsfald i Tilfælde af Ulykkestilfælde. Det er det, som Lovgivningen har taget op overfor Haandværkere og Fabrikker, og det er formodentlig ogsaa kun det, der kan være Tale om at træffe Lovgivningsforanstaltninger om. De første Spørgsmaal, altsaa Alderdomsforsørgelse, eller Pensionering og Dødsfald udenfor Ulykkestilfælde, ere utvivlsomt Spørgsmaal, som Lovgivningen aldrig vil træffe Bestemmelse om, og jeg tror derfor, det vil være rigtigt, at man skelner skarpt imellem disse forskellige Spørgsmaal.

Skibsreder Torm: Ligeoverfor Winther vil jeg bemærke, at naar vi faa denne tvungne Forsikring, saa gaar et Tilfælde som det af ham nævnte ind derunder. Det er et Ulykkestilfælde, der rammer en af Skibets Besætning, og Rederen lider altsaa ikke noget Tab derved. Det af Rasmussen omtalte Spørgsmaal om Arbejdsfolk i Udlandet, der arbejde ombord, er et meget vanskeligt Spørgsmaal at komme ind paa, og et Spørgsmaal, som Rederne ville have meget vanskeligt ved fuldt ud at vide noget om. De Arbejdsfolk, vi have til at losse, ere gennemgaaende ulykkesforsikrede af Arbejdsgiverne, og naar de ikke ere det, vil det være lidt vanskeligt for os at faa en speciel Forsikring for disse Folk, hvis Antal er saa forskelligt og varierende. Det er muligt, at man kan opnaa det ved en Kontrakt med et Forsikringsselskab; men jeg anser det for meget vanskeligt. Rederne maa saa vidt muligt, naar de faa Folk til Hjælp til at losse, se hen til, at de ere ulykkesforsikrede af Arbejdsgiverne. Som Dirigenten udtalte, er der en betydelig Forskel imellem Ulykkestilfælde og Invaliditet uden Dødsfald og Alderdomsforsørgelse. Alderdomsforsørgelse er vist et vanskeligt Tema at komme ind paa; da vi have denne Alderdomsforsørgelseslov, er det vist vanskeligt at blande sig deri. Den trænger vist haardt til Revision. Man læser jævnlig om, at naar Folk have lidt Penge, bliver det trukken fra i Hjælpen fra Staten. Ulykkestilfælde og Invaliditet kan man jo forsikre sig imod i ethvert Ulykkes- eller Livsforsikringsselskab; der er Assuranceselskaber nok. Som jeg omtalte før, lavede vi en Forsikring i Dampskibsrederi-Foreningen. Jeg kan ikke sige bestemt, hvad den kostede, men jeg tror, at Dampskibsrederi-Foreningen det første Aar betalte 17 Kr. for hver Mand. Jeg har senere hørt, at det kan faas for 13 Kr., ja, jeg har endog hørt, at Det forenede Dampskibsselskab faar det for 10 Kr. for hver Mand. Hvis det er Tilfældet, er det ikke noget meget betydeligt Beløb. Hvis et Sejlskib har 10 eller 15 Mands Besætning, og de kunne forsikres for 150 Kr. om Aaret, saa synes jeg godt, at Rederne kunne gaa med til det. Det vil mange Gunge spare dem for betydelige Omkostninger, og skønt jeg ikke hører til dem, der paaregner stor Taknemmelighed fra Matroser og Fyrbødere, thi det kan man ikke vente, saa kunde det dog maaske bringe bedre Forhold til Veje ombord. Men da det ikke alene angaar os, men ogsaa Dampskibsredere, Styrmænd, Fyrbødere o. s. v., kan det være heldigt, om det Spørgsmaal blev drøftet i Fællesrepræsentationen.

(Sluttes).

Koffardiofficerernes Uddannelse.

Da det er et Spørgsmaal, som staar paa Dagsordenen, ikke alene her hjemme, men i de fleste søfarende Lande, om en yderligere og mere tidssvarende Uddannelse af Handelsmarinens Officerer, og da der overalt stilles det Forlangende, at Regeringen bør oprette Skoler eller i det mindste støtte saadanne, ligesom man støtter Landbrug, Handel og Industri, saa ville vi efter Shipping Gazette give et Uddrag af en Tale, som for nylig er bleven holdt af Kaptajn William Grieve om dette Æmne ved det aarlige Møde i den skotske Skibsførerforening. Kaptajnen sagde: „Det er højst mærkværdigt, at skønt Handelsmarinen spiller en saa stor Rolle, ikke alene i Fortiden, men ogsaa i Nutiden, og har en saa stor Part i den Foretagsomhed og Arbejdsdygtighed, som den britiske Nation udfører, saa er der dog meget faa, der véd eller skænker det nogen Opmærksomhed, hvorfra disse Mænd, som føre Kommandoen paa denne mægtige Handelsflaade, faa de saavel merkantile som tekniske Kundskaber fra, som dygtiggøre dem til at udføre deres vanskelige Gerning. Spørger man Folk derom, faar man i Reglen til Svar, at der findes Navigationsskoler rundt om i Søhavnene, men længere rækker deres Viden ikke, og saa lidt Hensyn tages der til Sømændenes Uddannelse, at man intetsomhelst ved om, hvordan og hvorledes disse Skoler blive ledede og opretholdte. Det er fuldstændig rigtigt, at der findes saadanne Skoler rundt om i Søstæderne, men Hovedparten af dem er mere eller mindre private Skoler, og meget faa af dem faa Understøttelse fra deres Kommune, og hvor saadan gives, er den for det meste bestemt til teknisk Uddannelse. Desto større Ros fortjene Lederne af disse Skoler, som, skønt det har været overladt til dem selv at finde Vej og Midler, dog have fulgt saa godt med Tiden, at de have uddannet en saadan Stab af dygtige og intelligente Mænd, lige fra dem, som førte Klipperskibene i gamle Dage, og til dem, som føre vore store Ocean-Postdampere nu. Mænd, som staa uden Lige i Verden, og af hvem enhver Britte er stolt. Til Dato have disse Skoler maattet hjælpe sig selv, men den nuværende Tilstand er ligefrem en Skamplet paa den britiske Regering og Nation, naar man ser, hvor meget der i de senere Aar er ofret paa andre Grene af Uddannelsen, og hvor meget andre Nationer, hvor dog Handelsmarinen ikke er en saa fremtrædende Faktor i det nationale Liv, har gjort og gør for de Søfarende. Blev der opstillet en Sammenligning mellem de forskellige Nationer, vilde man snart se, hvor langt den britiske er tilbage. Alle andre søfarende Nationer søge at give deres søfarende Officerer en Uddannelse uafhængig af al anden Undervisning. Som et Eksempel paa den Interesse, andre Nationer udvise, kan nævnes, at forrige Aar var en Mand fra Japan udsendt af selve Mikadoen, her til Storbrittanien, for at studere vort nautiske Uddannelsessystem, og kun for faa Dage siden var en belgisk Marineofficer udsendt af Kongen for at besøge Leith Navigationsskole samt flere andre. I begge disse Tilfælde for at søge at høste Erfaringer til Brug i deres egne Handelsmariner. Naar andre gøre saa meget, hvor meget mere er det da vor Pligt, som er den største saavel Krigs- som Handelsmarine i Verden, at opretholde vor Prestige som „mistress of the sea"; men saa er det Regeringens Pligt at sørge for ikke alene, at vi følge med, men at vi ere forud for Tiden. Med den stadig tiltagende Størrelse og Fart af vore Skibe er det absolut nødvendigt, at vore Koffardiofficerer faa mere teknisk Uddannelse; men hvor skulle de faa den? Der er nok et Marine-Kollegium i Greenwich, hvor nogle faa Koffardiofficerer kunne faa Tilladelse af Admiralitetet til at lære alle de tekniske Kundskaber, som de behøve; men hvad betyder denne Tilladelse, naar en Mand, for at modtage den, maa op-

give sin Stilling saa længe og leve for egen Regning i London. Han maa altsaa for at kunne det være en velhavende Mand. Det eneste Legat, som til Dato eksisterer, er et Legat paa £ 60, som gives af „London County Council", men som kun kan faas af Folk, som hører til Distriktet. Naar man ser den Masse Penge, som udgives til Universiteter og andre Læreanstalter for Uddannelses Skyld, saa mangler man Ord til at udtrykke sine Følelser lige over for den Ringeagt, som vises Handelsmarinen. Hvorledes kan denne Næringsvej, som dog betragtes som Landets Rygrad, trives og gaa frem, naar man vedbliver med denne Efterladenhed? Har Koffardiofficeren ingen Ret til at faa sin Part i den Masse Penge, som udgives, mange Gange bortkastes, paa alle andre Klasser af Befolkningen? Som britisk Sømand protesterer jeg imod denne store og skændige Uret og imod et System, som gør uberegnelig Skade for vor Handelsmarine. Som Klasse har Sømændene fortjent en bedre Behandling. Paa Grund af deres Livsstilling kunne de ikke altid være til Stede for at forsvare deres Rettigheder; men desto mere er det Regeringens Pligt at sørge for, at de faa samme Rettigheder som deres Brødre paa Landjorden. Øjeblikket synes nu at være kommet til at stille disse Fordringer, da Lord Balfour har indbragt en ny „Undervisningslov", hvori han fordrer radikale Forandringer i Undervisningen i Skotland. Det maa nu haabes, at man ikke taber den nautiske Undervisning af Syne; men at der sørges for, at der i de nedsatte Komitéer, som Loven fordrer, ogsaa kommer Mænd, som ere erfarne, og have Forstand paa Skibe og Skibsfartsinteresser, og hvem Fremgangen og Udviklingen af Skibsfarten ligger paa Hjerte. Paa denne Maade er der Mulighed for, at vi kunne faa vore Ønsker opfyldte. Hvad de fleste af os ønske, er Oprettelsen af Marineskoler eller Kollegier i alle de vigtigste Søhavne i Storbrittanien med en Stab af erfarne Lærere og med alle de nyeste tekniske Instrumenter, som ere nødvendige i de forskellige Fag. Ligeledes at der kunde gives Stipendier til Hjælp for dem, som skulle uddannes, og at følgende Fag lærtes: Navigation, nautisk Astronomi, Fysik, Mekanik, Matematik, Sølov og Praktik, Maskinlære og Skibskonstruktion. Den søfarende Del af Befolkningen forlanger hverken Gunst eller Medlidenhed, men med Hensyn til Undervisningen forlange de enstemmigt at faa deres Andel eller rettere sagt den Ret, som hidtil er nægtet dem. Den nuværende skandaløse Tilstand kan ikke gaa længere. Tiden er moden til at rette den Uret, som saa stor en Bedrift har lidt under i de mange Aar, som ere gaaede.

Denne Tale af Kaptajn W. Grieve kunde godt med lidt Omredaktion holdes i en dansk Skibsførerforening; thi de samme Klager lyde jo her hjemme, og det var derfor ønskeligt, om vor Regering snart vilde betænke, at vor flinke Sømandsstand er lige saa berettiget til at faa sin Part af de Penge, som udgives til Undervisningsanstalter, som Industriens, Haandværkets og Landbrugets Mænd.

Den amerikanske Kuleksport.

Fra de forenede nordamerikanske Staters Havne vedbliver der, skriver „Fairplay", at indløbe Beretninger om den forventede enorme Afskibning af amerikanske Kul til Evropa. Kulladningerne fra Amerika forøges utvivlsomt baade i Antal og Størrelse, og medens de oprindelig næsten udelukkende sendtes til Middelhavshavne, gaa nu mange af dem til Nordevropa, og, hvis man kan tro de amerikanske Beretninger, er endog Storbrittannien Maalet for mange af disse Afskibninger.

Det meddeles fra New Orleans, at et engelsk Syndikat har sluttet Kontrakt med et Kulfirma derovre om Levering i de næste to Aar af 2 Mill. Tons Alabama-Kul til en yderst lav Pris. Kullene skulle sendes fra New Orleans med Syndikatets Dampere med Mellemrum af mindst en Maaned. Det formodes, men det vides dog ikke sikkert, at disse Ladninger skulle gaa til England. Denne Kontrakt betegnes som den største af denne Art, der endnu er afsluttet i Staterne, og hvis Resultatet viser sig gunstigt, ventes det, at omfattende Ordrer ville følge efter.

Ogsaa i Tyskland venter man en stor Import af amerikanske Kul, og det meddeles fra New York, at der med store Fabrikker i Rhindistriktet er kontraheret om kolossale Leverancer; i Løbet af to Aar skal der maanedlig afskibes 50,000 Tons Kul til Tyskland. Dersom disse Enkeltheder ere rigtige, vil der blive Brug for en stor Flaade af Kuldampere, og det Spørgsmaal frembyder sig, om der er tilstrækkelig Tonnage disponibel for denne enorme Omsætning. Man har derfor Lov til at tvivle om det beskrevne Omfang af disse Kontrakter, selv om det er givet, at Kontrakter af denne Art ere afsluttede. De nævnte Forretninger i amerikanske Kul ere imidlertid ingenlunde enestaaende.

Et stort fransk Jærnbaneselskab har nylig kontraheret om 75,000 Tons, der skulle leveres i Marseilles, og en stor kemisk Fabrik ved Frankfurt a. M. siges at overveje Indførslen af 500,000 Tons. To britiske Dampere have allerede ført hver en Kulladning til Marseilles, og de gik tilbage med spansk Erts, og denne Fart vil blive holdt gaaende. I Havre ventes om nogle Dage en Kulladning fra Amerika med en britisk Damper. Til Odessa gaar et forøget Antal Kulladninger fra Amerika, og Prisen skal være c. 1 Doll. mindre end for engelske Kul. Ogsaa Italien køber store Mængder amerikanske Kul og vilde gøre det i endnu højere Grad, dersom der var en større Tonnage disponibel, og dersom Skibsrederne ikke saa modstræbende fragtede deres Skibe bort til Kullastning. Trafiken vil næppe antage særlig store Dimensioner, før man har anskaffet en særlig Flaade af Kuldampere. Philadelphia, Baltimore, Norfolk og Newport News ville alle blive store Kuleksporthavne; særlig Baltimores Eksport stiger rask; i de første tre Maaneder i Aar afskibedes 108,812 Tons Kul og 12,580 Tons Koks fra denne Havn.

Af de forenede Staters hele Kuleksport i deres indeværende Finansaar (5,267,678 Tons) gik 4,094,200 Tons til Kanada, 441,512 Tons til Mexico, 239,112 Tons til Kuba, 178,997 Tons til de øvrige vestindiske Øer, og 204,645 Tons til andre Pladser. I det samme Tidsrum sendtes 109,212 Tons til Evropa, hvoraf Frankrig modtog 10,785 Tons, Tyskland 2,125 Tons, Italien 40,000 Tons og det øvrige Kontinent 56,302 Tons.

Generalforsamlinger.

Nordisk Skibsrederforening

har afholdt Bestyrelsesmøde og Generalforsamling i Stockholm. Formanden, Konsul Oppen, Larvik, ledede Møderne.

Sekretæren, Hr. Jantzen, aflagde Beretningen, med Hensyn til hvilken vi henvise til det her i Bladet (No. 26) optagne Uddrag.

Den nylig afsagte Dom i den engelske Kollisionssag mellem Damperne „Cathay" og „Clan Mac-Gregor" gav Anledning til en Del Diskussion, og det besluttedes, at man skulde henvende sig til de skandinaviske Regeringer og eventuelt ogsaa til Rederiforeninger for at faa Overenskomsterne om gensidig Anerkendelse af Maalebrev fuldt effektive i Storbritannien og Irland.

Endvidere besluttedes, at Foreningen ved Henvendelse

til de skandinaviske Regeringer skulde træffe Skridt til at faa i Stand mere betryggende Anordninger ved Modtagelse og Aflevering af Lods ved Nordsøenden af „Kejser Wilhelms Kanal."

Prisen for Foreningens Haandbog sattes til 5 Kr.

Bestyrelsen bemyndiges til at henvende sig til de norske og svenske Regeringer angaaende Afslutning af en Traktat til Lettelse af Mellemrigstrafiken til Søs inden nærmere angivne Grænser.

Generalforsamlingen vedtog følgende Resolution: Bestyrelsen anmodes om at undersøge Muligheden af og eventuelt træffe Arrangement med de udenlandske Bugseringsselskaber og Tørdokker o. s. v. om at opnaa speciel Rabat paa deres Takster for alle Skibe, der tilhører Nordisk Skibsrederforening.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: En Damper, af hvilken jeg er Fører, var under Maanedsbefragtning paa en Rejse fra Frankrig til Spanien ankommen til Lissabon. Det ifølge Certepartiet stipulerede Fragtforskud var ikke blevet betalt. Certepartiet havde følgende Klausul: „I Tilfælde af, at Betalingen ikke erlægges, har Rederen Ret til at tage Damperen tilbage fra Maanedsbefragterne" („In case of non-payment the owners to have the power of terminating the services of the steamer from the time charters"). Jeg landede derfor 30 Tons Ladning, som var bestemt for Alicante og Valencia, og sluttede dermed min Rejse, efterladende de omtalte 30 Tons Ladning i Lissabon. Konnossementerne vare ikke undertegnede af mig, ej heller havde jeg givet nogen Tilladelse til at tegne dem. Jeg ved ikke, om der er betalt nogen Fragt for de 30 Tons, da jeg ingen Kopi havde af Konnossementerne. Behag at sige mig Deres Mening, om Damperen er forpligtet til at bringe disse 30 Tons Ladning fra Lissabon til Alicante og Valencia eller ikke?

Sv.: Det er en ejendommelig Sag, og Forklaringen af den er ikke saa fuldstændig, som den burde være; men i al Almindelighed synes vi, at da Kaptajnen har indtaget Ladningen og begyndt Rejsen, saa ere Rederne ikke berettigede til at tage Skibet tilbage, førend Rejsen er tilendebragt.

Sh. Gaz.

Sp.: En lille Kystdamper blev engageret i Maanedsfragt med følgende Klausul i Certepartiet: „Leje saa meget pr. Dag, at begynde paa og fra den Tid, da skriftlig Notice er bleven meddelt Befragteren i Kontortiden, at Skibet er klar til at lade paa den Dag, den leveres, hvis det er før Kl. 12 Md, eller den følgende Dag, hvis det er efter den Tid; men dersom den leveres en Lørdag efter Kl. 11 F., skal Tiden ikke dreje førend den paafølgende Mandag. Damperen blev af Befragteren beordret til Ladepladsen og ankom der Lørdag Middag, (det vil sige en Time efter Kl. 11 Fm., som var stipuleret i ovenstaaende Klausul), begyndte straks at lade og afsejlede Søndag Morgen. Rederen forlanger Tiden betalt fra Skibet begyndte at lade, eller fra Lørdag Middag, hvorimod Befragteren mener, at han ikke skal betale førend fra Mandag Morgen Kl. 6, om ogsaa han ladede og sendte Skibet afsted i Mellemtiden. Der var fra Kaptajnens Side ingen Notice bleven given til Befragteren eller hans Agent, ej heller var der fra dem bleven givet til Kaptajnen noget Bevis for Modtagelsen af Skibet.

Sv.: Det er et meget vanskeligt Spørsmaal, og vi kunne kun sige vor Mening under al Reservation. Det er ganske naturligt, at Rederen mener at skulle have Betaling for den Tid, Befragteren har brugt Skibet. Hans Forlangende maa imidlertid være baseret paa Certepartiet, og Klausulen, som er nævnt deri, er tydelig nok, nemlig at naar Skibet er afleveret paa en Lørdag efter Kl. 11 F., begynder Tiden først at dreje fra den paafølgende Mandag. Da der ikke er taget det Forbehold: „men Tiden skal i alle Tilfælde beregnes fra den Tid, Skibet begynder at lade", eller et lignende Forbehold, saa tro vi ikke, at Rederen kan forlange, at Tiden skal begynde at dreje før Mandag.

Sh. Gaz.

Sp.: 1) Hvilke danske Havne kan frit anløbes af Vinddrivere, altsaa uden at erlægge Havnepenge?

2) Hvilke kan under samme Omstændigheder anløbes mod at erlægge halve Havnepenge? *S.*

Sv.: 1) Saavidt os bekendt kunne ingen danske Havne anløbes af Vinddrivere, uden at erlægge Havneafgifter. Ifølge de ny Takster, gældende 1900—05, skal fuld Betaling, saavel for Ind- som Udgaaende, i alt Fald betales paa følgende Pladser: Helsingør for Skibe over 40 R. T., Nyborg, Svendborg, Faaborg, Assens, Middelfart, Nakskov, Vejle, Læsø Havn, Frederikshavn, Ebeltoft, Aarhus, Horsens og Esbjerg for Skibe over 4 R. T.

2) I Helsingør kunne Skibe under 40 R. T., og i Kjøge og Kjerteminde kunne alle Vinddrivere indløbe mod halve Havneafgifter. I Korsør betales $^1/_4$ Afgift, Grenaa 6 Øre, Rønne 2 Øre og Nexø 15 Øre for Indgaaende, 5 Øre for Udgaaende, alt pr. R. T.

Fra Sø og Land.

Vi have modtaget følgende:

I den udkomne aarlige Beretning fra Nordisk Skibsrederforening er anført en Sag, som var overdragen Foreningen, med Hensyn til „Working days" ved Udlosning af en Ladning høvlet Trælast. Saavel Rederne som Foreningen henholdt dem til Sølovens § 119 og mente, at kun Dage, hvor Skibet ikke saa sig i Stand til at lade eller losse, kunde fradrages, men ikke Regnvejrsdage. Dette maa dog være en Fejltagelse, da den almindelige Mening blandt Skibsførerne er, at „Working days" netop betyder, at alle Dage, hvorpaa der ikke kan arbejdes, enten paa Grund af Regn, Blæst eller Snevejr, Søgang, eller det ikke er en Arbejdsdag paa det Sted, hvor man er, fradrages. Da nu høvlet Last ikke taaler Regn, maa Regntiden fradrages. Det er jo ellers en bekendt Sag, at Skibsførere og Redere undgaar saa vidt muligt at faa „Working days" indført i Certepartiet, men derimod indføre saa og saa mange „runningdays, Sundays & Holidays excepted", især hvis Skibet skal gaa til katolske Lande eller til Pladser med aaben Red. Det var et stort Held, at Befragteren i dette Tilfælde ikke var klogere, saa at han afgjorde Sagen i Mindelighed ved at betale det halve; thi var det kommet for Retten, havde Foreningen sikkerlig tabt Sagen. En Skibsfører.

I Rotterdam have Skibslosserne og andre Skibsarbejdere nedlagt Arbejdet, som derved er stanset paa alle de i Havnen liggende Skibe.

Grusom Behandling af Søfolk. Kaptajnen paa det engelske Dampskib „Conch", William John Stock er af Retten i Hamburg idømt en Bøde paa 1,000 Rmk. eller 100 Dages Fængsel for følgende oprørende brutale Behandling af en af Mandskabet. Da Skibet laa til Ankers paa Cuxhafen Red, beordrede 1. Styrmand en kinesisk Kvartermester til at efterse Lanternerne og udføre nogle andre Ting, og da Kineseren af en eller anden Grund ikke udførte denne Ordre øjeblikkelig, slog Styrmanden ham med knyttet Næve i Ansigtet. Manden løb hen for at beklage sig til Kaptajnen, som just kom op fra Kahytten; men denne greb ham, og uden at undersøge Sagen, og med Styrmandens Hjælp, bandt

han hans Hænder overkors, fastgjorde Rebet til en Pæl, og bearbejdede hans Ryg med et Stykke Flodhestehud saalænge, at Manden hylede af Smerte, tiggede og bad om at blive kastet overbord; men Kaptajnen vedblev at slaa Kineseren over han Arme, Nakke og Ansigt, indtil Blodet flød fra ham overalt. Da han tilsidst slap ham, sprang Manden overbord og druknede. Elb-Lodsen, som havde været Vidne til denne Brutalitet, meldte Sagen ved Ankomsten til Hamburg; men da det ikke kunde bevises, at Pryglene vare den direkte Aarsag til Selvmordet, saa slap Kaptajnen med ovennævnte Bøde, som han betalte. „Fairplay."

Man maa da haabe, at de engelske Autoriteter ikke lader denne grusomme Kaptajn slippe saa billigt fra denne Sag, men giver ham en ordentlig Straf, naar han kommer til England. En saadan Fyr burde frakendes al Ret til at føre Skib eller være Befalingsmand. Mærkelig nok synes Styrmanden ganske at være sluppen fri for Straf.

En anden oprørende Sag er ifølge Shipping Gaz, fornylig bleven paadømt ved Retten i Grimsby, hvor en Maskinmester, Benjamin Baggot, for Mishandling af en Negerdreng, som var Kok, blev dømt til 9 Maaneders Fængsel med haardt Arbejde, og denne Dom fandt alle at være al for mild. De hørte begge til Besætningen paa Trawleren „Cyprus" af Grimsby, og det vakte betydelig Sensation i Retten, da den stakkels Negerdreng fremviste sine Hænder, der vare blevne forfærdelig vanskabte, samt erklærede at hans Legeme omtrent var i lignende Tilstand. Han meddelte Retten, at efter at de vare komne tilsøs, sidst i Oktober, havde Maskinmesteren hyppigt kasted The, Kaffe og Deig paa ham samt sparket ham rundt i Kahytten. Da han c. 14. November lige var kommet i sin Køje, kom Mesteren og kastede Terpentin paa ham, samt gennemvædede ham over hele Legemet, ved Hjælp af en Sprøjte. Derpaa tog han en Æske Tændstikker frem, tændte flere og kastede dem paa ham, men da de ikke fængede, strøg han en anden Tændstik af og holdt den hen under ham, saa at der gik Ild i hans Klæder. Da han var helt omspændt af Flammerne, løb han op paa Dækket til Pumpen, hvor en af Dæksfolkene rullede ham rundt paa Dækket og slukkede Ilden ved at kaste Sejldug over ham. Samme Nat sagde Maskinmesteren til ham, at hvis han paa Hospitalet fortalte Lægen, hvorledes det var gaaet til, saa vilde han skære Halsen over paa ham næste Morgen. Lægen erklærede, at Drengens Skind var helt gennembrændt paa Arme, Hænder, Underliv og Laar, og at han en Tid tvivlede paa, at han kunde leve. Baadsmanden bevidnede, at Drengen var blevet sparket, og at Maskinmesteren havde sagt til ham, da han gik ombord: „Ønsker Du en Drik af den Blodmixtur, som jeg giver Negeren?" Vidnet fandt, at denne Mixtur bestod af Cocusnød, Maskinolie og Urin og sagde: „Du vil have Arbejde med at faa ham til at drikke det", hvorpaa han svarede: „Det er godt nok til Negeren, og jeg har ofte givet ham det." Efter at han havde stukket Ild paa Drengen, truede han Resten af Mandskabet med, at hvis nogen af dem sagde noget derom, saa vilde der blive Mord ombord i Skibet. Ikke destomindre erklærede Skipperen, at han vilde indføre det i Logbogen, og det gjorde han. Maskinmesteren forsvarede sig med, at han havde gjort det i et Anfald af ondskabsfuld Kaadhed, men han havde ikke tænkt paa at gøre ham nogen virkelig Skade.

Belønning for Redning af en dansk Skibsbesætning. I Januar d. A. blev Skonnertbriggen „Livingstone" af Marstal overfaldet af en Storm paa San Sebastians aabne Red. En Redningsbaad, bemandet med 18 Frivillige og ført af Havnelods Munnoa, gik ud og det lykkedes den at bringe de ombordværende i Land.

I Løbet af Natten drev „Livingstone" ind paa Kysten og blev totalt Vrag. Som en Anerkendelse af denne Redning, for hvilken Baadens Besætning blev lykønsket saavel af Dronning-Regentinden af Spanien, som af Kommunalbestyrelsen i San Sebastian, har H. Maj. Kongen tildelt Havnelods Munnoa Medaillen for ædel Daad; desuden er der blevet givet Redningsbaadens Besætning et Pengebeløb til Fordeling.

Fra Udenrigsministeriet have vi modtaget følgende:

Ifølge Beretning fra det danske Konsulat i Memel har Havnen dersteds atter en Dybde af 20½ Fod Rhinlandsk Maal. Hvilket herved bringes til offenlig Kundskab.

Tuborgs Fabriker har i Anledning af 25 Aarsdagen for Tuborg Øllets Fremkomst fremstillet en ny Ølsort, kaldet Jubel Øl, der er brygget som det første Tuborg Øl. Flaskerne ere udstyrede med en smuk og fiks Etikette. Øllet er velsmagende og synes at være fuldt paa Højde med de ansete Fabrikers nyere Produkter.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Flensborg Skibsværft løb Lørdag d. 7. Juli en Damper, Nr. 200, af Stabelen, som var bygget for Regning, „Deutsche Damphschiffsfahrts Gesellschaft „Hansa" i Bremen". Skibet er bygget til L'loyds Klasse 100 A 1, og er desforuden indrettet til Kreaturtransport, har en Længde af 394' 0", Bredde 49' 8" og Dybde 29' 6". En stor Masse Mennesker overværede Afløbningen, og blandt Æresgæsterne befandt sig Hans Højhed Hertug Ernst Günther af Slesvig-Holsten.

Fru H. Schuldt døbte det med Grønt smykkede Skib, som fik Navnet „Löwenburg", hvorpaa Regimentsmusikken spillede en Koral.

Efter Afløbningen var der om Eftermiddagen Fest for Arbejderne, hvor der var til Stede c. 6,000 Personer, og trods Regnvejret forløb den paa en smuk Maade.

Personalia.

Redaktøren af „Dansk Søfartstidende", Hr. L. Drechsel, er afrejst til Nordamerika og England for et Tidsrum af c. 3 Maaneder, i hvilket Redaktionen midlertidig overtages af Kaptajn N. Jensen.

Ugens Havarier.

I den orkanagtige Storm i Lørdags den 7. d. M. kæntrede Skonnert „Bjørnen", Skipper Edvardsen af Svelvik, i aaben Sø, lidt Vest for Fyrskibet „Skagens Rev".

Af Besætningen, der bestod af 3 Mand, Skipperen og hans 2 Sønner, druknede Skipperen og den ene Søn, medens den anden Søn blev reddet af Fiskekutter „Jens Krogh", Skipper P. A. Møller af Skagen.

Skonnerten, der var lastet med Brædder, kom fra Hjemstedet og var bestemt til Aabenraa.

Straks efter Kæntringen, der foraarsagedes af den voldsomme Sø, holdt Besætningen sig paa Dækslasten, men da denne hurtig skiltes ad, forsvandt først den ene Søn og derefter Faderen, medens den anden Søn blev reddet i sidste Øjeblik.

Det kæntrede Skib drev ind efter Aalbæksbugten, og blev i Gaar ved Middagstid indslæbt af Dykkerdampskibet „Frederikshavn" til Frederikshavn.

Nordhvalen, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom Natten mellem 30. Juni og 1. Juli paa Rejsen fra Luleå med Erts paa Grund mellem Nygrund og Holmøgadd. Flot med Assistance og indbragt til Oxeløsund.

Dpsk. Sirius af Kjøbenhavn har bugseret tysk Øst-Afrikas Linies Dpsk. Admiral af Grunden ved Mosambique og landsat de ombordværende 200 Passagerer i Queliwane.

Carolina, Brig af Mønsteraas, kom d. 7. ds. paa Reisen fra Hartlepool til Oscarshamn med Kul paa Grund paa Lillegrunden. Flot med Assistance af „Øresund" og indbragt hertil med en Del Skade paa Køl og Stævn.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Petersen, afgik fra New Orleans 22. Juni, bestemt til Aarhus. — Alexandra, Svensson, afgik fra Kbhvn. 6 Juli, bestemt til Antwerpen. — Algarve, Borries, afgik fra Lissabon 9. Juli, bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, er ankommen til Grangemouth. — Arkansas, Jespersen, er ankommen til Neufahrwasser. — Arno, Strubberg, i Finland 2. Juli. — Beira, Lunge, afgik fra Oporto 2. Juli, bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Malaga 4. Juli. — Dagmar, Gade, afgik fra Messina 30. Juni, bestemt til Kbhvn. — Florida, Koch, Her. — Hekla, Thomsen, afg. fra Christiansand 29. Juni, best. til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Cartagena 8. Juli. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 11. Juli, bestemt til New York. — Kentucky, Caroc, afgik fra New York 28. Juni, bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til Rotterdam 7. Juli. — Loire, Rabe, afg. fra Kbhvn. 9. Juli, best. til Bordeaux. — Louisiana, Jensen, afgik fra Hamburg 20. Juni, best. til New Orleans. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Antwerpen 28. Juni, bestemt til Boston. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 7. Juli. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Antwerpen 5. Juli. — Omsk, Müller, er ankommen til Grangemouth. — Seine, Staal, ankom til Kbhvn. 3. Juli. — Texas, Holm, ankom til New York 4. Juli. — Thingvalla, Laub, ankom til Christiania 10. Juli. — Tiber, Bech, i Messina. — Tomsk, Andersen, i Antwerpen. — Xenia, Thidemann, ankom til Helsingør 6. Juli.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Riga 3. Juli, bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ank. til Thronhjem 9. Juli, best. til Kbhvn. — Ceres, Kjær, afgik fra Leith 16. Juni, bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Mollerup, ank. til Kbhvn. 9. Juli, bestemt til London. — Christianssund, Kjølsen, er ankommen til Stettin, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Niedersø, ankom til Kbhvn. 9. Juli, best. til Libau. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 9. Juli, best. til Danzig — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 8. Juli, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingwartsen, ankom til Kbhvn. 10. Juli, bestemt til Riga. — Kasan, Hansen, pass. Holtenau 9. Juli, bestemt til London. — Kiew, Jacobsen, ankom til Riga 10. Juli. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 30. Juni, best. til Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Kbhvn 9. Juli, bestemt til Pillau. — Maja, Petersen, ank. til Danzig 5. Juli, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Throndhjem 7. Juli, bestemt til Kbhvn. — Moskov, Rohde, pass. Holtenau 9. Juli, bestemt til Hull. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Antwerpen 29. Juni, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 7. Juli, best. til Aalborg. — Perm, Christensen, ank. til Libau 9. Juli, best. til Kbhvn. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 9. Juli, best. til Libau. — Valdemar, Kofod, ankom til Libau 5. Juli, best. til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Holtenau 9. Juli, bestemt til London. — Vesta, Holm, afgik fra Leith 7. Juli, bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, afgik fra Kbhvn. 5. Juli, bestemt til London. — Viking, Lorentzen, afgik fra Newcastle 7. Juli, bestemt til Libau. — Kursk, Møller, er ankommen til Kbhvn., bestemt til Libau.

Ficaria, Kolster, afgik fra Kbhvn. 12. Juli, best. til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Grimsby 11. Juli, bestemt til Malmø. — Esbern Snare, Madsen, afg. fra Newcastle 11. Juli, best. til Nykjøbing F. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nakskov 11. Juli via Svendborg, Odense og Aalborg, bestemt til Newcastle. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 11. Juli, bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afg. fra Newcastle 9. Juli, bestemt til Reval. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 11. Juli via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 23. Juni, ankom til Rotterdam 28. Juni. — Frode, Wrisberg, afg. fra Rouen 6. Juli, ankom til Blyth 9. Juli. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Ohla 23. Juni, ankom til Rouen 1. Juli. — L. H. Carl, Lorentzen, afgik fra Brahestad 8. Juli, best. til Rouen. — Skjold, Tofte, afgik fra Newcastle 5. Juli, bestemt til Riga. — Danmark, Kraemer, afgik fra St. Petersborg 9. Juni, bestemt til Rouen. — Ragnar, Holst, afgik fra Nowcastle 5. Juli, ank. til Stettin 8. Juli. — Volmer, Mahncke, afg. fra St. Petersborg 8. Juli, best. til Dunkerque. — Dan, Hansen, afgik fra Ghent 5. Juli, ank. til Howdon Dock 8. Juli. — Magnus, Jørgensen, afgik fra London 5. Juli, ank. til Blyth 8. Juli. — Olaf, Petersen, afgik fra Kbhvn. 10. Juli, bestemt til Brahesstad.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Jensen, afgik 6. Juli fra Amsterdam, ankom til Grimsby 8. Juli. — Johan Siem, Knudsen, afgik 6. Juli fra Kronstadt til Christiania. — Alexander Shukoff, Damm, afgik 6. Juli fra Rouen, ankom til Sunderland 9. Juli. — Peter Berg, Thorsøe, ank. 5. Juli til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik 8. Juli fra Amsterdam til Kronstadt.

Urania. Polarstjernen, Callesen, ankom til Caleta Buena 2. Juli. — Venus, Petersen, ankom til Riga 7. Juli. — Sirius, Branth, ank. til Zanzibar 7. Juli. — Saturn, Lund, ankom til Grangemouth 3. Juli. — Mars, Clausen, ankom til Methil 7. Juli.

Nordsøen. Wineland, Høgstedt, ankom til Hartlepool 30. Juni. — Nordland, Pii, ankom til Kramfors 7. Juli. — Rusland, Møller, ankom til W.-Hartlepool 3. Juli.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Newcastle 6. Juli, bestemt til Kronstadt. — Niobe, Schmidt, ankom til Newcastle 9. Juli. — Nancy, Mathisen, ank. til Havre 7. Juli. — Nora, Christensen, ank. til Newcastle 10. Juli. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Schiedam 10. Juli, best. til Hull. — Nerma, Knutzen, afgik fra Trangsund 3. Juli, pass. Frederikshavn 8. Juli, bestemt til Tréport. — Alfa, Nielsen, ankom til Gamleby 9. Juli.

Dania. Lilly, Nielsen, ankom til Jacobstad 10. Juli. — Mary, Lorentzen, ankom til St. Davis 9. Juli.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik fra Newcastle 4. Juli, bestemt til Kronstadt.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Sunderland 1. Juli, ankom til Kronstadt 7. Juli. — Fyen, Hansen, afgik fra Sunderland 5. Juli, bestemt til Kronstadt. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Aalborg 28. Juni, ank. til Riga 2. Juli. — Russia, Hansen, afgik fra Delfzyl 4. Juli, ankom til Blyth 6. Juli. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 30. Juni, ankom til Ghent 5. Juli.

Østersøen. Yrsa, Jensen, afgik fra Ipswick 9. Juli, bestemt til Alloa. — Rita, Jørgensen, afgik fra Avonmouth 7. Juli, ankom til Svansea 8. Juli. — Cimbria, Hansen, ankom til Rotterdam 5. Juli.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Grimsby 1. Juli, ank. til Kronstadt 7. Juli. — Frisia, Skov, afgik fra Dordrecht 10. Juli, bestemt til Sunderland. — Gallia, Nielsen, afgik fra Swinemünde 4. Juli, ankom til Riga 6. Juli. — Britannia, Nielsen, afgik fra Kiel 7. Juli, bestemt til Luleå. — Caledonia, Fisker, afgik fra Lübeck 8. Juli, bestemt til Riga.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Newcastle 5. Juli. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Montevideo 9. Juli. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Glasgow 28. Juni, best. til Genua. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 9. Juli. — Jomsborg, Kühl, ankom til Wasklot 4. Juli. — Kronborg, Schultz, ankom til St. John 1. Juli. — Rosenborg, Schultz, ankom til Jacobstad 8. Juli. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Hull 4. Juli, er ankommen til Kronstadt. — Søborg, Fischer, afgik fra Ripole 4. Juli, bestemt til Rouen. — Uranienborg, Schmidt, ank. til W.-Hartlepool 8. Juli. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Neapel 10. Juni.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, ank. til Glasgow 29. Juni. — Jægersborg, Agerlin, afgik fra Blyth 10. Juli, best. til Kbhvn. — Klampenborg, Jensen, ankom til Kotka 9. Juli. — Marselisborg, Andersen, ank. til Montevideo 24. Juni. — Silkeborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 9. Juli. — Skodsborg, Lund, ankom til Blyth 6. Juli. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Borgå 9. Juli. — Ulfsborg, Hveissel, afgik fra Kronstadt 8. Juni, bestemt til Hankipudas.

Dampskibsselskabet Torm. Alice, Hansen, afgik fra Burntisland 3. Juli, ankom til Kiel 7. Juni. — Helene, Warming, afgik fra Blyth 3. Juni, ankom til St. Petersborg 10. Juli. — Nauta, Madsen, afg fra Grangemouth 3. Juli, ankom til Kiel 7. Juli. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 7. Juni, ank. til Randers 9. Juli. — Agnete, Jensen, afg. fra Ghent 5. Juli, ankom til Grangemouth 9. Juni. — Hermia, Sørensen, afgik fra Grangemouth 5. Juli, ankom til Kbhvn. 9. Juli. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Libau 5. Juli, ankom til Rotterdam 10. Juli.

Danmark. Rolf, Hahn, ank. til Sunderland 8. Juli. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Grangemouth 3. Juli. — Ansgar, Larsen, afgik fra Riga 4. Juli, bestemt til Dunkirk. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 4. Juli. — Hamlet, Sommer, afgik fra Newcastle 7. Juli, best. til Kbhvn. — Helge, Mathiesen, ankom til Kronstadt 7. Juli.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afg. fra Shanghai 8. Juli, best. til Hankow — Annam, Berg, afgik fra Suez 28. Juni, bestemt til Colombo. — Normannia, Rasmussen, pass. Suez 9. Juli, bestemt til Port Said.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Norrköping 9. Juli. — Lars Kruse, Christiansen, er ank. til Ghent 10. Juli. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgaaet fra Kronstadt 6. Juli bestemt til Grangemouth.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Kronstadt 9. Juli, bestemt til Sundsvalldistr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Hull 10. Juli, bestemt til Kronstadt. — London, Bom, ankom til Helsingfors 29. Juni.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Methil 3. Juli. — Clara, Petersen, afgaaet fra Hernøsand 4. Juli til Grangemouth.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Antwerpen. 10. Juli. — Svend, Nielsen, ank. til Tyne 8. Juli.

Ærø. Energi, Hansen, ank. 4. Juli til Kotka.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Clara, Nielsen, afgik fra Ny Caledonia 5. Juni til Leerort. — Rosa, Brink, ankom til Rio Grande 28. Juni fra Lissabon. — Anna & Emmy, Svarrer ankom til Svendborg 27. Juni fra Ellesmeere. — Mathilde, Strømberg, prajet 17. Maj paa 4° S. Br. 30° W. Lgd. fra Marseille til Reunion. — Lenita, Clausen, sejlet fra Centralamerika 26. Juni til New York. — Laura, Callesen, sejlet fra Centralamerika 26. Juni til New York. — Medor, Svarrer, kom til Aarhus 5. Juni fra Leith. — Gladstone, Nielsen, prajet 3. Juni paa 7° S. Br. 33° W. Lgd. fra Cardiff til Diego Suarez. — Thora, Thomsen, passeret Anjer 22. Maj. — Aalborg, Ankersen, passeret Deal 2. Juli fra Ljusne til Cardiff. — Sørine, Andersen, sejlet fra Port Elisabeth 3. Juli til Westport. — Verdande, Nielsen, pass. Kbhvn. 5. Juni fra Newcastle til Visby. — Esmeralde, Pedersen, ankom til Bombay 4. Juli fra Table Bay. — Embla, Nielsen, sejlet fra Yucatankysten 1. Juli til Kanalen f. O.

Rønne. Veset, Ølsted, ankom til Gothland 2. Juli. — Rolf, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 2. Juli. — Herman Olsen, Jacobsen, ankom til Kjøbenhavn 2. Juli. — Næstved, Larsen, ankom til Kjøbenhavn 2. Juli. — Cartas, Clausen, ankom til Svinemünde 1. Juli. — Prøven, Bidstrup, ankom til Stakholm 2. Juli. — Gudmund, Borby, ankom til Oscarshamn 4. Juli. — Laurentine Emilie, Andersen, ankom til Fredericia 3. Juli. — Hermod, Grønvald, ankom til Holtenau 3. Juli. — Amaranth, Kyhn, ankom til Stugsund 5. Juli. — John Hintze, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 5. Juli. — Charles, Kjeldsen, ankom til Danzig 7. Juli. — Courer, Jacobsen, ankom til Windau 7. Juli.

Svendborg. Svend, Huusfeldt, ankom til Ræfsö 2. Juli. — Frejr, Christensen, ankom til Treport 2. Juli. — Skjold, Larsen, ankom til Treport 2. Juli. — Helge, Hansen, ankom til Kings Lynn 2. Juli. — Kirstine, Sørensen, ankom til Nysted 2. Juli. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Luleå 2. Juli. — Martin, Mortensen, ankom til Pole 5. Juli. — Agnete, Møller, ankom til Burghead 6. Juli. — Belona, Petersen, ankom til Holmsund 6. Juli. — Urania, Hansen, ankom til Sundswall 6. Juli. — Marie, Nielsen, ankom til Amsterdam 6. Juli. — Jørgen Ring, Fischer, ankom til Dover 7 Juli. — Christine, Nielsen, ankom til Archangel 8. Juli. — Martha, Christiansen, ankom til Newhaven 7. Juli. — Garibaldi, Andersen, ankom til Plymouth 9. Juli. — Saga, Clausen, ankom til Middelfart 5. Juli. — Niord, Svennevig, ansom til Kotka 5. Juli. — Martin Nisson, Petersen, ankom til Kotka 4. Juli. — Ane, Jørgensen, ank. til Charlestown 5. Juli. — Confidence, Mouritsen, ankom til Charlestown 5. Juli. — I. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Pillau 5. Juli. — Pallesen, Nielsen, ankom til Charlestown 5. Juli. — Concordia, Henriksen, ankom til St. Petersborg 5. Juli. — Lyø, Jensen, ankom til St. Petersborg 5. Juli. — Niels. Hansen, ankom til Swinemünde 5. Juli.

Ærø. Ino, Weber, ankom 2. Juli til London. — Maren, Christensen, afgik 2. Juli fra Kjøbenhavn til Vestervik. — Familiens Haab, Hansen, ankom 2. Juli paa Helsingørs Red. — Regina, Kock, ankom 3. Juli til Kjøbenhavn. — Thøger, Rasmussen, ankom 4. Juli til Warberg. — Marie, Christensen, ankom 3. Juli til St. Davids. — Matthæus Rickert, Lauritzen, ankom 4. Juli til Pillau. — Marie, Rasmussen, ankom 3. Juli til Kjøbenhavn. — Dagmar, Hansen, ankom 4. Juli til Kjøbenhavn. — Anne Cecilie, Dreiøe, ankom 4. Juli paa Helsingør Red. — Familien, Frederiksen, ankom 5. Juli til Isigny. — Concordia, Madsen, ankom 5. Juli til Rudkjøbing — Caroline, Knudsen, ankom 5. Juli til Svendborg. — Familien, Fick, ankom 5. Juli til Kjøbenhavn. — Prøven Schmidt, ankom 6. Juli til St. Nazaire. — Albertine, Albertsen, ankom 4. Juli til Leith. — Ingeborg, Svane, ankom 7. Juli til Leith fra Reykjavik. — August, Dreiøe, ankom 4. Juli til Dysart fra Island. — Kathinka, Olsen, ankom 3. Juli til Frederikssund fra Lovisa Distrikt. — Arken, Christensen, ankom 6. Juli til Kastrup. — Nansen, Pofler, ankom 7. Juli til Sundsvall. — Juliane, Christensen, ankom 9. Juli til Northshields. — H. C. Christensen, Bcye, ankom 9. Juli til Nakskov. — Forældres Minde, Christensen, ankom 9. Juli til Ile Tudy. — Saga, Eriksen, ankom 7. Juli til Archangel til Hamburg. — Kvik, Andersen, ankom 8. Juli til Ræfsö. — Johanne, Grube, ankom 8. til Ramsey. — Margrethe, Petersen, ankom 6. Juli til Kjøbenhavn. — Anna, Andersen, ankom 7. Juli til Kjøbenhavn. — Cura, Christensen, ankom 7. Juli til Kjøbenhavn. — Nansen, Pofler, ankom 7. Juli til Sundswall. — Uffo, Grube, ankom 9. Juli til Lindhamn. — Debora, Rasmussen, ankom 7. Juli til Grays.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Samsø V. Ringebjerg-Sand. Paa V.-Siden af *Ringebjerg-Sand* er i 3 Fv. Vand udlagt en Vager med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost, 7,500 Alen N. 73° V. fra *Onsbjerg* Kirke.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Finland. Bottniske Bugt. Den 28de Juni 1900 er Fyrskibet *„Nahkiainen"* atter udlagt paa sin Station SV. for *Brahestad.*

Rusland. Møøn Sund. Lystønderne *Steinskär, Raugen* og *Kumora* ere midlertidig ombyttede med Stager med Kost.

Tyskland. Greifswalder Oie SØ. t. S. Ifølge Telegram fra „Marineamt" i *Berlin* er et Fartøj sunket c. 7 Kml. SØ. t. S. for *Greifswalder Oie.* Toppen af en Mast og af en Gaffel ere over Vandet.

Stettiner Haff. Lægteren, der var sunken $2^1/_2$ Kbl. NV. t. N. for Tønden *Kirchhaken N.,* er borttagen.

I Begyndelsen af August 1900 ombyttes Fyrskibet *„Stollergrund"* midlertidig med Fyrskibet *„Stollergrnnd Reserve".* Det viser et rødt, fast Fyr og har en rød Ballon paa Toppen. Taagesignal gives med Klokke, hvormed der hver 2 Minutter kimes 1 Gang hvorefter slaas tre Slag.

Varselsignal til Skibe, der styre mod Fare, gives med To-Knald hver 3 Minutter, Flagsignal og Kimen med Klokke.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Bönhasensand. Lystønden ved den øvre Ende af *Bönhasensand* er atter udlagt og ligger i 19 Fod Vand, Middellavvande. 53° 32'$_{16}$ N. Br. 9° 54'$_{,2}$ Ø. Lgd.

Holland. Wester Ems. Huibertgat. I *Huibertgat* er Dybden i *Borkum* Fyrs faste Vinkel aftagen, saa at der Ø. for Vagerne *Buiten Huibert* findes Puller med 8 Fod ved dens S.-Kant og med 16 Fod ved dens N.-Kant, Springtids Lavvande. Stor Forsigtighed bør anvendes ved Besejlingen, saa meget mere som Begyndelsen af Floden sætter stærkt S. efter.

Zeegat van Texel. Schulpengat. Paa Inderbarren i *Schulpengat* er Dybden nu $16^1/_2$ Fod Der er dybest langs Spidstønderne.

Fra 23de Juli til 1ste September 1900 afholdes Sømineøvelser i *Schulpengat* ud for *Kijkduin.* Pladsen, der ligger uden for Farvandet, er paa N.-Siden afmærket med rød og sort tærnede Stumptønder, paa S.-Siden med rød og sort tærnede Spidstønder, alle med Kors.

Hoek van Holland. Fra 23de Juli til 1ste September 1900 afholdes Sømineøvelser ud for *Hoek vau Holland,* S. for de røde Tønder. Pladsen er afmærket med røde Spidstønder ud mod Farvandet og med grønne Tønder paa S.-Siden.

Haringvliet og Volkerak. Fra 23de Juli til 1ste September 1900 afholdes Sømineøvelser i *Haringvliet* c. 2 Kbl. neden for *Hellevoestluis* og i *Volkerak.* Pladserne, der ligge uden for Farvandet, ere afmærkede med Spidstønder og Stumptønder.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Havre. Stilladset paa *Havre* S.-Mole, hvorfra vises rødt Flag og rødt Fyr er flyttet og staar nu 180 Alen fra Fyret paa S.-Molen og 220 Alen fra Signalmasten paa *La Floride* Bastion.

Pointe de Saint Quay SØ. Et Fartøj er sunket S. 50° Ø. fra *Saint Quay* Semafor i Linien *La Herguc* overet med den højere Del af *Pommier.* 48° 38' 55" N. Br. 2° 48' 50" V. Lgd.

Portrieux. En 11 Fods Grund er funden 8 Kbl. N. 11° V. fra Taarnet paa *La Longue.* 48° 38' 40" N. Br. 2° 44' 57" V. Lgd.

Tréguier. Spidstønden ved *Pierre à l'Anglais* er ombyttet med en rød Spirtønde med Kegle. 48° 53' 15" N. Br. 3° 10'

28″ V. Lgd. Spidstønden ved *Petit Pen ar Guezec* er ombyttet med en rød Spirtønde med Kegle. 48° 52′ 32″ N. Br. 3° 9′ 26″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Canada. St. Lawrence Flod. St. Roch. Upper Traverse. Pieren ved den øvre Ende af *Traverse of St. Roch* er nu fuldført og 14 Fod over Vandet. Fyrene ombyttes iaar med Fyr med Formørkelser. Taagesignal gives med Klokke.

St. Thomas de Montmagny. Ledefyrene ved *St. Thomas de Montmagny* ere nu røde, faste Fyr. Synsvidden: 3 Kml.

Brandy Pot Channel. Den sorte Stumptønde ved *Marmen Rock, Middle Shoal,* og den røde Stumptønde ved *Demers Rock,* ere ombyttede med rød og sort vandret stribede Stumptønder.

Saguenay River. Vache Patch. Den rød og sort stribede Tønde ved *Vache Patch* ved Ø.-Siden af *Saguenay* Munding er ombyttet med en rød Spidstønde.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. *„Nantucket Shoal“* Fyrskib ligger 42 3/4 Kml. S. 22° Ø. fra *Sankaty Head* og 14 1/2 Kml. S. 44° V. fra *Asia Rip.* 40° 37′ 0″ N. Br. 69° 36′ 30″ V. Lgd.

Den røde Mærketønde *Nantucket Shoal* ligger 1/2 Kml. N. for Fyrskibet.

Gloucester Harbor. Den røde Fløjtetønde ved *Eastern Point,* ved Indløbet til *Gloucester Harbor,* ligger S. 3° Ø., 7/12 Kml. fra *Eastern Point* Fyr.

Connecticut. New Haven Harbor. Den sorte Klokketønde ved den V.-lige eller ydre Bølgebryder i *New Haven Harbor* er inddragen.

Hudson River. Rondout Creek. Det røde, faste Fyr paa Enden af N.-Dæmningen ved *Rondout Creek* Munding er forstærket og forhøjet. Flammens Højde: 28 Fod.

Thimble Shoal NV. Chesapeake Bay. Virginia. Skonnerten *„Annie“* er sunken 5 Kml. N. 41° Ø. fra *Thimble Shoal* Fyr.

Bald Head. Cape Fear River. North Carolina. Omtrent d. 30. Juni 1900 tændes paa den V.-lige Del af *Smith Island (Cape Fear)* to røde, faste Ledefyr.

Forfyret vises fra en hvid, pyramideformet Baake, c. 1/4 Kml. N. 86° V. fra *Cape Fear* Fyr. Flammens Højde: 12 F. 33° 52′ 25″ N. Br. 78° 0′ 9″ V. Lgd.

Bagfyret vises fra en hvid, pyramideformet Baake, c. 530 Alen N. 69° Ø. fra Forfyret og c. 300 Alen N. 27° V. fra *Cape Fear* Fyr.

For Indgaaende holdes *New Channel* Ledelinie til dens Skæring med *Bald Head* Ledelinie, hvorefter denne holdes til dens Skæring med *Smith Island* Ledelinie, hvorefter den sædvanlige Kurs sættes op ad Floden.

East Slue. Frying Pan Shoals. Den sort og hvid lodret stribede Stumptønde ved Ø.-Siden af *Frying Pan Shoals* er flyttet c. 1 Kml. S. 7° Ø. hen og ligger fra *West Slue* Tønde i N. 80° Ø. og fra *Cape Fear* Fyr i S. 30° Ø., 11 3/4 Kml.

Florida. St. Johns River. Det røde, faste Fyr midt paa Dæmningen N. for *Cedar Creek Cut* er slukket. Paa dets Plads er udlagt en rød Spirtønde Nr. 2 1/2.

Det røde, faste Fyr ved Bøjningen ud for *Mile Point,* 1 9/16 Kml. SV. for *St. Johns River* Fyr, er slukket.

Et Vrag er sunket c. 2 Kbl. N. 86° V. for *Little Marsh Island* Fyr Nr. 4.

Florida Reef. Tennessee Reef. Molasses Reef. Den røde Spidstønde, mærket *Molasses,* 1/6 Kml. SØ. for *Molasses Reef* Baake T, er inddragen.

Paa *Tennessee Reef* er opført en 35 Fod høj Baake, mærket 7, fra *Long Key* V.-Ende i S. 67° Ø., 5 7/16 Kml. fra *Long Key* Ø.-Ende i S. 26° Ø. og fra *Sombrero Key* Fyr i N. 67° Ø.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Key West Harbor. Northwest Channel. Paa Barren i det NV.-lige Indløb til *Key West Harbor* er der nu kun 11 Fod Vand i et meget snævert Løb.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Barren ved *Rio Grande do Sul* kunde i April 1900 i 28 Dage passeres af Skibe med et Dybgaaende af 12,1 Fod.

Argentina. Rio de la Plata. Fyrskibet *„Indio Point“* er atter udlagt og det midlertidige Fyrskib inddraget. Eyr og Taagesignal ere uforandrede. 35° 9′,7 N. Br. 57° 5′,7 V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Tarkan Kut. Taagesignal ved *Tarkan Kut* gives, medens Sirenen forandres, med Klokke.

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

Birma. Rangoon River. China Bakir. Forandringerne ved *China Bakir* Fyr ere foreløbig udsatte. 16° 17′ N. Br. 96° 11′ Ø. Lgd.

China Søen. Singapore. I *Singapore* hedder *New-Harbour* atter *Keppel Harbour,* som den tidligere hed. 1° 16′ N. Br. 103° 56′ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Tonkin. Cua Nam Trieu. Paa Klipperne *Banc d'Anam* paa *Cua Nam Trieu* venstre Bred er tændt et hvidt, fast Fyr 1 Kml. S. for det V.-lige Indløb til *Song Chang.* Flammens Højde: 30 Fod over Højvande. Det lyser fra S. 16° Ø. gennem S., V. og N. til 44° Ø. Linseapparat af 6. Orden. Fyret vises fra en sort Baake med Fyrhus. 20° 55′ 6″ N. Br. 106° 44′ 45″ Ø. Lgd.

China. Min Flod. I *Min* Flod omtrent midt imellem *Tunui* og *Tintao* er paa Klipperne, der nu hedde *Rocky Point,* c. 8 Kbl. S. 73° V. fra *Half Tide* Baake, rejst en rød Stang med Kurv, 13 Fod høj over Højvande. Man skal mindst gaa 1 Kbl. uden om Baaken.

Japan. Inland Sea. Hiroshima Bugt. V. for *Maye Jima* og NØ. for *Iseko Shima* ere følgende Grunde fundne: Klippen *Okinoiso,* kun netop over Vandet ved Lavvande. 34° 0′ 2″ N. Br. 132° 15′ 30″ Ø. Lgd. Klippen *Odoro,* hvorpaa der er 16 Fod Vand. 34° 1′ 38″ N. Br. 132° 19′ 36″ Ø. Lgd.

Nippon Ø.-Kyst. Kinkazan. Ved Fyret *Kinkazan* gives Taagesignal nu med en Sirene, der hver 49 S. giver Et-Stød af 4 S. Varighed.

Karantænebestemmelser.

Grækenland. — Karantænen overfor *Lilleasien,* undtagen Strækningen *Nova Scala—Focca,* samt overfor *Cykladerne* og *Sporaderne,* er ophævet.

Tyrkiet. — Skibe fra *Trabezont* underkastes 1 Dags Observation.

Sverig. — *Osaka* i *Japan* er erklæret for pestsmittet.

Spanien. — *Korea, Kobe* i *Japan, Rufisque,* i *fransk Vestafrika* ere erklærede for smittede af Pest, samt *Gambria* i *Vestafrika* og *Vera Cruz* af Gul Feber.

Argentina har erklæret sig fri for Pest.

Italien. — *Rio Janeiro* er erklæret for pestsmittet.

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.

Georg Sørensen,

Nyhavn 13. Telefon 6404.

Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.

Prima Varer • Billigste Priser.

Marius Hoffgaard,

Fotograf.

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 3.

Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

Flere Fiskerdampbaade

fra 200—300 Tons (eksl. bunkers), hurtige Baade med lidet Kulforbrug i kort Tid billig tilsalgs ved

Chr. Møller,
Christiania,
(HO) Toldbodgaden 7.

Fiske-smakker.

Endel udmærket gode Fiskesmakker fra 60 til 90 Tons gross Register i kort Tid billig tilsalgs ved

Chr. Møller,
Christiania,
Toldbodgaden 7.

Københavns Børskurs d. 11. Juli 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			97	97½
Danmark			83	84
Norden	120½		120½	121
Kjøbenhavn	97	¼	97	97¼
Carl	52¼		52½	52½
Dannebrog			98	98¼
Skjold			68¼	68¾
Urania			78	78½
Union			101	101½
Dampsk. af 1896			100¾	102
Østasiatiske	100		100	100¼
Østersøen			98	99½
Nordsøen			70	73
Torm			—	—
Gorm			105	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	105
Hejmdal			105	107
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			92¼	92½
3½% Husejer Kreditk.			78¾	79¾
3½% Kbhvns Kreditf.			81	82
4% — — 2. Serie	87¼	87	87	87¼
4% — — 1. —			90	91
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			83½	85½
4% — — 6 —			83¼	85¼
3½% Landkreditk. 3 —			85½	87½
Aktier.				
Nationalbank			136	138
Privatbank			122½	123
Landmandsbank			116	118
Handelsbank	115½	¾	115¾	116
Grundejerbank			98½	99
Burm. & Wain			76	76¾
Helsingørs Jærnsk.			92½	94
Sukkerfabr.			96¼	96¾
Bryggeri Aktier	89¾		89½	89¾

Vekselkurser d. 10. Juli 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.15	88.95
London	18.20	18.17
Paris	72.60	—
Amsterdam	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 10. Juli 1900.

Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	—
3⁸/₁₀% — Boden Kredit	93.60
5% Mexikanske 1899	96.60
5% Rumænske Stats	90.30
4% — — 1890	77.10

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

„Det Foren. Dampskibs." 66,000, „Danmark" 34,000, „Norden" 12,000, „Kjøbenhavn" 18,000, „Carl" 12,000, „Dannebrog" 14,000, „Skjold" 4000, „Urania" 22,000, „Union" 2,000, „Østasiatiske" 66,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Tlf. 5047.

VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering
anbefales:
A. FORMANNS
BLODBUDDING
(i hermetisk lukkede Daaser).
Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Repræsentant for Hamburg:
Hr. P. L. FABRICIUS,
Gr. Bäckersstrasse 22 & 24.

og i Plymouth:
Hr. P. PEDERSEN,
Southside Street.

Repræsentanter i Cardiff:
Hr. CARLSEN, NIELSEN & Co.
Hr. CHARLES H. HUSS & Co.

A. FORMANN.

Til Skibsbrug
kan særlig anbefales
Tuborg-Øl og Central Skibsøl
Alt Tuborg-Øl er pasteuriseret.

Husk nu!
PAUL SØRENSEN,
Skomagermester,
77, Bredgade 77,
Hj. af Toldbodvej.
Fh. Toldbodvej 18.
Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af
Iste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.
Telefon 4819.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

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

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

H. R. HERMANSEN,
Sækviperingsforretning,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.
• Telefon 5826. •
Aarhus. Havnegade 28.

R. H. Rasmussen,
Uhrmager.
St. Kongensgade 99.
(Forhen Nr. 21). (Grundlagt 1882).
Righoldigt Udvalg af alle Sorter Dame- og Herre-Uhre samt **Stueuhre.**
Største Udvalg i Uhrkæder.
NB. Antikuhre restaureres.
Reparationer udføres med Garanti.

H. B. MAYMANN,
REBSLAGER.
HELSINGØR.

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".

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

AKTIESELSKABET

NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

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

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

PETER IBSEN. Lager af Værktøj.

Illustreret Prisliste gratis.

Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

SØREN JENSEN'S

Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,

Holbergsgade 26,

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

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.

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.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.
P. SVENDSEN, AALBORG.

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.

Jensen & Petersen,
Tapetserer og Dekoratør.
Skibsarbejde,
saavel Nyt som Reparationer udføres hurtig.
116, St. Pauls Kirkeplads 116.

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, Øster Farimagsgade 4.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

N. F. Hansens Skibsværft,
Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

Enhver Kaptajn, som vil **spare Penge,**
bør proviantere i
Amagers største og Danmarks billigste Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

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

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

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.

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.

En ældre Jagt, cirka 23 Reg. Tons, laster 1000 Centner d. w., 2800 Kubikfod Træ, i alle Maader vel vedligeholdt, for Tiden i Fart, og ejes af Føreren, er, formedelst dennes fuldstændige Ophævelse af Søfarten, meget billig til Salg, ved Henvendelse til

Havnefoged Jensen,
Nykjøbing Sjælland.

LANDMANDSBANKEN

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

Sagfører Ludvig Metz,
Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

P. Simonsen & Co.
Skibshandlerforretning,
Odense,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende til D'hrr. Skibsføreres velvillige Erindring.

N. Reippürt,
Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

Gl. Carlsbergs
nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

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

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

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

„Thule" er Skandinaviens største og mest søgte Livsforsikringsselskab.
„Thule"s aarlige Udbytte til Aktionærerne er begrændset til 30,000 Kr., der aldrig kan overskrides.
„Thule"s Forsikrede fritages for Præmiebetaling i visse Invaliditetstilfælde.
„Thule"s Forsikrede udbetales aarlig stigende Bonus; for 1899: Kroner 431,176,00.

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.**

Udsalg for Aarhus
ved J. P. Johansen, Skolegade 34

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.

N. W. Peschardt.

Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

Oluf Stallknecht,

Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

Anders Nielsen,

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

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.

Spis kun
Nørgaards
Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Er
„Mossrose" Tobakken

(den engelske) ægte, findes der paa hver Pakke fremtidigt **kun paatrykt Fabrikens Navn**
The Richmond Cavendish Company, Liverpool,
og **ikke** mere **nogen Agents Navn. Den ægte Mossrose erholdes** nu igen **overalt.** En gros kun hos Generalagenterne for Danmark:
Fr. Christensen & Philip.

Café van Zandt,

H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

INDHOLD: Dansk Sejlskibsrederi-Forenings ordinære Generalforsamling. (Fortsat). — Koffardiofficerernes Uddannelse. — Den amerikanske Kuleksport. — Generalforsamlinger. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

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

Trykt hos J. Jørgensen & Co. (M. A. Hannover)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 29. Kjøbenhavn, Torsdag den 19. Juli 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS. KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.

Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

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

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

H. B. HANSEN,
SEJLMAGER,
HAVNEVEJEN, KOLDING.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

AKTIESELSKABET
NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,
KJØBENHAVNS FRIHAVN,
anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.
Kan leveres ufortoldet.
Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

Husk nu!
PAUL SØRENSEN,
Skomagermester,
77, Bredgade 77,
Hj. af Toldbodvej.
Fh. Toldbodvej 18.
Forretningen ører nu et godt, velassorteret Lager af
1ste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.
Telefon 4819.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. udvidet 1877.

Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.
Kompasser af eget Fabrikat, komplet. (efter Lord Kelvins Princip).
Alm. Kompasser.
Baadskompas m. m.
E. S. Ritchie & Sons originale **Spritkompasser** med kurvet elle flad Rose med Grader.

Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.
Azimuth & Peilinstrumenter efter forskellige Modeller.
Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine** Cherup & A.
Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.
Barometre, enk. og dobb.
Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres

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

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle
Conserves til Skibsbrug
af **Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter** o. l. • Prislister udleveres paa Forlangende.
Kontor og Lagér: **Store Kongensgade 106.**

Alle Arter Livs-, Kapital- og Børneforsikring.
Særlige, gunstige Tabeller for
Søfolk i udenrigs Fart.
Hovedkontoret for Danmark:
Frederiksberggade 11.
Agenter blandt Skibskaptajner og Styrmænd antages.

N. M. Hansen,

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

Oluf Stallknecht,

Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

Sagfører Ludvig Metz,

Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

N. Reippürt,

Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

N. F. Hansens Skibsværft,

Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

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.

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.

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.

LANDMANDSBANKEN

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

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme.

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

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

J. Melander,

Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

TH. MØLLER,

Nyhavn 45 & 47.
Telefon 387.
Skibsproviant, Kolonialvarer,
Vine og Spirituosa
en gros & en detail.
• Import & Eksport •
• Frilager •

Wilh. G. Brummerstedt,

Uhrmager.
St. Strandstræde 43.

Carlsdal Fabriker,

Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

S. Lindtner,

Skibsværft, Vejle,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Damp-Rambuk
haves til Udleje.

Christensens

Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

Anders Nielsen,

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

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings ordinære Generalforsamling

(Sluttet).

Redaktør Drechsel: Jeg har havt nogen Anledning til at beskæftige mig med dette Spørgsmaal, dels som Sekretær i Foreningen og dels i al Almindelighed. Jeg vil da gerne oplyse, at den ærede Dirigent ikke havde ganske Ret, naar han udtalte, at det er udelukket, at Spørgsmaalet om Pensionering af Søfolk kan ordnes ved Lov. Vi have nemlig her i Foreningen Oplysninger fra det danske Generalkonsulat i Berlin, der gaa ud paa, at der i Løbet af nogle Uger vil blive forelagt den tyske Rigsdag et Forslag til Lov om Pensionering for Søfolk, og Generalkonsulatet skriver, at det vil blive indbragt i Rigsdagen „til Vedtagelse". Jeg ved ikke, hvor megen Betydning, man skal tillægge denne Udtalelse, men det tyder dog paa nogen Mulighed for at gennemføre det. I Norge har en Kommission for nylig afsluttet sit Arbejde for en Pensionslov for Søfolk, som rimeligvis til næste Aar vil blive forelagt det norske Storthing. Men som fremhævet af nogle af de foregaaende Talere, skiller dette Spørgsmaal sig i to Dele, og hvad angaar Spørgsmaalet om Pensionering af Søfolk, har Bestyrelsen jo taget den Beslutning at afvente Udviklingen i Udlandet, og der er næppe nogen Grund til for Generalforsamlingen at tage nogen anden Bestemmelse. Hvad derimod angaar en Ulykkesforsikring, maa man huske paa, at dette Spørgsmaal er i høj Grad aktuelt. For et Par Aar siden blev det ved Lov paalagt alle de vigtigste danske Arbejdsgivere at holde deres Arbejdere forsikrede imod Ulykkestilfælde, og der blev paalagt dem et meget betydeligt, omfattende Ansvar, og det har bevirket, at de have dannet gensidige Assuranceselskaber for at holde sig forsikrede mod dette Ansvar. Der er næppe nogen Tvivl om, at denne Ulykkesforsikringslov om kortere eller længere Tid vil komme til at omfatte Sømandsstanden. Jeg skal gøre opmærksom paa, at allerede i sidste Rigsdagssamling forelaa der fra en stor Søfartsorganisation, nemlig Navigatørforeningen, et Andragende til Rigsdagen om denne Sag. Det var maaske ikke noget helt gennemtænkt Andragende, fordi det gik ud paa, at den gældende Ulykkesforsikringslov uden videre skulde udvides til at omfatte ogsaa Sømandsstanden, og det kan der af mange Grunde ikke være Tale om, da den jo slet ikke passer paa Søfartsforhold. Men i sidste Rigsdagssamling gik man dog videre end i de foregaaende Samlinger, idet man udvidede Ulykkesforsikringen ogsaa til Fiskerne. Da Fiskerne jo gennemgaaende selv ere Arbejdsgivere samtidig med, at de ere Arbejdere, maatte der træffes særlige Bestemmelser for dem, og under Forhandlingen om denne Forsikring for Fiskere, blev det fra indflydelsesrig Side i Folkethinget henstillet til Ministeren, at han skulde søge Ulykkesforsikringsloven udvidet til ogsaa at omfatte Søfarten. Ministeren udtalte sig ganske vist imod foreløbig at gøre dette; men det fremgik klart af hans Udtalelser, at det kun var et Tidsspørgsmaal, naar Ulykkesforsikringsloven ogsaa vil komme til at gælde Søfarten. Det synes mig derfor klart, at Ulykkesforsikringsloven maa man tage Stilling til nu, hvis man overhovedet vil gøre sig Haab om at have nogen Indflydelse paa Spørgsmaalet, naar det bliver bragt frem i Rigsdagen, og der har sikkert Hr. Torm Ret i, at den rette Vej gaar gennem Fællesrepræsentationen, idet det er en Sag, der berører ikke denne Forening alene, men alle Søfartsforeninger. Jeg vil altsaa pointere, at medens Spørgsmaalet om Pensionering af Søfolk maaske rolig kan vente nogen Tid, saa er Spørgsmaalet om Ulykkesforsikring saa aktuelt, at jeg synes, det er nødvendigt for Bestyrelsen nogenlunde at vide, hvad den har at rette sig efter i denne Sag.

Kaptajn Jacob Holm er ganske i, at Fællesrepræsentationen vil have bedre Chance for at bringe denne Sag igennem end den enkelte Forening. Naar Bestyrelsen nu i Gaar blev enig om, at man foreløbig vil se Tiden an, var det ikke alene, fordi der i andre Lande, navnlig Tyskland og Norge, saa vidt jeg véd, bliver arbejdet paa det samme Spørgsmaal, men der er ogsaa en anden Ting, man maa tage Hensyn til, og det er det, at man her i Landet har en Alderdomsforsørgelse, medens jeg ikke tror, man har nogen Alderdomsforsørgelse i Norge eller Tyskland. Der er endnu en Ting, man maa tage i Betragtning, naar man foreløbig vil forholde sig afventende, og det er, at der er stillet en Revision af vor Alderdomsforsørgelseslov i Udsigt. Hvis man fik en Pensionering af Søfolk her i Landet, der var noget lignende som den, Konsul Lund omtalte, nemlig 60—70 Kr. om Aaret, saa vil det være noget, som man hverken kan leve eller dø af. Saa vidt jeg erindrer, var Maksimum for Alderdomsunderstøttelse 278 Kr. (Dirigenten: Man har ikke noget Maksimum). Nej, men det er dog en Kutyme. I det Øjeblik altsaa en enlig Sømand havde 200 Kr. i Alderdomsunderstøttelse og saa fik 60—70 Kr. ved Siden af, kunde han maaske hutle sig igennem. Men trækker man disse 60—70 Kr. fra, saaledes som Skik og Brug er, saa bliver der altsaa kun 130 Kr. tilbage. Han faar altsaa 130 + 70, men disse 70 er altsaa Penge, som han har lagt op af sin Gage. Hvis det skulde gaa paa samme Maade som ovre i Sverrig, at der altsaa bliver fradraget visse Procent af Sømændenes Hyre, for at de kunne faa nogle Penge, naar de blive 70 Aar, saa tror jeg saamænd, de vilde sige: Gud fri os for vore Venner, vore Fjender skulle vi nok selv befri os for. Det vilde være at hjælpe dem fra Dynen i Halmen, naar man vil skaffe dem en Pension, som de skal bidrage til, og som skal trækkes fra i Alderdomsforsørgelsen. Vi maa derfor vente ganske roligt og se, hvorledes det vil gaa i Tyskland, og hvorledes det vil gaa med Revisionen af Alderdomsunderstøttelsen her i Landet.

Konsul Lund: Vi ere jo ikke afskaarne fra at assurere Folk allerede nu. Der er mange forskellige Selskaber i Danmark, og jeg tvivler ikke om, at flere af dem tage imod os, naar vi komme og assurere vore Folk. Der er et Selskab, jeg har havt lidt med at gøre, og det stillede sig ikke uvilligt til det. Hvad Ulykkesforsikring og Sygdomsforsikring angaar, har man andet Steds en Bestemmelse, som det ikke var af Vejen at faa indført i Sømandskredse. Der siges i Loven, at de selv skulle være med i en Sygekasse, som de første 10 Uger bestrider det. Der menes altsaa dermed, at en Mand selv skal gøre lidt for sig først. Om det nu kan passe paa Sømandsforhold, ved jeg ikke; men skal denne Sag senere komme til Fællesrepræsentationens Behandling, vil jeg bede dem, der faar med den at gøre, at tage det Spørgsmaal under Overvejelse, om ikke Sømandsstanden skulde hjælpe en lille Smule til. Jeg synes, at det hædrer Manden selv, at han kan sige, at han gør, hvad der staar i hans Magt, og hvis der saa sker en Ulykke, der rækker ud i Fremtiden, saa er det rimeligt, at andre træde til. Hvis altsaa de herværende Redere vilde forsikre deres Folk allerede nu, kunde de vist faa Arrangement med et hvilket som helst Ulykkesforsikringsselskab, og Tanken er saa human, at jeg kun kan anbefale den.

Havnefoged Møller: Det forekommer mig egentlig, som om Bestyrelsen ikke selv er ganske klar over sit Standpunkt med Hensyn til, om det er baade Ulykkesforsikring og Alderdomsforsikring, der skal lægges til Hvile indtil videre. Det første Spørgsmaal, som kom frem i denne Sag, lød jo egentlig saaledes, om vedkommende Skibsredere vilde være Rede til, før de bleve tvungne dertil ved Lov, at bære de Omkostninger og de Udgifter, som vilde være en Følge af Ulykkesforsikringen, og om Generalforsamlingen vil tilkendegive, at Bestyrelsen skulde fortsætte sine forberedende Arbejder i denne Sag. Jeg antager altsaa, at det første Spørgsmaal, der vil være at stille, vil være dette, om de her tilstedeværende Redere godvilligt, før de blive tvungne dertil,

ville være villige til at bære alle de Udgifter, der kunne følge af en Ulykkesforsikring, der bliver dannet gennem Foreningen. Det er Hovedpunktet; thi det er jo Rederne, det er afhængig af for Øjeblikket, om de ville bære disse Udgifter; saa længe de ikke ere tvungne ved Lov, staar det enhver Reder frit for enten at slutte sig til Ulykkesforsikringen eller lade være. Bestyrelsen skulde derfor nu have en Tilkendegivelse af, om Rederne ville slutte sig til en Ulykkesforsikring, der ikke er paabudt ved Lov, og der mener jeg, at Generalforsamlingen kunde anmode Bestyrelsen om at arbejde videre i denne Sag. Den har selv erkendt, at den Sag, som her foreligger, er af saa udstrakt og stor Betydning, at den ikke selv kan føre Sagen igennem eller paatage sig Arbejdet, som derved vilde fremkomme. Det er derfor ganske naturligt, at den vil søge Støtte hos andre af Skibsfartens Organisationer, saa at Sagen naturligvis vil udmunde i Fællesrepræsentationen, og der vil det altsaa blive drøftet, om saavel Dampskibs- som Sejlskibsrederne ville slutte sig til den paatænkte Ulykkesforsikring, som bringes tilveje ved de forskellige Søfartsorganisationers Arbejde. Men vi ved jo egentlig ikke, om Ulykkesforsikringen skal lægges ad acta tilligemed Pensioneringen; jeg ved ikke, hvad Bestyrelsen mener om det.

Kaptajn Jacob Holm: Der staar i Dagsordenen: Henstilling til Generalforsamlingen angaaende Spørgsmaalet om Søfolks Alderdomsforsikring m. v., og der bliver jo altsaa ganske vist Spørgsmaal om, hvad der forstaas ved „m. v.". Det var særlig Pensioneringen, Alderdomsforsikringen, det drejede sig om, og det er navnlig med Hensyn til Pensioneringen, at Bestyrelsen blev enig om at se Tiden an.

Konsul Lund: Det kunde maaske ogsaa tages under Overvejelse i Tilfælde af, at man kommer til at skulle forsikre sine Søfolk imod Ulykkestilfælde, om ikke de forskellige Rederier skulde gaa sammen og danne et gensidigt Selskab, ligesom de forskellige andre gensidige Selskaber, der nu eksistere. Forsikringen kunde muligvis derved blive billigere Saa vidt jeg kan skønne, ville Rederierne selv komme til at betale Ulykkesforsikringen, hvorimod Pensioneringen vil komme til at hvile paa Staten. Jeg skal altsaa henstille, naar dette Spørgsmaal gaar videre til Fællesrepræsentationen, at den har sin Opmærksomhed henvendt paa, at der muligvis dannes en gensidig Forsikring af de forskellige Sømandskredse.

Skibsreder Torm: Der staar i den Lærebog, jeg læste i Skolen, at Menneskene ikke ere saa gode, som de skulle være, og naar Konsul Lund slog paa, at Rederne selv kunne forsikre deres Folk uden at være tvungne dertil, saa tror jeg ikke, mange ville gaa med dertil, men den ene vil se paa den anden og sige: hvorfor skal jeg gøre det. Jeg tror ikke, at det gaar ad Frivillighedens Vej.

Havnefoged Møller: Naar man tænker paa at oprette en Ulykkesforsikring, er det givet, at det er en privat Forsikring, en gensidig Ulykkesforsikring, som man vil starte. Ellers skulde man jo henvende sig til Regeringen og anmode den om at skaffe en Lov, hvorved Skibsførerne blev tvungne til at forsikre deres Mandskab. Naar man ikke har en Lov, saa vil det alt sammen være privat Initiativ. Jeg mener, at vi ikke kunne gøre noget bedre, end anmode Bestyrelsen om at arbejde videre paa Sagen og saa for Resten se Tiden an, hvorledes alt vil udvikle sig. Selve Foretagendet kan kun hjemles ved Lov, og naar Loven er der, ere vi nødte til at bøje os for den, men Skibsrederforeningen kunde muligvis faa Indflydelse paa Lovens Affattelse. Jeg vil tillade mig at foreslaa Forsamlingen at vedtage en Resolution, der er saalydende:

„Med Tak til Bestyrelsen for det Arbejde, den allerede har udført i denne Sag, opfordres Bestyrelsen til at arbejde videre i denne Retning og eventuelt henvise Sagen til nærmere Behandling i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart".

Kaptajn Jacob Holm: Jeg anbefaler denne Resolution, men det forekommer mig, at det maaske kunde være heldigt, at det blev underforstaaet, at man mente, at Ulykkesforsikringen skulde man søge at faa fremmet saa hurtig som muligt, medens man derimod med Hensyn til Alderdomsforsikringen vilde se Tiden an.

Havnefoged Møller: Jeg har opfattet den sidste Del af Forhandlingen saaledes, at det er underforstaaet, at Pensionssagen bør opsættes, medens det derimod gælder om at faa Ulykkesforsikringen fremmet.

Ved den derpaa foretagne Afstemning vedtoges den foreslaaede Resolution enstemmigt.

Derefter behandledes Skrivelse angaaende

et Sømandshjem i Svendborg.

Formanden: Fra Kaptajn Larsen, Fører af Skonnerten „Ludvig", Svendborg, har Bestyrelsen modtaget en Skrivelse, dateret 21. Juni, hvori han anmoder Bestyrelsen om for denne Generalforsamling at bringe Spørgsmaalet frem om Oprettelsen af et Sømandshjem i Svendborg.

Bestyrelsen har forhandlet om Sagen i Gaar, og det er oplyst, at der her i Byen arbejdes for Oprettelsen af et Sømandshjem. Vi indse Ønskeligheden og Nødvendigheden af, at der findes saadanne Hjem, som man jo kender i Udlandet, og som der stifte megen Nytte. Bestyrelsen vil derfor være meget villig til at støtte Sagen saa meget som muligt, men man er paa den anden Side ganske klar over, at det mere er de lokalt interesserede Mænd, som have med Søfarten at gøre, der maa lægge Kræfter i her, thi det er lidt vanskeligt for os, der bo rundt omkring i Landet, at have at gøre med Spørgsmaal af en saa lokal Natur. Men er det os muligt paa noget Punkt at hjælpe til, ere vi villige til at yde vort Arbejde, og det vilde jo ikke være uden Interesse, om en eller anden, der nærmere kender, hvad der er gjort for at realisere Planen, vilde ytre sig derom, idet vi jo kun vide, at der er sat et Arbejde i Gang for at sætte noget saadant i Værk.

Kaptajn Jacob Holm: Det er nærmest „Sømandsforeningen", der har med dette at gøre. Den omfatter foruden menige Mænd tillige Skibsførere og Styrmænd, og den er vistnok den første og ogsaa eneste Forening her i Landet, som har oprettet saadanne Sømandshjem, og jeg tvivler ikke om, at den vil optage Sagen med Interesse i det Øjeblik, man vil henvende sig til den. Jeg kan ikke se, at vor Forening kan gøre andet end henvise til „Sømandsforeningen".

Skibsmægler Nicolaisen, Aarhus I Aarhus har der i 10—12 Aar eksisteret et Sømandshjem, som opretholdes dels ved, at de enkelte Søfolk betale for at bo der, og dels ved Bidrag fra den kristelige Forening i Aarhus, Stefansforeningen. Jeg tror, at der er Plads til 20 Søfolk, som altsaa kunne bo der, opholde sig der, læse, skrive deres Breve og faa dem distribuerede der og søge deres Hyre gennem Sømandsforeningen.

Havnefoged Møller: Det har ofte været paa Tale her at faa oprettet et Sømandshjem, men man har ingen Trang følt til det, thi de enkelte Søfolk, som komme her, blive kun kort, idet de tage til Kjøbenhavn. Der er saa lidt for Søfolk at gøre her, at de ikke blive liggende her. Jeg kan ikke se, at der just for Tiden er nogen Trang til at rejse et Sømandshjem, og jeg finder i det hele taget, at det er en Sag, som ligger udenfor Foreningens Omraade. Hvis noget saadant skal sættes i Scene, maa det være den lokale Forening, der skal tage Sagen op, og naar den saa henvendte sig til Dansk

Sejlskibsrederi-Forening om Støtte paa en eller anden Maade, tvivler jeg heller ikke om, at den fik en saadan Hjælp.

Derefter vedtoges uden Afstemning følgende Resolution:

„Uagtet Sagen har Generalforsamlingens udelte Sympati, maatte den dog afvise Sagen som Foreningen uvedkommende, og henstille til Brevskriveren at henvende sig til Sømandsforeningen i Kjøbenhavn, under hvilken en saadan Sag nærmest hører."

Hermed var Dagsordenen udtømt.

Udenfor Dagsordenen fik derefter forskellige Talere Ordet.

Agent Petersen, Marstal: Da jeg for kort Tid siden overværede Nordisk Skibsrederforenings Generalforsamling i Stockholm, blev det der oplyst, at Foreningen agtede at udgive en Bog om Befragtning, Havarier m. m. til Nytte og Gavn for hele Skibsfarten. Jeg tillader mig nu at anbefale alle vore Skibsførere og Skibsredere at købe denne Bog. Jeg har havt den store Fornøjelse at gennemlæse den, og jeg forsikrer Dem, at denne Bog vil spare Rederierne mange Penge, naar de have den paa deres Skibe, thi der er ikke det Spørgsmaal fremme, som ikke er besvaret deri. Bogen vil kun koste 5 Kr., og det er en meget lille Betaling for den store Gavn, den vil gøre; jeg anbefaler derfor alle at købe den, jeg er sikker paa, De ville blive tilfredse med den.

Skibsreder Torm: Jeg kan fuldt ud slutte mig til Agent Petersen. Jeg har selv havt en Del at gøre med, at den er bleven til. Jeg tror, Bogen vil blive til Glæde og Gavn for Redere og Skibsførere.

Kaptajn Jacob Holm: Der er et Spørgsmaal, jeg har tænkt paa mange Gange. Det er, hvorfor Rederierne ikke se deres egen Interesse i, omkring i deres forskellige Skibe at have et lille Bibliotek, som Skibsførerne og Styrmændene og hvem der havde Tid til det kunde læse i. Det vilde maaske koste 30—40 Kr., og det vilde ogsaa spare Rederierne mange Penge. Jeg vil bede Hr. Torm, som vistnok er den eneste Dampskibsreder, der er her til Stede, om at bringe den samme Tanke frem for Dampskibsrederierne.

Konsul Lund: Naar et Skib forvolder en Skade paa en Ejendom, som er større end den Værdi, Skibet er assureret for, og den samme Reder har et andet Skib, som kommer den samme Vej, saa kan der, efter hvad man nu hører, ske en Beslaglæggelse i England af det andet Skib. Der kan derved forvoldes Redere et stort Tab, naar de ikke kende den Risiko, de løbe. Hvad der kan gøres i denne Sag, ved jeg ikke, men jeg har villet henlede Opmærksomheden derpaa her. Skibsreder Torm har, saa vidt jeg véd, havt en Skrivelse derom fra Autoriteterne i England og er ogsaa kommen til det Resultat, at Rederier løbe en stor Risiko, naar det ene Skib ikke dækker Skaden; thi kommer der et andet Skib fra samme Rederi, kan det beslaglægges.

Skibsreder Torm: Jeg har interesseret mig for dette Spørgsmaal, der har den største Betydning for alle Rederier, alle Aktionærer og alle Interessenter. Min Interesse blev navnlig vakt ved Sammenstødet mellem „Cathay" og „Clan Macgregor". Jeg forelagde mig selv det Spørgsmaal: Hvis nu det sidste var gaaet til Bunds ved denne Kollision — Assurandørerne havde selvfølgelig maattet udbetale Assurancesummen — og hvis „Cathay" havde Skyld i Kollisionen, kan saa Ejeren af det Skib, som gaar til Bunds, beslaglægge „Siam" eller et andet af „Østasiatisk Kompagnis" Skibe i England? Det vilde være en meget alvorlig Sag. Jeg skrev til „Nordisk Skibsrederforening", og de indhentede Oplysninger i England, men Resultatet var egentlig, at der er ingen bestemte Regler, og at de engelske Advokater selv ere uenige om det. Der har været et Tilfælde med en Damper, hvor Domstolen sagde, at de kunde holde dem til et andet Skib fra samme Rederi, og der er flere engelske Advokater der sige, at der er ingen Tvivl om, at man baade i England og endnu mere i Skotland teoretisk har Lov til at gøre det, men i Praksis er det sjældent blevet udøvet. For Rederierne er der stor Fare, thi i England ere Processerne dyre selv i første Instans, og skal man til en højere Instans, bliver det meget kostbart. Der har jo ogsaa været Tale om at arrestere et Bestyrelsesmedlem for at fremtvinge hans Møde for en højere Instans, og det mene de ogsaa kan ske. Vi ere lidt daarlig stillede ved, at England har saadanne Undtagelseslove, der ere saa forskellige fra de kontinentale Nationers Love paa det Omraade, men der er vist ikke noget at gøre; thi Englænderne ere vist, i det mindste endnu, temmelig utilbøjelige til at forandre disse Love.

Kaptajn Jacob Holm: Der er dog i alle Tilfælde en Maade, hvorpaa man kan komme ud over den Vanskelighed. Naar det staar fuldstændig usikkert, om de ikke kunne lægge Beslag paa et andet Skib end det, der har havt Kollision, hvis dette ikke dækker Skaden fuldt ud, kan man lade hvert enkelt Skib gaa som et Aktieselskab for sig. Hvis det sker, kunne de ikke stoppe det. Jeg skal villig indrømme, at det til at begynde med vil forvolde en Del Vanskeligheder, men det er dog en Maade at komme ud over det paa.

Skibsreder Torm: Det er rigtigt, at man kan gøre dette, men saa vil Dampskibsfarten blive meget vanskelig. Folk vil helst have Aktier i et større Selskab, dem kunne de sælge, de kunne ikke saa godt komme af med Aktier i et enkelt Skib som i et stort Selskab, hvis Aktier blive noterede paa Børsen. Ligeledes skulle vi have Laan paa Børsen, og man laaner lettere mod Pant i et større Selskab end i et enkelt Skib. Jeg tror derfor, at der vilde komme flere Ulemper af en saadan Fremgangsmaade, end man vilde vinde derved.

Efterat derpaa Formanden havde bragt Dirigenten en Tak for hans Ledelse, afsluttedes Forhandlingen for aabne Døre.

Sømandsstanden og Folketingsvalgene.

Efter en indgaaende Diskussion for lukkede Døre vedtog Generalforsamlingen enstemmigt følgende Resolution:

„Generalforsamlingen opfordrer Bestyrelsen til ved Henvendelse til de politiske Partiers Hovedbestyrelser at søge udvirket, at der ved de i 1901 forestaaende almindelige Folketingsvalg i en eller flere Kredse, opstilles Kandidater, der ved Siden af at repræsentere deres Vælgeres almindelige politiske Interesser tillige repræsentere Skibsfartens Interesser.

Fragtmarkedet.

Siden vor sidste Beretning har Fragtmarkedet været i jævn Stigning, især Kulfragter ud til det yderste Østen, som ere stegne i en forbausende Grad paa Grund af Forholdene i Kina, saa at der er sluttet til Honkong 40/. Ligeledes stiger Fragterne fra Sorte- og Asoffhavet, da Beretningerne fra Rumænien og det sydlige Rusland lyde paa en meget stor Høst og som Følge deraf en meget stor Eksport; saa der er al Udsigt til, at Fragterne til Efteraaret ville stige til en Højde, som de ikke have naaet i mange Aar, naar Rederne blot vil holde igen, og ikke slutte forud. Tømmerfragterne fra den mexikanske Gulf ere derimod dalede noget, da de høje Fragter, der bydes, havde lokket lidt for rigelig Tonnage dertil. Betydelige Maanedsbefragtninger ere ogsaa afsluttede til gode Rater, saavel for Rundrejser til det yderste Østen som mellem Amerika og Australien.

Kulmarkedet holder sig godt, og da der er Mangel paa Tonnage i Cardiff, saa ere Fragterne i Stigning. saavel til Middelhavet som til Østersøen; men da Minearbejderne holde mange Fridage, saa bliver Tørnen lang. Fra Skotland meddeles, at Kulmine-Helligdagene ere begyndte d. 13. ds. og vedvare en Uge; i Burntisland vare de fra d. 13. til d. 20. ds.; i Methil fra d. 20. til den 27. ds., og i den Tid er Afskibningen af Kul indskrænket til det mindst mulige, saa der er Udsigt til lang Tørn, tilmed da alle Forth Havnene ere overfyldte med Dampere, som vente paa at faa Tørn. Fra Cardiff noteres: Til Christiania 7/, Kjøbenhavn 7/, Helsingør 6/9, Aarhus 6/6, Nyborg 6/9. Stockholm 7/ à 7/3, Svinemünde 6/9, Riga 7/9, Reval option Mühlgraben 7/6, Kronstadt 8/6, Gibraltar 9/, Barcelona 12/, Valencia 11/6, Malta 9/, Alexandria 12/6, Konstantinopel 9/6, Odessa 9/3, og andre Havne i Forhold dertil. Fra Blyth noteres: Til Kjøbenhavn 6/3, Odense 6/6, Horsens 6/6, Aarhus 5/9, Aalborg 6/, Svinemünde 6/, Pillau 6/6, Norkøping 6/3, Stockholm 6/, Luleå eller Umeå 7/, Wyborg 7/6 à 8/, Kronstadt 7/, Cadix 8/6, Valencia 10/, Barcelona 11/6 à 11/9, Genua eller Savona 10/6, Neapel 10/6 à 10/9, Palermo 11/6, Venedig 13/, Ergasteria 11/6, Alexandria eller Port Said 13/. Fra Hull noteres: Til Kjøbenhavn 6/6, Kallundborg 6/9, Nakskov 6/9, Odense 6/9, Stege 7/, Stockholm 5/9 à 6/, Sundsvall 5/9 à 6, Kronstadt 6/9. Fra Firth of Forth noteres: Fra Methil til Frederikshavn 7/3 à 7/6, Aalborg 7/6 à 7/9, Aarhus 6/6 à 6/9, Kjøbenhavn 6/6 à 6/9, Horsens 8/3 à 8/6, Grenaa 8/3 à 8/6, Pillau 8/. Libau 7/3 à 7/6, Kronstadt 8/. Fra Burntisland omtrent samme Rater. Fra Leith til Genua eller Savona 10/6, Alexandria 12/6, andre Havne i Forhold dertil. Fra Cardiff bydes til Østen: Bombay 27/6, Colombo 25/6, Singapore 25/, Java 27/6, Hongkong 35, Shanghai eller Wladiwostok 37/6 à 40/, Saigon 27/6 à 28/9, men der er sluttet Fragter til højere Rater end dette.

Østersøen. Fragtmarkedet der er temmelig uforandret, undtagen for St. Petersborgs Vedkommende, hvor Raterne ere i god Stigning. Der noteres fra St. Petersborg: 1/10½ til Østkyst England; 2/ til Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Weseren, Ghent, Antwerpen og Dunkirk; 2/1½ til det øvrige Kontinent, alt Hvedebasis. Hørfragterne ere derimod uforandrede. Til Øst- og Syd-Sverrig betales 14 Rmk.; til Stettin, Lübeck eller Sundhavn 15 Rmk.; til Danmark 15 à 16 Rmk, alt pr. 2,000 Kg Rugbasis. Fra Reval noteres: til Hull, London 1/7½ og til Rotterdam 1/10½, Hvedebasis. Fra Riga ere Korn- og Hørfragterne omtrent uforandrede, ligeledes fra Kønigsberg. Fra Libau ere Fragterne til Leith, Hull, London 1/3; Rotterdam, Amsterdam 1/4½, Antwerpen, Ghent, Dunkirk 1/4½ à 1/6; Hamburg 1/6, Newcastle 1/7½, alt Havrebasis. Til Danmark 16 Rmk. og til Norges Østkyst 17 Rmk. pr. 2,000 Kg Rugbasis.

Trælastfarten er vedblivende god. Fra Kronstadt noteres: 37/6 til Østkyst England, London; 17½ fl. Holland. Fra Botten til Danmark noteres for Dampere: 28 à 29 Rmk. pr. Stdr. For Sejlere: Nordbotten til danske Provinshavne, større 27 à 28 Rmk., mindre 29 à 30 Rmk. pr. Stdr. Sydbotten eller Sydfinland til danske Provinshavne, større 25 à 26 Rmk., mindre 26 à 28 Rmk. pr. Stdr. Fra Nordbotten til England ere Fragterne op til 42/6 og fra Sundsvall Distrikt til Vestkysten af England c. 40/. Fra Archangel og Hvidehavshavne ere Fragterne 55/ til Østkyst, og 57/6 à 60/ til Vestkyst England, for D. B., for Baade indtil 500 Stdr. Fra B. N. A. ere Fragterne fra Quebec eller Montreal til London, Hull, Hartlepool 62/6 à 65/. Fra nedre St. Laurence til Vestkysten 60/, og til Østkysten af England 60/ à 62/6. Pitchpine Fragterne fra Pensacola, Mobile eller Ship Island til Mersey, Belfast eller Clyden c. 115/, til Tynen 117/6, til Aberdeen 122/6, til Bremen, Hamburg 122/6, til Genua 127/6 à 130/, og andre Pladser i Forhold dertil.

Middelhavet, Sorte- og Azoffhavet. I Middelhavet ere Befragtningerne omtrent standsede, da Rederne forlange højere Rater end som Befragterne byder. Fra Frugthavnene bydes for passende Dampere, til September-Oktober Lastning 13/6 til Østkyt U. K., og for Esparto bydes fra Algier 20/ til Østkyst U. K. Paa Sicilien og i Alexandria er der omtrent fuldstændig Stilstand, hvorimod der fra de græske Ertshavne er Fragter nok, men Raterne ere ikke fristende. Sortehavet er fast, og Fragterne stigende. Odessa til L. H. A. R. 12/9 til 13/, og Nicolajeff 13/9 à 14/. Fra Eupatoria til tyske og russiske Østersøhavne bydes 21/ à 22/ for Salt. Fra Poti er der stærk Efterspørgsel for Tonnage til Middelsbrough og Rotterdam, og det er ikke umuligt at opnaa 19/ à 20/; men man maa erindre, at der stadig lyder Klager fra denne Plads over lange Ophold. Donaumarkedet er højt, og saavel Berth som Certeparti Raterne ere for Juli 17/3 á 17/6; for Slutningen af August 18/ og for September 18/6; men vi maa paa det indstændigste raade Rederne til kun at slutte pr. Certeparti, da de ellers kan faa meget lange Ophold der. Azoffmarkedet er i voldsom Stigning, og der gøres Masser af Forretninger. For prompt Tonnage er der betalt til Rotterdam 17/9. Berth Raterne for Slutningen af Juli ere for p. p. 16/9 à 17/3; fra 15. til 25. August 17/6 à 18/, senere 18/3 à 18/6. Paa Certeparti kan faas 17/3 à 17/6 for Juli, 17/9 à 18/3 for Slutningen af August, og for September og Oktober bydes 18/6 à 19/. I alle Tilfælde betales 6 d. mere for Hamburg.

Det amerikanske Marked har været stille med Hensyn til Kornbefragtninger for Juli og August Maaned, hvorimod der har været gode Tilbud for Kulfragter til England eller Kontinent à 17/, til spanske Middelhavshavne à 18/ (fri for spanske Afgifter), til Vestkysten af Italien 17/6 og til Østersøen 20/. Der er Efterspørgsel for Tonnage til at føre fra 50 til 100,000 Tons Kul fra Baltimore eller Philadelphia til Genua. Kornfragterne fra Northern Range til C. f. O. ere 3/3 à 3/6. Fra Gulf-Havnene til U. K. eller Kont. 3/9 à 3/10½. Paa Netto Certeparti Basis er der god Efterspørgsel fra New-Orleans eller Galveston til U. K. eller Kont. til 17/3 à 17/6 for Juli, 17/6 à 17/9 for August og September og 18/3 à 18/6 for Oktober-November Lastning. For Fosfat fra Fernandina er Raten 20/ til U. K. eller Kont., og fra Gulfhavnene 21/ à 21/6. River Plate Markedet er meget slet, begrundet paa Overflod af Tonnage, saa at meget lave Rater ere blevne modtagne. Fra Grænsen af St. Lorenzo noteres nu nominelt 22/, og fra Bahia Blanca 21/, med en begrænset Tørn paa den sidste Plads af 7 til 10 Dage.

Det østlige Marked er vedvarende daarligt, dog synes der at være en Smule mere Efterspørgsel fra Java, hvorfra der er betalt 32/6. Fra Singapore og Penang bydes til London og/eller Liverpool, for August-Sep-

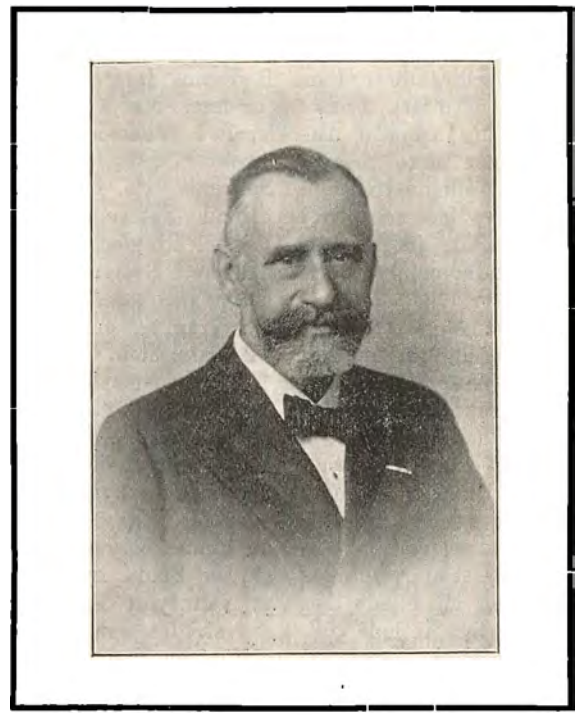
tember 27/6, og til New York kan antagelig faas 30/. Fra Filipinerne kan antagelig faas 32/6 paa D. W. til August eller tidlig September Lastning. Forholdene i Kina ere ikke lyse, og de engelske Redere ere meget nedslaaede over den Vending, som Forholdene have taget derude, da den største Del af den kinesiske Handel er paa engelske Hænder. Der maa dog blive Brug for en Masse Skibe saavel til Transport af Militær, som til at forsyne den Masse Orlogsskibe og Tropper med Kul og Proviant, og det synes allerede at være godt i Gang.

Fra Udenrigsministeriet meddeles: Ifølge Telegram fra det danske Konsulat i Shanghai er der i Øjeblikket særdeles gode Konjunkturer i østasiatiske Farvande for Dampskibe af lignende Art som Det forenede Dampskibsselskabs Damper „Arno" (825 Netto Register Tons).

Særlig fordelagtig stiller Tidsbefragtning sig.

Dødsfald.

Efter længere Tids Sygeleje er Kommandør N. Jespersen Fredag Morgen d. 13. ds. afgaaet ved Døden i en Alder af 64 Aar. Han blev Løjtnant i Flaaden i 1855, deltog i Krigen 1864 og blev 1873 udnævnt til Kaptajn. Senere traadte han ud af aktiv Tjeneste, da han blev knyttet til forskellige private Virksomheder. Han var saaledes Inspektør for Bureau veritas her i Danmark, og fulgte paa dette Selskabs Vegne alle Nybygninger, Reparationer af Havarister og Klassificeringen af de Skibe, som vare indtegnede i Selskabet; var Formand i den permanente Voldgift for Bjærgningsspørgsmaal; Formand i „Foreningen til Søfartens Fremme"; Formand i „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart"; Formand



for „Georg Stages Minde", samt Medlem af forskellige Kommissioner i Søfartens Interesse.

Kommandør Jespersen hørte til dem, som ikke var bange for at arbejde, naar det kunde gavne Sømandsstanden, og han havde mange brødløse Bestillinger, men i dem alle kom hans store Arbejdsdygtighed, betydelige Evner, paalidelige og elskværdige Karakter ham til Hjælp, og vi ere overbeviste om, at mange af hans Undergivne, saavel i Orlogsmarinen som i det civile Liv, ville mindes ham med Kærlighed og Højagtelse, for hans brave og ligefremme Væsen. Han blev for nogle Aar siden udnævnt til Kommandør og var dekoreret med Kommandørkorset og Dannebrogsmændenes Hæderstegn. Ære være hans Minde.

Fhv. Direktør for Helsingør Jærnskibs- og Maskinbyggeri, Vilhelm Dyhr, er, 60 Aar gammel, afgaaet ved Døden i Nykjøbing paa Mors, hvor han ogsaa var født. Den Afdøde lærte Skibsbyggeriet herhjemme, gik derefter til England og arbejdede sig energisk frem til en anset Stilling. Da man i Flensborg anlagde et Jærnskibsværft, kaldtes Dyhr dertil, og han begyndte dette betydelige Foretagende med stor Dygtighed. Grosserer M. C. Holm, som kendte Dyhrs Arbejdsævne og Indsigt, da han havde faaet flere Dampskibe byggede i Flensborg, formaaede ham imidlertid til at tage til Helsingør, da Værftet der blev anlagt, for at være ledende Direktør, og i flere Aar havde Værftet Gavn af hans betydelige Fagkundskab, store administrative Talent og omfangsrige Bekendtskabskreds. Uoverensstemmelser mellem ham og Hr. M. C. Holm bevirkede dog, at han tog sin Afsked, og med det samme synes hans Energi at være gaaet tabt, saa han henlevede sin sidste Tid som Partikulier og var lidt utilfreds med denne Tilværelse.

Forholdene i Wemyss.

Gennem „Ærø Avis" har vi faaet Opfordring til at optage Følgende angaaende Forholdene i Wemyss:

Vi vil fraraade enhver mod at gaa herind og lægge sig for Tørn med sit Skib, med mindre Vedkommende kan faa stipuleret bestemte Dage i sit Certeparti til Lastning, for her ser sørgeligt ud. Nu har undertegnede ligget her i 8 Dage, og der er lange Udsigter endnu. Her er Skibe, som har ligget i 14 Dage og som endnu ikke kan faa Kul. Der bør og kan gøres noget, blot Skibsredere og Skibsførere ere enige, og holde sig fra Tørn; thi i saa Tilfælde vil Vedkommende her i Wemyss blive tvungne til at lade deres Arbejde gaa noget raskere og bedre, og ligeledes lade det ene Skib faa Tørn med det andet. Der tages Skibe i Dok, det ene efter det andet

de blive lastede og gaar, og disse kan maaske ende deres Rejse og komme tilbage igen, medens vi fremdeles ligge her, fordi de skal laste smaa Kul. Lad det ene Skib faa Tørn med det andet, hvad Slags Kul de saa end skal laste.

Skibsfører *A. Sønnesen*, norsk Skib „Rosesadal".
Skibsfører *H. Simonsen*, Sk. „Elise Dyreborg".
J. Jacobsen, Fører af „Kingsley", Skudenæs.
Joh. Glup, Fører af „Maria", Tyskland.
Frd. Burmann, Fører af „Flora", Tyskland.
R. Speelman, Fører af „Dolfyn", Holland.

Konflikten i det forenede Dampskibsselskab.

Det forenede Dampskibsselskabs Bestyrelse har tilstillet Kontorpersonalet følgende Svarskrivelse:

Bestyrelsen har gennem d'Hrr. Underdirektører Hein og Larsen modtaget et fra et Flertal af d'Hrr. Funktionærer paa Selskabets Kontor mundtlig fremsat Andragende om, forsaavidt som Bestyrelsen ikke maatte finde Anledning til at afskedige den administrerende Direktør Hr. Brandt, da at maatte blive løst fra den i deres Kontrakter stipulerede Opsigelsesfrist, idet de af forskellige anførte Grunde fandt det uudholdeligt at arbejde længere under den nævnte Direktør.

Gjort bekendt med denne Henvendelse har Hr. Direktør Brandt, der er engageret uopsigelig for 10 Aar, hvoraf de 6 endnu er tilbage, under visse Betingelser med Hensyn til den ham i Følge Kontrakt tilkommende Gage, stillet sin Post til Bestyrelsens Raadighed.

Naar Bestyrelsen efter nøje at have overvejet Situationen ikke har kunnet modtage Hr. Direktør Brandts Tilbud om at trække sig tilbage i nærværende Øjeblik, er Grunden denne, at man formener det at være i Selskabets Interesse at beholde ham som Leder af Selskabets Forretninger, saalænge som hans Helbred vil tillade det, ligesom man vilde anse det for uforsvarligt at lade Selskabet være uden administrerende Direktør — maaske for længere Tid. Heller ikke vil man lade det endog kun faa Udseende af, at Selskabets Funktionærer skulde kunne tvinge igennem en Afsættelse af den af Bestyrelsen ansatte Direktør. Man kan saaledes ikke imødekomme d'Herrers Ønske om at løse dem fra deres Forpligtelser i Henhold til de med dem oprettede Kontrakter. Det er første Gang, at der fra d'Hrr. Funktionærers Side er rettet Klage til Bestyrelsen over Direktøren, med Hensyn til hans Optræden lige over for dem. Da saadan nu er sket, vil Bestyrelsen føle det som sin Pligt paa det nøjeste at undersøge Berettigelsen af de fremførte Anker, og den føler sig overbevist om, at Direktøren vil yde sin loyale Medvirken til, at Forholdet vil kunne ordnes paa en for alle Parter og Selskabets Tarv tilfredsstillende Maade. Sluttelig finder man Anledning til at meddele, at Bestyrelsen allerede, forinden denne Sag kom op, sammen med Direktøren har drøftet, hvad der skulde gøres, dersom dennes Helbred skulde gøre det umuligt for ham at varetage sin anstrængende Virkomhed i Selskabets Tjeneste, og at der har været fuld Enighed om, at man hurtigst muligt maatte søge at finde en kvalificeret Person, der, medens Direktøren endnu var i Stand til at besørge Overledelsen, kunde sætte sig grundigt ind i Forretningerne, saaledes at han kunde afløse Direktør Brandt, naar dennes Kræfter ikke længere skulde slaa til.

Kjøbenhavn, d. 12. Juli 1900.

Bestyrelsen for „Det Forenede Dampskibsselskab"
Frantz Th. Adolph, *C. A. Garde*, *Jacob Holmblad*, *A. F. Lassen*, *Carl Torp*.

International Kongres for Handelsmarinerne.

En af de vigtige Begivenheder, som vil ske i August Maaned, i Forbindelse med Pariser Udstillingen, er den internationale Kongres af Handelsmarinerne, som afholdes i Paris i Dagene fra d. 4. til d. 12. August og under Forsæde af den franske Handelsminister. Et meget udtømmende Program er allerede udarbejdet, hvor næsten enhver Ting, der har Interesse for Søfarten, har faaet sin Plads. Organisations-Kommiteen opfordrer nu alle Landes Handelsmariner til at sende Delegerede, og haaber at der ud af al den Veltalenhed, som vil flyde, vil komme noget godt, og der er jo Mulighed for, at de ej vil blive skuffede. Der er ingen Tvivl om, at de internationale Konferencer, som holdtes sidste Aar i London og Aaret iforvejen i Antwerpen, hvor Hovedspørgsmaalet var Begrænsningen og Ansvaret for Rederne i Tilfælde af Kollision, med Udsigt til at bringe en ensartet Lovgivning i Stand, har baaret god Frugt, ved at stimulere Rederues Interesse i en Sag, der har saa stor Vigtighed for dem. Mr. Mc. Arthurs Lovforslag, som uheldigvis blev kvalt i Fødselen for Hovedsagens Vedkommende, var et direkte Udslag af Konferencen. Man venter, at L'loyds Sekretær vil give Møde, da meget vigtige Sager vedrørende Søforsikringen ligge for, blandt andet om Forlis Bogen, Regler for at undgaa Kollision, Reform af Signalerne, Bestemmelse om moderat Fart, obligatoriske Ruter paa de store Oceanveje, en international Ladelinie, om Vrag og en Masse andre vigtige Sager ere optagne til Diskussion.

Spørgsmaalet: „Hvad skal der gøres ved de drivende Vrag? er ét af dem, som passer ved en international Konference, da alle Nationer have Interesse i, om Havet kunde blive befriet fra denne Fare, som det mest omhyggelige Sømandsskab staar magtesløs lige over for. Rev og Grunde ere mærkede i Kortene, og de kunne belyses, saa man kan undgaa dem; men Vrag skifter Plads fra Dag til Dag, og det hænder ofte, at et vandfyldt Skibsskrog driver om i Ugevis, næsten overskyllet, saa at det daarligt kan ses af Udkigsmanden, endda om Dagen. Om Natten er det bedre for en Kaptajn paa en Oceanfarer, at han slet ikke tænker paa, at der er noget, som hedder Vrag. At sænke disse Vrag, især naar de ere ladede med Tømmer, er et meget besværligt og farefuldt Arbejde, som Kaptajnerne helst overlade til en anden end dem selv at gøre. „Hvad der er enhvers Arbejde er ingens Arbejde", og for Tiden er der intet, der frister en Kaptajn til at gøre dette Arbejde, undtagen det skulde være den højsindede Tanke, at han gjorde Menneskeden en Tjeneste. Kunde det ikke blive arrangeret mellem de forskellige Regeringer, at der blev sat en Pris paa hvert Vrag, som blev ødelagt? Hvorfor skal ikke Skipperen og hans Mandskab, saavel som Rederen lige saa godt have Erstatning, naar de frier Samfundet for en almindelig Fare, som naar de udfører en Bjærgning? Spørgsmaalet er kun: „Hvem skal betale?" Dersom Konferencen vil drøfte denne Sag igennem og komme til et Resultat, saa vilde et stort Gode være gjort. (Syren).

Trafiken paa New Orleans.

Vi have modtaget følgende:

Sidste Vinter har Vandstanden gennem South Pass holdt sig noget bedre end forrige Vinter. Floden har ikke været saa høj, og der har været mindre Strøm.

Kun ét Fartøj har haft større Ulempe der igennem. Det var en stor engelsk Damper for udgaaende, ladet med Mulæsler til Syd-Afrika; den opholdtes et Par Dage.

Skibsfarten har været ret livlig, og særlig synes Udførslen af Foderstoffer til Danmark at tiltage; Krigen i Syd-Afrika har ogsaa bidraget godt til at forøge Trafiken. Indtil 1. Maj d. A. var der afgaaet 20 Dampere til Kap med 19,016 Mulæsler og 3,154 Heste, tilligemed en Del Foder og Proviant til den engelse Armé. Disse Dyr maa betales meget dyrt, til Dels som en Følge af, at Befolkningens Sympati er med Boerne.

Skibenes Ekspedition har gennemgaaende været bedre end tidligere, særlig af Korn fra de fire store Elevatorer, der hver rummer op til 1,000,000 Bushel (à 25 Kilo) og leverer c. 250 Tons pr. Time.

Fra 1. September 1898 til 31. August 1899 var Havnen besøgt af 1,419 Skibe med 3,015,386 Br. Reg.-Tons. Deraf ankom 524 (de fleste under amerikansk Flag og i Kystfart) med Ladning. 394 ankom med Frugt (Bananer, Appelsiner o. s. v.). Denne Trafik besørges næsten udelukkende af norske Dampere — smaa Fartøjer fra 300 til 600 Tons Brutto. 490 Skibe ankom i Ballast. 11 Orlogsmænd besøgte Havnen. Af denne Flaade var 105 Sejlskibe.

Fra Byens Centrum har Havnen en Udstrækning af 7 miles op ad Floden og 5 miles ned efter; der er Kajer paa begge Sider med c. 4 miles Længde. Gennem South Pass kan Skibe i Reglen komme ud med 25 Fod. Det er Hensigten at danne et Farvand gennem S. V. Pass med 30′ Dybde; de forberedende Arbejder er paabegyndte, og forhaabentlig vil der snart blive taget rigtig fat paa Uddybningen; thi South Pass er ikke et Farvand, der er svarende til Trafiken med de store Fartøjer, der om Vinteren besøge Havnen.

i.

Fra Island.

Korrespondance til Dansk Søfartstidende.

Seydisfjord, d. 12. Juni 1900.

Uagtet man allerede er kommen et godt Stykke ind i Sommeren, har Fiskeriet her paa Østkysten desværre endnu kun givet et højst tarveligt Udbytte. Islands Østkyst er dette Aar derimod Skueplads for en rig Hvalfangst; alle Hvaldamperne fra Vestlandet ere her omme; thi paa hin Side af Øen findes ingen Hvaler i Aar. Det er rigtignok en lang Vej at bugsere de døde Hvaler fra Øst- til Vestkysten; men Stationerne have til det Formaal ogsaa specielle Dampskibe, saa at de øvrige kunne fortsætte Driften. Baadfiskerne ere nu ikke glade over hele denne Bedrift; de formene nemlig, at Fisken jages bort af de harpunerede Hvalers voldsomme Bevægelser i Havet. — Det danske Opmaalingsfartøj Diana. Kaptejn Hammer, kom til Seydisfjord den 9. Juni og gik to Dage efter herfra Nord paa; Dianas egentlige Arbejdsfelt bliver i Aar Sydkysten; 6 Uger har Skibet arbejdet nede ved Færøerne. Stationsskibet Heimdal, Kommandør Schlüter, er for Øjeblikket vist ogsaa her paa Østlandet, i al Fald har man Efterretninger om, at Heimdal den 11. Juni kom til Eskefjord med to anholdte Trawlere, en engelsk og en tysk. Forseelsen var klar, og Mulkterne løde paa de sædvanlige 1,000 Kr. samt Konfiskation af Trawl og Fangst; denne sidste beløb sig til over 30,000 Fisk. Den tyske Trawlerskipper græd, da han hørte Dommen, hvorimod Englænderen indskrænkede sig til nogle kraftige Eder. Med Heimdal var der fra Reykjavik kommen Efterretning til Eskefjord, at det norske Dampskib Moss, bygget i Moss 1872 og 163 Reg.-Tons stort, er fuldtændig brændt med en for Reykjavik bestemt Trælast; Katastrofen fandt Sted paa Reykjavik Red. — Den danske Skonnert Anna strandede d. 25. Maj paa Koparskær paa Islands Nordkyst. Mandskabet og en Del af Lasten bjærgedes i Land; men Skibet blev aldeles Vrag.

14de Juni. Heimdal, Kommandør Schlüter, kom hertil i Gaar Aftes. De anholdte Trawlere vare Dueren fra Bremerhafen og Admiral fra Grimsby.

Fra Sø og Land.

En farlig Situation. Fredag d 13. ds om Formiddagen var et stort Dampskib fra Aberdeen i en farlig Situation ude ved Horns Rev. Skibet kom med fuld Fart styrende ind imod den Stengrund, som kaldes „Søren Bovbjergs Knob“ og var knap en Kvartmil fra Grunden, da den blev opdaget af Fyrtransportskibet „Nordsøen“, der har Station i Esbjerg. Kapt. Cold lod straks hejse Signalet: „De stævner mod Fare“ og lod Dampfløjten lyde; men Skotten ænsede hverken Signalet eller Fløjten. Kapt. Cold, der er en meget resolut Mand, lod nu „Nordsøen“s ene Kanon lade med skarpt og affyrede et Skud hen over Skotten, der saa drejede brat af fra sin Kurs og kom ud til „Nordsøen.“

Dersom Skotten ikke paa denne kraftige Maade, hvorfor han takkede Kapt. Cold. meget, var bleven advaret mod Faren, havde hans Skib nu staaet paa Grunden som Vrag. Efter at man om Bord paa „Nordsøen“ havde givet Skotten fornøden Underretning om, hvorledes han skulde styre, fortsatte denne Rejsen til Hjemstedet. P. K. P.

Prøvetur er afholdt med Asa, isbrydende Bugserdamper, bygget paa Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft til Kjøbenhavns Havnevæsen. Prøveturen viste et særdeles gunstigt Resultat, baade med Hensyn til Kulforbrug og Hastighed.

Dampskibet „Bore“ II, bygget for Regning Ångfartygs Aktiebolaget „Bore“ i Åbo, løb 30. Juni Eftermiddag Kl. 2 af Stablen fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse „special survey“, er 180′ 0″ langt i Hoveddækket, 28′ 10″ bredt og 13′ 9″ dybt i Rummet, og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 900 indicerede Hestes Kraft.

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

Vi have modtaget Nr. 12 og 13 af „Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender“, som indeholde: 39) Norges Højesterets Votering og Dom i Sagen: Stavanger Sjøforsikringsselskab mod Dampskibet „Timor“s Rederi og Dampskibet „Timor“s Rederi mod Stavanger Sjøforsikringsselskab. 40) Sjøkaptenen Edvin Bengtsson i Stockholm mot Fiskhandlanden C. J. Lundberg i Westervik. 41) Skibsfører A. Gjærde mod Skibsreder Peder Rinde som bestyrende Reder og Medreder af Bark „Thorgny“. 42) Firmaet Petersen Møller & Hoppe mod E. Rusten som Bortfragter af Dampskibet „Rapid“. 43) Kaptajn Eriksen, Fører af Skibet „Noah“, mod Kjøbenhavns mekaniske Stenhuggerier.

Til Shipping Gaz. skrives, at forbausende faa Ordres til at bygge nye Skibe ere i de sidste 4 à 5 Uger indgaaede til

Skibsværfterne i Skotland. Den eneste Kontrakt, man ved noget om, er Bygningen af 3 store Trawlere til „Shire Steam Fishing Company" i Aberdeen, som er sluttet med Messrs, Mackie & Thomson i Govan. Skibsbyggerne begynde at blive alvorlige ved Sagerne som de nu ere, og længes efter en Nedgang i Kulpriserne; thi førend dette sker, kan Forretningerne ikke komme tilbage til normale Tilstande.

„White Star" og „Cunardlinien" agte fra 1. August, i Stedet for som tidligere 1. Oktober, at nedsætte Passagertaksterne til Vinterpris. Andre Selskaber ville følge Eksemplet, da det har vist sig, at Trafiken er tagen af med de høje Priser, og i Stedet for en stor Tilstrømning til Pariser Udstillingen har det vist sig, at Trafiken er mindre i Aar, end den var for 3 à 4 Aar siden.

Standard Korrespondent i Sh. Gaz.

Vi have modtaget et langt Brev, som handler om det forældede Signalsystem i vor Handelsmarine og foreslaar, at noget nyt indføres, blandt andet: at der, ligesom i Krigsmarinen, anbringes en Semaphore enten paa Broen eller paa Mastetoppen til Dagsignaler og en Bluslampe til Natsignaler, med Morsesystemet som Mellemled. At der trænges til Forbedring er utvivlsomt; men, tilføjer Korrespondenten med et Suk, der er næppe Udsigt dertil, førend den nuværende *laiser faire* Politik kastes overbord. „Syren."

Blandt de Talstørrelser, den engelske Regering en Gang vil komme til at beskæftige sig med i Anledning af Krigen i Syd-Afrika, vil Udgifterne til lejede Koffardiskibe vistnok ikke høre til de største Poster; men den vil alligevel blive saa stor, at det ikke vil blive nogen let Sag at overse dem, naar Regnskabet skal gøres op. Ifølge „Fairplay" var der den 1. Marts (da Flaaden vist var størst,) af Regeringen fragtet 164 Dampskibe med en samlet Tonnage af 1,415,834 Tons Brutto. Man kan danne sig en Forestilling om denne Flaades Størrelse ved at sammenligne den med den danske Dampskibsflaade, der d. 1. Marts 1899 bestod af 398 Dampere (over 50 Br.-Tons) med tilsammen 384,600 Br.-Tons. Middelstørrelsen af den engelske Transportflaade kan udregnes til 8,633 Br.-Tons; til Sammenligning dermed var det største danske Skib den 1. Marts 1899 4,335 Br.-Tons.

I „Fairplay" skrives: Som et Bevis paa, hvorledes Dampere stige i Pris, kan nævnes, at en Damper, ladende mellem 5 og 6,000 Tons, nylig er bleven solgt for £ 10,000 mere end den kostede som ny for nogle Aar siden. I et andet Tilfælde har en Reder, som nylig havde sluttet Kontrakt om Bygningen af en Damper paa 6,000 Tons, at levere til November, og hvortil Kølen endnu ikke er lagt, afslaaet at modtage et Tilbud paa £ 4,500 over Kontraktprisen.

Ugens Havarier.

Concordia, norsk. Barkskib har i Kattegat været i Kollision med Fiskedpsk Wangeroog af Bremerhafen. Concordia er indkommet til Helsingør med Skade paa Stævn og med brækket Klyverbom.

Ane, Jagt af Randers er indkommet til Falkenberg med 3 Fod Vand i Lasten.

Annette, Skonnert af Raa er d. 12. ds. ankommet hertil efter Grundstødning paa Saltholmen. Svitzers assisterede.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Petersen, er ankommen til Aarhus. — Alexandra, Svensson, ankom til Antwerpen 10 Juli. — Algarve, Borries, Her. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Grangemouth 14. Juli, bestemt til Riga. — Antwerpen, Kihl, afgik fra Kbhvn. 17. Juli, bestemt til Kronstadt. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Neufahrwasser 11. Juli, bestemt til New Orleans. — Arno, Strubberg, afgik fra Kbhvn. 16. Juli, bestemt til Barcelona. — Beira, Lunge, Her. — Chr. Broberg, Harder, afg. Genua 16. Juli, bestemt til Livorno. — Dagmar, Gade, afgik fra Messina 30. Juni, bestemt til Kbhvn. — Florida, Koch, Her. — Garonne, Gøtsche, Her. — Hekla, Thomsen, ankom til New York 13. Juli. — Island, Skjødt, afgik fra Christiansand 13. Juli, bestemt til New York. — Kentucky, Caroc, Her. — Leopold II, Kruse, ankom til Rotterdam 7. Juli. — Loire, Rabe, afg. fra Finland 6. Juli, best. til Bordeaux. — Louisiana, Jensen, afgik fra Hamburg 20. Juni, best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Rasmussen, er ankommen til Antwerpen. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 7. Juli, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, er ankommen til Antwerpen. — Omsk, Müller, afgik fra Grangemouth 10. Juli, bestemt til Kronstadt. — Seine, Staal, afgik fra Kbhvn. 14. Juli, best. til St. Petersborg. — Texas, Holm, afgik fra New York 14. Juli, bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, afgik fra Malaga 16. Juli, bestemt til Gibraltar. — Tomsk, Andersen, er ankommen til Antwerpen. — Xenia, Thidemann, ank. til Neufahrwasser.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Kbhvn. 16. Juli. — Axelhuus, Nielsen, ank. til Kbhvn. 14. Juli, bestemt til Stettin. — Ceres, Kjær, pass. Skagen 17. Juli, bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Mollerup, ank. til London 15. Juli, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Arendal 16. Juli, bestemt til Thronhjem. — Constantin, Niedersø, pass. Holtenau 16. Juli. — Ella, Mortensen, ank. til Danzig 12. Juli, best. til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, afgik fra Hull 15. Juli, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingwartsen, ankom til Riga 15. Juli, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 12. Juli, bestemt til Kbhvn. — Kiew, Jacobsen, afgik Riga 15. Juli, best. til Antwerpen. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 14. Juli, best. til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 10. Juli, bestemt til Hull. — Maja, Petersen, afg. fra Kbhvn 16. Juli, best. til Hamburg. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 14. Juli, best. til Vestnorge. — Moskov, Rohde, ank. til Newcastle 15. Juli, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 14. Juli, bestemt til Libau. — Nordjylland, Kromann, ankom til Pillau 15. Juli, best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ank. til Kbhvn. 16. Juli, best. til London. — Pregel, Olsen, afgik fra Hull 16. Juli, best. til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 15. Juli, best. til Stettin. — Valdemar, Kofod, ankom til Hull 16. Juli, bestemt til Newcastle. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til London 11. Juli. — Vesta, Holm, afgik fra Leith 7. Juli, bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ankom til Hamburg 16. Juli, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Møller, ankom til Libau 13. Juli, bestemt til Hull.

Ficaria, Kolster, afgik fra Newcastle 16. Juli, best. til Reval. — Esbjerg, Bentzen, paa Bedding i Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afg. fra Nykjøbing F. 18. Juli, via Svendborg og Odense, best. til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 18. Juli, bestemt til Aarhus. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 18. Juli via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith. — Primula, Thomsen, afg. fra Kbhvn. 19. Juli, bestemt til Newcastle. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Malmø 19. Juli via Helsingborg, bestemt til Grimsby. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 18. Juli, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Grimsby 16. Juli. — Frode, Wrisberg, afgik fra Blyth 12. Juli, bestemt til Kronstadt. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 16. Juli. — L. H. Carl, Lorentzen, afgik fra Brahestad 8. Juli, bestemt til Rouen. — Skjold, Tofte, ankom til Riga 11. Juli. — Danmark, Kraemer, ankom til

Rotterdam 15. Juli. — Ragnar, Risøe, ank. til Sunderland 15. Juli. — Volmer, Riber, ankom til Dunkerque 15. Juli. — Dan, Hansen, afgik fra Newcastle 11. Juli, best. til Kronstadt. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Blyth 12. Juli, best. til Kronstadt. — Olaf, Petersen, ank. til Brahestad 14. Juli.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Pawel Andrejeff, Johnsen, afgik 10. Juli fra Kronstadt til Dunkerque. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik 11. Juli fra Amsterdam til St. Petersborg. — Russ, Jensen, afgik 13. Juli fra Grimsby til St. Petersborg — Peter Berg, Thorsøe, afg. 13. Juli fra Kronstadt. — Alexander Shukoff, Damm, afgik 13. Juli fra Sunderland. — Johan Siem, Knudsen, afgik 14. Juli fra Christiania.

Heimdal. Anine, Christensen, ankom til Wisbeck 11. Juli. — Kamma, Pedersen, ankom til Blyth 14. Juli. — Helga, Lagesen, ankom til Honfleur 15. Juni. — Martha, Jørgensen, aukom til Calais 14. Juli. — Elna, Møller, afgik fra Kronstadt 17. Juli. — Therese, Rathje, ankom til Dunkerque 11. Juli.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Kronstadt 14. Juli. — Niobe, Schmidt, afgik fra Newcastle 14. Juli, bestemt til Kronstadt. — Nancy, Mathisen, afgik fra Havre 13. Juli, ank. til Newcastle 15. Juli. — Nautik, Mortensen, afgik fra Rotterdam 13. Juli, ank. til Newcastle 15, Juli. — Nora, Christensen, afgik fra Newcastle 13. Juni, best. til Pernau. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Hull 12. Juli, ankom til Esbjerg 14. Juli. — Nerma. Knutzen, ankom til Tréport 12. Juli. — Alfa, Nielsen, afgik fra Vestervig 13. Juli, bestemt til London.

Dania. Lilly, Nielsen, afgik fra Jacobstad 15. Juli, best. til Alloa. — Mary, Lorentzen, afgik fra St. Davis 12. Juli, bestemt til Kønigsberg.

Jylland. Karen, Degn, afgik fra London 15. Juli, best. til Tynen.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra St. Petersborg 14. Juli, bestemt til Antwerpen. — Fyen, Hansen, ankom til St. Petersborg 14. Juli. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Riga 14. Juli, best. til Dordrecht. — Russia, Hansen, ankom til Aalborg 13. Juli. — Carl Hecksher, Starck, ankom til West Hartlepool 16. Juli.

Østersøen. Yrsa, Jensen, ankom til Alloa 11. Juli. — Rita, Jørgensen, ankom til Blyth 16. Juli. — Cimbria, Hansen, ankom til Rotterdam 5. Juli. — Patria, Larsen, afgik fra Kbhvn. 13. Juli, bestemt til Luleå.

Union. Anglia, Erichsen, ankom til St. Petersborg 11. Juli. — Frisia, Skov, ankom til Kbhvn. 16. Juli. — Gallia, Nielsen, afgik fra Riga 15. Juli, bestemt til Dordrecht. — Britannia, Nielsen, afgik fra Luleå 13. Juli, bestemt til Emden. — Caledonia, Fisker, ankom til Riga 11. Juli.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afgik fra Newcastle 12. Juli, best. til Kronstadt. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Montevideo 9. Juli. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Genua 15. Juli, best. til Porman. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 14. Juli. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Ræfsø 15. Juli, bestemt til Rouen. — Kronborg, Schultz, ankom til St. Johns 30. Juni. — Rosenborg, Schultz, ankom til Jacobstad 8. Juli. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Kronstadt 15. Juli, bestemt til Brahestad. — Søborg, Fischer, ank. til Calais 13. Juli. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 13. Juli. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Napoli 13. Juni, bestemt til Sevilla.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, afgik fra Glasgow 10. Juli, bestemt til Genua. — Jægersborg, Agerlin. afgik fra Kbhvn 16. Juli, bestemt til Blyth. — Klampenborg, Jensen, ankom til Borgå 12. Juli. — Marselisborg, Andersen, ankom til Montevideo 24. Juni. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Kbhvn. 13. Juli, bestemt til Haukipudas. — Skodsborg, Lund, afgik fra Blyth 13. Juli, bestemt til Kronstadt. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Helsingfors 15. Juli, bestemt til Rouen. — Ulfsborg, Hveissel, ankom til Uleaborg 12. Juni.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, ank. til Hankow 12. Juli. — Annam, Berg, afgik fra Colombo 12. Juli, bestemt til Singapore. — Normannia, Rasmussen, afgik fra Port Said 10. Juli, bestemt til Zaandam.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Ørnskoldsvik 15. Juli. — Lars Kruse, Christiansen, ank. til Ghent 10. Juli. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Grangemouth 13 Jnli.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Sundsvall 12. Juli.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Methil 17. Juli, best. til Kronstadt. — Clara, Petersen, afgik fra Grangemouth 17. Juli, bestemt til Middlesborough.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Antwerpen. 10. Juli. — Svend, Nielsen, afgik fra Newcastle 11. Juli, bestemt til Kronstadt.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Valparaiso, Jørgensen, sejlet fra Vigo 8. Juli til Mobile. — Elisabeth, Meinerts, kom til Tamatava 7. Juli fra Lissabon. — Casma, Sonnicksen, sejlet fra Newcastle N. S. W. 10. Juli til Taltal. — Cingalese, Harrebye, kom til Punta Delgade 9. Juli fra Sydhavet. Afgik 12. Juli til Savona. — Sophie, Svarrer afgik fra Marseille 5. Juli til Cayenne — Aalborg, Ankersen, kom til Cardiff 9. Juli fra Ljusne. — Verdande, Nielsen, kom til Visby 11. Juli fra Newcastle. — Cito, Christensen pass. Gibraltar 5. Juli fra Marseille til Flensborg — Dania, Nørby, afgik fra Cuxhaven 10. Juli til Yucatankysten — Prins Valdemar, Beck, afgik fra Freemantle 14. Juli til Newcastle N. S. W. — Anna Agnete, Mathiasen afgik fra Jalnit i Slutning af Maj til Valparaiso. — Havila, Holm, afgik fra Iquique 16. Juli til Kanalen f. O.

Fanø. Sønderho. Martha, Nissen, afg. 9. ds. fra Hamburg til Maracaibo. — Mary, Lydom, pass. Skagen 14. ds.

Svendborg. Maren Kirstine, Jensen, ankom til Holtenau 10. Juli. — Urda, Nielsen, ankom til Drøbak 11. Juli. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Charlestown 10. Juli — Fides, Nielsen, ankom til Sundswall 11. Juli. — Elise, Andreasen, ankom til Uleaborg 11. Juli. — Hans, Emil, Hansen, ankom til Inverness 12. Juli — Christian, Jørgensen, ankom til Charlestown 9. Juli. — Insulaneren, Hansen, ankom til Rochester 9. Juli. — Phønix, Hansen, ankom til Libau 10. Juli — Thetis, Hansen ankom til St. Nazaire 13. Juli. — Neptunus, Jensen, ankom til Fowey 9. Juli. — Ariel, Nielsen, ankom til Komi 15. Juli. — Odin, Andersen, ankom til St. Petersborg 16. Juli.

Ærø. Dorthea, Christensen, ankom 10. Juli til Hartlepool. — Elise Marie, Olsen, ankom 10. Juli til Høganæs. — Ceres, Bager, passerede 9. Juli Kjøbenhavn paa Rejse fra Holmsund. — Hildur, Schmidt, ankom 11. Juli til Treguier. — Niels Juel, Nielsen, ankom 11. Juli til Archangel. Droning Louise, Petersen, ankom 11. Juli til Drammen. Marie, Eriksen, ankom 13. Juli til Dysart. — Immanuel, Hansen ankom 12. Juli til Fowey. — Alfa, Rasmussen, ank. 13. Juli paa Kjøbenhavns Red. — Anna, Hansen, ankom 11. Juli til Odense. — Herkules, Bager, ankom 13, Juli til Odense. — Jørgen, Albertsen, afgik 11. Juli fra Odense til Libau. — Fred, Friis, ankom 13. Juli til St. Valery. — Norden, Rasmussen, ankom 13. Juli til Padstow. — Anne, Johansen, ankom 14. Juli til Aberdeen. — Marie, Schmidt, ankom 13. Juli til Jersey. — Hosanna, Hay, ankom 14. Juli til Courselles. — Mathilde, Hansen, ankom 14. Juli til Methil. — Fremad, Hansen, ankom 12. Juli til London. — Dannebrog, Boye, ankom 14. Juli til St. Valery sur Sonne. — Ellen, Svane, ankom 14. Juli paa Kjøbenhavns Red.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Grenaa. Den 25de Juli 1900 tændes det grønne Fyr paa *Grenaa* V.-Moles Hoved og det hvide, faste Fyr paa *Grenaa* S.-Mole, og de brænde fremtidig hele Aaret.

Norsminde-Flak V. Ved V.-Siden af 7 Fods Pullen paa *Norsminde-Flak* er i 19 Fod Vand udlagt en Vager med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost, 7,750 Alen N. 43° Ø. fra *Kysing* Mølle.

Paa *Hesbjerg-Grund* er i 15 Fod Vand udlagt en Vager med rød Stage og 2 Koste, 8,400 Alen N. 21° Ø. fra *Kysing* Mølle.

Navnet *Hesbjerg-Grund* omfatter fremtidig Landgrunden med Pladerne ud for *Øxnebjerg* til 4 Fv. Grænsen.

Sundet. Trekroner N. N. for *Trekroner* bygges en Bølgebryder, som begynder c. 250 Alen N. for Fortet og i N.-lig Retning vil komme til at strække sig c. 500 Alen ud mod *Kronløb*. Ved N.-Enden af Arbejdsstedet er anbragt to hvide Lanterner lodret for hinanden i 3 Fods Afstand, den øverste c. 15 Fod over Vandet.

Man skal gaa mindst 30 Alen uden om Lanternerne.

Kjøbenhavn. Løbet N. for Lynetten. Den 15de Juli 1900 er *Lynetten* Vinkelfyr tændt og *Revshaleøen* Vinkelfyr slukket samt 12 Fods Løbet N. for *Lynetten* afmærket.

Flinterende. Nordre-Flint. Den 14de Juli 1900 er den til

Sildefiskernes Vejledning bestemte Klokketønde ved *Nordre-Flint* udlagt. Den ligger i 5 Fv. Vand, i Linjen mellem Vageren ved Grunden og Grundens Ø.-Side.

Østersøen. Bornholm. Rønne. Den 1ste August 1900 slukkes *Rønne-Red* to grønne, faste Ledefyr.

Smaalands-Farvandet. Dyrefod-Flak NV. En Jagt er sunken i ca. $2^1/_2$ Fv. Vand, 2 Kbl. S. for Mærket *„Stammenakke* til Lodshuset paa *Masnedø*", 9,800 Alen S. 75° V. fra *Ore* Fyr. Masten er over Vandet.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Sundet. Falsterbo-Ref. Ved *Falsterbo-Ref* er Vraget af Damperen *„Erna"* afmærket med en grøn Spidstønde uden Topbetegnelse, der ligger i 14 Fod Vand. Over Vraget er der kun 4 Fod. 55° 19′ 30″ N. Br. 12° 50′ 21″ Ø. Lgd.

Stockholms Skjærgaard. Stora Höggarn. Grunden mellem *Stora Höggarn* og *Långholmen*, paa hvilken der kun er 18 Fod Vand, er nu afmærket med en Stage med Kost.

Bottniske Bugt. Piteå. Baggholmen og Vargöhufvud. Stangmærkerne paa *Baggholmen* og *Vargöhufvud*, der ledede V. om *Klingers* Varde, ere borttagne, da Farvandet nu gaar Ø. om Varden. 65° 19′ 0″ N. Br. 21° 45′ 45″ Ø. Lgd. og 65° 16′ 47″ N. Br. 21° 45′ 0″ Ø. Lgd.

Finland. Finske Bugt. Viborg Distrikt. Merenkari. Paa *Merenkari* er opført en firkantet, 32 Fod høj Baake med Stage og Kors, hvor under en sort Ballon. 60° 21′ 6″ N. Br. 27° 6′ 40″ Ø. Lgd.

Tyskland. Pillau. Fra den 7de til den 27de August 1900 afholdes Skydeøvelser over Søen fra Kystbatterierne ved *Pillau* fra Kl. 7 til 12 Fm. paa Hverdagene. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fyrtaarnet, og intet Skib maa da staa ind i eller ud af Havnen.

Oder-Banke. Vraget af det paa *Oder-Banke* sunkne Sejlskib er borttaget.

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.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Sandefjord. Midtfjorden. Et Skib med 15 Fods Dybgaaende har stødt paa en Bo midt i *Midtfjorden*, V. for *Kolholmen*. 59° 3′ 57″ N. Br. 10° 17′ 30″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Amrom S. Seesand. Paa *Seesand* er opført en ny Baake, bestaaende af en 45 Fod høj Mast med to Balloner paa Toppen.

Elben. Brunsbüttel. Fyrene der skulle angive Grænserne for Reden ved *Brunsbüttel*, ere endnu ikke tændte og Baakerne ikke rejste.

Ems. Emden. I *Ems* ere Ledefyr tændte fra *Hoek van de Knock* til Yderhavnen og derfra til *Nesserland* Sluse. Ved Yderenden af V.-Dæmningen, som er under Bygning, vises en rød Lanterne fra en Duc d'Albe.

Nærmere Meddelelse senere.

Holland. Zeegat van Terschelling. Noordoostgat. I *Noordoostgat* er Vraget af *„Johanne"* uskadeliggjort. Der er 7 Fv. Vand over Vraget. Afmærkningen er inddragen.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. *Zuiden* kan nu besejles med et Dybgaaende af 22 Fod, *Hoorn* med 23 Fod og Farvandet S. for *Maassluis* med $20^2/_3$ Fod.

Frankrig. Sandettié. En sort og rød vandret stribet Hulk med en Mast er til Forsøg udlagt ved Grunden *Sandettié*. Den viser en hvid Ankerlanterne.

Dunkerque. Et Fyrskib, der kun viser reglementeret Ankerlanterne, er til Forsøg udlagt paa *Dunkerque* Rhed. c. 2 Kbl. Ø. for *Snouw* Fyrskib. 51° 3′ 30″ N. Br. 2° 13′ 45″ Ø. Lgd. Fyrskibet vil blive flyttet.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. La Canche. Den 15. Juli 1900 slukkes *La Canche* Fyr og det nye Fyr tændes. Det er et hvidt, elektrisk Lynfyr, der hver 10 S. viser To-Lyn; Lyn, Mørke $2^1/_2$ S. Lyn, Mørke 7 S. Lysevnen: 48 Kml. Fyret vises fra det S.-lige Taarn. 50° 31′ 24″ N. Br. 1° 35′ 34″ Ø. Lgd.

Irland. Cork. Dogsnose Bank. Lystønden, der viser hvidt, fast Lys, $^1/_2$ Kbl. S. for *Dogsnose Bank* sorte Spidstønde Nr. 12, er nu permanent.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Houat. Men-Groise. Paa *Men-Groise* er nu opført en rød og sort vandret stribet Baake med Ballon 12 Fod høj over Højvande. 47° 22′ 47″ N. Br. 2° 55′ 2″ V. Lgd.

Spanien N.-Kyst. Izustarri. Taarnet paa Pynt *Izustarri* findes ikke. 43° 18′ 30″ N. Br. 2° 13′ 30″ V. Lgd.

Spanien. Bilbao. Ved *Bilbao* er to Trediedel af Bølgebryderen, der strækker sig ud fra V.-Kysten, fuldført, ved dens Ø.-Ende ere nogle Blokke over Vandet. Den Ø.-lige Bølgebryder ved Pynt *Begona* er næsten fuldført. Løbet mellem Bølgebryderne er afmærket med en rød og en hvid Tønde. Paa *Mont Serantes*, V. for Bølgebryderen, ligger et stort Taarn i Ruiner, det er et godt Sømærke.

Great Bank of Newfoundland N. En Grund med kun 9 Fv. Vand er funden paa 46° 59′,° N. Br. 51° 30′,5 V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bay. Conanicut Island. Ved Fyret paa N.-Enden af *Conanicut Island* gives nu Taagesignal med Sirene, der lyder vedvarende. Naar Sirenen er i Uorden, gives samme Taagesignal med Klokke som tidligere.

Providence River. Pomham Rocks. Ved *Pomham Rocks* Fyr gives Taagesignal nu med Sirene, der lyder vedvarende.

Florida. Biscayne Bay. Hawk Channel. I Indløbet til *Hawk Channel* er den stumpe Anduvningtønde ombyttet med en sort og hvid lodret stribet Klokketønde, der ligger i 20 Fod Vand, fra *Fowey Rocks* Fyr i N. 21° V., $3^1/_8$ Kml. og fra *Cape Florida* gamle Taarn i S. 52° Ø.

Uden for *Biscayne Bay* er i 20 Fod Vand udlagt en sort Stumptønde Nr. 1, fra *Fowey Rocks* Fyr i N. 1° Ø., $2^9/_8$ Kml. og fra *Cape Florida* gamle Taarn i S. 57° Ø. Den afmærker en 12 Fod Grund.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi. Mississippi Sound. Cat Island. Fra omtrent den 21. Juli til den 21. Oktober 1900 viser det faste hvide Fyr med Blus paa V.-Enden af *Cat Island* hvidt, fast Fyr.

Texas. Trinity River. Den 1. Juli 1900 tændes et rødt, fast Fyr, c. 40 Alen V. fra Yderenden af Dæmningen fra V.-Siden af *Middle Pass* i *Trinity River*, ved N.-Enden af *Galveston Bay*. Flammens Højde: 15 Fod. Fyret vises fra en rød Baake. 29° 44′ 56″ N. Br. 94° 42′ 54″ V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Chili. Quintero Bay. Cochrane. *Cochrane Rock* i *Quintero Bay* ligger 4 Kbl. N. 55° V. fra den V.-lige *Loncura Rock* og i N. 71° Ø. fra Landingspladsen. 32° 45′ 45″ S. Br. 71° 31′ 45″ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Baleariske Øer. Ivice. En hvid og rød Tønde er udlagt i *Ivicè* Havn for at afmærke Yderenden af Bølgebryderen.

Italien. Spezia. Det grønne Fyr paa Hovedet af Ø.-Molen ved den ny Koffardihavn i *Spezia* er nu ombyttet med et rødt og hvidt vexlende Fyr, rødt 15 S., hvidt 15 S. Synsvidden: 9 Kml.

Grækenland. Kap Bianco, Corfu og Madonna, Paxo V. Tønderne ved Grunden ved Grunden ud for Kap *Bianea, Corfu* S.-Pynt og ved Grunden *Madonna*, V. for Øen *Paxo* findes ikke.

Skiatho. Kavo Kalamaki. *Kavo Kalamaki* røde, faste Fyr er slukket. 39° 8′ N. Br. 23° 29′ Ø. Lgd.

Euripo Stræde. Tønderne ved N.-Siden af Grunden ved Pynt *Tekias* og ved Grunden ud for Lazarettet i *Euripo* Stræde findes ikke.

Tunis. Bizerte. Ved *Bizerte* forlænges N.-Molen. Man maa ikke komme Molehovedet nærmere end $1^1/_2$ Kbl., hvor man kan træffe 16 Fods Dybde.

Algier. Cap de Fer ØNØ. Paa 12 Fods Klippegrunden $1^5/_6$ Kml. N. 70° Ø. for Fyret paa *Cap de Fer* er der fundet kun 8 Fod. 37° 5′ 35″ N. Br. 7° 14′ 0″ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China-Søen. Hainan SV. En Sandbanke, som netop er overskyllet, ligger SV. for *Hainan* paa 17° 53′ N. Br. 108° 43′ Ø. Lgd. 2 Kbl. fra den er der 25 Fv. uden Bund.

Japan. Tosa. Urato Havn. Riuzusaki. Paa *Riuzusaki*, ved Indløbet til *Urato* Havn er tændt et hvidt Fyr, der lyser fra S. 64° V. gennem S., Ø. og N. til N. 14° V. Flammens Højde: 130 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Fyret vises fra et hvidt, ottekantet, 20 Fod højt Taarn. 33° 29′ 37″ N. Br. 133° 34′ 11″ Ø. Lgd.

Yesso. Hakodate Fyrskib. S Tønden paa Grunden S. for *Hakodate* Fyrskib er nu en rød Spidstønde med Trekant. Den ligger fra *Kattoshimisaki* Fyr i N. 61° Ø. og fra V.-Hjørnet af *Bentenzaki* Dok i N. 11° Ø.

Københavns Børskurs d. 18. Juli 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	100	¼-99¾	99¾	100
Danmark	84½		—	—
Norden	123	-½-¾	123¾	124
Kjøbenhavn	98¼	¾	98½	98¾
Carl	53½		53	53
Dannebrog	100	99¾	99¾	100
Skjold	69½		69½	69¾
Urania			79¼	80½
Union			—	—
Dampsk. af 1896			102¼	103
Østasiatiske	102	101 ¾ ½	101¼	101¾
Østersøen			98	99½
Nordsøen			70	73
Torm			—	—
Gorm			105	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	105
Hejmdal			105	107
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			92	94
3½% Husejer Kreditk.	79¼	79	79	79¼
3½% Kbhvns Kreditf.			81	83
4% — — 2. Serie	86¾	87	87	87¼
4% — — 1. —			90	92
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.	83½	84	83½	83¾
4% — — 6 —			—	—
3½% Landkreditk. 3 —	85¾	86	85¾	86
Aktier.				
Nationalbank			136¼	138
Privatbank			122½	123
Landmandsbank			110	111½
Handelsbank			116	117
Grundejerbank			98½	99¼
Burm. & Wain	76		75¾	76¼
Helsingørs Jærnsk.			92¾	94½
Sukkerfabr.			96	96½
Bryggeri Aktier	91¼	½	91¼	91½

Vekselkurser d. 17. Juli 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.22	18.19
Paris	72.65	—
Amsterdam	151.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 17. Juli 1900.

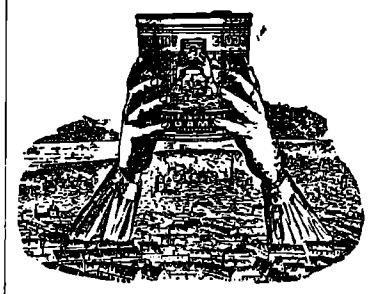
Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	97.50
3⁸/₁₀% — Boden Kredit	93.10
5% Mexikanske 1899	97.00
5% Rumænske Stats	89.25
4% — — 1890	76.75

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

„Det Foren. Dampskibs." 48,000, „Danmark" 4,000, „Norden" 28,000, „Kjøbenhavn" 36,000, „Carl" 24,000, „Dannebrog" 20,000, „Skjold" 20,000, „Østasiatiske" 38,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Tlf. 5047.



VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering
anbefales:
A. FORMANNS
BLODBUDDING
(i hermetisk lukkede Daaser).
Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

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.

Telefon 297. Telegramadr sse: 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.

PETERSEN & NIELSENS
Galvaniseringsanstalt.
Adelgade 83 · Nørrebrogade 212
anbefaler sig med Forzinkning af alle Slags Smede- og Støbejærnsarbejder til billige Priser og hurtig Ekspedition.

Telefon 6944. Telefon Tagenshus 37.

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.**

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.

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".

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

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

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

Telegr.-Adr.: Heckshers

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg".
Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.
Aarhus.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. C. BACH,

Skibsmægler.
Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,
Nørresundby.
Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

EMIL HAMMELEV,

TOLDBODVEJ 1.

■ FREMMEDE TRÆSORTER. ■

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

Stort Lager forefindes.

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

Flere

Fiskerdampbaade

fra 200—300 Tons (eksl. bunkers), hurtige Baade med lidet Kulforbrug i kort Tid billig tilsalgs ved

Chr. Møller,
Christiania,
(HO) Toldbodgaden 7.

Fiske-smakker.

Endel udmærket gode Fiskesmakker fra 60 til 90 Tons gross Register i kort Tid billig tilsalgs ved

Chr. Møller,
Christiania,
Toldbodgaden 7.

Chr. Laursen,

thv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.
HELSINGØR.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved **Claus Christensen,**
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.
P. SVENDSEN, AALBORG.

CHARLES PETIT & Co.,

LÜBECK.

SPEDITIONSFORRETNING.

GRUNDLAGT 1849.

Spedition, Dampskibsekspedition, Befragtning.

Regelmæssig Stykgods-Ekspedition til og fra Kjøbenhavn og alle andre danske Pladser.

Transport-Overtagelse af Partigods til faste og billige Takster.

Befragtning af Dampere og Sejlere med Gods-Omladning ved den nu aabnede **Elbe-Trave-Kanal** til og fra hele det **tyske og østrigske Elbomraade.**

Telegram-Adr.: **PETIT.**

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.

Nyt Blæk.

Neelmeijers
Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.

Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.

Faas overalt. Telefon 3332.

Hovedforhandling hos
E. Jacobsen Ellegaard,
Holbergsgade 5. Kbhvn.

Uundværlig for Søfolk

er Kingleys elektriske Bælter. Fortrinligt Lægemiddel mod Gigt, Kathar, daarlige Nerver, Svækkelse, Hovedpine, Søvnløshed, kønslig Svækkelse osv. Faas til 10, 16 og 24 Kr. hos **G. N. Forsbeck,** Rømersgade 24, 1. Sal, Kjøbenhavn. Indsend 8 Øre i Frimærker og forlang Katalog. Naar De skriver, nævn da dette Blad. Telefon 2341.

Gafé van Zandt,

H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

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.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

*Telefon 155. * Telegrams Skandinav.*

PETER IBSEN. Lager af Værktøj.

Illustreret Prisliste gratis.

—— **Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.** ——

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.)

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.

Kjøbenhavn K.

Telefon 3528.

Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.

Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

samt **Skibshandel.**

P. Schou, Frederikshavn.

Georg Sørensen,

Nyhavn 13. Telefon 6404.

Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.

Prima Varer • Billigste Priser.

R. H. Rasmussen,

Uhrmager.

St. Kongensgade 99.

(Forhen Nr. 21). (Grundlagt 1882).

Righoldigt Udvalg af alle Sorter Dame- og Herre-Uhre samt **Stueuhre.**

Største Udvalg i Uhrkæder.

NB. Antikuhre restaureres.

Reparationer udføres med Garanti.

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.

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.

Toldbodvej 44.

Café Hotel „SIAM“.
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

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

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇
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.

Gl. Carlsbergs
nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

KJØBENHAVNS DAMPVASKERI
TELEFON 3592. • NØRREGADE 35. • TELEFON 3592.
bør anvendes af ethvert
RHEDERI *og enhver* **OFFICER.**

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.

H. HANSENS Skibshandel,
Havnegade, Kolding.
anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.
Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.
Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

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, Øster Farimagsgade 4.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

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

CARL FEERUP,
Esbjerg.
Stort Lager af Toug, Olie, Maling,
Kolonial — Konserves.
Udførselsvarer særdeles billig.

Spis kun Nørgaards Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

INDHOLD: Dansk Sejlskibsrederi-Forenings ordinære Generalforsamling. (Sluttet). — Fragtmarkedet. — Dødsfald. — Forholdene i Wemyss. — Konflikten i det forenede Dampskibsselskab. — International Kongres for Handelsmarinerne. — Trafiken paa New Orleans. — Fra Island. Korrespondance til Dansk Søfartstidende. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.
Midlertidig Ansvarshavende: **Kapt. N. JENSEN.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 30. Kjøbenhavn, Torsdag den 26. Juli 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

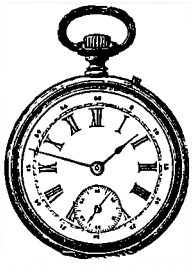
Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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



W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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.

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

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

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle
Conserves til Skibsbrug
af **Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter** o. l. • Prislister udleveres paa Forlangende.
Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

Jensen & Petersen,

Tapetserer og Dekorator.

Skibsarbejde,

saavel Nyt som Reparationer udføres hurtig.

116, St. Pauls Kirkeplads 116.

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 Reparationer af Dampskibsmaskiner.

N. F. Hansens Skibsværft,

Odense,

anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

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, Øster Farimagsgade 4.

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.

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.

EMIL HAMMELEV,

TOLDBODVEJ 1.

FREMMEDE TRÆSORTER.

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

Stort Lager forefindes.

Husk nu!

PAUL SØRENSEN,

Skomagermester,

77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.
Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen ører nu et godt, velassorteret Lager af
1ste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.

Telefon 4819.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.

Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.

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

Andreas Henningsen,

Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.

Telefon 165.

Telegram-Adr.: Ahenningsen.

Alle Arter Livs-, Kapital- og Børneforsikring.

Særlige, gunstige Tabeller for
Søfolk i udenrigs Fart.
Hovedkontoret for Danmark:
Frederiksberggade 11.
Agenter blandt Skibskaptajner og Styrmænd antages.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.

Filial:
St. Strandstræde 43.

Er

„Mossrose" Tobakken

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

Fr. Christensen & Philip.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.

Kjøbenhavn K.

Telefon 3528.

Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.

Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

H. R. HERMANSEN,

Søekviperingsforretning,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.

• Telefon 5826. •

Aarhus. Havnegade 28.

Et Rederi gjort ansvarlig for overbordskyllet Kvæg.

Konnossements Klausuler.

Efter „Shipping Gazette" skulle vi kortelig referere en Retssag, som har vakt en vis Opsigt hos Rederierne.

Med Damperen „Aldworth" afskibedes der fra Montevideo d. 13. Januar 1900 204 Okser og 1290 Faar, hvilke anbragtes paa Dækket. Paa Bestemmelsesstedet Deptford afleveredes imidlertid kun 51 Okser og 220 Faar, idet de øvrige vare gaaede tabte undervejs. Modtagerne af Dyrene gjorde nu Fordring paa Erstatning for det Tab, de havde lidt, og fremhævede, at „Aldworth" var ude af Stand til at føre levende Dyr over Søen, da Skibet fra sin Bygning var tilbøjelig til at rulle, hvilket kun modvirkedes ved en meget omhyggelig Stuvning.

I nærværende Tilfælde bestod Rumslasten imidlertid af 3,600 Tons Korn og Hørfrø, hvilket forøgede Tilbøjeligheden til at rulle. „Aldworth" havde derfor uafbrudt rullet under hele Rejsen, selv i godt Vejr, og som Følge heraf havde Baasene til Dyrene slaaet sig løse og vare tilsidst gaaede overbord, sammen med en stor Del af Dyrene. Fra Rederiets Side gjordes gældende, at „Aldworth" var i udmærket Stand til at føre Kvæg, at Skibet ikke havde rullet særlig meget, og at Tabet af Dyrene maatte tilskrives det haarde Vejr, som Damperen havde havt paa Overrejsen, og de svære Søer der skyllede over Dækket. Der henvistes endvidere til Certepartiets Klausul 25, der indeholdt en meget vidtgaaende negligence Regel, der, foruden de sædvanlige Fritagelser, ogsaa fritog Rederiet for Skade foranlediget ved Usødygtighed eller Mangler ved Udrustningen ved eller efter Rejsens Begyndelse, samt fuldstændig fritog Rederiet for Ansvar for Dyrenes Død eller Beskadigelse, hvorledes denne end opstod. Ved Dommens Afsigelse udtalte Dommeren, Mr. Mathew, at det, efter det under Sagen fremkomne, maatte anses for givet, at „Aldworth" havde rullet usædvanlig meget, og at det i Virkeligheden havde været uskikket til at føre Kvæg over Søen. Spørgsmaalet blev saa, om Rederen i Henhold til Certepartiets Klausul var fri for Ansvar for Skibets uheldige Beskaffenhed. Dette mente Dommeren ikke, han var. En Reder kunde nemlig ikke fraskrive sig Ansvar for en Usødygtighed, som alene skyldtes Vedkommendes egen Mangel paa Omhu, og dette maatte siges at være Tilfældet i nærværende Sag. Naar Rederne ønskede at fritage sig for ethvert Ansvar, da maatte de gøre dette i Ord, som aldeles ikke frembød Tvivl, men naar dette en Gang lykkedes dem, da haabede Dommeren, at Lovgivningen vilde træde til og forhindre dem fra helt at kaste alt Ansvar for Gods og Liv ombord fra sig. Rederiet dømtes herefter til at betale hele Skaden.

Denne Dom viser, at ikke enhver Klausul i et Certeparti er tilstrækkelig til at fritage Rederiet, naar Sagen kommer for Domstolene, og dette kan naturligvis ogsaa nok forstaas, naar det er urimelige Bestemmelser, der indføres i disse Klausuler, eller Fritagelsen bliver for omfattende, og i denne Retning gaa jo flere Domme fra forskellige Lande (se saaledes Sø- og Handelsrettens Dom af 17. Maj 1899 mellem C. K. Hansen og Grosserer O. Lund, „Dansk Søfartstidende" for 1899, S. 193), men i den ovenfor refererede Sag synes Dommeren at være gaaet noget vidt i Fordringen om Sødygtigheden, idet han paa Grundlag af enkelte Vidneudsagn deciderer, at Skibet var en „Ruller", og dette burde efter Dommerens Mening Rederen have vidst; naar dette sammenholdes med, at Skibets Bygmester under Sagen erklærede, at Skibet ikke var særlig rullende, synes det at være noget vanskeligt for Rederen, der nylig havde købt Skibet, at være paa det rene med, at han ikke turde indtage levende Kvæg, tilmed da Skibets Indretninger til Kvægtransport vare blevne eftersete af den argentinske Regering og befundne i Orden.

„Shipping Gazette", der behandler Sagen i en ledende Artikel, udtaler heri sin Forbavselse, dels over Dommens Resultat, dels over Dommerens Bemærkninger om Rederiernes Adgang til Fritagelse for Ansvar, og mener at Dommen i dette Tilfælde er gaaet den almindelige Kontraktfrihed for nær.

Spørgsmaalet om disse Rederiernes Fritagelsesklausuler har jo i lange Tider været brændende, og det ses, at det internationale Søassurancemøde, der skal afholdes i Paris i Eftersommeren, har sat dette Spørgsmaal paa sit Program. En tilfredsstillende Løsning vil dog vel næppe naas, før man faar internationale Regler om Konnossements Klausuler, og dette synes at være den rigtigste Vej at slaa ind paa, om det end naturligvis er en temmelig lang Vej.

Fragtmarkedet.

I den sidste Uge er der atter afsluttet en Masse gode Fragter, ikke alene fra Sorte- og Azoffhavet men ogsaa Maanedsbefragtninger, tildels til højere Rater. Paa Grund af Urolighederne i Kina skal de forskellige Regeringer bruge en Masse Dampskibe, ikke alene til Troppetransport men ogsaa til Kul og Proviant, og som Følge deraf vil der let blive Mangel paa Tonnage andre Steder, og det synes allerede nu, som om Befragterne ere i Forlegenhed for Tonnage, ikke alene til Kul men ogsaa til Bomulds- og Ertsfarten. Der bydes Tidsbefragtning snart til alle mulige Farter til gode Rater, og det forlyder, at Befragterne tilbyde at slutte disse for 3 à 5 Aar. Fragterne for Kul til det yderste Østen er jo meget fristende, men da der mangler Hjemfragter, og Kul paa Turen vil blive meget kostbare, saa maa det tilraades Rederne helst at slutte Maanedsbefragtning til disse Rejser, eller ogsaa at sikre sig Hjemfragt først. En Del Tonnage har været bunden i Holland paa Grund af Strejken.

Kulmarkedet er fast, men da Befragterne allerede ere i Agterhaand med Tonnage, saa er det ikke usandsynligt, at Fragterne yderligere ville stige. Fra Swansea noteres: Til Kronstadt 8/9 à 9, Stockholm 7/6, Oxeløsund 8/, Ystad 7/6, Sundsvall 7/ à 7/6, Stettin 7/9, Genua 11/3 à 11/6, Livorno eller Neapel 11/6, Algier 13 Frcs., Marseilles 14 Frcs., Valencia 11/3, Venedig 13/, Batoum og/eller Odessa 14/6 à 15/, Alexandria 13/,

River Plate 20/, Rio Janeiro 21/ à 22/, Colombo 26/ à 27/6, Singapore 26/, Hongkong 38/, Shanghai 40/. Fra Newcastle noteres: Til Kronstadt 7/, Riga 7/, Stettin 5/9, Svinemünde 6/, Stockholm 6/6, Libau 8/, Norrkøping 6/, Genua 11/, Livorno 11/, Neapel 10/3, Port Said 12/6, Alexandria 12/6, Konstantinopel 10/6. Fra Leith meddeles, at der har været en god Del Befragtning i sidste Uge til faste, dels højere Rater; der noteres: Til Aarhus 7/6, Aalborg 7/6, 14 Fods Havn 8/6, Korsør 7/6, Horsens 7/9, Kiel 8/6, Lübeck 8/6, Svinemünde 7/9, Pillau 8/, Stockholm 7/6, Ørnskjoldsvik 8/6, Stugsund 8, Riga 7/3, Helsingfors 7/9 à 8, Pernau 8/6, Kronstadt 7/9 à 8/.

Østersøen. Fragtmarkedet der har i den sidste Uge været fast og Raterne omtrent uforandrede, undtagen for St. Petersborgs Vedkommende, hvor der, paa Grund af Mangel paa prompt Tonnage, bydes: 2/3 til London eller Østkyst, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Weser, Antwerpen, Dunkirk eller Ghent; 2/6 til Kontinent (H til H), alt Hvedebasis. Fra Kønigsberg noteres: 1/4½ til London, Hull, Leith, 1/9 til Newcastle, 2/3 à 2/6 til Cardiff eller Swansea, 1/7½ til Amsterdam, 1/6 à 1/7½ til Rotterdam, 1/9 à 2/ til Antwerpen og 2/3 til Rouen, alt Hvedebasis. Til Østkysten Slesvig-Holsten 16 Rmk., Østkyst Danmark til Aarhus 16 à 17 Rmk., og svenske Sundhavne samt Sydsverrig 15 à 16 Rmk., alt pr. 2,500 Kg. Rug. Fra Riga noteres: Til Hull, London, Rotterdam, Schiedam, Antwerpen 1/7½, Dunkirk, Ghent 1/9, alt Havrebasis. For Hør pr. Ton 20/ Dundee, Leith, 28 à 30 Frcs. Dunkirk, Ghent.

Trælastfarten er vedblivende god og Fragterne stige, saa denne Fart vil vistnok give Rederne god Fortjeneste i Aar. Fra Kronstadt noteres: Til London 40/ à 42/6, Hull 35/ à 37/6 for D. B., 2/6 ekstra for Bds. Fra Kønigsberg noteres: Til Boness 5 à 600 Loads □ Fyrre Sveller à 7/ pr. Load, til Boness eller Alloa 5 à 800 Loads Fyrreprops 10/ à 11/ pr. Load, til Ghent 3 à 500 Stdr. smaa □ Fyrre Sveller à 30/ pr. Stdr. Fra Riga noteres: Til London eller Østkyst England 37/6, til Holland 19 à 20 fl., til Antwerpen 50 Frcs., til Rouen 53 Frcs. og til Rochefort 54 Frcs., alt pr. Stdr. For Dampere, fra Botten eller Sydfinland til danske Provinshavne 28 à 29 Rmk. For Sejlere, fra Nordbotten til danske Provinshavne, større 27 à 28 Rmk., mindre 28 à 30 Rmk. Sydbotten eller Sydfinland til danske Provinshavne, større 24 à 26 Rmk., mindre 26 à 28 Rmk. Smaaland til danske Provinshavne c. 10 Øre pr. Kbfd. For Dampere bydes: 6 à 1200 Stdr. Gefle-Hull 28/ D. B. ⅓ Bds. 230 à 335 Stdr. Søderhamn-Hull 31/, D. B. ⅕ Bds. 600 Stdr. Sundsvall 2 Pladser, West Hartlepool 33/3, D. B. Kemi-Grimsby 40/, D. B. B. 300 Stdr. Bjørneborg-Sharpness 50/, D. B. ⅙ Bds. 6 à 800 Stdr. Ræfsø-Amsterdam 22 fl. D. B. B. 5 à 600 Stdr. Kemi-Rotterdam, Slutningen af August 25 à 27 fl., D. B. ⅓ Bds. Endel af disse Fragter kan vistnok forhøjes, naar der gøres faste Bud. Fra Archangel og Hvidehavet ere Fragterne faste c. 55/ pr. Stdr. for D. B., og fra Amerika lyde ogsaa Beretningerne paa faste Rater.

Middelhavet, Sorte- og Azoffhavet. Hele Middelhavs Befragtningen staar omtrent stille, da de tilbudte Rater ikke nær svare til Fragterne fra Sorte- og Azoffhavet. Fra de spanske Frugthavne bydes nu for passende Dampere 14/ paa D. W. til Østkyst U. K. og Esparto Fragterne ere 20/ fra Algier og 21/ fra spanske Havne til Østkyst U. K. Der er Masser af Ertsfragter, men da Raterne ikke passe Rederne, gøres der kun faa Forretninger. Skønt der er sluttet en Masse Befragtninger fra Sortehavet, saa er der dog endnu rigelig Efterspørgsel for Tonnage til faste Rater. Flere Agenter have forsøgt at trykke Priserne, men det er ikke lykkedes dem, saa at Raterne omtrent ere uforandrede siden vor sidste Beretning. Donau byder c. 1/ højere end Azoff.

Det amerikanske Marked er omtrent ogsaa uforandret, og der er næsten fuldstændig Stilstand i Kornbefragtningen, hvorimod der sluttes en Del Kulfragter til omtrent samme Rater som i vor forrige Beretning. Der bydes til Alexandria 18/, til Rio Janeiro 21/ og til Buenos Ayres 19/ à 20/. Bomuldsbefragterne mangler betydelig Tonnage. Om ogsaa det er lykkedes dem at faa nogle Baade til at slutte forud, saa kan de lige saa godt straks opgive Tanken om at slutte Baade, som give c. 140 Cf. Kornrum pr. Netto R. T., til 42/6 fra Atlanterhavs Havnene og 50/ fra New Orleans eller Galveston til L. H. B. for Oktober/November Afskibning, da Skibene til den Tid kan faa Fragter, der betale sig bedre og ikke ere saa risikable. Kornfragterne saavel fra Northern Range som fra Gulfen ere omtrent uforandrede. River Plate Markedet er fuldstændig faldet sammen.

Det østlige Marked er vedvarende daarligt for Hjemfragternes Vedkommende, da den Tonnage, der er til Tjeneste, langt overstiger Efterspørgslen. Fra den persiske Bugt er Raten omtrent 25/ paa D. W.; Bombay gør slet intet; hvorimod Fragterne fra Calcutta ere stegne til 30/ og fra nogle Rishavne er der sluttet Fragter til 31/3 til Kontinentet.

Fra Firmaet Hänschell & Co. paa Barbados have vi modtaget følgende, dateret d. 7. Juli 1900: Siden vor sidste Meddelelse af 12. Maj d. A. har den vedblivende Mangel paa søgende Skibe, som er saa ualmindelig for denne Havn, fuldstændig bragt Befragterne fra Koncepterne, da de ere vante til at stole paa rigelig Tonnage i Høsttiden for at opfylde deres Forpligtelser. Foruden denne lokale Mangel paa Skibe for Melasses Farten til St. Lawrence, ere vi Indehavere af presserende Ordrer fra Cuba for Sejlskibe fra 3 til 800 Tons, til at lade Ceder eller Mahogni til Evropa eller New York; ligeledes fra Haitiske Havne, Jamaica, Yucatan og Belize for Logwood til Kanalen f. O. Vi søge ogsaa nogle smaa Skibe til Dividivi fra Riohacha og fra Maracaibo; for Kokusnødder fra Trinidad til London; for Lignumvitæ (Pokkenholt) og Mahogni fra Barahona, St. Domingo, baade til Evropa og til New-York. Adskillige Skibe er der Brug for til at lade Salt, enten fra St. Kitts, St. Martin, Bonaire eller Turks-Island til New-York eller østlige Havne. Vi notere følgende Rater: Cuba, Logwood 35/, Ceder og Mahogni 42/6 til 45/, St. Marc 37/6 à 40/, Aquin, Cap Haiti 34/ og fri Havnepenge. Jamaica 32/6, til Havre 33/ à 33/6. C. f. O. Yucatan 33/ à 34/ en Plads. Laguna 35/ og 45/. Belize 35/ og 45/. Maracaibo, Dividivi 50/. Riohacha 45/. Trinidad, Kokusnødder 22/6 og 32/6. Barahona, Lignumvitæ 32/ à 35/, Kanalen f. O. 4½ à 5 Doll. til New-York, begge Steder fri Havnepenge. I Slutningen af Juli vil alt Sukker og Melasses sandsynligvis være afskibet fra de vestindiske Øer.

Vi bede Redere og Kaptajner, som have Skibe, der ville anløbe Barbados Fragtsøgende, erindre, at det vil være en betydelig Fordel for dem, naar de i Forvejen meddele os, hvilken Forretning de ønske, for at denne kan være klar til dem ved Ankomsten.

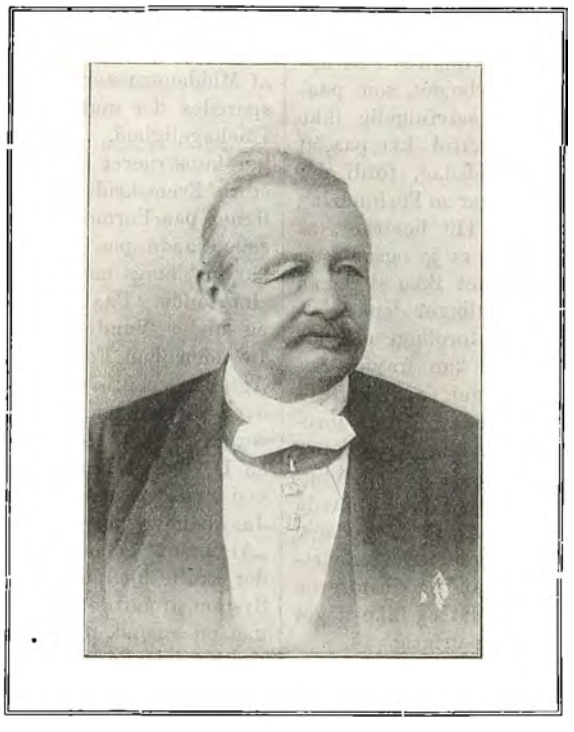
Spørgsmaal og Svar.

I Anledning af vort Svar paa Spørgsmaalet om „Vinddrivere" heri Bladet for d. 12. ds., have vi faaet Meddelelse fra Frederikshavn om, at man der regner Vinddrivere lig med Skibe, som anløbe Havnen som Mellemhavn, (se Frederikshavns Havne- og Brotakst I Afsnit § 6,) og som Følge deraf

kun regne Havnepenge for Indgaaende, forudsat at Skibet ikke opholder sig i Havnen længere end 14 Døgn. Hvorledes de forskellige Byer fortolke Havne- og Brotaksterne have vi selvfølgelig ingen Anelse om, men da vi gav vort Svar paa Spørgsmaalet, saa tog vi det, for Frederikshavns Vedkommende, efter sammes Havne- og Brotakst. men efter III Afsnit § 7, som udelukkende handler om Vinddrivere, og som lyder saaledes: „Fartøjer, som uden Skade paa Skib og Last søge Havn paa Grund af Modvind, Uvejr, Isgang eller deslige, erlægge Afgitt som bestemt under I og II.". I disse Afsnit staar, at alle Skibe over 4 Tons, hvad enten de ere lastede, ballastede eller tomme, skal betale saameget for indenbys og saameget for udenbys pr. Register Ton, baade for Indgaaende og for Udgaaende. I Afsnits § 6 lyder saaledes: „Naar et Fartøj indkommer under Forbisejling, d. e. anløber Havnen som Mellemstation paa Rejsen til dets i Skibspapirerne anførte endelige Bestemmelsessted, og ikke opholder sig over 14 Døgn i Havnen, samt ikke losser eller indtager Gods i saa stor Mængde, at det Lossede og Indladede tilsammen andrager $^1/_{10}$ af Fartøjets Drægtighed, beregnes Havneafgift kun for Indgaaende". Vi kunne ikke indse at denne § har noget med Vinddrivere at gøre, men efter de Oplysninger, som vi have faaet fra Frederikshavn, have „Vinddriverne" der i mange Aar kun betalt halve Havneafgifter.

Personalia.

Idet vi hermed udsender Hr. Konsul M. Oppens Portræt, skulle vi meddele, at Konsulen er Formand i Nordisk Skibsreder-Forening og har en meget stor Andel i den gode Stilling, som Foreningen indtager. Dette er jo ogsaa af Betydning for Danmark, som er repræsenteret i Foreningen med 150,000 Tons, og da der mellem Aar og Dag ordnes mangfoldige Sager for danske Skibe af Foreningen, saa skylder ogsaa Danmark Konsulen en Tak for hans ihærdige og fortjenstfulde Arbejde for Foreningen, som jo kommer alle de interesserede Lande til Gode. Konsul Oppen er



født 1835, er fransk Konsularagent i Laurvig og er dekoreret med følgende Ordener: K² W. O., R¹ St. O. O., R. Fr. Æ. L. I 1897 valgtes han til Formand i Bestyrelsen efter i et Par Aar at have været Suppleant. Han har været en meget stor Sejlskibsreder og Sejlskibsbygger, men har nu kun et Par Skibe igen, som han selv er Reder af; men som Aktieejer i mangfoldige Dampskibsrederier og paa mange andre Maader er hans Navn nøje knyttet til norsk Skibsfart. Foreningen repræsenterer for Tiden ca. 1,100,000 Tons.

Igennem Kaptajn Mollerup paa Dampskibet „Christian IX" have vi modtaget Meddelelse om, at den gamle Lods paa Themsen John Denton er død i Gravesend d. 10. Juli, 80 Aar gammel. Han var i 40 Aar Lods paa Themsen og var meget anset, især blandt danske Dampskibsførere, som i Reglen telegraferede til Gravesend for at faa ham til Lods derfra til London; thi han besad en fænomenal Dygtighed til at manøvrere et Dampskib og en Koldblodighed under de ofte meget vanskelige Forhold paa Floden, og denne Koldblodighed forstod han at meddele til alle dem, som kom i hans Nærhed. Iblandt Dampskibsførerne havde han et højt Navn, og mange ere de Anekdoter, som bleve fortalte om ham i vanskelige Tilfælde. Vi skulle blot anføre én af de mange: D. var med det af ham lodsede Dampskib kommet ind i en stor Flaade af Pramme, som drev med Strømmen; Kaptajnen blev nervøs og udbrød: What are you going to do, Denton? hvortil han ganske roligt svarede: „Hit the smallest one, Sir! that is the cheapest"! „Full speed ahead"! Hard a' port! Kaptajnen var forbavset, men indsaa straks, at det var det eneste, der var at gøre, hvis han ikke selv vilde komme paa Grund med sit Skib.

Belønning for Redning af Besætningen paa forlist dansk Skib.

Den 17. Februar i Aar blev Besætningen paa den i Nordsøen forliste Skonnert „Thurø", af Thurø, Kaptajn Huusfeldt, optaget af Damptrawleren „Merlin", af Grimsby, Kaptajn Webb.

Da „Merlin" i den høje Sø ikke kunde komme Skonnerten paa nært Hold, blev Redningen, efter flere forgæves Forsøg foretaget paa den Maade, at „Merlin" satte sin store Jolle ud, uden Besætning, fastgjort til en Trosse, og ved dygtig Manøvrering bragte den ned til det synkefærdige Skib, hvis Besætning derpaa gik i Baaden.

I Anledning af Redningen vil den danske Regering lade overrække Kaptajn Webb en Kikkert i en Kasse forsynet med en Sølvplade med Indskrift.

Kapt. A. Rasmussen har atter overtaget Dpsk. Aarhus, hvorefter den midlertidige Fører, Kapt. R. A. Skov, under Kapt. Funders Sygdom har overtaget Dpsk. H. P. Prior.

Dpsk. Alabama, der midlertidig førtes af Kapt. P. Petersen fra Dpsk. L. P. Holmblad, er nu atter overtaget af Kapt. R. Gøtsche, der foreløbig førte Dpsk. Garonne; sidstnævnte Skib føres herfra til St. Petersborg af Kapt. P. Petersen, som da „L. P. Holmblad" samtidig vil være der atter overtager dette Skib, medens den midlertidige Fører H. Rasmussen derpaa overtager „Garonne".

Føreren af Sejlskibet „Orine" af Aarhus, Kaptejn Olsen,

er under et Ophold i Stettin, hvorfra Skibet skulde afgaa til Norrköping, faldet overbord og druknet.

Hr. Redaktør L. Drechsel er lykkelig ankommen til New York Fredag Aften d. 20. ds.

„Dansk Søfartstidende"s Kontor er i August Maaned kun aabent fra Kl. 10—1½.

Fra Sø og Land.

Vi have modtaget følgende:

I Anledning af „En Skibsfører's" Bemærkninger i Dansk Søfartstidende for 12. ds. angaaende den i vor Forenings sidste Aarsberetning omtalte Sag, der drejede sig om Betydningen af Ordet „working day" i et høvlet Last Certeparti, da maa jeg fastholde som min Mening, at Rederiet burde have vundet Sagen, om det var kommet til Proces. En „working day" eller en Arbejdsdag er en Dag, hvorpaa der i Almindelighed arbejdes, og en Dag ophører derfor ikke at være en Arbejdsdag, fordi der falder Regn. Naturligvis kan det regne saaledes, at Skibets Folk derved hindres i at udføre den Del af Lastnings- eller Losningsarbejdet, som paahviler Skibet, og i saa Fald kan Dagen selvfølgelig ikke medregnes i Liggedagene; dette beror imidlertid ikke paa, at Dagen skulde ophøre at være en Arbejdsdag, fordi det regner, men det beror derpaa, at der foreligger en Forhindring fra Skibets Side, som ifølge Sølovens § 119 bevirker, at Dagen ikke medregnes i Liggedagene. Det er jo ogsaa i og for sig ganske rimeligt og naturligt, at det ikke skal gaa udover Skibet, at Lastens specielle Art umuliggør dens Lastning eller Losning i vaadt Vejr. Der maa foreligge en klar og udtrykkelig Aftale, for at en Domstol kan fravige Sølovens Regel om, at det kun er Forhindringer fra Skibets Side, som afbryder Liggedagene. En saadan Aftale foreligger, naar der er betinget „weather working days" eller „weather permitting" eller lignende, som ogsaa i Almindelighed betinges for høvlet Last. I det omtalte Tilfælde havde Rederen indrømmet et meget rundeligt Antal Liggedage, netop fordi Regnvejr kunde hindre Lastningen. Det er vistnok sandt, at den almindelige Mening blandt Skibsførerne ikke stemmer med det her anførte, men det er ikke noget uomstødeligt Bevis for, at min Anskuelse er urigtig.

Med Højagtelse.

J. Jantzen.

Det glæder mig, at Hr. Jantzen indrømmer, at den almindelige Mening blandt Skibsførere ikke stemmer med hans Opfattelse, og jeg tror, at vi Skibsførere kende dette af Erfaring. At Rederen havde givet et rundeligt Antal Liggedage i Anledning af den høvlede Last, og hvor Sagen blev afgjort, stod der intet om i Beretningen. Det er muligt, at man her i de skandinaviske Lande kan henvise til § 119, men lad Sagen komme for i ethvert andet Land, saa tror jeg ikke det nytter, at man holder sig til denne §, men maa finde sig i vedkommende Lands Fortolkning af en „Working day", og den gaar overalt, hvor jeg har været, i den af mig antydede Retning. Det vilde vistnok glæde de fleste Redere og Skibsførere, om Hr. Jantzens Mening var den rigtige, og det er jo muligt.

En Skibsfører.

Striken blandt Skibsarbejderne i Rotterdam vedvarer stadig. Den øverstbefalende for Militæret har givet Ordre til, at der fra Garnisonerne i Dordrecht, Gorinchen, Nymegen og Schoonhoven, skal, naar det ønskes, afgives Afdelinger til at besætte de Skibe, som gaa til eller komme fra Tyskland, for at forhindre at de blive forstyrrede i deres Sejlads paa Floden af de Strikendes Dampere. Politiet har faaet Ordre til at passe paa, at Mr. Havelock Wilson M. P., som er ankommen til Byen, ikke gaar ombord i noget Skib, undtagen han har Kaptajnens udtrykkelige Tilladelse dertil, og hvis han alligevel gør det, vil han blive udvist af Landet. Arbejdsgiverne bekendtgør, at de vil ikke give efter, og for at faa Ende paa den nuværende Tilstand agte de at antage ny Folk. „Sh. Gaz."

Siden ovennævnte Beretning er Striken hævet.

Et Middagsselskab paa Havets Bund. Forleden gav Opfinderen af Undervandsbaaden „Argonaut", den amerikanske Kapt. Lake paa Havets Bund en Middag for 12 Gæster.

Selskabet gik, i Bridgeport ved Long Island Sund, ombord i Baaden, hvorefter denne blev sænket ned under Havets Overflade og tilbagelagde en Strækning paa flere engelske Mil. Medens man opholdt sig i en Dybde af 35 Fod under Overfladen, serveredes Middagen, der helt og holdent var tilberedt ombord. Efter Maaltidet lod Kaptejn Lake Døren til Dykkerafdelingen lukke op, hvorpaa 2 Dykkere kom ud og foreviste nogle patenterede Dykkerdragter. Saa gav Kaptejnen en Forestilling med sin Sugepumpe, der er bestemt til at optage sunkne Genstande fra Havbunden. „Argonaut" lagde til ved en sunken Kul-Skonnert, og ved Hjælp af Pumpen blev 4 Tønder Kul i Løbet af 4 Minutter transporterede gennem Vandet over i en stor Kul-Pram — et Arbejde, til hvilket der kun udkrævedes 5 Mand. Nogle af Middagsgæsterne klagede over lidt Hovedpine, men ellers sporedes der under den ejendommelige Sejlads ikke mindste Ubehagelighed. „Argonaut" er den anden Baad, Kapt. Lake har konstrueret og ladet bygge, og den betegner allerede et stort Fremskridt fra den første. Den er helt af Staal og ligner paa Formen en Banan. Den er beregnet paa at kunne sejle baade paa og under Havfladen, og desuden kan den „krybe" langs med Havbunden for at opsøge Vrag og sunkne Genstande. Paa Havfladen drives den frem ved en Skrue, og under Vandet ved en Gasmotor paa 30 Hestes Kraft. Desuden har Fartøjet to Hjul under Bougen og et under Agterstævnen, ved Hjælp af hvilke det kan bevæges frem over Havbunden. Naar det er nede under Vandfladen, besørges Lufttilførselen fra Beholdere. Det er forsynet med en Del smaa Baade, der ligeledes kunne sænkes i Vandet ved Siden af sunkne Vrag og derefter ligesom undersøiske Jærnbanevogne, over Havbunden, slæbes hen til Kysten. „Arganaut" er udstyret med mægtige elektriske Reflektorer, der skulle hjælpe til at finde Vrag o. Lign. Ved et sindrigt System af lufttætte Kamre er det muligt, at Dykkerne kunne gaa ud og ind, medens Fartøjet er nede under Vandet. Endelig kan det noteres, at en Telefon forbinder Skibet med Dykkerne, naar de befinde sig udenfor Skibet for at udføre deres Gerning. Dette og meget mere forklarede og viste Kapt. Lake sine Gæster under og efter den enestaaende Diner paa Havets Bund.

Høj Sejlskibsfragt. Det i Kristianssand hjemmehørende Staalbarkskib „Olivia", Kapt. Gunnufsen, for Tiden beliggende i Bremen, er, efter hvad der meddeles „Fædrelandsv.", befragtet fra Mobile til Port Natal for 190 Shilling pr. Standard, eller til Delagoa Bay for 195 Sh. med bestemte Lodsepladser. „Olivia" maaler 1150 Reg.-Tons og laster omkr. 480 Standard. Lasten er Pitchpine. I mange Aar er ikke saa høj en Sejlskibsfragt sluttet her.

Ugens Havarier.

Bark Else, Kapt. Thomsen af Sønderho, har været paa Grund ved Apia paa Samoa og faaet Skade i Bunden.

Bark Erna, Kapt. Thomsen af Sønderho, der, som meddelt her i Bladet, strandede 26. Juni ved Antigua er kondemneret og solgt ved Avktion.

Thursby, Dpsk. af Liverpool, har paa Rejsen fra Barrow til Kallundborg været paa Grund i Kallundborgfjord. Skibet kom flot med Assistance af Svitzers og har ingen Skade taget.

Paa Kiels Yderred har Skoleskibet „Stosch" den 21. Juli oversejlet dansk Skonnert „Sophie", Kapt. Jensen,

hjemmehørende i Odense. Skonnerten sank, Besætningen reddedes.

Cunardliniens Damper „Campania". der var paa Rejse fra New York til Liverpool, kolliderede i Lørdags i Kanalen med Barken „Embleton", paa Rejse til Ny Zeeland. Barken sank og det antages, at 11 Mand af Besætningen, deriblandt Kaptejnen, ere druknede.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, Her. — Alexandra, Svensson, ankom til Antwerpen 10. Juli. — Algarve, Borries, ankom til St. Petersborg 24. Juli. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Riga 18. Juli — Antwerpen, Kihl, ankom til Kronstadt 21. Juli. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Neufahrwasser 11. Juli, bestemt til New Orleans. — Arno, Strubberg, afgik fra Kbhvn. 16. Juli, bestemt til Barcelona. — Beira, Lunge, ankom til St. Petersborg 22. Juli. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Marsala 21. Juli. — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 21. Juli, bestemt til St. Petersborg. — Douro, Ørum, afgik fra Newcastle 18. Juli. — Florida, Koch, ankom til Hamburg 20. Juli. — Garonne, Petersen, ankom til St. Petersborg 22. Juli. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 21. Juli, bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Lissabon 22. Juli. — Island, Skjødt, afgik fra Christiansand 13. Juli, bestemt til New York. — Leopold II, Kruse, ankom til Rotterdam 7. Juli. — Loire, Rabe, ankom til Bordeaux 15. Juli. — Louisiana, Jensen, ank. til New Orleans 20. Juli. — L. P. Holmblad, Rasmussen, ankom til Kronstadt 21. Juni. — Nicolai II, Michelsen, ank. til Boston 15. Juli. — Norge, Knudsen, i Christiania. — Omsk, Müller, ankom til Ræfsö 23. Juli. — Seine, Staal, ankom til St. Petersborg 16. Juli. — Texas, Holm, afgik fra New York 14. Juli, best. til Kbhvn. — Tiber, Bech, afgik fra Dartmouth 23. Juli, best. til Kbhvn. — Xenia, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 23. Juli, bestemt til Halifax.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Libau 20. Juli. — Axelhuus, Nielsen, ank. til Kbhvn. 22. Juli, bestemt til Vestnorge. — Ceres, Kjær, ankom til Kbhvn. 17. Juli, bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ank. til London 15. Juli, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Thronhjem 20. Juli, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Niedersø, afgik fra London 22. Juli, best. til Hamburg. — Ella, Mortensen, ank. til Kbhvn. 20. Juli, best. til Hamburg. — Frederik, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 23. Juli, bestemt til Pillau. — Jolantha, Ingwartsen, ankom til Kbhvn. 22. Juli — Kasan, Hansen, ankom til Libau 12. Juli, bestemt til Kbhvn. — Kiew, Jacobsen, ankom til Antwerpen 20. Juli, best. til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 14. Juli, bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 23. Juli, bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 23. Juli, best. til Danzig. — Morsø, Frisenette, ank. til Arendal 19. Juli, bestemt til Trondhjem. — Moskov, Rohde, ank. til Kbhvn. 23. Juli, bestemt til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 22. Juli, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kbhvn. 24. Juli, best. til London. — Perm, Christensen, ankom til London 22. Juli. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 24. Juli, best. til Hull. — Thyra, Jørgensen, ankom til Stettin 21. Juli, best. til Liverpool. — Valdemar, Kofod, afgik fra Hull 21. Juli, bestemt til Newcastle. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Libau 22. Juli, bestemt til London. — Vesta, Holm, afgik fra Leith 7. Juli, bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ankom til Libau 23. Juli. — Viking, Lorentzen, afgik fra Riga 20. Juli, bestemt til Antwerpen. — Kursk, Møller, afgik fra Kbhvn. 22. Juli, bestemt til Hull.

Ficaria, Kolster, afgik fra Kbhvn. 26. Juli, best. til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 25. Juli, best. til Odense. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nakskov 26. Juli via Svendborg, Odense og Aalborg, bestemt til Newcastle. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 25. Juli, bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afg. fra Newcastle 23. Juli, anløbende Kbhvns. Red, bestemt til Reval. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Grimsby 25. Juli, bestemt til Malmø. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 25. Juli via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Grimsby 20. Juli, bestemt til Libau. — Frode, Wrisberg, afgik fra Kronstadt 22. Juli, bestemt til Brahesstad,. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Kbhvn. 19. Juli best. t. Brahestad. — L. H. Carl, Lorentzen, afgik fra Rouen 24. Juli, bestemt til Blyth. — Skjold, Tofte, ankom til Riga 11. Juli. — Danmark, Kraemer, ankom til Rotterdam 15. Juli. — Ragnar, Risøe, afgik fra Sunderland 24. Juli, bestemt til Stettin. — Volmer, Riber, ankom til Newcastle 23. Juli. — Dan, Hansen, ank. til Kronstadt 18. Juli. — Magnus, Jørgensen, ankom til Kronstadt 19. Juli. — Olaf, Petersen, afgik fra Brahestad 21. Juli, bestemt til Rouen.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. 16. Juli til Kronstadt. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom 17. Juli til Kronstadt. — Pawel Andrejeff, Johnsen, ankom 17. Juli til Dunkerque. — Russ, Jensen, ank. 19. Juli til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom 19. Juli til Kronstadt. — Peter Berg, Thorsøe, ankom 20. Juli til Rotterdam. — Johan Siem, Knudsen, afgik 21. Juli fra Grimsby.

Heimdal. Anine, Christensen, ankom til Blyth 21. Juli. — Kamma, Pedersen, ankom til Lübeck 23. Juli. — Helga, Lagesen, ankom til Blyth 24. Juni. — Martha, Jørgensen, ankom til Blyth 22. Juli. — Elna, Møller, afgik fra Wyborg 21. Juli. — Therese, Rathje, ankom til Blyth 22. Juli.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ankom til Tocopella 12. Juli. — Sirius, Branth, ankom til Aden 18. Juli. — Saturn, Lund, ankom til Kemi 21. Juli.

Nordsøen. Nordland, Pii, ankom til Schiedam 21. Juli. — England, Andresen, ankom til Windau 22. Juni. — Rusland, Møller, ankom til Libau 22. Juli.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Torneå 22. Juli. — Niobe, Schmidt, ankom til Kronstadt 21. Juli. — Nancy. Mathisen, afgik fra Newcastle 19. Juli. bestemt til Kronstadt. — Nautik, Mortensen, ank. til Rokkola 23. Juli. — Nora, Christensen, ank. til Trangsund 22. Juli. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Newcastle 20. Juni, best. til Port Kunda. — Nerma, Knutzen, afgik fra Newcastle 21. Juli, bestemt til Pernau. — Alfa, Nielsen, afgik fra Blyth 24. Juli, bestemt til Colberg.

Dania. Lilly, Nielsen. ank. til Alloa 24. Juli. — Mary, Lorentzen, ankom til Ræfsø 24. Juli.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik fra Kronstadt 19. Juli, bestemt til Honfleur. — Karen, Degn, afgik fra Newcastle 24. Juli, bestemt til Kronstadt.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, ankom til Antwerpen 22. Juli. — Fyen, Hansen, afgik fra St. Petersborg 21. Juli, bestemt til Emden. — Hafnia, Troensegaard, ankom til Dordrecht 20. Juli. — Carl Hecksher, Starck, ank. til Kbhvn. 21. Juli.

Østersøen. Yrsa, Jensen, afgik fra Alloa 18. Juli, ankom til Kønigsberg 24. Juli. — Rita, Jørgensen, afgik fra Blyth 17. Juli, ankom til Colberg 21. Juli. — Cimbria, Hansen, afgik fra Rotterdam 23. Juli, best. til Methil. — Patria, Larsen, afg. fra Luleå 19. Juli, best. til Amsterdam.

Union. Anglia, Larsen, afgik fra St. Petersborg 18. Juli, bestemt til Rouen. — Frisia, Skov, ankom til Riga 23. Juli. — Gallia, Nielsen, ankom til Dordrecht 20. Juli. — Britannia, Nielsen, ankom til Emden 20. Juli. — Caledonia, Fisker, ankom til Amsterdam 24. Juli.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afgik fra Kronstadt 21. Juli, best. til Haparanda. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Montevideo 9. Juli. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Portman 23. Juli, best. til Maryport. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 23. Juli. — Jomsborg, Kühl, ankom til Rouen 23. Juli. — Kronborg, Schultz, afgik fra St. Johns 17. Juli, bestemt til London. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Jacobstad 19. Juli, bestemt til Rouen. — Skanderborg, v. Deurs, ank. til Brahestad 18. Juli. — Søborg, Fischer, ank. til Calais 13. Juli. — Uranienborg, Schmidt, ank. til W.-Hartlepool 23. Juli. — Stjerneborg, Lundgren, ank. til Sevilla 19. Juni.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, ank. til Genua 23. Juli. — Jægersborg, Agerlin. ankom til Kbhvn 24. Juli. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Kbhvn. 22. Juli, bestemt til Rouen. — Marselisborg, Andersen, ankom til Rossario 3. Juli. — Silkeborg, Petersen, ankom til Uleaborg 18. Juli. — Skodsborg, Lund. afgik fra Kronstadt 23. Juli, bestemt til Sverig. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Rouen 23. Juli. — Ulfsborg, Hveissel, afgik fra Kbhvn. 24. Juni, bestemt til Rouen.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra St. Petersborg 21. Juli, best. til Rotterdam. — Agnete, Jensen, afgik fra Kbhvn. 23. Juli, bestemt til Riga. — Hermia, Sørensen, afgik fra Riga 21. Juni, bestemt til Ghent. — Alice, Hansen, afgik fra Riga 19. Juli, bestemt til Ghent. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Rotterdam 23. Juli, bestemt til Blyth. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 22. Juli. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 20.

Juni. — Rønne, Hintze, afgik fra Baltasound 22. Juli, bestemt til Hamborg.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Ørnskoldsvik 20. Juli til Dunkirk. — Lars Kruse, Christiansen, ank. til Leith 19. Juli. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Grangemouth 13 Juli.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Sundsvall 21. Juli til Dunkirk.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Kronstadt 17. Juli. — London, Bom, ankom til Zaandam 20. Juni.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ank. 21. Juli til Burntisland.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Dania, Nørby, pass. Dungeness 15. Juli fra Hamburg til Yucatankysten. — Medor, Svarrer, sejlet fra Aarhus 18. Juli til Torneå. — Doris Brodersen, Hansen, sejlet fra Guayaquil 21. Maj til Apia. — Anna, Clausen, ankom til Falmouth 21. Juli fra Rio Grande, beordret til Uleaborg. — Sophie, Svarrer, pass. Gibraltar 14. Juli fra Marseille til Cayenne.

Fanø. Sønderho. Merida, Pedersen, afg. 10. ds. fra Archangel til London. — Martha, Nissen, pass. 15. ds. Dungeness, paa Rejse fra Hamborg til Maracajbo. — Ane Jensine, Øhle, ank. 21. ds. til Falmouth fra Rosario.

Rønne. Veset, Ølsted, ankom til Skien 16. Juli. — Hans Peter, Westh, ankom til Fredericia 16. Juli. — Næstved, Larsen, ankom til Rügenwalde 16. Juli. — Prøven, Bidstrup, ankom til Mönsteraas 17. Juli. — Odin, Møller, ankom til Berqvara 17. Juli. — Ansgar, Clausen, ankom til Archangel 19. Juli. — Rolf, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 19. Juli. — Christine, Pedersen, ankom til Stornaway 20. Juli. — Hermod, Grønwald, ankom til Rendsborg 20. Juli.

Svendborg. Ruth, Møller, ankom til Newcastle 16. Juli. — Fulvia, Nielsen, ankom til Grangemouth 16. Juli. — Odin, Andersen, ankom til Petersborg 16. Juli. — Haabet, Andreasen, ankom til Uleaborg 16. Juli. — Fylla, Rasmussen, ankom til Umeå 17. Juli. — Samson, Hansen, ankom til Norrköping 18. Juli. — Dannebrog, Clausen, ankom til Umeå 18. Juli. — Frejr, Christensen, ankom til Farge 18. Juli. — Skjold, Larsen, ankom til Boness 18. Juli. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Leith 18. Juli. — Vega, Rasmussen, ankom til Berwick o. T. 21. Juli. — Niels, Hansen, ankom til Christiania 21. Juli. — Heimdal, Rasmussen, ankom til Leith 21. Juli. — Rasmus, Jensen, ankom til Flensborg 23. Juli. — Embla, Mikkelsen, ankom til Newcastle 21. Juli. — Martin, Mortensen, ankom til St. Davids 21. Juli.

Ærø. Alf, Rasmussen, ankom 16. Juli til Tønsberg. — Aurora, Raahauge, ankom 16. Juli til Greenock. — Peter, Olsen, ankom 14. Juli til Randers — M. Hay, Petersen, ankom 17. Juli til Æreskjøbing. — Sylfid, Østermann, ank. 16. Juli paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Søderhamn til Treguier — Hansigne, Clausen, ankom 16. Juli paa Kbh.s Red paa Rejse fra Lovisa til Landernau. — Thor, Kromann, ankom 19. Juli til Hamburg fik Maracaibo. — Ansgar, Lauritzen, ankom 18. Juli til Bordeaux. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 19. Juli til Laurvig. — Mette, Andersen, ankom 19. Juli til Sønderborg. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 20. Juli til Mariager. — Henriette, Holm, ankom 20. Juli til Havre fra Maracaibo. — Hebe, Clausen, ankom 19. Juli til Kotka. — Albert, Fabricius, ankom 20. Juli til Aberdeen. — Ellen, Lauritzen, ankom 21. Juli til Newcastle. — Ingeborg, Svane, ankom 23. Juli til Svendborg. — Ino, Weber, ankom 20. Juli til Korsør. — Arken, Christensen, ankom 23. Juli til Kotka. — Anna, Jensen ankom 23. Juli til Kirckaldy.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Ringebjerge og Kjærgaarde. Brændetiden om Efteraaret for *Ringebjerge* og *Kjærgaarde* Fyr er forandet fra 15de Oktober—sidst i December til 1ste Oktober—midt i November.

Store-Bælt. Nyborg-Fjord. I *Nyborg-Fjord* uden for *Nyborg* Havn foretages Uddybningsarbejder. Uddybningsmaskinen skal passeres paa den Side, hvor den viser rødt Flag. Om Natten ligger den uden for Fyrlinien og viser Ankerlanterne.

Østersøen. Femer-Bælt. Laaland S. I *Femer-Bælt* langs Kysten af *Laaland*, SØ. for *Hyllekrog*, er Landgrunden med Strækningen uden for denne ud til 10 Fv. Dybde nu opmaalt og undersøgt. Ved Undersøgelsen er intet Vrag fundet, men mellem 3 og 4 Fv. Kurverne findes en Plade med Sten, hvorpaa den mindste Dybde er $15^3/_4$ Fod. Den S.-ligste Sten med under 3 Fv. Vand ligger paa 54° 33',4 N. Br. 11° 34',9 Ø. Lgd.

De mange Grundstødninger, der i den senere Tid have fundet Sted paa denne Strækning ere sandsynligvis foraarsagede ved Strømsætning og Vanskeligheden ved at faa paalidelig Landkending. Skibsførere advares derfor fremdeles mod at komme inden for 10 Fv. Kurven SØ. for *Hyllekrog*.

Farvandet S. for Fyen. Rudkjøbing-Løb. Ved Indløbet til *Rudkjøbing* er over V.-Enden af *Revbjerg-Grund* gravet en c. 800 Alen lang, 13 Fod dyb og 50 Alen bred Rende c. 5,000 Alen N. for Havnen, og Løbet er flere Steder forbedret.

Gennem det nye Farvand i *Rudkjøbing-Løb* lede følgende fem Par faste Ledefyr, der tændes den 1ste August 1900:

1) Paa *Siø* NØ.-Side to hvide Fyr. Bagfyret c. 700 Alen Ø. t. N. for Gaarden paa *Siø*, og Forfyret 475 Alen NNØ. fra Bagfyret. Flammens Højde: 30 og 18 Fod.

2) NØ. for *Rudkjøbing* to hvide Fyr. Bagfyret c. 900 Alen NØ. t. Ø. fra *Rudkjøbing* Kirke, og Forfyret 400 Alen N. t. V. fra Bagfyret. Flammens Højde: 32 og 20 Fod.

3) Paa *Siø* SØ.-Pynt to røde Fyr. Forfyret 300 Alen NØ. $^1/_2$ N fra Bagfyret. Flammens Højde: 24 og 18 Fod.

4) Paa *Rudkjøbing* Havneplads to røde Fyr. Forfyret 330 Alen N. fra Bagfyret. Flammens Højde: 25 og 18 Fod.

Fyrene vises fra hvide Pæle. Spejlapparat.

5) Paa Havnens S.-Mole en grøn Lanterne som Bagfyr, S. t. V. $^1/_2$ V. fra Forfyret, der er den tidligere grønne og hvide Lanterne paa S.-Molens Hoved. Flammens Højde: 15 og 15 Fod.

Fyrene brænde hele Aaret.

Holdte overet i den anførte Orden lede Fyrene gennem Løbet til *Rudkjøbing* Havn.

Afmærkningen af Løbet skal forandres efter det nye Løb.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Stockholms Skjærgaard. Landsort—Södertelje. Den 1ste September 1900 slukkes *Vattklubben* og *Kråkskär* Fyr.

Paa *Vattklubben* opføres en 14 Fod høj Varde af Form som en afkortet Kegle med Cylinder paa Toppen og med sort, skraat Bælte.

Paa *Kråkskär* opføres en 13 Fod høj Varde af Form som en afkortet Kegle.

Mellem *Landsort* og *Södertelje* afmærkes følgende Grunde saaledes: NØ. for en 14 Fods Grund udsættes en Stage. 58° 47' 22" N. Br. 17° 45' 3" Ø. Lgd. SV. for en 28 Fods Grund udsættes en Stage med Kost. 58° 47' 42" N. Br. 17° 44' 30" Ø. Lgd. SV. for en 6 Fods Grund, der er funden S. for *Tallholmarne*, udsættes en Stage med Kost. 58° 49' 38" N. Br. 17° 41' 40" Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Umeå. En 11 Fods Grund er funden i Indløbet til *Umeå*. 63° 37' 18" N. Br. 20° 24' 30" Ø. Lgd.

Båtskärsnäs. En 16 Fods Grund er funden i Farvandet til *Båtskärsnäs*. 65° 46' 30" N. Br. 23° 26' 30" Ø. Lgd.

Finland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Følgende Grunde ere fundne og afmærkede saaledes:

En rød og hvid stribet Stage med Kryds er i 25 Fod Vand udsat ved 17 Fods Grunden *Fläckgrund* mellem *Hangö* og *Kimito* Kanal. 59° 52' 28" N. Br. 22° 50' 40" Ø. Lgd.

En sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost er i 24 Fod Vand udsat ved 17 Fods Grunden *Måsgrunds Norra*. 59° 52' 42" N. Br. 22° 50' 41" Ø. Lgd.

En hvid og rød Stage med en opadvendt over en nedadvendt Kost er i 29 Fod Vand udsat ved 13 Fods Grunden *Abergs Berg- og Stengrund*, $2^2/_3$ Kml. N. $42^1/_2$° V. fra *Söderskär* Fyr. 60° 8' 32" N. Br. 25° 22' 20" Ø. Lgd.

Ved 16 Fods Grunden *Gripsberg Södra*, $^5/_{12}$ Kml. S. 39° Ø. fra *Melkö* SV.-Pynt, er Stagen med Kryds ombyttet med en hvid Stage med 1 nedavendt Kost, der staar i 26 Fod Vand. 60° 7' 18" N. Br. 24° 54' 48" Ø. Lgd.

Ved 11 Fods Grunden *Rysskärs Vestra* er Stagen med Kryds ombyttet med en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost, der staar i 26 Fod Vand. 60° 5' 47" N. Br. 24° 50' 30" Ø. Lgd.

Ved *Kummelskär* er den sorte og hvide Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost inddragen. 59° 52' 30" N. Br. 22° 51' 0" Ø. Lgd.

Ved *Skatakubb* er den hvide Stage med 1 nedadvendt Kost inddragen. 60° 7' 5" N. Br. 24° 54' 38" Ø. Lgd.

Tyskland. Kieler-Fjord. Friedrichsort. Ifølge Telegram fra „Marineamt" i *Berlin* er en Skonnert sunken i 8 Fv. Vand i Farvandet ved *Friedrichsort*. Vraget afmærkes med en grøn Vragtønde og med et Vragfyrskib.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Strömstad. Den 10. Juli 1900 er Fyrskibet *„Grisbådarne“* udlagt. 58° 52′ 55″ N. Br. 10° 49′ 35″ Ø. Lgd.

Norge. Svenør. Den 20. Juli 1900 tændes *Svenør* Fyr atter og viser Fyr med To-Formørkelser hver $^1/_2$ Minut. Lyset er rødt over de *Ydre Rakkeboer,* fra S. 62° V., fri S. om *Søndre Skarbohaus,* til S. 78° V., vel fri S. om *Herregaardsboen, Bratboen* og *Hellene,* samt fra N. 52° Ø., fri S. om *Lyngholmshausen,* til N. 79° Ø., fri S. om *Sydostgrunden,* iøvrigt hvidt. Flammens Højde: 128 Fod. Synsvidden: 17 Kml. Rødt, 60 Fod højt Fyrtaarn.

Taagesignal gives med Et-Skud hver 10 Minutter. 58° 58′ 5″ N. Br. 10° 9′ 20″ Ø. Lgd.

Lille Torungen. Den 15. Juli 1900 tændes *Lille Torungen* Fyr atter. 58° 24′ 40″ N. Br. 8° 47′ 55 Ø. Lgd.

Oksø. Den 15. September 1900 tændes *Oksø* ny Lynfyr og viser To-Lyn hver 10 S. Flammens Højde: 150 Fod. Synsvidden: 19 Kml. Hvidt, 115 Fod højt Fyrtaarn. 58° 4′ 15″ N. Br. 8° 3′ 30″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Utvær. Den 15. September 1900 tændes *Utvær* Lynfyr og viser Et-Lyn hver 3 S. Flammens Højde: 150 Fod. Synsvidden: 19 Kml. Rødt, 111 Fod højt Fyrtaarn. 61° 2′ 15″ N. Br. 4° 30′ 55″ Ø. Lgd.

Hellisø, Ytterøerne og Rundø. I Sommeren 1900 forandres følgende Fyrtaarne saaledes: *Hellisø* bliver rødt med to hvide Bælter, *Ytterøerne* rødt med et hvidt Bælte og *Rundø* rødt med to hvide Bælter.

Valsøøren. Den 1. August 1900 flyttes *Valsøøren* Fyrlampe ud paa det Sted af Grunden, hvor Mærkesøjlen stod, og viser hvidt Lys fra fri N. om *Kvalø* til fri S. om *Lamholmflua* som tidligere, derfra rødt Lys gennem N. og Ø. til N. 66° Ø., fri S. om *Svinøflua,* derfra hvidt Lys til fri N. om *Leiskjærfluen* (*Massøgalten*), derfra grønt Lys til Lysgrænsen, hvor det tidligere var rødt.

Holland. Zuiderzee. Urk NNØ. Lægteren, der var sunken 4 Kml. N. 25° fra Ø. fra *Urk* Fyr, er borttaget. Afmærkningen er inddragen. 52° 43′ 15″ N. Br. 5° 38′ 14″ Ø. Lgd.

Haringvliet. Zeegat van Goeree. Fra 23. Juli til 1. September 1900 foretages nogle Forsøg med Søminer i Farvandet i *Haringvliet* ca. $1^1/_4$ Kbl. V. for *Hellevoetsluis* Orlogshavn. Minerne ere afmærkede med en Tønde eller Vager med Flag. Pladsen er afmærket med Stumptønder og om Natten ligger ved dens S.-Side et Fartøj, der viser samme Lanterner som for Vrag. Man skal gaa S. om Pladsen.

Urk S. Zuiderzee. En Sten med kun 6 Fod Vand er funden $3^1/_4$ Kbl. S. 1° V. fra *Urk* Fyr. Ved Stenen skal henimod *Rif van Urk* udlægges en Stumptønde Nr. 15. 52° 39′ 32″ N. Br. 5° 35′ 12″ Ø. Lgd.

England. Themsen. North Shingles. *North Shingles* Baake er atter opført, fra *NW.-Shingles* Baake i N. 80° Ø., $2_{,1}$ Kml. fra *Girdler* Baake i N. 52° Ø., $3_{,7}$ Kml. og fra *South Shingles* Baake i N. 13° V., $2_{,1}$ Kml.

Fyrskibet „Leman and Ower“ NNV. Den 8. Juli 1900. 53° 26′ N. Br. 1° 44′ Ø. Lgd. Et Vrag med en Mast over Vandet.

Tees Bay. Vragene, som laa sunkne $2^3/_4$ Kbl. N. 68° Ø. og $1_{,8}$ Kml. N. 81° Ø. fra *South Gare* Fyr, ere borttagne. Det Ø.-lige Vrag laa paa 54° 39′ 10″ N. Br. 1° 5′ 10″ V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Dungeness SV. Vraget af Bark *„Monica“* ligger sunket i 16 Fv. Vand, 6 Kml. S. 44° V. fra *Dungeness.* Rejsningen er 12 Fod over Vandet. Tæt VNV. for Vraget er i 14 Fv. Vand udlagt en grøn Vragtønde og 1 Kbl. SSØ. for Vraget et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler. 50° 50′ N. Br. 0° 51′ Ø. Lgd.

Spithead. Paa *Spithead* er *Dean* sorte Spidstønde flyttet 2 Kbl. S. 31° Ø. hen, og ligger nu $1_{,4}$ Kml. S. 47° Ø. fra Fort *Horse* og i N. 38° Ø. fra Fort *St. Helen.* 50° 44′ 5″ N. Br. 1° 2′ 30″ V. Lgd.

Southampton Water. Calshot Castle NØ. Ved den ødelagte Duc d'Albe, $6_{,3}$ Kbl. N. 42° Ø. for *Calshot Castle,* er nu udlagt et Fartøj, der viser to røde, faste Fyr, lodret for hinanden.

Bristol Channel. Fra 21. Juli til 11. August 1900 afholdes Søminеøvelser indenfor en Linie mellem SØ.-Pynten af *Sully Island* og Yderenden af *Barry* Ø.-Pier. Pladsen, som er afmærket med grønne Tønder med hvide, lodrette Striber, er spærret for al Sejlads.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Fyrskibet *„Succonnesset Shoal“* Nr. 6 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 9 inddraget.

New York. Main Ship Channel. I *Main Ship Channel* er Uddybningsarbejderne nu endte. Den elektriske Lystønde C er atter udlagt 800 Alen S. 70° V. fra *Southwest Spit* elektriske Lystønde Nr. 12 og den sorte Spirtønde, hvorfra vises hvidt, fast Fyr, inddragen.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. Mobile Point. Den firkantede, pyramideformede Fyrbaake paa *Mobile Point* er nu malet rød med en bred sort lodret Stribe paa hver Side.

Cuba S.-Kyst. Xague Bank S. Der er ankret paa den tidligere rapporterede Klippegrund med 4 à 7 Fv. Vand og fundet 12 Fod ca. 9 Kml. S. 14° V. for *Xagua Bank.* 21° 27′ N. Br. 80° 39′ V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Argentina. Rio de la Plata. En Lods-Hulk er udlagt $17^1/_2$ Kml. N. 85° Ø. fra Fyrskibet *„Indio Point“.* Den er hvid, mærket *„Pilot Station“* med sort paa begge Sider, og har to Master. 35° 8′ S. Br. 56° 45″ V. Lgd.

Mellem-Amerikas V.-Kyst. Montuosa Island. Revet ved V.-Kysten af *Montuosa Island* strækker sig ikke NV. ud, men V. ud, ca. 3 Kml. fra Øen, der ligger paa 7° 27′ S. Br. 82° 15′ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Istrien. Fasana. Paa *Fasana* Kirkes Klokketaarn er tændt to røde, faste Fyr lodret for hinanden, Flammens Højde: 57 og 41 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Fyrene lyse fra S. 10° V. gjennem V. og N. til N. 10° Ø., men skjules fra S. 17° V. til S. 25° V. af Klippen *S. Girolamo* og fra S. 35° V. til N. 75° V. af Øen *Brioni.* 44° 55′ 45″ N. Br. 13° 48′ 15″ Ø. Lgd.

Det røde, faste Fyr paa Yderenden af Molen er slukket og et grønt, fast Fyr tændt. Synsvidden: 1 Kml.

Grækenland. Piræus. Ved N.-Enden af S.-Molen i *Piræus* Forhavn ligger en rød Spirtønde med Topbetegnelse og ved S.-Enden af N.-Molen en rød Stumptønde, ved hvilken der om Natten vises hvidt, fast Fyr fra et Fartøj.

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

Birma. Rangoon River. Pila Kuh Chaung. Paa *Rangoon River* V.-lige Bred er NV. for *Pila Kuh Chaung* (*Deserters Creek*) tændt to hvide, faste Ledefyr. Forfyret vises fra en Mast, $2_{,3}$ Kml. N. 70° V. fra *Elephant Point.* Flammens Højde: 19 Fod. 16° 29′ 50″ N. Br. 96° 17′ 35″ Ø. Lgd. Bagfyret vises fra en Mast, c. 150 Alen N. 73° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 39 Fod. Holdte overet i N. 73° V. lede Fyrene mellem *Elephant Point* og *Middle Bank.*

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Ostindiske Archipel. Riouw Øer. Admiral Stellingwerf (Frederick Reef). Grunden *Admiral Stellingwerf* er en stejl Klippe, c. $2^1/_2$ Kbl. i Gjennemsnit. Den mindste Dybde er 3 Fod, Springtids Lavvande, med 20 à 25 Fv. klods til. 0° 38′ N. Br. 105° 9′ Ø. Lgd.

Tlf. 5047.

VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering
anbefales:
A. FORMANNS
BLODBUDDING
(i hermetisk lukkede Daaser).
Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Københavns Børskurs d. 25. Juli 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	100 1/2	3/4	100 3/4	101
Danmark	89	1/2	89	89 1/4
Norden	125 1/4		125	125 1/4
Kjøbenhavn	103	3/4, 1/2	102 3/4	103
Carl	55	3/4, 1/2	54 3/4	55
Dannebrog	104	3/4, 1/2	104 1/2	104 3/4
Skjold	73 1/2	3/4	73 3/4	74
Urania	85—1/2	86	87	87 1/4
Union			106	106 1/2
Dampsk. af 1896			106 1/4	108
Østasiatiske	103	1/2, 104	103 3/4	104
Østersøen			98	100
Nordsøen			71 1/2	75
Torm			—	—
Gorm			106 1/2	110
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			—	—
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			96	101
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3 1/2% uopsig. Stats			92	93
3 1/2% Husejer Kreditk.			79	79 1/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf.			81	83
4% — — 2. Serie			86 1/2	87
4% — — 1. —			90	92
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.			83 1/4	84
4% — — 6 —			—	—
3 1/2% Landkreditk. 3 —	85 3/4	1/2	85 1/2	85 3/4
Aktier.				
Nationalbank			136 1/4	136
Privatbank			122	122 3/4
Landmandsbank			109 1/2	111 1/2
Handelsbank	116		115 3/4	116 1/4
Grundejerbank	98—97	3/4	97 3/4	98 1/2
Burm. & Wain			75 1/4	76
Helsingørs Jærnsk.			92 3/4	94 1/2
Sukkerfabr.	97 1/4	1/2	97 1/4	97 1/2
Bryggeri Aktier	90—89	3/4	89 3/4	90

Vekselkurser d. 24. Juli 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.24	18.20
Paris	72.65	—
Amsterdam	72.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 24. Juli 1900.

Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	—
3 8/10% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	97.10
5% Rumænske Stats	77.25
4% — — 1890	77.25

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

„Det Foren. Dampskibs." 44,000, „Danmark" 50,000, „Norden" 48,000, „Kjøbenhavn" 80,000, „Carl" 26,000, „Dannebrog" 68,000, „Skjold" 68,000, „Urania" 86,000, „Union" 20,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 18,000, „Østasiatiske" 28,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,
CARDIFF,
Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.
Damp & Sejl.
• • *Direkte Importører af Skandinaviske Produkter* • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.
Telefon 155. * Telegrams Skandinav.

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.**
Udsalg for Aarhus
ved J. P. Johansen, Skolegade 34

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.

SØREN JENSEN'S
Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,
Holbergsgade 26,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Uniformer som civilt. Da jeg selv er Fagmand, kan jeg garantere for godt og solidt Arbejde, som udføres paa eget Værksted.

PETER IBSEN. **Lager af Værktøj.**
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

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

Jagt til Salg.
En god Jagt, 5 61/100 R. T. Netto, beliggende i Svendborg Havn, er billig til Salg ved Henvendelse til:
Sejlmager Vald. Nielsen,
Svendborg.

TIL SKIBSPROVIANTERING
OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.
P. SVENDSEN, AALBORG.

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".

Holm & Wonsild,
Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.

HECKSHER & SØN,
KJØBENHAVN.
Etabl. 1797.
Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.
Telegr.-Adr.: Heckshers

HÄNSCHELL & Co.
BARBADOS W. I.
Skibsmæglere og Skibshandlere.
Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (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.

N. A. S. Bursche & Co.,
Skibsmægler.
Aarhus.

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

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg".
Telefon Nr. 56.

N. C. BACH,
Skibsmægler.
Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,
Nørresundby.
Telegramadresse: BACH.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Michael Lund,
Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,
Skibsmægler,
AALBORG.
Telegr. Adr.: Peter.

Frihavns-Restaurationen
„Atlanten",
Indgang fra Nordre Frihavnsvej,
anbefales d'Hrr. Skibs-Officerer med
à la carte Retter
samt koldt Bord hele Dagen.
Telf. Frihavnen 68.
Ole Nielsen.

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.

Gl. Carlsbergs
nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

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

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

Fiske-smakker.
Endel udmærket gode Fiskesmakker fra 60 til 90 Tons gross Register i kort Tid billig tilsalgs ved
Chr. Møller,
Christiania,
Toldbodgaden 7.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
Telefon 5598.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

Flere
Fiskerdampbaade
fra 200—300 Tons (eksl. bunkers), hurtige Baade med lidet Kulforbrug i kort Tid billig tilsalgs ved
Chr. Møller,
Christiania,
(HO) Toldbodgaden 7.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

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

Spis kun
Nørgaards
Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

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.

Café Hotel „SIAM“.
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

Nyt Blæk.
Neelmeijers
Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.
Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.
Faas overalt. Telefon 3332.
Hovedforhandling hos
E. Jacobsen Ellegaard,
Holbergsgade 5. Kbhvn.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

R. H. Rasmussen,
Uhrmager.
St. Kongensgade 99.
(Forhen Nr. 21). (Grundlagt 1882).
Righoldigt Udvalg af alle Sorter Dame- og Herre-Uhre samt **Stueuhre.**
Største Udvalg i Uhrkæder.
NB. Antikuhre restaureres.
Reparationer udføres med Garanti.

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.

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

AKTIESELSKABET
NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,
KJØBENHAVNS FRIHAVN,
anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.
Kan leveres ufortoldet.
Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

Georg Sørensen,
Nyhavn 13. Telefon 6404.
Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.
Prima Varer • Billigste Priser.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Café van Zandt,
H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

H. B. MAYMANN,
REBSLAGER.
HELSINGØR.

CARL OLESENS
Skotøjslager,
St. Strandstræde 31,
anbefales.
Alt Skomagerarbejde udføres.

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

INDHOLD: Et Rederi gjort ansvarlig for overbordskyllet Kvæg. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

Midlertidig Ansvarshavende: **Kapt. N. JENSEN.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 31. Kjøbenhavn, Torsdag den 2. August 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

---

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

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

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

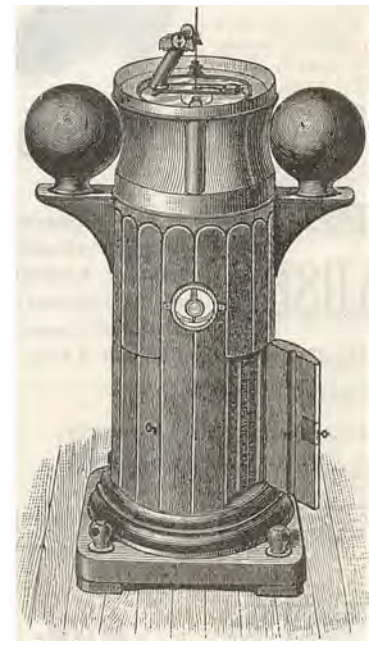
Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

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 1027.

Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,
grundlagt 1799. udvidet 1877.

Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.
Kompasser af eget Fabrikat, komplet. (efter Lord Kelvins Princip).
Alm. Kompasser.
Baadskompas m. m.
E. S. Ritchie & Sons originale **Spritkompasser** med kurvet elle flad Rose med Grader.



Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.
Azimuth & Peilinstrumenter efter forskellige Modeller.
Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine** Cherup & A.
Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.
Barometre, enk. og dobb.
Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle
Conserves til Skibsbrug
af Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l. • Prislister udleveres paa Forlangende.
Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

Georg Sørensen,

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

Spis kun
Nørgaards Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

Marius Hoffgaard,

Fotograf.
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6. 3.
Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

Thorvald Møller,

Skibsproviantering shandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Uundværlig for Søfolk
er Kingleys elektriske Bælter. Fortrinligt Lægemiddel mod Gigt, Kathar, daarlige Nerver, Svækkelse, Hovedpine, Søvnløsbed, kønslig Svækkelse osv. Faas til 10, 16 og 24 Kr. hos **G. N. Forsbeck,** Rømersgade 24, 1. Sal, Kjøbenhavn. Indsend 8 Øre i Frimærker og forlang Katalog. Naar De skriver, nævn da dette Blad. Telefon 2341.

L. KLAUSEN,

Skibsinventariehandel.
Telefon 5833.
Strandboulevarden 29.
Kjøbenhavn.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved **Claus Christensen,**
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

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.

Husk nu!
PAUL SØRENSEN,
Skomagermester,
77, Bredgade 77,
Hj. af Toldbodvej.
Fh. Toldbodvej 18.
Forretningen ører nu et godt, velassorteret Lager af
Iste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.
Telefon 4819.

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.)

PETER IBSEN. Lager af Værktøj.

Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

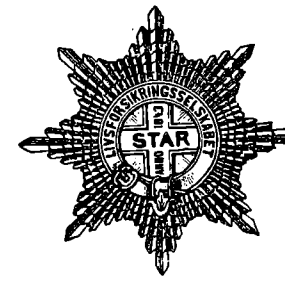
Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme.

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

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.



Alle Arter Livs-, Kapital- og Børneforsikring.
Særlige, gunstige Tabeller for
Søfolk i udenrigs Fart.
Hovedkontoret for Danmark:
Frederiksberggade 11.
Agenter blandt Skibskaptajner og Styrmænd antages.

Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsproviantering shandel.
Randers.

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

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.

R. H. Rasmussen,

Uhrmager.
St. Kongensgade 99.
(Forhen Nr. 21). (Grundlagt 1882).
Righoldigt Udvalg af alle Sorter Dame- og Herre-Uhre samt Stueuhre.
Største Udvalg i Uhrkæder.
NB. Antikuhre restaureres.
Reparationer udføres med Garanti.

H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.
HELSINGØR.

H. B. HANSEN,

SEJLMAGER,
HAVNEVEJEN, KOLDING.

Krigsfare.

I Anledning af Urolighederne i Kina og den derved opstaaede Fare for Skibsfarten oplyser „North of England Protecting and Indemnity Association", at den ikke kan modtage Indmeldelse i Foreningen af flere Skibe i kinesiske Farvande, og at den maa forhøje Beløbet for Skibe, der nu vilde indmeldes, og ønske at dækkes mod Krigsfare, meget betydeligt. Forholdet er det, at ovennævnte gensidige Assurance-Selskab for længere Tid siden, da der ikke var Tale om Krig, indbød Rederne til at indtræde i en Klasse, der dækkede Krigsrisiko, det vil sige, at Rederne mod en lille Indbetaling i Fredstid skulde være sikre paa, hvis pludselig en Krig kom paa, da at være dækkede i Foreningen. Dette vandt betydelig Tilslutning, og de Redere, der den Gang meldte sig ind, kan nu glæde sig over deres Forudseenhed, medens andre maa bære Følgerne af ikke i Tide at have ofret den ringe Præmie, der havde sat dem i Stand til nu, uden særlig Forhøjelse, at være dækkede imod Krigsfaren.

(Sh. Gaz.)

Artikel 16.

Den saa meget omtalte Art. 16, i de internationale Søvejsregler, har atter været Genstand for nærmere Behandling i „Shipping Gazette", og af Hensyn til Spørgsmaalets store Betydning skulle vi kortelig referere Bladets Udtalelser om dette Emne.

Den Del af Artiklen, som nærmest har været Genstand for Omtale, er 2det Stykke, hvor det hedder: Et Dampskib, der tilsyneladende foran for Tværs hører Taagesignal fra et Skib, hvis Plads ikke kan bestemmes med Sikkerhed, skal forsaavidt Omstændighederne i det givne Tilfælde tilstede det, stoppe sin Maskine og derpaa navigere med Forsigtighed, indtil Faren for Sammenstød er forbi. Forskellige Punkter ere her tvivlsomme: hvornaar skal Skibet stoppe? hvornaar skal det af Hensyn til Omstændighederne ikke stoppe? hvad er position? Det Spørgsmaal, som nu i Sagen „Hermann Koeppen" imod „Rondane" synes at have faaet en klar Besvarelse, er dette, om Skibet har Pligt til at stoppe, saa snart det hører Taagesignal langt borte, eller om det har Lov til at afvente det næste Signal og høre, hvor det kommer fra, før end det stopper. I tidligere Sager, der have strejfet Spørgsmaalet, har dette, af Hensyn til andre Omstændigheder ved Sagen, ikke faaet nogen bestemt Afgørelse, om end forskellige Dommeres Udtalelser nærmest gaa i Retning af, at Skibet er pligtig at stoppe, straks naar Signalet høres. I den nylig afsagte Dom i Sagen „Hermann Koeppen" mod „Rondane" blev Resultatet bygget paa, at „Hermann Koeppen", der en 8 à 10 Gange i Løbet af 10 Minutter havde hørt Signalet, der trak sig agterefter, og som ikke havde stoppet, havde gjort sig skyldig i Overtrædelse af Budet i Art. 16. Dommeren udtalte sig saaledes om Art. 16: Denne Regel er givet for at imødekomme den Opfattelse, at et Skib i Taage absolut skal stoppe og blive liggende stoppet; men saa vidt har man ikke villet lade Reglen gaa, og den siger derfor ikke, at Skibet skal stoppe og blive liggende, men det skal stoppe og navigere med Forsigtighed. Reglen kræver altsaa, at Skibet straks, naar Signalet høres, stopper; derved sættes de ombord værende ogsaa bedre i Stand til at høre, hvorfra det næste Signal kommer, og Skibet skal da ligge stoppet, indtil det, ved yderligere Signaler fra det mødende Skib, kan bestemme dettes Plads.

Til Sh. Gaz. skrives: Hvis Søfartstidenderne ville hjælpe Sømændene, saa er det just nu Tid til at faa det Spørgsmaal frem: „Hvad forstaas ved moderat Fart". (Art. 16)? Det er vel bekendt, hvad den laveste Fart paa en moderne Ekspres-Damper er; men kan denne Fart, om ogsaa man strækker sig aldrig saa meget i den almindelige Mening af Ordet, virkelig kaldes „moderat Fart"? Søfolk vil absolut svare „Nej!"

Naar en stakkels Fragtdamper Skipper løber et Sejlskib i Sænk, medens hans Damper løber 8 Knob, saa kan han være vis paa, at miste sit Certifikat mindst 6 Maaneder. Hvorfor skal et Dampskib have Lov til at løbe med mere end f. Eks.: 5 Knob Fart i Taage? Der er noget, der hedder at stoppe Maskinen og lade Skibet løbe Farten af sig.

Deres „Dead slow".

Fragtmarkedet.

Beretningerne fra sidste Uge lyde meget modsigende; medens nogle berette, at der er Rejsning i Raterne, berette andre, at der er Nedgang; men Resultatet synes dog at blive, at der de fleste Steder er Mangel paa Tonnage, og som Følge deraf ville Raterne nok holde sig. At der nu lige før Høsten er lidt Stilstand er jo ikke saa underligt, ej heller at der nogle Steder, paa Grund af meget høje Tilbud, er kommet noget for rigelig Tonnage, saa at Raterne ere faldne igen; men saavidt vi kunne skønne, er der mere Udsigt til, at Raterne ville stige end falde, især naar Rederne vil holde lidt igen og ikke være for ivrige til at slutte forud. Det er jo mange Aar siden, at Fragterne saavel for Kul som Korn og Træ have naaet en saadan Højde, som i Aar, og mange Steder holde Købmændene igen for om muligt at faa lavere Rater, hvilket dog næppe vil lykkes dem.

Kulmarkedet. Fra Cardiff meddeles, at Markedet er meget vanskeligt og meget uroligt med Hensyn til Raterne. Til de indre Middelhavshavne ere Raterne faste, til de ydre lavere, Spanske stive, Biscaieske Bugt og Østersøen ikke saa gode som forrige Uge, og til de lange Rejser meget faste. Der noteres: Til Christiania 7/6, Kjøbenhavn 7/6, Helsingør 7/3, Aarhus 7/, Nyborg 7/3, Kronstadt 8/3, Stockholm 7/9, Svinemünde 7/, Riga 7/9, Reval option Mühlgraben 7/3 à 7/6, Wyborg 11/,

Bilbao 5/6, Lissabon 8/, Gibraltar 9/, Valencia/Gandia 11/, Barcelona 12/6, Genua 10/3 à 10/6, Neapel 10/3, Malta 8/9 à 9/, Alexandria 12/6, Port Said 12/, Konstantinopel 9/6 à 10/. Odessa 9/6 à 9/9 og andre Havne i Forhold dertil. Fra Newcastle meddeles, at der er god Efterspørgsel for Tonnage til Middelhavet med stive Rater, hvorimod Østersøen er meget svagere, da der tilbyder sig rigelig Tonnage. Der noteres: Til Svinemünde 6/, Libau 7/6, Stockholm 6/9, Riga 7/, Pillau 6/3, Kronstadt 6/9, St. Petersborg 7/, Genua 11/, Venedig 14/, Neapel 11/3, Barcelona 12/, Carthagena 10/. Fra Firth of Forth meddeles, at Kulminearbejderne nu have optaget Arbejdet næsten overalt, at Fragterne holde sig godt, og at der kun er meget lidt Forandring i Raterne mod forrige Uge.

Østersøen. Fragtmarkedet der har hovedsagelig holdt sig uforandret sidste Uge, dog ere Raterne fra St. Petersborg stegne c. $1^1/_2$ d., hvorimod de ere faldne fra Riga omtrent lige saa meget. Fra St. Petersborg noteres: Til Leith, Hull, London $2/4^1/_2$; Rotterdam, Amsterdam 2/6 à $2/7^1/_2$; Hamburg, Bremen, Emden, Leer, Dunkirk, Ghent, Antwerpen $2/7^1/_2$ à 2/9; Rouen $2/10^1/_2$ à 3/, alt Hvedebasis. Fra Riga noteres: Til Hull, London $1/4^1/_2$ à 1/6; Dunkirk, Ghent 1/6 à $1/7^1/_2$, alt Havrebasis. Fra Kønigsberg noteres omtrent samme Rater som i forrige Beretning.

Trælastfarten vedbliver at være god, og Fragterne at være meget høje, saavel fra Østersøen som Bottenhavet og Hvidehavet, men det synes, som om Købmændene, begrundet paa de meget høje Fragter, begynde at begrænse deres Indkøb, saa at det ikke er usandsynligt, at Raterne ville dale noget i denne Maaned. Der noteres: Fra Kronstadt til Montrose 42/6, til Grangemouth 37/6, til Methil 37/6 og til Tayport 40/. Ræfsø til Grangemouth 37/7. Sundsvall til Methil 36/3, alt for D. og/eller B. og for mindre Dampere fra 300 til 550 Stdr. For større Dampere noteres til London: Fra Norrköping 35/, D. B., Skutskær 36/3 à 37/6, D. B. $^1/_4$ Bds., Søderhamn 36/3 à 37/6, D. B., Skellefteå 45/, D. B. 150 Stdrs. Bds., Ræfsø 42/6 D. B. faa Bds., Ræfsø og Raumo 41/3 D. B. option 1/200 Stdr. Bds., Stromma (Hangø) 41/3 à 42/6 D. B. 160 Stdr. Bds., Koivusaari (Wyborg) 40/, D. B., 20 Stdr. Bds. og 150 Stdr. sctlgs. Til Grimsby fra Skellefteå 40/, D. B. $^1/_5$ Bds., Kemi 42/6, D. B. $^1/_2$ Bds. Fra Archangel til London 65/, D. B., option $^1/_3$ Bds., til Hull 60/ à 62/6, D. B. 60 Stdr. Bds., til Sharpness 65/, D. B. $^1/_3$ Bds., til Liverpool 60/ à 65/, D. B. $^1/_4$ Bds. Fra Amerika meddeles, at Fragterne ere faldne noget, og der bydes fra St. John 55/ à 57/6 til Vestkyst U. K. Pitchpine-Fragterne fra Pensacola, Ship Island og Mobile til U. K. noteres til 112/6 à 115/ og til Kont. 117/6. „Pixpinus" Certepartiet indeholder en Buk, som ikke fandtes i de gamle Certepartier, nemlig at Befragterne have Lov til at lade paa Klareringsdagen, uden at den regnes som en Liggedag. Denne lille uskyldige Klausul bemærkes knapt af Rederne, men bliver fuldt ud benyttet af Afskiberne.

Fra Middelhavet, Sorte- og Azoffhavet ere Fragterne omtrent uforandrede. Der er Masser af Ordrer for Ertsfragter, men da Raterne ikke ere høje nok, bliver der ikke gjort mange Forretninger. Alexandria-Markedet er uden Liv, og det er meget vanskeligt at faa Fragt derfra, saa at endog de regelmæssige Dampere maa gaa andet Steds hen for at faa Ladning, og den nominelle Fragt er kun 7/ for Bomuldsfrø pr. Ton, 1/6 pr. Quarter Korn og 6/6 pr. Ton Oliekager. Af og til kan der slumpes til noget højere Fragter for mindre Baade. Fra Smyrna noteres 14/ til U. K. og 15/ til Kont. I Sorte- og Azoffhavet ere Raterne omtrent lig med, hvad de vare for 14 Dage siden, undtagen Odessa, som er lidt lavere.

Det amerikanske Marked er meget støt, men stille. Fra Northern Range er der mere Efterspørgsel for Korn Tonnage til 3/9, C. f. O. og 3/3 p. p. U. K. eller Kont. for store Dampere paa Berth Terms. Masser af Kulfragter ere ogsaa i Markedet paa Basis af 17/6 til Vest-Italien. Bomuldsfragterne ere de samme, baade fra Atlanterhavs- og Gulfhavnene, men da Rederne ikke lade sig friste af dem, saa begynde Befragterne at blive urolige. Paa Netto Korn Certepartier bydes fra Gulfen 17/6 for August, 19/ Oktober-November til U. K. eller Kont. Fosfat Forretningerne er ganske stille, og der bliver intet gjort. Fra River Plate meldes, at Markedet er i en Tilstand af Stagnation, og at de faa Dampere, som ere disponible, endda ere for mange til Efterspørgslen, 18/ à 20/ fra ikke ovenfor San Lorenzo er vanskeligt at opnaa.

Det østlige Marked vedbliver at holde sig daarligt for Hjemfragternes Vedkommende, og der er meget lidt at gøre. Der bydes 17/ fra Bombay, 28/9 fra Calcutta, 28/9 fra Rishavne og 32/6 fra Java til U. K. eller Kont., hvorimod Kulfragterne ud vedblivende holde sig til gode Rater. Der noteres fra Cardiff til Aden eller Perim 24/ à 25/, Colombo 25/, Hongkong 40/, Shanghai 42/6 og Port Arthur 45/. Der er livlig Efterspørgsel for Dampere til Tidsbefragtning, og nogle usædvanlig gode Rater tilbydes Dampere af passende Størrelse og Beliggenhed. Fragterne paa Kinakysten ere ogsaa gode, men med de urolige Forhold derude løbe Skibene en stor Risiko, og med de høje Kulpriser, høje Assurancepræmier, og lave Kurs paa Dollaren er det jo dog et stort Spørgsmaal, om denne Fart lønner sig.

Sømandshjemmet i Aarhus.

Vi have modtaget følgende: Blandt de mange Sager, der ere blevne behandlede ved Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling i Svendborg, er ogsaa en Skrivelse angaaende et Sømandshjem i Svendborg, ved hvilken Lejlighed Hr. Skibsmægler Nicolaisen, Aarhus, gav nogle faa Oplysninger om Sømandshjemmet i Aarhus. Det vil være mig kært i den Anledning at give „Dansk Søfartstidendes" Læsere nogle mere fuldstændige Oplysninger om Hjemmet og dets Virksomhed.

Sømandshjemmet i Aarhus, som hører under Stefansforeningen, blev ved den daværende Formands, nuværende Biskop, Dr. Clausens Tilskyndelse og Iver, oprettet og indviet den 17. November 1881, med det Formaal at afgive et kristeligt og hyggeligt Hjem for Sømænd, som komme til Aarhus. Ved Afholdelse af Møder, særlig i Søkøbstæder, og Opfordringer til Private og velgørende Stiftelser, samt ved almindelig Indsamling i Aarhus, lykkedes det at samle c. 10,000 Kroner, hvorefter Ejendommen Nr. 38 i Havnegade købtes for 30,000 Kr., hvoraf de 7,000 Kr. udbetaltes straks. Til Istandsættelse af Ejendommen og Udstyrelse af Lokalerne medgik c. 3,000 Kr. De Lokaler i Ejendommen, som benyttes af Sømandshjemmet, ere: i Stueetagen en hyggelig lille Læse- og Skrivestue, hvor der forefindes forskellige Blade, saasom Aarhus Stiftstidende, Nationaltidende, Kristeligt Dagblad, Øresundsposten, Norges Søfartstidende og Dansk Søfartstidende, desuden flere religiøse, Afholds- og illustrerede Blade samt et Bibliotek med 334 Bøger i forskellige Sprog. Et nydeligt Orgel, som er skænket til Hjemmet, er til megen Velsignelse, Glæde og Opmuntring for Søfolkene. Alle Skrivematerialier ere til gratis Afbenyttelse. Desuden en Spisestue, hvor 14 Personer ad Gangen kunne spise. Paa 1ste Sal er 2 Værelser med 2 Senge i hver, og paa 2den Sal er 4 Værelser, med tilsammen 8 Senge. For Natlogi betales 50 à 75 Øre; for Eneværelse 1 Kr. Fuld Forplejning betales med Kr. 1,50 à Kr. 2,00 pr. Døgn. Hjemmet og Virksom-

heden, saavel i som udenfor dette, er fra d. 19. Maj 1899 overdraget til Undertegnede, under stadigt Tilsyn af Bestyrelsen, der for Tiden bestaar af 4 Medlemmer, nemlig: Sognepræst ved St. Poulskirken Th. Lyngby, Formand, Købmand Carl Bertelsen, Kasserer, samt Kaptajn Koch og Købmand J. P. Thomsen. Fra Hjemmet drives Sømandsmission, idet jeg stadig omdeler Traktater paa Skibene og ved smaa Kort indbyder Sømændene til Hjemmet. Saavel Kort som Traktater haves paa forskellige Sprog. En anden Gren af Virksomheden, kaldet „Bibelpose Missionen", bestaar i, at der fra Hjemmet udgaar Opfordring til Venner Landet over, om at sende os Blade og Bøger af religiøst og belærende Indhold. Disse blive omhyggeligt gennemsete og ordnede, for derefter at anbringes i en dertil indrettet Pose eller Taske, syet af graat Lærred, og paa hvis Klap, der er forsynet med en rød Kant, paamales, „Bibelpose Aarhus". En saadan Pose bliver, ledsaget af et nyt Testamente, anbragt i enhver Kahyt eller Lukaf, hvor man maatte ønske det. Disse Poser kunne byttes, saa ofte det ønskes. I Hjemmet holdes Andagt om Aftenen, ligesom der ogsaa, saa ofte Forholdene tillade det, afholdes Møder, dels i Hjemmet, og dels ombord i Skibene, af forskellige Præster og Missionærer.

Siden den 1. Juni 1899 har Hjemmet, der staar aabent fra Kl. 5 Morgen til Kl. 10 Aften om Sommeren, og om Vinteren fra Kl. 6 Morgen til Kl. 10 Aften, været besøgt af c. 3,000 Sømænd. Der er afholdt 28 Møder, som tilsammen var besøgt af 728 Sømænd. Ved flere af disse Møder er der forevist Lysbilleder. 799 Skibe ere besøgte, og siden den 1. Januar 1900 er der uddelt Traktater til 2,696 Sømænd og 41 Bibelposer ere anbragte ombord i Skibe. I Hjemmet er der ogsaa Forhyringskontor, hvorfra mange Søfolk have faaet Hyre.

Min Hensigt med disse Oplysninger er at faa saa mange som muligt til at interessere sig for Oprettelsen af Sømandshjem, ikke alene i Svendborg, — hvor mange Søfolk til mig have udtalt Ønsket om at faa et Hjem — men ogsaa i andre Søstæder. Der burde oprettes saadanne Hjem i enhver Havneby, for derved at bevare Sømændene fra at falde i Hænderne paa de mange, der gaa paa Rov efter at faa fat i disses surt erhvervede Penge, og som i dette Øjemed lede dem til Drikkeri, Utugt m. m. Enhver, som har Lyst til at besøge Sømandshjemmet i Aarhus bydes herved et „Hjærtelig Velkommem"!

C. Thygesen,
Bestyrer af Sømandshjemmet i Aarhus.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Naar et Skib forliser ved en fremmed Kyst, og Mandskabet forulykker, men f. Eks. Kaptajnens Lig kommer op og bliver begravet der, hvem skal saa udrede Begravelsesomkostningerne? Skal Enken eller Rederiet? Kan dette Spørgsmaal gaa ind under Sølovens § 93?

Christian Fr. Mortensen, Rønne.

Sv.: Efter vor Formening paalægger Søloven ikke Rederiet nogen Pligt til at betale Skipperens Begravelse. Søloven gør Adskillelse mellem Skipper (Kap. III) og Skibsmandskab (Kap. IV), og Skipperen kan derfor ikke gaa ind under Ordene i Sølovens § 93, der alene taler om Skibsmandskabet. Den tilsvarende § i Kapitlet om Skippere, nemlig § 67, udtaler intet om, at Rederiet skulde være forpligtet til at bekoste Skipperens Begravelse. Noget andet er, at Rederierne vel som oftest vil føle sig forpligtede til at afholde en saadan Udgift.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fredag d. 27. Juli foretoges Prøvetur med den paa Flensborg Skibsværft for „Südamerikanische Dampfschifffahrts Gesellschaft" byggede Damper „Cap Verde", som i alle Maader forløb tilfredsstillende, saa at Rederiets Repræsentant straks efter Prøveturen overtog Skibet, som derpaa dampede til sit Hjemsted Hamburg, ført af Kaptajn J. Schreiner.

Damperens Længde er 425', Bredde 48' 2" og Dybde 32' 0" engelsk Maal og lader 6500 Tons svært Gods. Den er bygget til højeste Klasse i Germanischen L'loyds + 100 A. 4 L E efter Tredæk Systemet med lang Poop, Kommandobro og Bakke. Den har alle de nyeste Indretninger, hvoriblandt ogsaa den, at Skibet holdes afkølet i Rummene, selv i Vindstille i Troperne. Den er indrettet til at føre 90 1ste Klasses og 400 Mellemdækspassagerer. For Officererne og Mandskabet er indrettet bekvemme Lukafer med Vaske- og Baderum. Maskinen er Firegangs, afballanceret efter det Schlick'ske System og forsynet med 2 dobbelte og en enkelt Dampkedel, den sidste med Howdens forcerede Træk-System, som giver Skibet en Fart af 13 Knob. Paa Prøveturen opnaaedes $13^1/_2$ Knob.

Personalia.

„Dansk Dampskibsrederforening" har indmeldt sig som Medlemmer af „Dansk Arbejdsgiver- og Mesterforening."

I Stedet for afdøde Kommandør N. Jespersen har „Bureau Veritas" udnævnt Hr. Chr. Olsen til Inspektør for Selskabet i Danmark. Vi ere overbeviste om, at denne Udnævnelse vil glæde alle de Mange, som ere komne i Berøring med Hr. Olsen under hans 17-aarige Virksomhed som Ekspert for samme Selskab, og vi ønske ham til Lykke til denne ansvarsfulde Stilling, som vi anse ham for fuldt ud kompetent til at varetage.

Ugens Havarier.

Jærnbarken „Norwester", Kapt. Th. Nielsen af Nordby paa Fanø, er i Følge Telegram fra Busselton forlist paa Sydvestkysten af Avstralien. Hele Mandskabet og Kaptajnens to Børn reddedes.

Galease „Vilhelmine" af Aarhus kæntrede under Uvejret 25. Juli ved Samsø. Samtidig strandede sammesteds Skonnert „Marie" af Aarhus; begge Besætninger reddedes.

Marie, Skonnert af Aarhus, er den 25. Juli strandet ved Samsø. Mandskabet reddet. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Aarhus meget beskadiget.

Luria, Dpsk. af Bilbao, er d. 29. Juli paa Rejsen fra Hull til Kronstadt med Kul grundstødt paa Lillegrunden.

Jægersborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Blyth efter i Nordsøen at have været i Kollision med Trawleren „Germania". Denne sank, og af Mandskabet druknede 7 medens 3 bleve reddede.

Gutrune, Dpsk. af Hamburg, grundstødt paa Hittarp Revet, er af Dykker befundet ubeskadiget og har fortsat Rejsen.

Ruth, Dpsk. har d. 26. Juli ved Marstal været i Kollision med en Dampmuddermaskine og har faaet temmelig megen Skade.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, Her. — Alexandra, Svensson, ankom til Antwerpen 10. Juli. — Algarve, Borries, ankom til St. Petersborg 24. Juli. — Antwerpen, Kihl, ankom til St. Petersborg 25. Juli. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Neufahrwasser 11. Juli, bestemt til New Orleans. — Arno, Strubberg, afgik fra Kbhvn. 16. Juli, bestemt til Barcelona. — Beira, Lunge, i Finland. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Messina 26. Juli. — Dagmar, Gade, ankom til St. Petersborg 28. Juli. — Douro, Ørum, ankom til Barcelona 28. Juli. — Florida, Koch, afgik fra Hamburg 27. Juli, bestemt til New Orleans. — Garonne, Petersen, ankom til Kotka 28. Juli. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Dunkirk 29. Juli. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 21. Juli, bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Oporto 28. Juli, bestemt til Kbhvn. — Island, Skjødt, ank. til New York 27. Juli. — Kentucky, Caroc, ankom til St. Petersborg 24. Juli. — Leopold II, Kruse, ankom til Newcastle 27. Juli. — Loire, Rabe, ank. til Bordeaux 15. Juli. — Louisiana, Jensen, ankom til New Orleans 20. Juli. — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til St. Petersborg 21. Juni. — Nicolai II, Michelsen, ankom til New York 26. Juli. — Norge, Knudsen, ankom til Stettin 31. Juli. — Omsk, Müller, afgik fra Kbhvn. 31. Juli, bestemt til Barcelona. — Seine, Staal, i Finland. — Texas, Holm, ankom til Kbhvn. 31. Juli. — Tiber, Bech, afg. fra Kbhvn. 30. Juli, best. til St. Petersborg. — Tomsk, Andersen, ankom til St. Petersborg 23. Juli. — Xenia, Thidemann, afgik fra Neufahrwasser 21. Juli, bestemt til Halifax.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Hull 30. Juli. — Axelhuus, Nielsen, ank. til Throndhjem 30. Juli, bestemt til Kbhvn. — Ceres, Kjær, ankom til Leith 30. Juli, bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ank. til Pillau 30. Juli, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Stettin 29. Juli, bestemt til Kbhvn. — Constantin, Niedersø, ank. til Libau 30. Juli, bestemt til London. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 30. Juli, best. til Danzig. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 24. Juli, bestemt til Hull. — Jolantha, Ingwartsen, ankom til Libau 27. Juli, best. til Manchester. — Kasan, Hansen, ankom til Kbhvn. 30. Juli, bestemt til London. — Kiew, Jacobsen, ankom til Antwerpen 20. Juli, best. til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 14. Juli, bestemt til Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Hull 29. Juli, bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, ankom til Danzig 27. Juli, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ank. til Thronhjem 26. Juli, bestemt til Kbhvn. — Moskov, Rohde, ank. til Libau 28. Juli, bestemt til Hull. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 29. Juli, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, ankom til London 30. Juli, best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra London 29. Juli, best. til Hamburg. — Pregel, Olsen, ank. til Libau 24. Juli, bestemt til Hull. — Thyra, Jørgensen, pass. Skagen 28. Juli, bestemt til Manchester. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Holtenau 30. Juli, bestemt til London. — Vesta, Holm, afgik fra Leith 7. Juli, bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, pass. Holtenau 31. Juli, bestemt til London. — Viking, Lorentzen, ankom til Antwerpen 25. Juli, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Møller, ankom til Hull 25. Juli, bestemt til Aalborg. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Riga 18. Juli, bestemt til Antwerpen.

Ficaria, Kolster, afgik fra Newcastle 30. Juli, best. til Reval. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Malmø 2. August, bestemt til Grimsby. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 1. August, best. til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 1. August via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 2. August, bestemt til Newcastle. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 1. August via Svendborg og Odense, bestemt til Newcastle. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 1. August, bestemt til Odense.

Det forenede Dampskibsselskab. Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Kronstadt 27. Juli. — Frode, Wrisberg, ankom til Brahesstad 25. Juli. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Brahestad 22. Juli. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 27. Juli, bestemt til Rouen. — Danmark, Kraemer, ankom til Newcastle 30. Juli. — Ragnar, Holst, afgik fra Stettin 28. Juli, bestemt til Sunderland. — Volmer, Riber, ankom til Newcastle 23. Juli. — Dan, Tofte, afgik fra Kronstadt 27. Juli, bestemt til London. — Magnus, Jørgensen, afgik fra St. Petersborg 26. Juli, bestemt til Hamburg. — Olaf, Petersen, ankom til Rouen 30. Juli. — L. H. Carl, Lorentzen, afgik fra Blyth 31. Juli, bestemt til Kronstadt.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Pawel Andrejeff, Johnsen, ankom 25. Juli til Grimsby. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik 26. Juli fra Kronstadt. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik 28. Juli fra Kronstadt til Hamburg. — Johan Siem, Knudsen, ankom 27. Juli til Kronstadt.

Heimdal. Anine, Christensen, ankom til Stockholm 31. Juli. — Kamma, Pedersen, ankom til Riga 29. Juli. — Helga, Lagesen, afgik fra Blyth 27. Juni. — Martha, Jørgensen, ankom til Lübeck 28. Juli. — Elna, Møller, ank. til Rouen 30. Juli.

Urania. Polarstjernen, Callesen, ankom til Coronel 19. Juli. — Ekliptika, Klaaborg, ankom til Kbhvn. 30. Juli. — Venus, Petersen, ankom til Antwerpen 28. Juli. — Sirius, Branth, ankom til Port Said 27. Juli. — Urania, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 30. Juli. — Pallas, Degn, ankom til Libau 30. Juli.

Nordsøen. Wineland, Petersen, ankom til Kronstadt 27. Juli. — Holland, Jørgensen, ankom til Aarhus 30. Juli.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Torneå 30. Juli, bestemt til Lynn. — Niobe, Schmidt, ankom til Trangsund 27. Juli. — Nancy, Mathisen, afgik fra Kronstadt 28. Juli, bestemt til Torneå. — Nautik, Mortensen, ank. til Lovisa 30. Juli. — Nora, Christensen, afgik fra Trangsund 28. Juli, bestemt til Gravelines. — Neptun, Jørgensen, ankom til Port Kunda 27. Juli. — Nerma, Knutzen, afgik fra Pernau 29. Juli, bestemt til Haparanda. — Alfa, Nielsen, ankom til Colberg 27. Juli.

Dania. Lilly, Nielsen, afgik fra Alloa 31. Juli, bestemt til Kønigsberg. — Mary, Lorentzen, afgik fra Ræfsø 28. Juli, bestemt til Blyth.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ankom til Honfleur 28. Juli. — Karen, Degn, ank. til Kronstadt 31. Juli.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, ankom til Sunderland 30. Juli. — Fyen, Hansen, ankom til Emden 28. Juli. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Dordrecht 31. Juli, best. til Blyth. — Russia, Hansen, ankom til Riga 28. Juli. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Riga 30. Juli. — Euxinia, Neergaard, ankom til Hamburg 30. Juli.

Østersøen. Yrsa, Jensen, afgik fra Kønigsberg 28. Juli, best. til Newcastle. — Rita, Jørgensen, ankom til Ræfsø 29. Juli. — Cimbria, Hansen, ankom til Methil 25. Juli. — Patria, Larsen, ankom til Rotterdam 26. Juli.

Union. Anglia, Larsen, ankom til Rouen 26. Juli. — Frisia, Skov, afgik fra Riga 27. Juli, bestemt til Dordrecht. — Gallia, Nielsen, ankom til Sunderland 29. Juli. — Britannia, Nielsen, ankom til Newcastle 30. Juli.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Haparanda 25. Juli. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Montevideo 9. Juli. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Portman 23. Juli, bestemt til Maryport. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Brahestad 18. Juli. — Søborg, Fischer, ank. til Blyth 27. Juli. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Sevilla 27. Juni, bestemt til Glasgow. — Kronborg, Schultz, afgik fra St. Johns 17. Juli, best. til London. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Rouen 30. Juli, bestemt til Dunston.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, afg. fra Genua 27. Juli, bestemt til Sevilla. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 30. Juli. — Klampenborg, Jensen, ankom til Rouen 25. Juli. — Marselisborg, Andersen, ankom til Rosario 3. Juli. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Uleaborg 26. Juli, bestemt til Rouen. — Skodsborg, Lund, ankom til Holmsund 26. Juli. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Rouen 29. Juli, bestemt til Blyth. — Ulfsborg, Hveissel, ankom til Rouen 29. Juni.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Rotterdam 29. Juli. — Agnete, Jensen, afgik fra Riga 29. Juli, bestemt til Ghent. — Hermia, Sørensen, ank. til Ghent 28. Juni. — Alice, Hansen, afgik fra Ghent 30. Juli, bestemt til Burntisland. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Blyth 28. Juli, bestemt til Kronstadt. — Bornholm, Petersen, ankom til Burntisland 30. Juli. — Nauta, Madsen, afgik fra Grangemouth 29. Juni, bestemt til Kiel. — Rønne, Hintze, ankom til Fraserburgh 30. Juli.

Danmark. Rolf, Hahn, ank. til Burntisland 31. Juli. — Thorvaldsen, Predbjørn, afgik fra Grangemouth 26. Juli, bestemt til Kiel. — Ansgar, Larsen, ankom til Riga 30. Juli. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Methil 29. Juli. — Hamlet, Sommer, ankom til Gand 28. Juli. — Helge, Mathiesen, til ankom Newcastle 30. Juli.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Annam, Cold, afg. fra Singapore 25. Juli, bestemt til Port Arthur. — Siam, Glahn, afgik fra Woosung 20. Juli, bestemt til Colombo. — Normannia, Rasmussen, ankom til Amsterdam 27. Juli.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Dunkerque 27. Juli. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Leith til Kronstadt 27. Juli. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Grangemouth 25. Juli. til Kronstadt.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Dunkerque 29. Juli.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Kronstadt 28. Juli, bestemt til Rotterdam. — London, Bom, ankom til Blyth 30. Juni.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ank. til Kiel 27. Juli — Energi, Hansen, ankom 29. Juli til Grangemouth.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Frederikshamn 30. Juli. — Clara, Petersen, ankom til Grangemouth 30. Juli.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Newcastle 26. Juli, best. til Kronstadt. — Svend, Nielsen, afgik fra Reval 28. Juli, bestemt til Hull.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Nancy, Pedersen, ankom til Southampton 24. Juli. — Sixtus, Lassen, ankom til London 24. Juli. — Kronprinsesse Louise, Clausen, afsejlet fra Wyborg 22. Juli til London. — Copley, Eriksen, afsejlet fra Antwerpen 26. Juli til Taltal. — Merdor, Brinck, kom til Falmouth 26. Juli. — Bertha, Nørholm, prajet 15. Juli paa 48° N. 16° W. fra Porto Gallegos til London. — Sophie, Svarrer, prajet 17. Juli paa 32° N. 14 W. fra Marseille til Cayenne. — Anna Agnete, Mathiasen, ankom til Valparaiso 27. Juni. — Verdande, Nielsen, afseilet fra Visby 25. Juli til Kemi Norbotten. — Mary Jose, Ankersen, afsejlet fra London 26. Juni til Hamburg.

Rønne. Couréer, Jacobsen, ankom til Kjøbenhavn 22. Juli. — Gudmund, Borbye, ankom til Randers 24. Juli. — Laurentine Emilie, Andersen, ankom til Fredericia 23. Juli. — Herman Olsen, Jacobsen, ankom til Kjøbenhavn 23. Juni. — Ane Cathrine, ankom til Kjøbenhavn 27. Juli.

Svendborg. Pomona, Nielsen, ankom til St. Petersborg 21. Juli. — Kirstine, Sørensen, ankom til Kønigsberg 21. Juli. — Sofie, Jensen, ankom til Reval 22. Juli. — Athene, Hansen, ankom til Kings Lynn 23. Juli. — Agnes, Dam, ankom til Umeå 24. Juli. — Union, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 24. Juli. — Martha, Christiansen, ankom til Newcastle 24. Juli. — Ludvig, Larsen, ankom til St. Petersborg 23. Juli. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Newcastle 25. Juli. — Marie, Nielsen, ankom til Christiania 26. Juli. — Grethe, Brandth, ankom til St. Petersborg 24. Juli. — Erik, Hoffmann, ank. til Archangel 24. Juli. — Svafva, Dam, ankom til Bridgewater 26. Juli. — Solon, Hansen, ankom til Umeå 26. Juli. — Casper, Hansen, ankom til St. Petersborg 25. Juli. — Kruse, Larsen, ankom til Sundswall 25. Juli. — Newsky, Nielsen, ankom til Kings Lynn 25. Juli. — Saga, Clausen, ankom til Naadendal 27. Juli. — Urda, Rasmussen, ankom til Folkestone 26. Juli. — Skirner, Nielsen, ankom til Fècamp 27. Juli. — Niels Juel, Henriksen, ankom til London 28. Juli. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Fowey 30. Juli. — Gefion, Rasmussen, ankom til Norrkøping 30. Juli.

Ærø. Hans, Hansen, ankom til Kjøbenhavn 23. Juli. — Karen, Hansen, ankom til Allinge 24. Juli. — Elise Marie, Olsen, ankom til Pillau 25. Juli. — Cathrine, Christensen, ankom til Kjøbenhavn 25. Juli. — Thøger, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavn 25. Juli. — Fredensborg, Kisby, ankrede paa Helsingørs Rhed 25. Juli. — Skjold, Mygind, ankom til Archangel 25. Juli. — Albertine, Albertsen, ankom til Æreskjøbing 25. Juli. — Caroline, Madsen, ankom den 24. Juli til Kjøbenhavn. — Elise, Simonsen, ankom 22. Juli til Aarhus. — Dorthea, Christensen, ankom til Bugh 25. Juli. — Marie, Eriksen, ankom til Svendborg 27. Juli. — Fremad, Hansen, ankom til Amble 26. Juli. — Amor, Rasmussen, ankom til Gefle 26. Juli. — Hildur, Schmidt, ank. 27. Juli til Seaham Harbour. — Activ, Petersen, ankom 27. Juli til Portsmouth. — Uffo, Grube, ankom 28. Juli til London. — Ellen, Svane, ankom til Ghent 27. Juli. — Christian den 9de, Knudsen, ankom 26. Juli til London. — Forældres Minde, Christensen, ankom til Fowey 27. Juli. — Claudia, Simonsen, er afgaaet fra Liverpool til Svendborg 28. Juli. — Danmark, Christensen, ankom 29. Juli til Harburg. — Debora, Rasmussen, ankom 29. Juli til Northshields. — M. Hay, Petersen, ankom 29. Juli til Frederiksstad. — Zephyr, Hansen, ankom 29. Juli til Archangel efter 16 Dages Rejse fra Newcastle. — Alfa, Rasmussen, ankom den 28. Juli til Caen. — Nielsine, Christensen, ankom 30. Juli til Greifsvalde. — Albert, Fabricius, ankom 30. ds. til Amble.

Barkskibet „Eden", Kaptajn P. Wentzel, er den 22. Juni afsejlet fra Frey Bentos og den 28. Juni passeret Montevideo paa Rejse til Antwerpen.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen og Skagerrak. Jyllands V.-Kyst. I 1900 ville *Stenbjerg, Torup, Klitmøller, Vigsø, Bulbjerg, Spirbakken* og *Gammel-Skagen* Baaker blive fornyede uden Forandring af deres Topbetegnelse.

Der vil for hver Baake udgaa Bekendtgørelse, naar Ombygningen begyndes, og naar den afsluttes.

Kattegat. Jyllands Ø.-Kyst. Frederikshavn. I Efteraaret 1900 oprettes paa *Frederihshavn* N.-Moles Hoved et Taagesignal, der drives med Maskinkraft og vil komme til at give To-Stød hver 1 Minut.

Samtidig ophører Haandkrafts-Taagesignalet paa S.-Molen.

Klokketønden uden for Indløbet til *Frederikshavn* er nu udlagt.

Sundet. Helsingør. Tidssignal og Vindsignal ved *Helsingør* Havn gives ikke i den nærmeste Uge paa Grund af Eftersyn.

Sjælland Ø. Kalleboer. Sorte-Rende. Den 1ste September 1900 udlægges Fyrskibet i *Kalleboer*. Det inddrages den 30te November.

Farvandet Syd for Fyen. Rudkjøbing-Løb. Den over *Revbjerg-Grund* gravede Rende i *Rudkjøbing-Løb* er afmærket saaledes: Ø.-Siden med 4 hvide Stager og V.-Siden ved N.-Enden med en Skillepunkts-Prik, derefter med 2 røde Stager og ved S.-Enden med en Skillepunkts-Prik.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Landsort—Södertelje. Om kort Tid udsættes en sort Stage med Ballon ved 17 Fods Grunden i det nye Farvand mellem *Landsort* og *Södertelje*. 58° 45′ 0″ N. Br. 17° 49′ 39″ Ø. Lgd.

Stockholms Norra Skjærgaard. Kapellskär S. I Farvandet S. for *Kapellskär* er funden en lille 22 Fods Grund. Den skal afmærkes med en Stage med Kryds. 59° 42′ 52″ N. Br. 19° 4′ 45″ Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Gefle. Ved det N.-lige Indløb til *Gefle* skal paa den mellemste røde Tøndes Plads til Forsøg udlægges en Lystønde, som viser rødt eller vekslende rødt og hvidt Lys. 60° 43′ 45″ N. Br. 17° 19′ 20″ Ø. Lgd.

Hudiksvall Skjærgaard. V. og N. for *Innertsö* ere følgende Grunde fundne:

En 20 Fods Grund.			61° 33′ 40″	N. Br.	17° 16′ 20″	Ø. Lgd.
- 19	—	—	61° 33′ 52″	—	17° 16′ 20″	—
- 18	—	—	61° 35′ 0″	—	17° 16′ 12″	—
- 18	—	—	61° 35′ 12″	—	17° 16′ 48″	—
- 12	—	—	61° 35′ 12″	—	17° 17′ 17″	—

Paa Grunden NØ. for *Aftonsvardsskäret* er der kun 10 Fod ca. ½ Kml. ØSØ. for 18 Fods Grunden. Paa 14 Fods Grunden N. for *Letskär* er der kun 12 Fod.

Norra Quarken. Holmögadd Fyr S. En 22 Fods Grund er funden 3/5 Kml. S. t. Ø. ¼ Ø. fra *Holmögadd* Fyr. 63° 32′ 30″ N. Br. 20° 49′ 35″ Ø. Lgd.

Finland. Finske Bugt. Wiborg Distrikt. Kristianin Matala. S. for *Pitkäpaasi* er midt i Farvandet fundet en 16 Fods Grund, *Kristianin Matala*, 1⅚ Kml. S. 22° V. fra *Dalskär* Baake. Ved Grunden er i 23 Fod Vand udsat en rød Stage med rød, opadvendt Kost. 60° 27′ 8″ N. Br. 27° 55′ 35″ Ø. Lgd.

Rusland. Møen Sund. Lystønderne *Raugen* og *Kumora* ere atter udlagte paa Station.

Tyskland. Pillau. Lodskommandøren i *Pillau* bekendtgør: Fra 7de til 27de August 1900 afholdes Skydeøvelser over Søen i *Pillau* paa Hverdage fra Kl. 7 til 12 Fm. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fyrtaarnet, og det er da forbudt at løbe ind i eller ud af Havnen. Hvidt Flag hejst paa Fyrtaarnet betyder, at der ikke skydes den Dag. Anvisninger fra Lodsdamperen, som ligger ude, skulle ubetinget følges.

Østersøen. Oder Banke Ø. Ifølge Telegram af 30te Juli 1900 fra „Marineamt" i *Berlin* er en Damper sunken paa 54° 22′ N. Br. 14° 42′ Ø. Lgd. To Master ere c. 3 Fod over Vandet.

Greifswalder Oie SØ. t. Ø. Tyskland. Vraget af det 7 Kml. SØ. t. S. for *Greifswalder Oie* sunkne Fartøj er afmærket med en Vragtønde. 54° 9′ 12″ N. Br. 14° 2′ 20″ Ø. Lgd.

Femern. Marienleuchte. Ved *Marienleuchte* er oprettet en Signal-Station, som om Dagen udveksler Signaler efter det internationale System med Skibe. Prisen er 0,80 Mark plus Telegramtaksten, der betales af Afsenderen eller Modtageren i Land.

Stollergrund. Forandringen i Afmærkningen ved *Stollergrund* er nu foretagen.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Cuxhaven. Mellem Spirtønde N og O inden for *Kugelbake* er ved et Stenrev med 21 Fod Vand udlagt en Spirtønde N/O i 28 Fod Vand. 53° 55′ 9″ N. Br. 8° 40′ 34″ Ø. Lgd. Spirtønde O er flyttet 1¹/₈ Kbl. SØ. hen. 53° 54′ 46″ N. Br. 8° 40′ 53″ Ø. Lgd. Man gaar klar af Tønderne P, O og N/O ved at holde *Cuxhaven* Fyr lysende med fuld Styrke.

Weser. Bremerhaven. Ved *Bremerhaven* er paa Pynten mellem Indløbene til den store og lille Kaisersluse tændt et elektrisk Fyr, der viser rødt Lys mod den lille, grønt Lys mod den store Sluse. Mellem disse Vinkler er der en svag rød Vinkel, der angiver Grænsen mellem N.- og S.-Reden, hvilken ogsaa angives ved *Blexen* Kirke overet med Fyrtaarnet. Flammens Højde: 44 Fod. Rødt Taarn med grøn Lanterne.

Taagesignal gives med en Klokke paa Fyrtaarnet, hvorpaa med Maskinkraft slaaes Fire-Slag hver 10 Sekunder.

Jade. Wangeroog Farvand. I *Wangeroog Farvand* ligge følgende Tønder nu saaledes:

Spirtønde D med Timeglas i 35 Fod Vand. 53° 48′ 23″ N. Br. 7° 57′ 35″ Ø. Lgd.

Spirtønde E med Cylinder i 25 Fod Vand. 53° 48′ 27″ N. Br. 7° 59′ 9″ Ø. Lgd.

Spirtønde EE med en lille Ballon over en stor Ballon i 25 Fod Vand. 53° 48′ 43″ N. Br. 7° 59′ 22″ Ø. Lgd.

Sort Lystønde Nr. 4 med hvidt Fyr med Formørkelser i 25 Fod Vand. 53° 48′ 24″ N. Br. 7° 58′ 25″ Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 5 i 35 Fod Vand. 53° 49′ 6″ N. Br. 8° 0′ 16″ Ø. Lgd.

En sort Spidstønde Nr. 3/3 er udlagt i 33 Fod Vand. 53° 48′ 49″ N. Br. 7° 57′ 27″ Ø. Lgd.

En sort Spidstønde Nr. 4/4 er udlagt i 33 Fod Vand. 53° 48′ 54″ N. Br. 7° 59′ 15″ Ø. Lgd.

Tønderne N/B, N/C, N/D, N/2 og N/3 samt den sorte Spidstønde, der var udlagt til Forsøg, ere inddragne.

Holland. Zeegat van Zieriksee. En Lystønde, der viser Fyr med Formørkelser, skal udlægges ved SØ.-Pynten af *Vuilbaard.* 51° 35′ 45″ N. Br. 3° 54′ 14″ Ø. Lgd.

England. Themsen. Whitaker Channel. I *Whitaker Channel* er *Ridge* Tønde flyttet 1,5 Kbl. N. 50° Ø. hen i 22 Fod Vand, 1,8 Kml. S. 29° Ø. fra *Buxey* Baake. Tønden har nu Stage med Kurv.

West Buxey har nu Stage med Trekant.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Somme. Fra Masten ved *Cayeux* N.-lige Fyrtaarn gives nu kun Signal, for at Vandet stiger og falder, fra 2¹/₂ Time før til 2 Timer efter Højvande.

Fra Masten ved *Hourdel* Havnefyr ere Signalerne uforandrede.

Nordlige Atlanterhav.

Atlanterhavet. Den 7. Juli. 50° 6′ N. Br. 15° 36′ V. Lgd. Vraget af et stort Skib med Bunden opad.

Den 7. Juli. 51° 6′ N. Br. 14° 45′ V. Lgd. Vrag kun lidt over Vandet.

Den 8. Juli. 51° 20′ N. Br. 12° 15′ V. Lgd. Vrag kun lidt over Vandet.

Prince Edvard Island NV.-Kyst. Big Miminegash. *Big Miminegash* Fyr ere nu forandrede saaledes:

Forfyret er et fast Fyr paa Yderenden af den S.-lige Bølgebryder. Flammens Højde: 17 Fod. Lyset er rødt fra S. 23° V. gennem V. til N. 22° V. over *Miminegash Reef* og hvidt fra N. 22° V. gennem N. til N. 19° Ø. Hvidt, firkantet, 17 Fod højt Fyrtaarn. 46° 53′ 10″ N. Br. 64° 14′ 0″ V. Lgd.

Bagfyret er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 27 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Hvidt, firkantet Fyrtaarn, der staar 350 Alen S. 11° Ø. fra Forfyret.

Holdte overet i S. 11° Ø. lede de til Indløbet mellem Bølgebryderen, fri af alle udenfor liggende Grunde.

Cape Breton Island. Great Bras d'Or. Black Rock. Spirtønden ved N.-Enden af *Black Rock Shoal* er ombyttet med en sort Stumptønde, der ligger ³/ Kml. N. 2¹/₂° Ø. fra *Black Rock Point* Fyr.

Nova Scotia Ø.-Kyst. Canso Harbor. Stumptønden udenfor det N.-lige Indløb til *Canso Harbor, Chedabucto Bay,* er ombyttet med en sort og hvid lodret stribet Klokketønde, der ligger i 13 Fv. Vand, 1¹/₁₆ Kml. N. 18° V. fra *Hart Island* Fyr.

Nova Scotia. Halifax. Vraget af *„Annie L. Taylor"*, der var sunket i *Halifax Harbor,* er uskadeliggjort. Afmærkningen er inddragen.

Forenede Stater i Nord-Amerika. East Penobscot Bay. Deer Island Thorofare. Crotch Island Ledge. Maine. Paa *Crotch Island Ledge,* der netop er tør ved Lavvande, er opført en 20 Fod høj, firkantet Baake af Granit med sort Stage og sort, firkantet Bur, 22 Fod over Højvande. Den staar fra *Deer Island Thorofare* Fyr i N. 56¹/₂° Ø., 1⁵/₁₆ Kml. og fra der højre Side af *Andrews Island* i Ø.

Massachucetts. Nantucket Island. Nantucket Harbor. Brant Point. Omtrent den 23. Juli 1900 tændes paa *Brant Point* ved V.-Siden af Indløbet til *Nantucket Harbor* et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 20 Fod. Det vises fra en hvid Pæl, c. 1 Kbl. N. 85° Ø. fra *Brant Point* Fyr.

Delaware River. Penns Grove og Cherry Island Flats. (*Penns Grove* nedre, røde Spirtønde og *Cherry Island Flats* sorte Spirtønde ere atter udlagte.

Virginia. Chesapeake Bay. Back River. Den røde Klokketønde ud for Indløbet til *Back River* er nu udlagt.

Maryland. Cedar Point SØ. Vraget, der laa sunket ca. 2 Kml. SØ. for *Cedar Point,* er forsvundet. Afmærkningen er inddragen.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Andrews Bay. Ved Indløbet til *St. Andrews Bay* ere følgende Ledebaaker opførte:

St. Andrews Bay Ledebaaker, der lede over Barren mellem *Crooked Island* og *Hurricane Island.* Forbaaken er en brun, 23 Fod høj Mast. 30° 4′ 14″ N. Br. 85° 36′ 36″ V. Lgd. Bagbaaken er en brun, 37 Fod høj Mast, c. 1 Kbl. N. 37¹/₃° Ø. fra Forbaaken.

St. Andrews Bay Ledebaaker, der lede fra den foregaaende Ledelinie forbi Ø.-Enden af *Hurricane Island* ind i *St. Andrews Bay* Ø.-Ende. Forbaaken er en rød, trekantet Baake, der staar i 10 Fod Vand paa *Sand Bluff,* ved Løbets NØ.-Ende. 30° 4′ 50″ N. Br. 85° 38′ 18″ V. Lgd. Bagbaaken er en sort, trekantet Baake, der staar i 5 Fod Vand, 820 Alen N. 30° V. fra Forbaaken.

Fra alle Baaker skal vises Fyr.

Missisippi Sound. Horn Island. Fyret paa *Horn Island* Ø.-Ende er midlertidig forandret til et hvidt, fast Fyr. Omtrent den 15de September flyttes Fyret 150 Alen N. hen og vil da atter vise hvidt, fast Fyr med rødt Et-Blus hver 1 Minut.

Louisiana. Port Pontchartrain. Det hvide, faste Fyr med hvidt Et-Blus hver 1¹/₂ Minut ved Enden af *Pontchartrain* Jernbane, *Milneburg,* S.-Siden af *Lake Pontchartrain,* er forandret til et hvidt, fast Fyr.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Argentina. Buenos Aires. Et Vrag ligger sunket i *Buenos Aires* Havn, 4 Kml. N. 7° Ø. fra 5 Kilometer Pyramiden ved N.-Kanalen. Det er afmærket med en Tønde.

Bahia Blanca. Ved Indløbet til *Bahia Blanca* mangler Tønde Nr. 2, som ligger 2,5 Kml. N. 63° V. fra Tønde Nr. 1.

Chili. Valparaiso. Tidssignalet i *Valparaiso* gives med Ballon paa Masten paa Søofficersskolen og med Kanonskud fra Fort *Covadonga.* Saafremt Tidssignalet ikke gives nøjagtigt, hejses Kuglen atter og falder 5 Minutter senere, men intet Skud gives. Signalet gives kun paa Hverdage.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Sardinien N.-Kyst. Reale Rhed. Fyrskibet ved SØ.-Enden af Grunden paa *Reale* Rhed er flyttet c. 1¹/₃ Kbl. SV. hen og ligger nu i 29 Fod Vand, fra *Trabucato* Taarn i S. 60° V. 1,0 Kml. og 1²/₃ Kbl. fra Baaken paa Grunden.

Østerrig-Ungarn. Canal de Morter. Løbet mellem *Morter* og Fastlandet er midlertidig spærret paa Grund af Broens Istandsættelse.

Øen Pago. Novaglia. Fyret paa Yderenden af Landingsbroen i *Novaglia* er midlertidig slukket.

Algier. Mersa Zitoun. Fyrtaarnet *Mersa Zitoun* ligger paa 36° 58′ 20″ N. Br. 6° 18′ 18″ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Italien. — *Beirut* er erklæret for pestsmittet.

Tyrkiet. — Karantænen for Skibe fra *Trabezunt* er ophævet.

Sverig. — *Amoy* er erklæret for pestsmittet.

Københavns Børskurs d. 1. Aug. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	101		101	101¼
Danmark			89	89½
Norden	124¾		124½	125
Kjøbenhavn			102	102¼
Carl			55	55¼
Dannebrog			102¾	103½
Skjold	73¼		73	73½
Urania	85¾		85	85½
Union	105		104¾	105
Dampsk. af 1896			105	105½
Østasiatiske	105¾	106	105¾	106
Østersøen			—	—
Nordsøen			74	78½
Torm			100	102
Gorm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			60	85
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			111	115
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			85	88
3½% uopsig. Stats			92	94
3½% Husejer Kreditk.			78¾	79¼
3½% Kbhvns Kreditf.			80	82
4% — — 2. Serie	86¼		86	86¼
4% — — 1. —			89	92
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			82¾	83¾
4% — — 6 —			82¾	84
3½% Landkreditk. 3 —			—	—
Aktier.				
Nationalbank			136¼	138
Privatbank			121¼	123
Landmandsbank			116	118
Handelsbank			115¾	116½
Grundejerbank			97¼	99
Burm. & Wain			74¾	75¾
Helsingørs Jærnsk.			92¾	94
Sukkerfabr.			97	97¾
Bryggeri Aktier	89¼	88¾	88¾	89

Vekselkurser d. 31. Juli 1900.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.26	18.22
Paris	72.65	—
Amsterdam	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 31. Juli 1900.

Russiske Noter	216.00
4% Russiske Consols	—
3⁸/₁₀% — Boden Kredit	93.10
5% Mexikanske 1899	97.00
5% Rumænske Stats	90.00
4% — — 1890	77.90

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

„Det Foren. Dampskibs." 70,000, „Danmark" 20,000, „Norden" 38,000, „Kjøbenhavn" 22,000, „Carl" 8,000, „Dannebrog" 10,000, „Skjold" 16,000, „Urania" 18,000, „Union" 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 4,000, „Østasiatiske" 78,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Tlf. 5047.

VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering

anbefales:

A. FORMANNS
BLODBUDDING
(i hermetisk lukkede Daaser).

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

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

EMIL HAMMELEV,

TOLDBODVEJ 1.
FREMMEDE TRÆSORTER.
Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood & Mahogni i vellagrede Varer.
Stort Lager forefindes.

Jagt til Salg.

En god Jagt, 5⁶¹/₁₀₀ R. T. Netto, beliggende i Svendborg Havn, er billig til Salg ved Henvendelse til:

Sejlmager Vald. Nielsen,
Svendborg.

NEXØ TØRDOK,

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

M. Christiansen

M. Christiansen,

Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.
Transit- og Kreditoplagsvarer.

John Hintzes Enke

Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.
Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til
Jul. Christensen — Nyhavn Nr. 65. — Kjøbenhavn. K.

AKTIESELSKABET

NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

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

Kan leveres ufortoldet.

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

SØREN JENSEN'S

Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,
Holbergsgade 26,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Uniformer som civilt. Da jeg selv er Fagmand, kan jeg garantere for godt og solidt Arbejde, som udføres paa eget Værksted.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.
Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.
Agentur for
Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir" i Stockholm.
Expedition af de svenske Postdampskibe:
„Malmø", „Lübeck", „Najaden", „Halland", „Halmstad" „J. P. Dillberg" og **„Westkusten"** i Farten
Kjøbenhavn—Lübeck
samt
Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.
Endvidere
„Æolus", „Transit Nr. 1" og **„Nore"** i Farten
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Enghavevej. V.
Bopæl: Valdemarsg. 24. V.
Telefon 5560.

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"

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.
Etabl. 1797.
Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.
Telegr.-Adr.: Heckshers

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg".
Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.
Aarhus.

N. C. BACH,

Skibsmægler.
Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, Nørresundby.
Telegramadresse: BACH.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,
AALBORG.
Telegr. Adr.: Peter.

Kjøb, Salg og Nybygning

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

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

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

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. HANSENS Skibshandel,

Havnegade, Kolding.
anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.

Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.
Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

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.

Nyt Blæk.

Neelmeijers

Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.

Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.

Faas overalt. Telefon 3332.

Hovedforhandling hos

E. Jacobsen Ellegaard,

Holbergsgade 5. Kbhvn.

S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.

Telefon 2657.

Lille Strandstræde 8.

J. Melander,

Blikkenslager,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Gafé van Zandt,

H. J. Aliphas.

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

TH. MØLLER,

Nyhavn 45 & 47.

Telefon 387.

Skibsproviant, Kolonialvarer,

Vine og Spirituosa

en gros & en detail.

• Import & Eksport •

• Frilager •

Christensens

Skibsværft, Kolding.

Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

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.

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, 1. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

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

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

*Telefon 155. * Telegrams Skandinav.*

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

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.

Sagfører Ludvig Metz,

Nyborg.

Søretssager. Inkasso.

N. Reippürt,

Havnegade 9, Odense,

paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

N. F. Hansens Skibsværft,

Odense,

anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.

Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

Frihavns-Restaurationen

„Atlanten",

Indgang fra Nordre Frihavnsvej,

anbefales **d'Hrr. Skibs-Officerer** med

à la carte Retter

samt **koldt Bord hele Dagen.**

Telf. Frihavnen 68.

Ole Nielsen.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.

Kjøbenhavn K.

Telefon 3528.

Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.

Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Wilh. G. Brummerstedt,

Uhrmager.

St. Strandstræde 43.

Gl. Carlsbergs

nyopførte

Restaurant i Frihavnen

anbefales D'hrr. Sømænd.

Ærbødigst

F. Kiørboe,

Restaurator.

Er „Mossrose" Tobakken

(den engelske) ægte, findes der paa hver Pakke fremtidigt **kun paatrykt Fabrikens Navn**

The Richmond Cavendish Company, Liverpool,

og **ikke** mere **nogen Agents Navn. Den ægte Mossrose erholdes** nu igen **overalt.** En gros kun hos Generalagenterne for Danmark:

Fr. Christensen & Philip.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af ferske, saltede og røgede

Fedevarer.

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.

Café Hotel „SIAM".
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
samt **Skibshandel.**
P. Schou, Frederikshavn.

KJØBENHAVNS DAMPVASKERI
TELEFON 3592. • NØRREGADE 35. • TELEFON 3592.
bør anvendes af ethvert
RHEDERI *og enhver* **OFFICER.**

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.

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

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, Øster Farimagsgade 4.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

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.

INDHOLD: Krigsfare. — Artikel 16. — Fragtmarkedet. — Sømandshjemmet i Aarhus. — Spørgsmaal og Svar. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

Midlertidig Ansvarshavende: **Kapt. N. JENSEN.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 32. Kjøbenhavn, Torsdag den 9. August 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.

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

Tør Dok 470'×76'×24.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

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

W. O. le Maire,
Ur- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Forlang altid

Otto Monsteds

Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

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

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

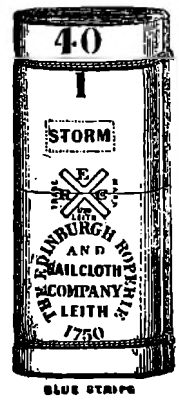
Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

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

Husk nu!
PAUL SØRENSEN,
Skomagermester,
77, Bredgade 77,
Hj. af Toldbodvej.
Fh. Toldbodvej 18.
Forretningen ører nu et godt, velassorteret Lager af
Iste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.
Telefon 4819.

TRADE R E C MARK 1750 LEITH

Edinburgh.



TRADE R E 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 R E C MARK 1750 LEITH

og gøre vi endnu specielt opmærksom paa, at Mærket TRADE R E 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.

Alle Arter Livs-, Kapital- og Børneforsikring.
Særlige, gunstige Tabeller for
Søfolk i udenrigs Fart.
Hovedkontoret for Danmark:
Frederiksberggade 11.
Agenter blandt Skibskaptajner og Styrmænd antages.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Gafé van Zandt,

H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

P. Chr. Rasmussen,

Toldbodvej 46. Kjøbenhavn K.

Anbefaler sig til d'Hrr. Kaptajner og Styrmænd med alle Sorter Vine og Spiritusa.
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.

Udsalg for Aarhus
ved J. P. Johansen, Skolegade 34

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.

PETER IBSEN. Lager af Værktøj.

Illustreret Prisliste gratis.
— Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K. —

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme.

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

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.

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

Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

Jensen & Petersen,

Tapetserer og Dekoratør.
Skibsarbejde,
saavel Nyt som Reparationer udføres hurtig.
116, St. Pauls Kirkeplads 116.

Carlsdal Fabriker,

Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

Japans Skibsfart.

Efter den sidste engelske Konsulat-Rapport om Handelen paa Japan, giver „Engineering“ følgende Udtrag, der viser den stærke Udvikling, som den japanske Handel og Skibsfart for Tiden er underkastet. Ved Slutningen af 1899 fandtes der saaledes 723 japanske, registrerede Dampere med en samlet Tonnage paa 489,371 Tons, og endvidere 2,556 Sejlskibe, store og smaa, paa ialt 256,896 Tons. De vigtigste japanske Dampskibsselskaber arbejdede sig energisk frem i Løbet af det sidste Aar.

Fra Oktober besluttede Nippon Yusen Kaisha at udvide sin Forretning til Nordkina, et Land, der mere og mere tiltrækker sig de japanske Købmænds Opmærksomhed. I Januar 1900 startede Selskabet en Linie mellem Nagasaki og Hongkong, og er af disse Grunde stadig nødt til at forøge sit Skibsantal. Saaledes fik det i 1899 en stor Forøgelse i S/S Awa Maru paa 6,309 Tons, bygget paa Mitsu Bitshi Værftet i Nagasaki. Denne Damper byggede Værftet endnu hurtigere end en lignende stor Damper, Hitachi Maru, som blev færdig i 1898. Under Bygning findes der endvidere paa samme Værft 2 Dampere af lignende Størrelser. Selskabet, som nyder Statsunderstøttelse, har Linier paa Evropa, Indien, Avstralien, Amerika og besørger en stor Del af Trafikken fra disse Steder.

Toyo Kisen Kaisha fik i Slutningen af 1898 tre ny Dampere, der løbe fra Hongkong via Japan og over det stille Hav. Dette Selskabs Udbytte var for det første Halvaar 10 % p. A.

Osaka Shosen Kaisha er i Færd med at udvide sin Aktiekapital og med at forøge sin Flaade. Fra September 1899 oprettede Selskabet en Linie Kobe-Newchwang med Afgang hver 3die Uge. Det tænker nu paa at knytte Forbindelser med Kina, Indien, Avstralien og Amerika og hertil anskaffe 15 smaa og 17 større Skibe paa ialt 35,000 Tons. Endvidere besørger Selskabet Forbindelsen med Formosa, hvorpaa Trafiken ogsaa er tiltagende, og i Udbytte giver 8 à 9 % p. A.

I Konsulatrapporten skrives, at Japanesernes Foretagelsesaand staar i Modsætning til de engelske Skibsrederes Ufølsomhed overfor Skibsfartsforhold i de østasiatiske Farvande, og at Englænderne allerede mange Steder ere blevne fortrængte af andre. Det synes som om Grunden er, at de engelske Rederier foretrækker Ekstra-Fragterne, der faas fra Havn til Havn paa Vejen, medens andre Redere ser videre paa Sagen og indskrænker sig til færre Havne. Skønt japanske og tyske Skibe praktisk set ere af samme Type og have samme Fart som deres engelske Konkurrenter, gøre hine dog hurtigere og mere regulære Rejser og foretrækkes følgelig af Købmændene, saaledes at de nu kunne forøge deres Flaader og dog være vis paa at kunne faa Ladning til dem. Der findes saaledes intet engelsk Dampskibsselskab, som direkte befordrer Post og Passagerer fra England til Japan. For Øjeblikket gaar Størsteparten af Passagertrafiken mellem England og Japan med andre, i Særdeleshed tyske Linier.

Tyskland gjorde i 1899 store Anstrængelser for at forøge sin Skibsfart paa Japan. I Oktober oprettede Nordtyske Lloyd hver fjortende Dag Forbindelse med Japan, og dets Damper König Albert, der er paa 10,000 Tons, og som naaede Yokohama i November, er det største Skib, der endnu har anløbet nogen japansk Havn. Efterhaanden blive sikkert alle Skibe i den Fart indrettede som „König Albert“. Denne Damper er langt større og bedre indrettet end nogen engelsk Damper, der endnu er sendt til østasiatiske Farvande, hvorfor den ogsaa anløber Southampton for at tage en stor Mængde engelske Passagerer med. Hvis derfor Englænderne ikke i Tide ruste sig til at tage Konkurrencen op, blive de rimeligvis for lang Tid sat helt udenfor Deltagelse i denne Trafik, paa en lignende Maade som i Fragtfarten paa Antwerpen, hvoraf engelske Dampere for nogle faa Aar siden besørgede en stor Del, medens de nu næsten fuldstændig ere forsvundne fra denne Rute. Ogsaa Skibsfarten over det stille Hav er i rask Udvikling, saaledes var et langt større Tonstal Varer, som blev bragt denne Vej i 1899 end i de foregaaende Aar, og undertiden kunde Skibene ikke besørge alle de tilbudte Varer. Muligheden for yderligere Udvikling er stadig til Stede, især naar Filippinerne en Gang komme til Ro. I 1899 anløb russiske Skibe de japanske Havne i langt højere Grad end før, især gælder dette om næsten alle de Dampere, der løbe til Port Arthur og Wladiwostock. Efter Erhvervelsen af Talienwan har den russiske Skibsfart faaet et mægtigt Stød fremad.

Messageries Maritime holder nu fire Skibe i Gang paa Japan, og et nyt Toskrueskib anløb første Gang Japan i Løbet af Sommeren 1899.

De japanske Havne blev i 1899 anløbet af 5,883 Skibe med en samlet Tonnage af 8,295,530 Tons; sammenlignet med 1898 har der fundet en Forøgelse Sted af 84 Skibe paa 262,286 Tons. Den engelske Skibsfart er omtrent 40 % af den hele, men viser en stor Tilbagegang for 1899; ogsaa Tysklands Skibsfart er bleven mindre, medens Frankrig holder sig paa samme Standpunkt. Japans Skibsfart er steget med mere end en Trediedel, Rusland viser stadig Forøgelse, og Amerika havde i den første Halvdel af 1899 naaet næsten lige saa meget som i hele det foregaaende Aar. Den 16. Juni 1899 traadte en ny Søfartslov i Kraft efter at være vedtaget af Rigsdagen; ligeledes vedtoges en Lov for Besætniner paa Handelsskibe; disse Love har man længe følt Savnet af, da der ikke altid findes saa god Disciplin, som man kunde ønske, ombord paa japanske Skibe.

Søvejsreglerne.

Blandt de Sager, som Kommiteen for „Den almindelige Skibsrederforening“ i London vil forelægge sine Medlemmer paa Generalforsamlingen, findes ogsaa følgende om Søvejsreglerne: Med Hensyn til den meget vigtige Sag, at forhindre Kollisioner paa Søen, har Kommiteen at meddele, at den har Grund til at tro, at Admiralitetet har lagt Pres paa „Board of Trade“ for at faa denne Institution med til at anbefale Hendes Majestæt Dronningen, ved Hjælp af en Kabinetsordre (Order in Council), at ændre de nuværende Styre- og Sejlregler saaledes, at de give Orlogsskibene Retten til Søs til ikke at gaa af Vejen for Koffardiskibene. Denne Sag var bleven overvejet i Mødet d. 2. April d. A., og Resultatet var følgende Resolution: „Da den almindelige Skibsrederforenings Kommite har bragt i Erfaring, at Admiralitetet ønsker en Forandring i Styre- og Sejlreglerne for at sikre Hendes Majestæts Skibe Retten til Søs til ikke at gaa af Vejen for Koffardiskibene, protesterer den herved imod, at der gøres nogensomhelst Forandring i Reglerne, og indtrængende opfordrer „Board of

Trade til ikke at give Samtykke til en saadan Forandring". En Kopi af denne Resolution blev straks sendt til „Board of Trade", som svarede: „at Kommiteens Indstilling skulde faa en omhyggelig Overvejelse." Paa et Kommitemøde, som holdtes d. 11. Juni, fik Sekretæren Ordre til at sende en Skrivelse til Board of Trade, hvori man anbefalede, at den i Søvejsreglernes Artikel 2 givne Tilladelse til at føre endnu en Toplanterne foruden den reglementerede skulde gøres tvungen. Et Svar paa denne Skrivelse, dateret d. 18de, er blevet modtaget fra Board of Trade, hvori de meddeler: „at Kommiteens Anbefaling skal blive erindret, saa snart en Revision af Søvejsreglerne komme under Overvejelse".

Advarsel til enlige Skibe.

Følgende Advarsel til Skibsredere og Skibsførere er bleven udstedt af „Board of Trade" med Hensyn til enlige Skibe, naar de møde Krigsskibe i Eskadre.

„Board of Trade" ønsker at henlede Skibsrederes og Skibsføreres Opmærksomhed paa den Dom, som d. 17. Maj blev afsagt i „Court of Appeal" i Sagen mellem H. M. S. „Sans Parail" og „East Lothian", og advare imod den Fare for alle Vedkommende, som opstaa ved, at enlige Skibe nærme sig Eskadrer af Krigsskibe saa nær, at der opstaar Fare for Kollision, eller ved at forsøge paa at gaa foran eller igennem, eller bryde en saadan Eskadres Linie."

For Sikkerheds Skyld raader „Board of Trade" de Søfarende til i saadanne Tilfælde, i Tide at træffe saadanne Foranstaltninger, at de holde sig ude af Vejen og undgaa at passere igennem saadanne Eskadrer.

(sign.) Walter J. Howell. Sekretærassistent.

(Sh. Gaz.)

Vi synes det havde været heldigere om „Board of Trade" havde anmodet Admiralitetet om at paalægge sine Eskadre-Chefer, at henlægge Eskadre-Sejlads til Steder borte fra alfar Vej; thi for det første er det jo ikke let i en bælgmørk Nat at vide at det er en Eskadre man møder, naar man ser en Del Lanterner, og for det andet er det vel meget forlangt, at et Skib, hvor „Tid er Penge", skal sejle Mile ud af sin Kurs for at undgaa Skibe, som har Tiden til sin Raadighed. Iøvrigt ere vi af den bestemte Mening, at der ikke kan gives en Slags Søvejsregler for Krigsmarinen og en anden for Handelsmarinen, men de samme Regler maa gælde for begge Mariner. Se „Dansk Søfartstidende" Nr. 12, 21, 25, hvor ovenstaaende Sag findes behandlet.

Fragtmarkedet.

Skønt der i den forløbne Uge ikke er gjort mange Forretninger, saa er der dog al Udsigt til at det snart vil ske, da der, næsten overalt fra, lyder Klager over Mangel paa Tonnage, og Befragterne, som ere i Forlegenhed, ville blive nødsagede til at byde højere Rater. Dette er allerede begyndt for det amerikanske Markeds Vedkommende, og Fragterne ere stegne c. 1 sh. pr. Quarter Korn i Løbet af de sidste Par Uger. Der er ogsaa stor Efterspørgsel efter Dampere, især meget store, til Maanedsbefragtning, hvorfor der bydes 10 à 11 sh. pr. Gross R.-Tons, ja endog for Dampere, indrettede til Passagerfart og passende til Troppetransport, bydes der 20 sh. for russisk Regning; saa der er al Udsigt til, at der vil blive god Fortjeneste for alle de Skibe, hvis Redere have holdt igen og ikke sluttet forud for Tiden.

Kulmarkedet er omtrent uforandret, men efter de sidste Ugers betydelige Befragtninger, saa ere „stems" godt fyldte, og som Følge heraf har der været lidt Nedgang, især i Raterne til Østersøen. Fra Cardiff noteres: Til Frederikshavn 7/, Aarhus 7, Lübeck 8/6 à 9/, Stockholm 7/6 à 7/9, Reval eller Riga 7/6, Kronstadt 8/6 à 8/9, Lissabon, Oporto 8/, Gibraltar 9/, Barcelona 12/6, Valencia 11/6, Algier $12^1/_2$ Frcs., Marseilles 13 Frcs., Genua 10/9 à 11/, Venedig 12/6, Alexandria 13/, Port Said 12/6, Odessa 9/9 og Konstantinopel 10/3. Fra Newcastle noteres: Til Kjøbenhavn 6/3, Aalborg 6/3, Helsingør, Odense, Randers 7/, Tuborg 7/3, Bergen, Christiania, Drammen 5/6, Malmø 6/6, Ronneby, Trelleborg 7/3, Stockholm 6/9, Luleå 6/6, Helsingfors 7/, Kotka 7/3, Wyborg 8/ à 8/3, Reval 7/6, Riga 7, Kronstadt 6/6, Svinemünde 6/6, Memel 6/6, Stettin, Flensborg 6/9, Kiel 6/6, Barcelona 11/9, Monaco 13/, Toulon 13/, Genua 11/, Livorno 11/, Neapel 11/3, Palermo 11/9, Bari 14/, Venedig, Alexandria 13/, Smyrna 12/6, Sulina 11/6. Fra Leith meddeles, at det har været lidt sløjere sidste Uge, men Raterne ere holdte godt oppe, der noteres: Til Kjøbenhavn 7/9, Kjøge 8/3, 14 Fods Havne 9/, Kiel, Wismar 9/, Pillau 8/6, Stucksund 8/6, Svinemünde 7/3, Luleå 7/9, Riga 7/6, Kronstadt 7/3 à 7/6, Helsingfors 8/9. Disse Rater ere for Baade fra 1 til 2000 Tons, større Baade lidt mindre.

Østersømarkedet holder sig vedvarende godt, og der er ikke store Forandringer i Raterne; dog ere de i jævn Stigning fra St. Petersborg, hvor man venter store Partier Korn til Afskibning i August. Fra Riga og Kønigsberg er der ogsaa lidt Forandring i Raterne til England; men i det hele taget er Fragtmarkedet fast. Fra St. Petersborg noteres: Til London eller Østkyst 2/6, Rotterdam eller Amsterdam 2/6, Hamborg, Weser, Antwerpen, Dunkirk eller Ghent $2/7^1/_2$, Kontinent (H. til H.) 2/9, Rouen 3/, alt Hvedebasis. Fra Riga noteres: Til London eller Hull 1/6, Havrebasis. Hør 30 à 32 Frcs. pr. Ton til Ghent. Fra Libau noteres: Til London 1/3, Hull $1/1^1/_2$ à 1/3, Leith 1/3 à $1/4^1/_2$, Rotterdam 1/3 à $1/4^1/_2$, Antwerpen $1/4^1/_2$ à 1/6, Hamburg 1/3 à $1/4^1/_2$, alt Havrebasis. Fra Kønigsberg ere Fragterne uforandrede som for 14 Dage siden, undtagen til London, Hull eller Leith hvortil der bydes 1/6, Hvedebasis.

Trælastmarkedet er vedblivende godt og saavel fra Østersøen som Botten og Hvidehavet holde Raterne sig høje, og der er stor Efterspørgsel for Tonnage. I Amerika ere Pitchpinefragterne igen oppe til 120/ og en Del Dampere ere engagerede i Maanedsbefragtning til en Rate af 10/ pr. Gross R.-Ton; men da Skibene blive meget medtagne i denne Fart, saa er der ikke overdrevne Tilbud af Tonnage, og det er ikke usandsynligt, at disse Rater ville stige endnu mere. Fra B. N. A. ere Raterne oppe til 65/ à 70/. Fra Kronstadt noteres: Til London 42/6 for D. B., 2/6 ekstra for Bds., Hull 37/6 for D. B., 2/6 ekstra for Bds., alt pr. Stdr. Fra Riga noteres: Til Grimsby 37/6 à 40/, Antwerpen, Ostende 50 Frcs., Rouen $52^1/_2$ Frcs., Manchester 50/, alt pr. Stdr. Fra Botten til danske Provinshavne ere Fragterne saavel for Dampere som Sejlere uforandrede siden vor Meddelelse for 14 Dage siden. Af specielle Fragter noteres: Haparanda-Liverpool 4 à 500 Stdr. 52/6 for D. B. & 150 Taglægter. Sundsvall-Bristol 4 à 800 Stdr. 52/6 à 55. Gefle-Bristol 2 à 300 Stdr., 52/6 for Planker & Gulvbrædder. Hallsta-Antwerpen 600 Stdr. 50 Frcs. for D. B. B. Wyborg-Bristol 4 à 450 Stdr. 50/, mest D. B. Fra Archangel ere Fragterne c. 65/ og for Nordbotten op til 47/6 for D. og/eller B. til London.

Middelhavet, Sorte- og Azoffhavet. Fra

Middelhavshavnene er der stadig meget lidt Befragtning, da de nuværende Rater, især fra Ertshavnene, ikke friste Rederne. Som Følge heraf ere Fragterne i Stigning, og der bydes nu fra de spanske Frugthavne 14/ à 15/ paa D. W. for passende Dampere, til September-Oktober Lastning. Esparto Fragterne ere ogsaa stegne, saa der bydes nu fra Algier 22/, og fra Spanien 24/ à 25/ til Østkyst U. K. Fra Sicilien ere Fragterne stadig 24/ pr. Netto R.-Ton, eller 11/ pr. Ton Svovl, men der gøres ingen Forretning til disse Rater. Alexandria Markedet er i en fuldstændig Tilstand af Stagnation og fra Smyrna søges Tonnage til 14/ paa D. W. Ertsfragterne fra Grækenland ere støtte til 10/6 Thermia-Glasgow, 10/3 Ergasteria-Rotterdam, 10/9 Stratoni-Antwerpen, fri Despatch. Sortehavet er kommet sig igen efter det sidste Fald, og skønt der ikke for Øjeblikket er megen Brug for promt Tonnage, saa er der dog stor Efterspørgsel for Baade til senere Lastning. Odessa noterer: 13/ til L. H. A. R. for August og 14/ à 14/6 til senere Lastning. Donau melder 16/6 til Antwerpen, Rotterdam for prompt Tonnage, og 18/ à 18/6 længere hen. I Azoff er meget lidt Forandring og der bydes for August 16/3 à 16/9, for September 17/6 à 17/9 og for Oktober 18/. Mindre Baade kunne muligvis faa højere Rater, og til dem kan vistnok Bygladninger faas.

Det amerikanske Marked. I den sidste Uge har der været livlig Efterspørgsel for Tonnage, saavel til Korn som til Stykgodsladning og Følgen deraf var, at Fragterne, som i Begyndelsen af Ugen vare 3/9, C. f. O., stege til 4/ i Slutningen for August Lastning og til 4/1½ for September. Der tilbyder sig dog ikke megen Tonnage, saa Rederne synes at holde igen. Berth Terms Fragterne til p. p. U. K. ere i Sammenligning med C. f. O. Raterne stegne til 3/6 for August—September Lastning. Fra Gulfhavnene har der været god Efterspørgsel, men en stor Del af denne, har sikkert været Spekulation, og derfor ere Raterne ogsaa stegne betydeligt. Der kan faas 18/ til U. K. eller Kont. for August, men for September forlanges 19/6 à 20/ og for Oktober-November 20/ à 21/. Der er gjort Forretninger til disse Rater. Til Bomuld mangler der Tonnage, og skønt Afskiberne ere forberedte paa at byde 45/ fra Atlanterhavshavnene, og 52/6 fra Gulfen, saa tilbyder der sig dog meget lidt Tonnage; men der er dog sluttet nogle Fragter til disse Rater. River Plate Markedet er meget sløjt, og det højeste der kan opnaas, for 3,000 Tons Baade, er 20/ fra St. Lorenzo Grænsen, o. c. for August-September Lastning. Paa Berth Terms er det højeste der er betalt til p. p. 17/6 og fra Bahia Blanca 19/.

Det østlige Marked er omtrent uforandret for Hjemfragternes Vedkommende, og der bydes, fra Bombay 15/6 à 16/ til 2 Havne U. K. eller Kont.; Calcutta 28/9 for Jute, September-Oktober Lastning, til U. K. eller Kont, og fra Java til Evropa eller U. S. 32/6 à 33/9. Fra Filipinerne til Middelhavet og U. K. eller Kont. 2 Havne, September-Oktober Lastning, ere Baade værd 32/6 à 33/9 paa D. W. Fra Newcastle N. S. W. søges Tonnage til Manilla à 23/, og til Java à 19/6 til 20/. Fra Port Pirie til U. K. eller Kont. noteres 36/3 for Erts. Fra Australien søges Dampere, til at føre Heste til Kina à £ 10 pr. Hoved, Skibets Indretninger; og Stykgods à 32/6 til 35/ paa Damperens D. W. Kulfragterne fra Wales ud holde sig godt, og der noteres: Til Aden, Perim eller Ceylon 23/9 à 25/, Singapore 25/ à 26/3, Java 27/6, Hongkong 40/, Shanghai 42/6, Port Arthur eller Wladivostok 45/. Efter Forlydende er der ligeledes befragtet flere store Dampere i Maanedsfragt, til at føre Kornvarer, især Havre, saavel fra Østersøen som fra Sortehavet, ud til Krigsskuepladsen i Kina.

Fra Sø og Land.

Fra Udenrigsministeriet meddeles: Ifølge Beretning fra det danske Generalkonsulat i Rio de Janeiro er der i Løbet af Juni Maaned i Rio død 1341 Personer, hvoraf 25 af gul Feber, 58 af andre Febre, 19 af Smaakopper, 16 af Beri-Beri og 20 af Pest. 351 af de døde vare fremmede.

Børskommiteen i Riga telegraferer til „Fairplay" d. 21. Juli at Vandstanden paa Barren er nu 22 feet

I Havre have Kularbejderne nedlagt Arbejdet, da de vil have 8 Timers Arbejdsdagen indført og dette vil Arbejdsgiverne ikke gaa ind paa. Arbejdstiden er om Sommeren 10. Timer og om Vinteren aftagende indtil 7 Timer, som omtrent varer i 2 Maaneder, saa at den gennemsnitlige Arbejdstid er 9 Timer. De forlange at arbejde fra 7—11 Fm. og fra 1—5 Em. Samtidig forlange de, ved Udløbet af hver halve Dag, at faa en Løn af 3 Frcs. for almindelige Arbejdere og 4 Frcs. 50 c. for dem som arbejde i Lastrummene, udbetalt. Paa Grund af Arbejds-Nedlæggelsen have flere Kuldampere forladt Havnen og ere sejlede andet Steds hen.

I Bremen har nylig en Ingeniør fra Berlin forevist et af ham opfundet Apparat, som automatisk alarmerer naar der er Ild i Skibets Lastrum, og et Apparat til at slukke Ilden. Alarmeringen foregaar ved et Slags Thermometer, som virker saasnart Temperaturen stiger til 60° C.

En Lægter, som var fyldt med brandbart Stof, blev brugt til Eksperimentet. Saasnart Indikatoren viste hvor Ilden var, blev Slukningsapparatet sat i Bevægelse og med fuldstændig Held. Resultatet af denne Prøve var saa tilfredsstillende, at man agter om 1 a 2 Uger at gentage det efter en større Maalestok, ved at sætte Ild paa et gammelt Skib, som anskaffes til Brug ved Forsøget.

Sh. Gaz.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotetris 5. Trækning begynder Onsdag d. 15. August. I Henhold til Lotteriets Plan vil der paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100.000 Lodder, blive fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faa Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Nummere i tvende forskellige Rækkefølger efter en stedse stigende Skala, erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom for 5. Trækning Vedkommende henvises til Lotteriets Bekendtgørelser. Publikums Opmærksomhed henledes paa at enhver, som i 5. Trækning deltager i Spillet, derved erhverver sig Ret til at erholde sin Lodseddel fornyet til 6. Trækning, hvori fordeles 20,500 Gevinster til Værdi 285,307 Kroner, alene mod at betale Fornyelsesprisen til denne Trækning, medens derimod den, der først indtræder i Spillet til 6. Trækning, maa betale Indskudssummen baade til 5. og 6. Trækning foruden Stempelafgiften til 6. Trækning med ialt 5 Kr. 50 Øre. — For nye Spillere er det derfor særdeles fordelagtigt nu til 5. Trækning at indtræde i Spillet. — Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Bureau Veritas meddeler, at i Juni Maaned 1900 ere følgende Skibe forliste eller forsvundne, nemlig: Af Sejlskibe: 16 amerikanske, 1 brasiliansk, 13 britiske, 1 chilensisk, 2 danske, 3 franske, 1 græsk, 2 italienske, 5 norske, 6 russiske, 9 spanske, 1 tyrkisk, ialt 60. I dette Antal ere 8 borteblevne. Af Dampskibe: 2 amerikanske, 1 argentinsk, 10 britiske, 1 chilensisk, 1 hollandsk, 1 fransk, 2 tyske, 1 italiensk, 2 norske, 1 portugisisk, 1 svensk, ialt 23. I dette Antal ere 1 borteblevet. Aarsagerne til Tabene ere for Sejlskibene: Stranding 28, Kollision 5, sunkne 2, forladte 3,

kondemnerede 14, borteblevne 8, ialt 60. Af Dampskibene: Stranding 11, Kollision 2, Ildebrand 1, sunkne 1, kondemneret 7, borteblevne 1, ialt 23. Fra 20. Juni til 19. Juli 1900 har Bureauet ladet undersøge og klassificere 165 Sejlskibe og 107 Dampskibe.

Bark Else, Kapt. Thomsen af Sønderho, der som meddelt her i Bladet fik Skade ved Apia paa Samoa, er kondemneret og solgt ved Auktion. Skibet var bygget 1874 og maalte 687 R. T.

Den kuldsejlede Bark, Hans, Kapt. Jensen af Fanø, der som meddelt her i Bladet ansaas for Vrag, er nu af 2 Dampere slæbt til Sourabaya for at reparere.

Alma, Dpsk. af Bergen kom d. 1. ds. paa Rejsen fra Sundswall til Wisbeach med Trælast paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers.

Heilmann, Galease, er paa Rejsen fra Stettin til Kjøbenhavn med Jern sprunget læk og sunket i Farvandet mellem Stevns og Møen. Besætningen, 2 Mand, reddede sig ind til Nyord i egen Baad.

Aladdin, Barkskib af Stendal, kom d. 4. ds. paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers.

Zuria, spansk Dpsk., der, som meddelt, grundstødte paa Lillegrunden, er bragt flot af Svitzers og har efter endt Undersøgelse fortsat Rejsen til Kronstadt.

Fra Cuxhaven meldes: Trælastet Damper „Dana" blev i Søndags paasejlet af Hamborgdamperen „Fehmern". „Dana" sattes paa Grund i Cuxhavens Havn, Skibet er fyldt med Vand og har svær Skade i Forskibet.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 3. August, bestemt til New York. — Alexandra, Svensson, afgik fra Antwerpen 1. August, bestemt til Boston — Algarve, Borries, afgik fra Kbhvn. 6. August, bestemt til Almeria. — Antwerpen, Kihl, afgik fra St. Petersborg 31. August, bestemt til Antwerpen. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Newcastle 6. August, bestemt til New Orleans. — Arno, Strubberg, ankom til Tarragona 5. August. — Beira, Lunge, afgik fra Kristinestad 5. August, bestemt til Barcelona. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Malaga 6. August, best. til Gibraltar. — Dagmar, Gade, ankom til St. Petersborg 29. Juli. — Douro, Ørum, ankom til Malaga 3. August. — Florida, Koch, afgik fra Hamburg 27. Juli, bestemt til New Orleans. — Garonne, Rasmussen, ankom til Trangsund 2. August. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Antwerpen, 1. Aug. — Hekla, Thomsen, ankom til Christiania 5. August. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Kbhvn. 5. August. — Island, Skjødt, afgik fra New York 4. August, bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, ankom til St. Petersborg 24. Juli. — Leopold II, Kruse, ankom til Newcastle 27. Juli. — Loire, Rabe, ank. til Havre 5. Aug. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 1. August, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til Kronstadt 21. Juli. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra New York 30. Juli, bestemt til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 8. August, bestemt til New York. — Omsk, Müller, afg. fra Finland 27. Juli, bestemt til Barcelona. — Seine, Staal, afgik fra Finland 1. August, bestemt til Bordeaux. — Texas, Holm, ankom til Kbhvn. 31. Juli. — Tiber, Bech, er ankommen til St. Petersborg. — Tomsk, Andersen, i Finland. — Xenia, Thidemann, afgik fra Neufahrwasser 21. Juli, bestemt til Halifax.

Anglo Dane, Wiberg, pass. Hanstholm 6. August, bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ank. til Kbhvn. 5. August, bestemt til Stettin. — Ceres, Kjær, afgik fra Leith 1. August, bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ank. til Kbhvn. 6. August, bestemt til London. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Arendal 6. Aug., bestemt til Throndhjem. — Constantin, Niedersø, pass. Holtenau 6. August, bestemt til London. — Ella, Mortensen, ankom til Danzig 3. August, bestemt til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 6. August, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingwartsen, afgik fra Libau 1. August, best. til Manchester. — Kasan, Hansen, ankom til London 6. August, best. til Kbhvn. — Kiew, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 3. August, bestemt til Riga. — Laura, Christiansen, ank. til Kbhvn. 7. August, bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ank. til Pillau 5. August, bestemt til Hull. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 4. August, bestemt til Hamburg. — Morsø, Frisenette, ankom til Stettin 4. August, bestemt til Kbhvn. — Moskov, Rohde, afgik fra Kbhvn. 6. August, bestemt til Hull. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Antwerpen 1. August, best. til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 5. August, bestemt til Aalborg. — Perm, Christensen, ankom til Libau 6. August, best. til Kbhvn. — Pregel, Olsen, pass. Holtenau 4. August, bestemt til Hull. — Thyra, Jørgensen, ankom til Manchester 2. August, bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, ankom til Libau 2. August, bestemt til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til London 2. Aug., bestemt til Hamburg. — Vesta, Holm, afgik fra Leith 7. Juli, bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ankom til London 2. August, bestemt til Newcastle. — Viking, Lorentzen, ankom til Antwerpen 25. Juli, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Møller, afgik fra Aalborg 6. August, bestemt til Libau. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Riga 30. Juli, bestemt til Antwerpen. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Riga 1. August, bestemt til Antwerpen.

Esbjerg, Bentzen, afgik fra Grimsby 8. August, best. til Malmø. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 9. August, bestemt til Nykjøbing F. — Ficaria, Kolster, afgik fra Kbhvn. 9. August, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nakskov 8. August, via Svendborg og Aalborg, bestemt til Newcastle. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 8. August, bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 6. August anløbende Kbhvn.s Rhed. bestemt til Reval. — Storebælt, Jørgensen, er afgaaet fra Newcastle, best. til Nykjøbing F. — Union, Therkildsen, er afgaaet fra Odense via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra St. Petersborg 4. August, bestemt til Rotterdam. — Frode, Wrisberg, ankom til Brahestad 25. Juli. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Brahestad 5. August, bestemt til Rouen. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Blyth 31. Juli, bestemt til Kronstadt. — Skjold, Schmidt, ankom til Rouen 3. August. — Danmark, Kraemer, ankom til Newcastle 30. Juli. — Ragnar, Risø, ankom til Sunderland 1. August. — Volmer, Riber, afgik fra Newcastle 4. August, bestemt til Libau. — Dan, Tofte, ankom til London 5. August. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Hamburg 7. August, bestemt til Newcastle. — Olaf, Petersen, afgik fra Rouen 7. August, best. til Blyth.

Heimdal. Anine, Christensen, ankom til Hernøsand 6. August. — Carla, Petersen, afgik fra Riga 4. August. — Helga, Lagesen, afgik fra Stockholm 6. August. — Martha, Jørgensen, ankom til Husum 6. August. — Elna, Møller, ankom til Blyth 6. August. — Therese, Løffler, ankom til Trangsund 6. August.

Urania. Polarstjernen, Callesen, ankom til Coronel 19. Juli. — Ekliptika, Klaaborg, ankom til Kbhvn. 30. Juli. — Venus, Petersen, ankom til Antwerpen 28. Juli. — Sirius, Branth, ankom til Port Said 27. Juli. — Saturn, Lund, ankom til Rotterdam 5. August. — Pallas, Clausen, ankom til Riga 4. August.

Nordsøen. Wineland, Høgsted, ankom til Kronstadt 27. Juli. — Nordland, Pii, ankom til Boness 3. August. — Holland, Jørgensen, ankom til Warkworth 5. August. — England, Andresen, ankom til Hartlepool 2. August. — Rusland, Møller, ankom til Grangemouth 2. August.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, pass. Helsingør for Kings Lynn 5. August. — Niobe, Schmidt, afgik fra Lovisa 4. August, bestemt til Amsterdam. — Nancy, Mathisen, ankom til Torneå 1. August. — Nautik, Mortensen, afgik fra Lappvik 4. August, ankom til Åbo 5. August. — Nora, Christensen, ankom til Gravelines 5. August. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Port Kunda 3. August, ankom til Trangsund 4. August. — Nerma, Knutzen, ank. til Haparanda 2. August. — Alfa, Nielsen, afgik fra Colberg 1. August, ankom til Hudixvall 4. Aarhus.

Dania. Lilly, Nielsen, ankom til Kønigsberg 5. August. — Mary, Lorentzen, ankom til Blyth 5. August.

Jylland. Karen, Degn, ank. til Trangsund 5. August. — Ingrid, Meinertz, ankom til Newcastle 5. August.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Sunderland 5. August, bestemt til Kronstadt. — Fyen, Hansen, afgik fra Emden 5. August, bestemt til Sunderland. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Blyth 4. August, bestemt til Lübeck. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 4. August, bestemt til Ghent.

Østersøen. Yrsa, Jensen, ankom til Newcastle 3. Aug. — Rita, Jørgensen, afgik fra Ræfsø 1. August, best. til Exmouth. — Cimbria, Hansen, afgik fra Methil 4. August, bestemt til Kronstadt. — Patria, Larsen, afgik fra Rotterdam 2. August, bestemt til Luleå.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Grimsby 6. August bestemt til Kronstadt. — Frisia, Skov, ankom til Dordrecht 1. August. — Gallia, Nielsen, ankom til Svinemünde 6. August. — Britannia, Nielsen, afgaaet fra Newcastle 4. August, bestemt til Kronstadt. — Caledonia, Fisker ankom til Blyth 3. August.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afgik fra Haparanda 3. Juli, bestemt til Calais. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Montevideo 9. Juli. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Maryport 1. August. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 5. August. — Jomsborg, Kühl, ank. til Dunston 2. August. — Kronborg, Schultz, ank. til London 1. August. — Rosenborg, Schultz, ankom til Grangemouth 6. August. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Brahestad 1. August, bestemt til Rouen. — Søborg, Fischer, afgik fra Blyth 4. August, bestemt til Kronstadt. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Sunderland 6. August. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Glasgow 3. August.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, ank. til Sevilla 2. August. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 8. August. — Klampenborg, Jensen, ankom til Blyth 3. August. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Rosario 31. Juli, bestemt til Las Palmas for Ordre. — Silkeborg, Petersen, ankom til Rouen 8. August. — Skodsborg, Lund, afgik fra Fagevik 5. August, bestemt til Rouen. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Blyth 3. August. — Ulfsborg, Hveissel, afgik fra Rouen 5. August, bestemt til Cardiff.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Blyth 7. August. — Agnete, Jensen, ank. til Ghent 6. August. — Hermia, Sørensen, ankom til Burntisland 4. August. Alice, Hansen, ank. til Burntisland 2. August. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Kronstadt 7. August bestemt til St. Petersborg. — Bornholm, Petersen, afgik fra Burntisland 5. August, bestemt til Kiel. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 2. August. — Rønne, Hintze, afgik fra Fraserburgh 1. August bestemt til Libau, ank. til Libau 7. August.

Danmark. Rolf, Hahn, ank. til Burntisland 31. Juli. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Kiel. 31. Juli. — Ansgar, Larsen, afgik fra Riga 2. August bestemt til Dunkirk. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Methil 3. August best. Kronstadt. — Hamlet, Sommer, ankom til Blyth 3. August. — Helge, Mathiesen, afgik fra Newcastle 1. August best. til Kronstadt.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Singapore 25. Juli, bestemt til Colombo. — Annam, Berg, afgik fra Singapore 31. Juli, bestemt til Port Arthur. — Normannia, Rasmussen, ankom til Amsterdam 27. Juli.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Methil 6. August. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Kronstadt 6. August til Narva. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Narva 4. August.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Dunkerque 29. Juli.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Rotterdam 5. August. — London, Bom, afgik fra Blyth 2. August, bestemt til Kronstadt.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Kotka 7. August bestemt til Leith. — Clara, Petersen, afgik fra Grangemouth 2. August bestemt til Kronstadt.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Kronstadt 8. August best. til St. Petersborg. — Svend, Nielsen, ankom til Hull 5. August.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Puck, Clausen, afsejlet fra Yucatankysten 29. Juli til Falmouth f. O. — Anna & Emmy, Svarrer, ank. til Haparande 29. Juli fra Svendborg. — Anna, Clausen, pass. Kjøbenhavn 31. Juli fra Rio Grande til Uleaborg. — Mary Jose, Ankersen, ank. til Hamburg 1. August. — Prins Valdemar, Beck, ankom til Newcastle N. S. W. 1. August. — Bertha, Nørholm, ankom til Hamburg 31. Juli. — Medor, Svarrer, ankom til Torneå 3. August. — Cito, Christensen, passeret Dover 31. Juli fra Marseille til Flensborg. — Thora, Thomsen, passeret St. Helena 31. Juli fra Menado. — Verdande, Nielsen, ankom til Kemi 4. August. — Copley, Eriksen, passeret Lizard 29. Juli fra Antwerpen til Taltal. — Dorane, Sigurdsen, afsejlet fra Frey Bentos 12. Juli til Antwerpen, pass. Montevideo 15. Juli.

Fanø. Sønderho. Killena, Hansen, ank. 1. August til Fremautle fra Port Elisabeth. — Anna, Mortensen, pass. 28. Juli Helsingør paa Rejse til Rocheoten. — Anna Jenssine, Øhle, ank. 1. August til Emden fra Rosario. — Marry, Lydom, afg. 7. August fra Charlestown til Nykjøbing.

Rønne. Rolf, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 30. Juli. — Odin, Møller, ank. til Karrebæksminde 30. Juli. — Hans Peter, Westh, ank. til Stettin 30. Juli. — Herman Olsen, Jacobsen, ank. til Rendsborg 31. Juli. — Næstved, Larsen, ank. til Stolpemünde 1. August. — Kirstine, Pedersen, ank. til Bergen 31. Juli. — Jørgensen, Jørgensen, ank. til Pautiac (Canada) 31. Juli. — Coureer, Jacobsen, ank. til Windau 1. August. — Prøven, Bistrup, ank. til Stockholm 3. August. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Kjøbenhavn 2. August.

Svendborg. Standard, Rasmussen, ank. til Antwerpen 24. Juli. — Doris, Hansen, ank. til Kirkaldy 30. Juli. — Svend. Huusfeldt, ank. til Newcastle 31. Juli. — Hans Emil, Hansen, ank. til Alloa 30. Juli. — Valdemar, Andreasen, ank. til Charlestown 31. Juli. — Fortuna, Christiansen, ank. til Newcastle 31. Juli. — Doris, Hansen, ank. til Kirkcaldy 30. Juli. — Kathrine, Hansen, ankom til Libau 30. Juli. — Hansine, Hansen, ank. til Newhaven 1. August. — Adonis, Andersen, ank. til Charlestown 1. Aug. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. til Pillau 1. August. — Niels, Hansen, ank. til Swinemünde 1. August. — Hanne, Rynitz, ank. til Gefle 2. August. — Brødrene, Jørgensen, ank. til Portsmouth 1. August. — Frejr, Christensen, ank. til Dysart 3. August. — Galathea, Bom, ank. til St. Petersborg 3. Aug. — Maren Kirstine, Jensen, ank. til Reval 4. August. — Jørgen Ring, Fisker, ank. til Pillau 5. Aug. — Kirstine, Dam, ank. til Libau 4. August. — Lilly, Rasmussen, ank. Kings Lynn 5. August. — Garibaldi, Andersen, ank. til Stettin 6. August. — Ane, Jørgensen, ank. til St. Petersborg 6. August.

Ærø. Svip, Jensen, ankom 30. Juli til Flensborg. — Juliane, Christensen, ank. 30. Juli til Frederiksstad. — Familien, Frederiksen, ank. 30. Juli til Dysart. — Jørgen Olsen, Ckristensen, ank. 31. Juli til Kjøbenhavn. — Prøven, Schmidt, passerede 31. Juli, Aften, Hirtshals, paa Rejse til København. — Marie, Boye, ank. 31. Juli til Kjøbenhavn. — Gabrielle, Henriksen, ank. 31. Juli til Kjøbenhavn. — Familien, Weber, ank. 28. Juli til Flensborg. — Thea, Friis, ank. 31. Juli til Rye. — Caroline, Knudsen, ankom 31. Juli til Sundsvall. — Fuglen, Hansen, ank. 2. ds. til Warkworth. — Eden, Hermansen. ank. 1. ds. til Kjøbenhavn. — Ceres, Bager, ank. 31. Juli til L'Orient. — Fred, Friis, ank. 2. ds. til Burntisland. — Freden, Boye, ank. 2. ds. til Ile Tudy. — Haabet, Christensen, ank. 2. ds. til Ile Tudy. — Karen, Hansen, ank 2. ds. til Wånevik. — Thyra, Jørgensen, ank. 31. Juli til Korsør. — Jørgen, Albertsen, ank. 31. Juli til Svendborg. — Express, Hansen, ank. 2. ds. til Kjøbenhavn. — Tobias, Boye, ank. 31. Juli til Aalborg. — Ellen, Folmer. ank. 30. Juli til Vejle. — Dannebrog, Boye, ank. 3. ds. til Wemyss. — Norden, Rasmussen. ank. 3. ds. til Charlestown Fife, — Familiens Haab, Petersen, ank. 1. ds. til Hamburg. — Harboe, Hansen, ankom 31. Juli til Randers. — H. C. Christensen, Boye, ankom 3. ds. til Torneå. — Hosanna, Hay, ankom 6. ds. til Kjøge. — Frem, Folmer, ank. 5 ds. til Benobet. — Hermod, Dreimann, ank. 4. ds. til Kemi. — Immanuel, Bager, ank. 5. ds. til Ørnskjoldsvik. — Hercules, Bager. ank. 5. ds. til Danzig. — Immanuel, Hansen, ank. 5. ds. til Svendborg. — Sejerskransen, Jørgensen, ank. 5. ds. til Stugsund. — Hans, Folmer, ankom 5. ds. til Hudiksvall.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Jyllands Ø.-Kyst. Hov-Havn. I Løbet af Efteraaret ventes tændt:

Hov-Havn Fyr, et fast Vinkelfyr, der viser grønt Lys fra c. N. 14° Ø. til c. N. 20° Ø., hvidt Lys fra c. N. 20° Ø. til c. N. 30° Ø., rødt Lys fra c. N. 30° Ø. til c. N. 44° Ø., grønt Lys fra c. N. 44° Ø. gennem Ø. til c. S. 32° Ø., hvidt Lys fra c. S. 32° Ø. til c. S. 25° Ø., rødt Lys fra c. S. 25° Ø. til c. S. 11° Ø., grønt Lys fra c. S. 11° Ø. til c. S. 4° Ø. Flammens Højde: 16 Fod. Lysævnen og Synsvidden for det hvide Lys 9 Kml., for det røde Lys $6_{,5}$ Kml. og for det grønne Lys 5 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Fyret vises fra et 17 Fod højt, graat Jerntaarn paa N.-Siden af Molen, hvor den drejer af i S.-lig Retning. 55° 54',7 N. Br. 10° 15',6 Ø. Lgd.

Fyret er kun bestemt til Vejledning for smaa Skibe, der ville søge Ankerplads bag *Hov-Røn.*

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 11te, 13de, 14de, 15de, 16de. 17de, 21de, 22de, 24de, 25de, 30te, 31te August. 3die, 4de, 6te, 8de, 11te og 12te September fra Kl. 8 Fm. til 4 Em. og den 28de og 29de August fra Kl. 8 Fm. til 6 Em.

Lille-Bælt. I Løbet af Efteraaret 1900 ventes følgende Fyr tændte:

Assens S.-Ledefyr, et rødt, fast Fyr, der lyser kraftigt over en Vinkel af 2° paa hver Side af Fyrlinien. Flammens Højde: 35 Fod. Synsvidden: $11_{,5}$ Kml. Lysævnen: 13 Kml. Spejlapparat af 5te Orden. Fyret vises fra et rødt Fyrhus med hvidt, vandret Bælte, paa en rød Træbaake, der staar c. 270 Alen VSV. fra *Assens* Sukkerfabriks Skorsten. Hele Højden 33 Fod. 55° 15′ 56″ N. Br. 9° 53′ 37″ Ø. Lgd.

Assens N.-Ledefyr, et rødt, fast Fyr, der lyser kraftigt over en Vinkel af 2° paa hver Side af Fyrlinien. Flammens Højde: 10 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Lysævnen: 13 Kml. Spejlapparat af 5te Orden. Fyret vises fra et 14 Fod højt, rødt Fyrhus med hvidt, vandret Bælte, paa *Assens* Havns SV.-Hjørne, 650 Alen N. 19½° V. fra Bagfyret. 55° 16′ 8″ N. Br. 9° 53′ 30″ Ø. Lgd.

Holdte overet i N. 19½° V. og S. 19½° Ø. lede Fyrene i dybt Vand mellem den hvide Vinkel i *Tvinsbjerg* Vinkelfyr og *Tvinsbjerg* Fyrlinie, samt gennem den gravede Rende ind til *Assens* Havn. Fyrhusene tjene som Dagmærker gennem den gravede Rende.

Samtidig med disse Fyrs Tænding slukkes *Assens* Fyr.

Helnæs Vinkelfyr paa *Helnæs*, c. 700 Alen SØ. for *Leho*, der viser grønt, fast Lys fra c. S. 60° Ø. til c. S. 40° Ø., hvidt To-Blink fra c. S. 40° Ø. til c. S. 30° Ø., hvidt, fast Lys fra c. S. 30° Ø. til c. S. 17° Ø., hvidt Et-Blink fra c. S. 17° Ø. til c. S. 6° V., rødt, fast Lys fra c. S. 6° V. til c. S. 30° V., grønt, fast Lys fra c. S. 30° V. til c. S. 77° V., hvidt To-Blink fra c. S. 77° V. til c. N. 79° V., hvidt, fast Lys fra c. N. 79° V. til c. N. 55° V., hvidt Et-Blink fra c. N. 55° V. til c. N. 38° V. og rødt, fast Lys fra c. N. 38° V. til c. N. Flammens Højde: 96 Fod. Synsvidden: 16 Kml. for det hvide Lys. Linseapparat af 2den Orden. Fyret vises fra et 90 Fod højt, hvidt, firkantet Taarn med røde og graa Forsiringer og graat Lanternetag. 55° 8′ 0″ N. Br. 9° 58′ 56″ Ø. Lgd.

Før Tændingen kan Fyret brænde til Forsøg.

Tvinsbjerg SV.-Ledefyr staar 3,440 Alen S. 42° V. fra NØ.-Ledefyret.

Tvinsbjerg NØ.-Ledefyrs Beliggenhed: 55° 19′ 31″ N. Br. 9° 55′ 9″ Ø. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Stockholms og Södermanlands Skjærgaard. Landsort—Söderteljeviken. *Grankubben* Fyr viser Fyr med En-Formørkelse hver 10 S. Lyset er grønt fra S. 62° Ø. til S. 43° Ø., hvidt fra S. 43° Ø. til S. 39° Ø. og rødt fra S. 39° Ø. til S. 24° V. Flammens Højde: 41 Fod. Synsvidden: 9 Kml. for det hvide, $6_{,5}$ Kml. for det røde og 5 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat af 4de Orden. Hvidt Fyrhus. 58° 47′ 58″ N. Br. 17° 45′ 10″ Ø. Lgd.

Skoren Fyr viser hvidt, fast Fyr i Farvandet *Grankubben—Skoren*. Flammens Højde: 16 Fod. Synsvidden: 9 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Hvidt Fyrhus. 58° 50′ 9″ N. Br. 17° 39′ 10″ Ø. Lgd.

Oxnö Fyr viser Fyr med To-Formørkelse hver 10. S. i Farvandet *Grankubken—Skoren—Oxnö*. Flammens Højde: 80 Fod. Synsvidden: 9 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Hvidt Fyrhus. *Skoren* og *Oxnö* Fyr ere overet i S. 50° Ø. og N. 50° V. 58° 50′ 57″ N. Br. 17° 37′ 16″ Ø. Lgd.

Svarta Hällen viser Fyr med En-Formørkelse hver 10 S. Lyset er grønt fra S. 29° Ø. til S. 5° Ø., hvidt fra S. 5° Ø. til S., og rødt fra S. til S. 8° V., iøvrigt hvidt. Flammens Højde: 9 Fod. Linseapparat af 6te Orden. Hvidt Fyrhus. 58° 51′ 55„ N. Br. 17° 40′ 19″ Ø. Lgd.

Der er ikke Vagt ved Fyrene.

Sverrig. Stockholms Skjærgaard. Landsort—Södertelje. Afmærkningen af Farvandet mellem *Landsort* og *Södertelje* er nu foretagen.

Långholmen og Kofoten. *Långholmen* og *Kofoten* Fyr ere nu forandrede.

Finland. Ålands Øer. Ledskär. Paa den Ø.-lige Del af Øen *Ledskär* er rejst to Baaker. Bagbaaken er en sort, 29 Fod høj Stang med Trekant med Spidsen nedad. 59° 57′ 50″ N. Br. 20° 10′ 9″ Ø. Lgd. Forbaaken er en sort, 27 Fod høj Stang med Trekaut med Spidsen opad. Den staar 1 Kbl. N. 60° Ø. fra Bagbaaken. 59° 67′ 52″ N. Br. 20° 10′ 20″ Ø. Lgd. Holdte overet lede de mellem Sømærkerne NØ. for *Ledskär*.

Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Michelskär. Lods-Stationen *Michelskär* er nedlagt.

Rusland. Finske Bugt Hogland. Taagesignalet ved *Hogland* S.-lige Fyr gives nu med Sirene, der hver 3 Minutter giver Et-Stød af 5 Sekunders Varighed.

Holland. Zuiderzee. Hoorn Havn. En Stumptønde er udlagt i 9 Fod Vand ved en Stenpulle, ¼ Kbl. S. 20° Ø. fra det hvide, faste Fyr paa Ø.-Kanten af *Hoorn* V.-lige Havnehoved. 52° 37′ 58″ N. Br. 5° 4′ 4″ Ø. Lgd.

Frankrig. Sandettié. Hulken, der til Forsøg er udlagt ved Grunden *Sandettié*. ligger nu paa 51° 13′ 25″ N. Br., 1° 53′ 40″ Ø. Lgd., men den kan flyttes.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Isigny. Udenfor *Chenal a'Isigny* ligger den rød og sort vandret stribede Klokketønde paa 49° 24′ 18″ N. Br. 1° 6′ 20″ V. Lgd. Løbets Ø.-Side er afmærket med 6 sorte Spidstønder Nr. 1—11 med Cylinder og V.-Siden med 4 røde Spidstønder Nr. 2—8 og med en hvid og sort vandret stribet Spidstønde med Diamant, ved Yderenden af *Passe de Dame*, som fører til *Carentan*, mellem Nr. 6 og Nr. 8.

Paa *Banc a'Hette* staar en Baake. 49° 21′ 57″ N. Br. 1° 7′ 18″ V. Lgd.

England. Swansea Bay. Port Talbot. Paa den S.-lige Bølgebryder i *Port Talbot* er den 25de Juli 1900 tændt et Fyr med En-Formørkelse hver 20 S., Lys 15 S., Mørke 5 S. Det viser hvidt Lys fra N. 4° Ø. gjennem Ø. til S. 74° Ø., rødt Lys fra S. 74° Ø. gjennem S. til S. 24° V., hvidt Lys fra S. 24° V. til S. 80° V. og rødt Lys fra S. 80° V. gjennem V. og N. til N. 4° Ø. Synsvidden: 9 Kml. 51° 34′ 50″ N. Br. 3° 48′ 40″ V. Lgd.

England V.-K. Morecambe Bay. Omtrent den 1ste November 1900 forandres det røde Blinkfyr paa Fyrskibet *„Morecambe Bay“* til et hvidt Blinkfyr, der hver 30 Sekunder viser Fire-Blink, hvert af 1½ S. Varighed med 1¼ S. Mørke mellem Blinkene og 20 S. Mørke mellem Grupperne. Lysevnen forstærkes. Iøvrigt uforandret. 53° 54′ N. Br. 3° 31′ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Portugal V.-Kyst. Esposendo. Om kort Tid flyttes *Esposendo* Fyr lidt. paa Grund af Fyrtaarnets Ombygning.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Blue Hill Bay. En rød Spidstønde er i 32 Fod Vand udlagt ud for SØ.-Pynten af *Black-Island*, fra *Egg Rock* Baake i N. 70° Ø. og fra *West Barge Island* i S. 3° Ø.

Massachusetts. Buzzards Bay. Barekneed Rocks. Paa *Barekneed Rocks* er rejst en 31 Fod høj Stang med en sort Tønde paa Toppen, 1⅓ Kml. N. 24½° V. fra *Dumpling Rock* Fyr. Det nederste Stykke af Stangen overskylles ved trekvart Ebbe.

Connecticut. Norwalk Islands. Greens Ledge. Den røde Klokketønde ved V.-Enden af *Greens Ledge* ligger i 21 Fod Vand, 1⅜ Kml. S. 65° V. fra *Norwalk Islands* Fyr og fra *Noroton Point* i S. 33° V.

New York. Fyrskibet *„Fire Island“* Nr. 68, $9_{,7}$ Kml. S. for *Fire Island* Fyr, er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 11. Det viser et hvidt fast Fyr fra hver Top. Flammens Højde: 39 og 48 Fod. Synsvidden: $12_{,5}$ og $11_{,5}$ Kml. Taagesignal gives med Klokke eller Gongong, der hver 15 Sekunder lyder i 3 Sekunder.

Long Island S.-Kyst. Jones Inlet. En rød Klokketønde er udlagt c. ½ Kml. S. for Indløbet til *Jones Inlet*, fra *Short Beach* V.-Ende i S. 6° V. og fra *Zacks Inlet* Rednings-Station i S. 57° V.

Long Island Sound. Port Jefferson. Fyrene ved Indløbet til *Port Jefferson* ere forandrede. Fyret paa den Ø.-lige Bølgebryders N.-Ende er hvid, fast. Lysævnen er forstærket. Flammens Højde: 29 Fod. *West Beacon* Fyr, paa Pynten af Kysten ved Indløbets V.-Side, er rødt, fast.

Execution Rocks. Den rød og sort vandret stribede Spirtønde ved N.-Enden af Grunden, som skyder sig ud mod NØ. fra *Execution Rocks*, ligger i 21 Fod Vand c. ½ Kml. N. 8° Ø. fra *Execution Rocks* Fyr.

New York Upper Bay. Gowanus Flats. Den røde Spidstønde Nr. 14 ved *Gowanus Flats* V.-Side er flyttet og ligger nu fra *Robins Reef* Fyr i N. 65° Ø. og fra *Statue of Liberty* i S. 17° Ø., c. 1⅓ Kml.

Florida Ø.-Kyst. Hillsboro Inlet. Vraget af den engelske Damper *„Copenhagen“* ligger sunket i 5 Fv. Vand c. 3 Kml. S. for *Hillsboro Inlet* og c. ½ Kml. fra Kysten. Dækket var i Vandskorpen og Master og Skorsten stode.

Florida. Florida Keys. Tortugas Harbor. Southwest Channel. Paa SØ.-Siden af *Southwest Channel* ere følgende Grunde fundne: En 3½ Fv. Pulle $2_{,5}$ Kml. S. 5° V. fra *Dry Tortugas* Fyr. En 15 Fods Pulle 2 Kml. S. 6° Ø. fra *Dry Tortugas* Fyr. En 5 Fv. Pulle $2_{,1}$ Kml. S. 9° Ø. fra *Dry Tortugas* Fyr. En 13 Fods Pulle $1_{,9}$ Kml. S. 18½° Ø. fra *Dry Tortugas* Fyr.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Florida. Pensacola Bay. Den sort og hvid lodret stribede Fløjtetønde ved Indløbet til *Pensacola Bay* er flyttet og ligger nu i 35 Fod Vand $^3/_4$ Kml. uden for Indløbet til *Caucus Cut*, fra *Caucus Cut* Ledefyr i S. 18° Ø., fra *Pensacola* Fyr i S. 10° Ø. og fra Rednings-Stationen i S. 55° V.

Alabama. Mobile Bay. Sand Island. Den halv sort og hvid lodret delte *Sand Island* Baake er flyttet c. 75 Alen N. hen i Ledelinien og staar nu c. 400 Alen N. 66° V. fra *Sand Island* Fyr.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Marseille. Uden for Yderenden af Ydermolen, som er under Forlængelse, ved *Marseille* N.-lige Forhavn, er udlagt en rødmalet Lystønde, der viser grønt, fast Fyr. Den flyttes udad, eftersom Arbejdet skrider frem. Det grønne, faste Fyr paa samme Moles Yderende er slukket.

Italien Ø.-Kyst. Porto Corsini. Fra den 10de til den 18de August 1900 viser *Porto Corsini* hvide Blinkfyr midlertidig hvidt, fast Lys.

Rusland. Kap Tuzla. Sandgrunden, der skulde strække sig $1^1/_4$ Kml. Ø. ud fra Kap *Tuzla* med $2^1/_2$ Fv. Vand og 4 à 5 Fv. udenfor, findes ikke. 43° 59'.2 N. Br. 28° 42'.0 Ø. Lgd.

Algier. Djidjelli. I *Djidjelli* Havn er Fortøjtønden flyttet og ligger nu $1^1/_2$ Kbl. Ø. for det grønne Fyr paa Molen.

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

Forindien. Bombay. Tidssignalet, der gives fra Klokketaarnet ved *Victoria and Princes* Dok, er forandret. Kuglen falder nu Kl. 15 T. 0 M. 0 S. *Greenwich* Middeltid eller 7 T. 51 M. 15 S., Fm. lokal Middeltid. Naar Signalet er i Uorden, rejses straks et Flag, og Kuglen falder da Kl. 16 T. 0 M. 0 S. *Greenwich* Middeltid eller 8 T. 51 M. 15 S., Fm. lokal Middeltid.

Kuglen paa *Bombay Castle* falder uforandret Kl. 1 Em. lokal Middeltid.

Klokketaarnet: 18° 57' 13" N. Br. 72° 50' 46" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Karantænebestemmelser. *Norge.* — *Smyrna, Osaka* i *Japan* og *Rio de Janeiro* ere erklærede for smittede af Pest.

Sverig. — *Beirut* er erklæret for pestsmittet.

Italien. — *Paraguay* er erklæret for pestsmittet.

Karantænen overfor *Aden* er ophævet.

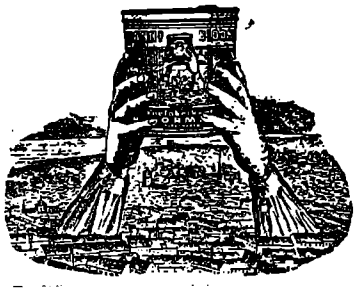
Indførsel af Huder i Lage, Klove og Hove fra et pestsmittet Sted er fremtidig ikke forbudt.

Grækenland — Skibe fra *Syrien* mellem *Laodices* og *Ptolemais* og fra *Lilleasien* mellem *Dikeli* og *Eronta* underkastes 10 Dages Karantæne; al Vareindførsel fra disse Havne er forbudt. Skibe fra *Trapezunt* underkastes 1 Dags Observation; Forbudet mod Vareindførsel derfra er ophævet.

Tyrkiet. — Karantænen for Skibe fra *Beirut* er nedsat til 2 Dage, og ophævet over for *Hedjaz* i *Arabien*.

Malta. — Skibe fra *Syrien* og *Lille-Asien* maa kun indtage Kul, Forraad og Ladning i Karantænehavnen og Passagerer derfra underkastes 12 Dages Karantæne.

Tlf. 5047.



VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering
anbefales:
A. FORMANNS
BLODBUDDING
(i hermetisk lukkede Daaser).
Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantærere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

EMIL HAMMELEV,
TOLDBODVEJ 1.
FREMMEDE TRÆSORTER.
Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood & Mahogni i vellagrede Varer.
Stort Lager forefindes.

Københavns Børskurs d. 8. Aug. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			—	—
Danmark	92¾		92½	93
Norden			124½	125½
Kjøbenhavn			102¼	102½
Carl	56		55¾	56
Dannebrog			103½	104
Skjold	73¾		73¾	74
Urania	84		83¾	84
Union			105¼	106½
Dampsk. af 1896			105½	106
Østasiatiske	106¼	106½	106¼	106½
Østersøen			102	102½
Nordsøen			73½	80
Torm			—	—
Gorm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			65	85
Dansk-russisk Dampsk.			—	110
Hejmdal			—	—
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			92	94
3½% Husejer Kreditk.			78	79¾
3½% Kbhvns Kreditf.	81		81¼	82
4% — — 2. Serie			86½	87½
4% — — 1. —			90	92
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			82¾	84½
4% — — 6 —			83	85
3½% Landkreditk. 3 —			85	86
Aktier.				
Nationalbank	137¼		137¼	137½
Privatbank			121	123
Landmandsbank			109½	111½
Handelsbank			115¾	116
Grundejerbank			97¼	99
Burm. & Wain			74	75
Helsingørs Jærnsk.			92½	93
Sukkerfabr.	96¾		96¾	97
Bryggeri Aktier			87½	88

Vekselkurser d. 7. Aug. 1900.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.27	18.23
Paris	72.70	—
Amsterdam	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 7. Aug. 1900.

Russiske Noter	216.00
4% Russiske Consols	99.20
3 9/10% — Boden Kredit	92.80
5% Mexikanske 1899	97.10
5% Rumænske Stats	89.50
4% — — 1890	76.75

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

„Det Foren. Dampskibs." 2,000, „Danmark" 38,000, „Norden" 8,000, „Kjøbenhavn" 54,000, „Carl" 28,000, „Dannebrog" 24,000, „Skjold" 12,000, „Urania" 18,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 2,000, „Østasiatiske" 38,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

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"

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

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

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

Telegr.-Adr.: Heckshers

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (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.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, **Nørresundby.**

Telegramadresse: BACH.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg".

Telefon Nr. 56.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

27. Series

5te Trækning begynder Onsdag den 15de August 1900.

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	—	»	1501 -	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 -
2208	—	»	8 -	2408	—	»	10 -	2408	—	»	8 -

Desuden: **405 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.**

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.

Christensens

Skibsværft, Kolding.

Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.

Telefon 2657.

Lille Strandstræde 8.

H. R. HERMANSEN,

Sækviperingsforretning,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.

• Telefon 5826. •

Aarhus. Havnegade 28.

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

Havnefyr, Lanterner, Metalspejlapparater

samt **Linseapparater leveres.** Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. ✱ Kjøbenhavn K. ✱ Telefon 3681.

AKTIESELSKABET

NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

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

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • *Direkte Importører af Skandinaviske Produkter* • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. ✱ ***Telegrams Skandinav.***

TIL SKIBSPROVIANTERING
OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.
P. SVENDSEN, AALBORG.

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 Reparationer af Dampskibsmaskiner.

N. F. Hansens Skibsværft,

Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

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. ***

Gl. Carlsbergs

nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

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 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.

Enhver Kaptajn,

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

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

Nyt Blæk.

Neelmeijers
Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.
Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.
Faas overalt. Telefon 3332.
Hovedforhandling hos
E. Jacobsen Ellegaard,
Holbergsgade 5. Kbhvn.

J. Melander,

Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

CARL OLESENS

Skotøjslager,
St. Strandstræde 31,
anbefales.
Alt Skomagerarbejde udføres.

Spis kun
Nørgaards Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

Niels Jensen,

Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

N. M. Hansen,

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

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Frihavns-Restaurationen
„Atlanten“,
Indgang fra Nordre Frihavnsvej,
anbefales d'Hrr. Skibs-Officerer
med
à la carte Retter
samt koldt Bord hele Dagen.
Telf. Frihavnen 68.
Ole Nielsen.

Café Hotel
„SIAM“.
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

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, Øster Farimagsgade 4.

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

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

„Thule“ er Skandinaviens største og mest søgte Livsforsikringsselskab..
„Thule“s aarlige Udbytte til Aktionærerne er begrændset til 30,000 Kr., der aldrig kan overskrides.
„Thule“s Forsikrede fritages for Præmiebetaling i visse Invaliditetstilfælde.
„Thule“s Forsikrede udbetales aarlig stigende Bonus; for 1899: Kroner 431,176,00.

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.

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

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

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.

H. B. MAYMANN,
REBSLAGER.
HELSINGØR.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Georg Sørensen,
Nyhavn 13. Telefon 6404.
Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.
Prima Varer • Billigste Priser.

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

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

INDHOLD: Japans Skibsfart. — Søvejsreglerne. — Advarsel til enlige Skibe. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.
Midlertidig Ansvarshavende: **Kapt. N. JENSEN.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 33. Kjøbenhavn, Torsdag den 16. August 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

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

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

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Frihavns-Restaurationen
„Atlanten",
Indgang fra Nordre Frihavnsvej,
anbefales d'Hrr. Skibs-Officerer med
à la carte Retter
samt koldt Bord hele Dagen.
Telf. Frihavnen 68.
Ole Nielsen.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

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

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.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle
Conserves til Skibsbrug
af Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l. • Prislister udleveres paa Forlangende.
Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

Sagfører Ludvig Metz,

Nyborg.

Søretssager. Inkasso.

N. Reippürt,

Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

N. F. Hansens Skibsværft,

Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

Alle Arter Livs-, Kapital- og Børneforsikring.
Særlige, gunstige Tabeller for
Søfolk i udenrigs Fart.
Hovedkontoret for Danmark:
Frederiksberggade 11.
Agenter blandt Skibskaptajner og Styrmænd antages.

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, Øster Farimagsgade 4.

Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

Carlsdal Fabriker,

Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

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.**

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.

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.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme.

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

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

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.

Georg Sørensen,

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

Niels Jensen,

Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

J. Melander,

Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

CARL FEERUP,

Esbjerg.
Stort Lager af Toug, Olie, Maling,
Kolonial — Konserves.
Udførselsvarer særdeles billig.

Losningsstrid i Genua.

Den svensk-norske Generalkonsul i Genua meddeler i sin Aarsberetning for 1899, at Stridigheder mellem Redere og Lastmodtagere ved Udlosning af Kulladninger have ogsaa været almindelige i det forløbne Aar. Den stærke Stigning i Kulpriserne, har i endnu højere Grad end hidtil bevirket, at vedkommende Lastmodtagere have ment at burde gøre Skibsførerne ansvarlige for eventuel Undervægt. Naar denne, som det ofte hænder, kan naa til 4 à 5 %, er det ikke underligt at der forlanges Godtgørelse. Fra Skibenes Side fremføres, blandt andet, som Grund til Undervægten, Muligheden af Uregelmæssigheder ved Vejningen, saavel ved Indtagningen i England som ved Udlosningen i Genua, dels ogsaa det Tab som fremkommer fra Kulstøvet, som flyver bort, saavel ved Indtagning som ved Udlosning, især i Stormvejr. Det er et betydeligt Antal Processer som opstaar i Anledning af dette Spørgsmaal. To svenske Rederier, hvis Skibe havde Undervægt paa deres Kullast i Genua, henvendte sig, da Modtagerne ville gøre Skibene ansvarlige, til „Nordisk Skibsrederforening", som ved at stævne Vedkommende for Domstolene opnaaede det Resultat, at de for en stor Del frafaldt deres Paastande. Derimod har et norsk Skib tabt en lignende Proces.

Spørgsmaalet har imidlertid nu faaet sin Afslutning ved at Kassationsretten i Turin d. 22. Februar d. A. har stadfæstet det Princip, at Skibet, uanset Certepartiet, skal være ansvarligt for Undervægten, saafremt Modtageren kan fremlægge Vidnesbyrd fra Indladningspladsen i England, at Skibet der har modtaget det i Konnossementet angivne Kvantum Kul, samt at i saadant Tilfælde kan Godtgørelsen afdrages i Fragten. Efter denne Afgørelse, maa Rederierne søge at faa den Klausul i Certepartierne forandret, som hidindtil har været Basis for Ansvarsfriheden. Den nævnte Klausul lyder saaledes: „If the reciever should elect to weigh the Cargo at the port of destination, the weighing shall be done (by an official weigher) at his expence. The owner may provide a check weigher at steamers expence. Should any deficiency be alleyed on the authority of such weighing, it shall affect the freight only, from which no deduction shall be made for alleyed shortage of cargo, any custom of the port of discharge notwithstanding, but the owner shall furnish, if required, a statutory declaration by the master and other officers, that all the cargo recieved on board has been delivered."

Fra Rederiernes Side har man foreslaaet, enten at Skibet ikke skal være ansvarlig for Undervægt, som naar en nærmere angiven Procentdel af det i Konnossementet angivne Kvantum, eller ogsaa indføre i Certepartiet, at alle Krav for Undervægt maa henføres til Afladeren, og at Skibet kun bliver ansvarlig, naar der foreligger Bevis for at Undervægten stammer fra Svig eller Forsømmelse fra Skibsførerens eller Mandskabets Side, hvorimod et Bevis for at Skibet har indtaget det i Konnossementet opgivne Kvantum, ikke burde være fyldestgørende Grund til at gøre Anvar gældende.

Fra Modtagernes Side vil der rimeligvis komme stærke Protester derimod, hvis Tilfældet skulde blive at de henvises til at holde sig til Afladeren.

Ifølge den afsagte Dom fordres der imidlertid fuldt bindende Bevis for, at det omtalte Kvantum virkelig er indlastet. I Havnene i Wales, hvor man siger at Vejningen af Kullene foregaar i Dokkerne under Jærnbanebestyrelsens Kontrol, vil et saadant Bevis ikke let kunne angribes, hvorimod Sagen stiller sig anderledes for de Havne, hvor Vejningen besørges af Afsenderens egne Folk. I alle Tilfælde er ved denne Dom Skibsførerens Stilling bleven endnu vanskeligere end den var tilforn, og de bør derfor opfordres til at bruge alle til Raadighed staaende Midler til at udøve den nødvendige Kontrol saavel ved Indtagning som ved Udlosning.

Manglen paa tilstrækkeligt Jærnbane-Materiel og Pramme til at befordre Godset, som udlosses i Genuas Havn, har ogsaa bevirket mange Stridigheder med Ladningsmodtagerne, især i sidste December Maaned, da her indkom en stor Mængde kullastede Dampere, hvoraf mange ikke kunde faa Plads i den indre Havn, med direkte Forbindelse til Land, men nødsagedes til at ankre i Yderhavnen, hvor der løbes stor Risiko ved at losse om Vinteren. Disse Skibe betragtede Modtagerne som ikke ankomne til Genua, skønt de vare indklarerede af Toldvæsenet, og paastode at Liggedagene ikke kunde regnes førend Skibet laa i Inderhavnen. Havnekaptajnen gav Modtagerne Medhold, men er senere bleven desavoueret af Indenrigsministeren. I de nuværende Kulcertepartier findes desforuden en Klausul om, at Liggedagene begynde at dreje saasnart Skibet er anmeldt hos Lastmodtageren klar til at losse „whether steamer in berth or not". I de Processer som for Tiden føres om dette Spørgsmaal, synes det som om Rederne vil sejre; thi Lastmodtagernes Paastand, at der i dette Tilfælde forelaa „force majeure", vil næppe blive tagen for gyldig.

Da Erfaring viser at det ikke er usædvanligt at Modtagerne af visse Varer gøre ulige Slags Indvendinger, for at undgaa at betale Fragten førend i sidste Øjeblik, saa vilde det være heldigt om Skibsførerne kunde faa indført i Certepartierne en særskilt Bestemmelse, som forhindrede denne Slags Udflugter og Ubehageligheder. I Kulcertepartierne forefindes en Klausul saalydende: „The recievers of the cargo to be bound to pay freight on account during delivery if required by the captain".

Ifølge Ovenstaaende er det jo meget gode Raad som Generalkonsulen giver baade Redere og Skibsførere, men hvad nytter alle Klausuler i Certepartier og Konnossementer, naar de dog blive omstødte af Domstolene. Man skulde dog synes at Klausulen i Kulcertepartiet om Ansvarsfrihed for Undervægt var tydelig nok, men dog ser man at Kassationsretten i Turin fælder en Dom stik imod den Overenskomst som Parterne ere indgaaede paa. Nu vil vel nogle sige: Ja! det er jo i Italien, at saadant kan finde Sted; men vi vil dog gøre opmærksom paa, at sligt ogsaa kan finde Sted i England, hvor der for kort Tid siden er falden en Dom stik imod Klausulen i Certepartiet, se Artiklen „Et Rederi gjort ansvarlig for overbordskyllet Kvæg" i „Dansk Søfartstidende" Nr. 30.

Det er jo en gammel Erfaring, at næsten overalt i Middelhavshavnene blive Skibene narrede ved Udlosningen af Kul, og det daarligste Renomé har i denne Retning Alexandria, undtagen naar der losses til Jærnbanen, hvor man selv kan kontrollere Vægten. Det synes dog at være meningsløst, at Skibene skulle være ansvarlige for Undervægt, da det jo omtrent er en Umulighed at kontrollere Vægten i England, som mange Steder tages ved Kulminerne, hvorefter Kullene ofte staar i længere Tid paa Jærnbanevogne, udsatte for Vejrligets Forandringer, og inden de komme ombord i Skibene, blive de som oftest sigtede; og for alt det Kulstøv som saaledes gaar bort, beregner Afskiberen en vedtaget Procentdel, hvorpaa Skibsføreren maa underskrive Konnossementet efter Afskiberens Opgivende. Ved Udlosningen flyver ogsaa en Masse Kulstøv bort, og da Ladningen tilmed som Regel udvejes i mindre Partier, saa er det en Selvfølge, at der maa blive Undervægt. Det kan jo være slemt nok at miste sin Fragt, men at betale for Varer som man slet ikke har faaet ombord, synes dog at være ubilligt. Der findes da ogsaa noble Afskibere i England, som selv betale for Undervægten, men de ere desværre ikke mange. Paa nogle Pladser er det Kotyme, at Modtageren betaler Fragt ifølge Konnossementet mod et

Afdrag af, saavidt vi erindre, 2 % for Newcastle og $2^1/_2$ % for Wales Kul og saa er man fri for al Svindel ved Vejningen. Selvfølgeligt kan man ikke tvinge Skibsføreren til at gaa ind paa dette Arrangement, men de fleste gøre det for at undgaa Vejningen.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. $^{41}/_{1900}$, afsagt d. 14. Juli. Tre Matroser, der vare forhyrede med Skonnerten „Odin" af Svendborg, deserterede i Forening efter Aftale medens Skibet laa i Nærheden af Falmouth, og efter at de vare paagrebne og førte tilbage til Skibet, deserterede de paany i Fowey. I Henhold til Sølovens § 298 idømtes to af dem Fængsel paa Vand og Brød i 2 × 5 Dage, de to andre 15 Rottingslag, og tilpligtedes de til i Forening at udrede i Erstatning til Skibsføreren £ 11.3.7 samt at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. $^{43}/_{1900}$, afsagt d. 21. Juli. En Fyrbøder, der var forhyret med Dampskibet „Nicolai II" rømte i New York fra Skibet. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. $^{46}/_{1900}$, afsagt d. 8. August. En Fyrbøder, der var paamønstret Dampskibet „Britannia" for en Rejse herfra til England, rømte før Skibets Afgang, fordi han ansaa Forholdene ombord for daarlige. Efter at have skaffet sig Hyre med Dampskibet „Anine" rømte han fra dette Skib i Antwerpen, ligeledes fordi han følte sig utilfreds. Da „Anines" Rederi frafaldt Tiltale, blev han for Rømningen fra „Britannia" i Henhold til Sølovens § 298 dømt til simpelt Fængsel i 3 Uger og tilpligtet at udrede Sagens Omkostninger.

V. M.

Norsk Højesteretsdom.

Trælasthandler B. A. Grøgaard mod Skonnert „Mjølner"s Rederi og Fører.

Ved Certeparti af 13. November 1896, bortfragtede Skipper Ingvoldsen sit førende Skib „Mjølner" til Grøgaard, for at indtage en Ladning kort Props i Kragerø og dermed at afrejse, i Februar Maaned 1897, direkte til West Hartlepool. Skibet var lastet 26. Januar og lagdes ved Barthebryggen i Kragerø for at afvente Afsejling. Her frøs det inde til Midten af Frebruar. 8. Februar blev Konnossementet undertegnet, Mandskab blev paamønstret, og Skibet var sejlklar 15. s. M. Paa Grund af stadige sydvestlige og vestlige Vinde var der, efter Skipperens Opgivende, ingen Lejlighed til at komme tilsøs, før han endelig, efter Grøgaards indtrængende Anmodning, bestemte sig til at gaa ud den 27. s. M. Skibet lettede om Morgenen, fuldt udrustet, samt med Lods ombord og Dampskib for Bougen. Ude paa Fjorden tiltog Vinden, der fremdeles var vestlig, til Storm, saa Bugserdamperens Fører ikke vovede at trække Skibet tilsøs, hvorfor det efter Samraad med Lodsen slæbtes ind til en af Kragerøs Udhavne, Skjørsvig, hvor det opankredes, og hvorfra det, grundet paa haardt Vejr og Modvind, først afsejlede 6. Marts, og ankom til West Hartlepool d. 9. s. M.

Ladningen var af Grøgaard solgt til et engelsk Firma, J. W. Baird & Co., og i Salgskontrakten var betinget, at Skibet skulde afsejle og gaa tilsøs ikke senere end 28. Februar. Da „Mjølner" var gaaet fra Barthebryggen den 27., telegraferede Grøgaard Skibets Afgang til Lastemodtageren. Denne havde imidlertid faaet at vide, at det henlaa i Skjørsvig i Begyndelsen af Marts, og ved „Mjølner"s Ankomst til England den 9de, nægtede Baird & Co. at modtage Skibspapirerne og refuserede Ladningen som ukontraktsmæssig afskibet fra Kragerø; (Priserne vare nemlig faldne). Da Grøgaard efter Konference med engelsk Sagfører maatte finde sig heri, blev Ladningen solgt underhaanden med et Tab, efter Grøgaards Beregning, af Kr. 1.373.65, hvortil kom Telegram- og Protestudgifter Kr. 36.17, tilsammen Kr. 1,409.82. Dette Beløb sagsøgte Grøgaard „Mjølner"s Rederi til at betale, idet han gjorde gældende, at Skibets Fører havde gjort sig skyldig i Pligtforsømmelse og Skødesløshed. Efter hans Paastand skulde et Skib afgaa snarest mulig efter Indlastningen uanset Certepartiets Udtryk, og selv om Certepartiet lød paa Afrejse i Februar, paastod han Føreren uberettiget til at vente til Maanedens sidste Dage. Han paastod, at der havde været Anledning til at afsejle før 27., hvad andre Fartøjer havde gjort. Ligeledes burde Skibet straks været lagt i en Udhavn i Stedet for at lade det indefryse ved Barthebryggen. Han (Grøgaard) havde desuden været villig til at bryde Isen for „Mjølner".

Kragerø Søret afsagde imidlertid 8. Juli 1898 Dom i Sagen, hvorved „Mjølner"s Rederi og Fører frifandtes og tilkendtes Procesomkostninger hos Grøgaard med Kr. 250. Søretten fandt nemlig intet at bebrejde Kaptajnen, der maatte have fuld Ret til selv at vælge sin Afgangsdag i Februar Maaned. Den 27. gjorde han et alvorligt Forsøg paa at komme tilsøs, og efter de oplyste Omstændigheder kunde det ikke bebrejdes ham, at han søgte Nødhavn i Skjørsvig (udenfor Kragerø Havnegrænse), hvorfra Afsejling først kunde antages gørlig 6. Marts. Skipperen havde kun handlet sømands- og konduitemæssigt.

Sagen indankedes af Grøgaard for Højesteret, som ved Dom af 12. Juli d. A. — idet man i det væsentlige var enig med Søretten — stadfæstede dennes Dom, hvorhos Grøgaard paalagdes Procesomkostninger for Højesteret med Kr. 300.

Med Hensyn til andre Skibe, der skulde være afsejlet i Februar, var det oplyst, at de ogsaa havde været nødsagede til at gøre Venderejse, og søge Nødhavn. Et der gik fra Kragerø før „Mjølner", kom endog senere til England end dette.

Hanseatisches Oberlandesgericht

har nylig afsagt en Dom, hvorved det fastsloges, at Omkostninger ved at ise et Skib ud ikke blev at beregne som Havarigrosse, men alene at bære af Skibet. Det udtales, at Lovgivningen paalægger Bortfragteren den Slags Udgifter, om de end kan siges at at være usædvanlige, fordi man ved Fragtafslutninger plejer at tage Hensyn til slige Omkostninger, og fordi det anses for betænkeligt, at give Skipperen Tilladelse til ensidig for Ladningsejerens Regning at anvende saadanne Omkostninger.

„Hansa"

Skade paa Ladning. — Frosne Vandrør.

Ved „Queens Bench" er nylig afsagt en Dom, hvorved et Rederi blev dømt til at erstatte Skade paa Ladning. Sagens nærmere Omstændigheder vare følgende: Et Parti Cigarer fra Havanna, bleve i New York omladede i Damperen „Teutonic", bestemt til London. Konnossementet indeholdt følgende Klausul: „that the carrier should not be liable for loss or damage occasioned by any latent defect in hull, machinery or appurtenances, or unseaworthiness of the ship, even existing at time of shipment or sailing on the voyage, provided the owners had exercised duo deligence to make the vessel seaworthy; that the shipment was subject to all the terms and provisions of, and all the exemptions from liability contained in the Harter Act."

Cigarerne anbragtes i et Rum, der havde været indrettet til Kahyt, men nu var blevet forandret til Lastrum og forsynet med Luge. Medens „Teutonic" laa i New York, var det stræng Frost, som Følge af hvilken, to Vandrør, et til fersk og et til salt Vand, hvilke gik igennem omtalte Rum, frøs. Rørene undersøgtes efter at Cigarerne vare indladede og da fandtes der ikke noget i Vejen med dem. Men da det ikke vilde vise sig om Rørene lækkede førend de tøede op, og det var givet, at Cigarerne vilde blive beskadigede, hvis Rørene lækkede, maatte man forudse en saadan Hændelse, og det havde været let at undgaa en saadan ved en nærmere Undersøgelse og Bortledning af Vandet.

Under Rejsen lækkede Rørene og beskadigede Cigarerne. Modtagerne hævdede nu, at Rederiet ikke var fritaget for Forpligtelsen til at stille et Skib, der var i Stand til at transportere deres Varer uden Beskadigelse.

Dommeren udtalte, at det i dette Tilfælde, hvor Konnossementet krævede, at Rederen skulde udvise Omhu for at levere et sødygtigt Skib, kom an paa at bestemme om tilstrækkelig Omhu i denne Retning var udvist og dette var efter Dommerens Mening ikke Tilfældet. Det var klart, hvad der vilde ske med Rørene paa Grund af den stærke Frost, og der burde have været truffet Foranstaltninger til Afværgelse af eventuel Skade, og saadanne Foranstaltninger burde netop være trufne inden Ladningen indtoges for at der kunde siges at være anvendt tilbørlig Omhu for at gøre Skibet sødygtigt. Rederiet kendtes derfor erstatningspligtigt.

(Sh. Gaz.)

Begrænsning af Reders Ansvar.

Mr. Charles Mac Arthurs Lovforslag om Begrænsning af Reders Ansvar har nu passeret de lovgivende Forsamlinger og paa Vej til at blive Lov.

Vi skal kortelig fremhæve Lovforslagets Historie og se, hvorledes det i Parlamentet efterhaanden noget ændrede sin Skikkelse, saaledes at det endte med at blive ikke saa lidt anderledes, end Forslagsstilleren i sin Tid havde tænkt sig.

Lovforslaget havde oprindelig to Punkter. Det første var Udstrækning af Ansvars Begrænsningen til at gælde overfor faste Genstande og ikke blot Skibe ɔ: at Rederne skulde have samme Adgang til at begrænse deres Ansvar, naar deres Skibe gjorde Skade paa Dokker, Moler etc., som naar de gjorde Skade paa Skibe. Det andet Punkt gik ud paa at give engelske Skibsredere Ret til at abandonnere sit Skib, hvorved der vilde komme mere Overensstemmelse med engelske og kontinentale Forhold paa dette Omraade. Det sidste Punkt blev imidlertid saa stærkt imødegaaet, og det var klart, at Lovforslaget ikke kunde gaa igennem, hvis dette Punkt bibeholdtes. Mr. Mac Arthur valgte da at opgive dette Punkt for at faa det andet igennem. Men nu fremkom der fra Dokejerne Fordring om, at ogsaa de skulde have Adgang til at begrænse deres Ansvar for Skade, som deres Dokker foraarsagede, og der optoges da i Loven en Bestemmelse om, at deres Ansvar skulde begrænses til 8 £ pr. Ton af det største Skib, der i de sidste 5 Aar havde været i Dokken. Trods det ulogiske i Sammenstillingen af Dokejeres og Rederes Ansvar og den noget mærkelige Beregning af Ansvarets Begrænsning, gik dog dette Forslag igennem, da det ikke fra Rederne mødte nogen Modstand.

Efter at der i Overhuset var rejst en betydelig Modstand imod Forslaget, uden at de fremførte Argumenter dog synes at være meget vægtige, blev Resultatet da endelig, at Forslaget gik igennem, og det sikkert til Glæde for de engelske Redere. Men de opnaaede dog ikke alt hvad de vilde, og som det udtaltes paa et nylig afholdt Møde af Skibsredere i London, de vilde ikke slaa sig til Ro, før de opnaar en Stilling, der stiller dem mere lig med Rederne paa Kontinentet, men de ere dog glade ved at en Del af Lovforslaget, trods den rejste Modstand, gik igennem og blev til Lov.

Vejning af Kornlast.

Ved Handelsretten i London blev for kort Tid siden behandlet en Sag, som er af stor Betydning for Redere og Købmænd i Kornfarten.

Dampskibet „Marwood" var ankommet til London med en Ladning Kornvarer fra Rosario og blev beordret til at losse i East India Dock. Da Ladningen, som dels lossedes til Land, dels over Siden i Lægtere, var udlosset, og Fragten skulde betales, opstod der Strid mellem Rederiet og Lastmodtageren, om hvem der skulde betale for Vejningen af det Korn, som var gaaet over Siden. „Marwood"s Reder havde givet Ordre til Vejningen og betalt Dokkompagniet derfor, men krævede dette Udlæg tilbagebetalt af Lastmodtageren, der imidlertid nægtede at betale. Hverken i Certepartiet eller i Konnossementet var der nogen Bestemmelse om, hvem der var forpligtet til at betale for Vejningen, og „Marwood"s Reder anlagde derfor Sag og basserede sin Fordring paa „Custom or practice of the port of London", at naar Ladning losses ved Siden, da er det Modtagerens Pligt, at anmode Dokkompagniet om at veje Kornet, samt at betale derfor. Indstævnte Lastmodtager benægtede at der eksisterede nogen saadan „Custom of the port". I dette Tilfælde havde „Marwood"s Reder, i egen Interesse, forlangt Vejning, og han maatte selvfølgelig betale derfor.

Dommeren udtalte, at Sagen ved første Syn kunde se noget tvivlsom ud; men han mente dog at hvor der ikke er nogen bestemt Regel at gaa efter, der maa den som forlanger Vejningen ogsaa betale derfor. Kornet maatte vejes for Fragtens Skyld; dog synes det i nærværende Tilfælde, som om Lastmodtageren ikke har lagt Vægt paa at faa Kornet vejet. Der er her to Punkter som man maa holde sig til, nemlig: først om der er nogen saadan „Custom of the port", og for det andet, om Vejningen var forlangt alene af Rederen. Hvad det første Punkt angaar, erklærede Dommeren, at der ikke eksisterede nogen saadan „Custom of the port", og med Hensyn til det andet, maatte det anses for oplyst, at Rederen alene havde forlangt Vejningen.

Indstævnte frifandtes derfor for Rederens Fordring.

Forholdene i Newcastle N. S. W.

(Korrespd. til N. S.).

Da det maaske vil være af Interesse for Skibsredere og andre Skibsfartsinteresserede at høre, hvordan Udsigten stiller sig her i Newcastle N. S. Wales med Hensyn til Ekspeditionen af Skibe, som ere her, og som ventes hertil, skal jeg berette følgende: Her er for Tiden i Havnen 72 Skibe, som alle ere sluttede i Evropa, og nu have ventet paa Last i 6 à 8 Uger, nogle endnu længere, medens 220 Skibe ventes hertil. De, som skal laste Wallsend og Dukenfield-Kul, kan gøre Regning paa et uhørt langt Ophold. De sidst ankomne Skibe for disse Sorter Kul gør Regning paa 80 à 90 Dage, da nævnte Kulejere har en Masse Dampere at laste ved Siden af Kystfartøjer, der ikke gaar paa Tørn med de øvrige Skibe.

Wasatah er en lille Kulmine der laster c. et Skib om Ugen ved Siden af Kystfartøjer. Jeg skal laste fra denne Mine og har allerede ligget en Maaned, og det ser ud til at blive en Maaned til, før jeg bliver færdig her. Skibe, som faar Ordre til at laste fra andre smaa Kulminer ere heldigere stillet, og faar ofte en hurtig Ekspedition, da her ikke er saa stort Marked for den Sort Kul, og der tillige er færre Skibe at laste.

Certepartierne, som ere sluttede i Evropa har for det meste „customary" Tørn for Ballastlosning og Lastning, og de faar da deres Tørn, men værre er de Skibe stillede, som har Klausulen: „Colliery terms as to loading, berthing and all other conditions to be excepted by vessel". Dette er den daarligste Klausul, der kan haves, da man saa er aldeles i Købmandens, Agentens eller Kulminens Hænder, og ingensomhelst Ret har at holde sig til, da nævnte Klausul ophæver „customary" og man kan ikke en Gang fordre sin Tørn, naar den kommer, saa denne Klausul bør ubetinget stryges i Certepartierne. Certepartier sluttede her og i San Francisko have alle faste Lastedage, og Skibene blive da lastede paa disse Dage. Det er mest amerikanske Skibe, og de have 25 à 30 Dage, saa de have noget at holde sig til i Certepartiet i Tilfælde af længere Ophold. Flere Skibe, ankomne hertil først i Maj, ere endnu ikke lastede, og hvad værre er, de fleste ere befragtede hjem og rækker ikke frem til Tiden, i hvilket Tilfælde Certepartiet enten bliver annulleret, eller Fragten reduceret, saa det er bedrøvelige Udsigter. Dette viser hvor nødvendigt det er i Certepartierne at sikre sig mod saadanne Ophold enten ved fastsatte Dage eller klar „customary" Tørn.

Størstedelen af Skibene i Havnen, og en hel Del af dem, der ventes, høre til Afrikaflaaden, der havde det lange Ophold der, og nu er kommen her for et lignende Ophold, saa det er, som man siger, at komme af Asken i Ilden.

Som en Mærkværdighed kan jeg meddele, at „Stjørn" for Tiden er det eneste norske Skib i Havnen, hvilket hører til Sjeldenhederne.

Newcastle, N. S. W., 24. Juni 1900.

N. J. Ellefsen,
Fører af „Stjørn".

Et flydende Helvede.

„Alt hvad Du har at gøre er at skuffe Kul paa Fyrene to Gange, i Løbet af Din Fire Timers Vagt, og forresten sidde ned og passe paa at de brænde, og derpaa har Du Frivagt i 8 Timer"! Det er Alt! men dette Alt omfattede mere end der laa paa Overfladen, hvilket alle de maatte bekende, som lod sig narre af dette Opraab. For, skønt det er vanskeligt at forstaa, saa var dette Omkvædet paa Visen, som Agenter fortalte, der vare udsendte til Landsbyerne for iblandt Omløbere og Arbejdere at forhyre Folk til at være Fyrbødere paa Passager-Damperne, der maatte have Folk, hvis de skulde opfylde deres Kontrakter. Den specielle Damper, som vi henfører Sagen til, var en stor transatlantisk Paket. Paa Grund af Arbejdsnedlæggelse var det umuligt at faa uddannede søgaaende Fyrbødere, og derfor saa man sig nødsaget til at gennemsøge Landsbyerne, for at skaffe Folk.

Ovenstaaende Udtalelse af Agenter bragte mange, som aldrig havde set større Skuder end en Kanalbaad, til at tage Hyre i Handelsmarinen. Naar de senere fortrød dette, saa var deres Fortrydelse ikke større end de gamle søgaaende Folks, som maatte arbejde, spise og sove sammen med saadanne uøvede og uappetitlige Skibskammerater. Mindst tænkte Passagererne, naar de spiste til Middag i den forgyldte Salon, eller spillede i det luksuriøst udstyrede Rygeværelse, eller sov den Velfedede og Veltilfredses Søvn, i de nydelig udstyrede Sovekamre, paa det forfærdelige Helvede, som fandtes under dem i det indvendige af Skibet. Her var et Sæt Mænd, sorte, snavsede, ugudelige, sværgende og svedende, naar de sled i dette uvante Arbejde med at opretholde tilstrækkeligt Damp; medens Maskinisterne, som bleve plagede af deres Chef, jagede disse uerfarne Mænd rundt, som om Eder og Sved vare Nødvendigheder for at faa tilstrækkelig Damp. Synet af disse Mænd bragte en til at reflektere over den Tingenes Tilstand, som tillader nogle faa Agitatorer at indblande sig i Retten til frit Arbejde. Klæder, i den almindelige Mening af Ordet, manglede disse Mænd fuldstændig og de Laser, som de gik og stod i, vilde næppe nogen Skibshandlende have i sin Butik. Men ikke det mindst sørgelige ved denne Affære var, at de som havde nogle Reserve- eller Landgangsklæder, eller overhovedet mere end de gik og stod i, saa sig nødsagede til at føre det rundt med sig, og naar de lagde det fra sig. da at have et Øje paa hver Finger med det, for denne Bande af Fyrbødere vare menneskelige Pariaer, som ikke havde nogetsomhelst Begreb om Mit og Dit. De som vare i Besiddelse af Noget, gemte det snildelig, medens andre ikke var ude af Støvlerne hele Rejsen af Frygt for deres langfingrede Kammerater. Disse Fyrpladsfolk, som saaledes manglede de almindeligste Begreber om Ærlighed, manglede desværre ogsaa ethvert Begreb om Sømmelighed. Naar Tinfadene bleve bragte ind, især den sorte Pande med Levninger fra Kahyts-Middagen, saa greb et halv Dusin snavsede Hænder med ulveagtig Graadighed efter de smaa Lækkerbidskener, som fandtes derpaa, og fandt de en saadan, slugte de den med en Graadighed, som ville gøre Parablens Svin tilskamme. Deres Opholdssted forude under Bakken var saa opfyldt af Snavs, og der var en saa utaalelig Stank, at det vilde have nedværdiget selv et engelsk Fængsel paa Howards Tid. Maskinisterne, som af og til maatte derhen for at purre lidt ved de alt for søvnige Folk, gik derhen med Frygt og Bæven, som til en Pesthule. Badekarret havde de tilstoppet og brugte det som Retirade. saa lidt Begreb havde de om Sømmelighed og Renlighed. Da én af dem blev syg og Lægen blev tilkaldt, sagde han: Lad ham først blive vasket rén, saa at jeg kan se, hvad han fejler, og saa maatte Maskinisterne selv vaske ham, skønt han paa det kraftigste protesterede derimod. En anden af dem fandt man liggende i Kulbunkerne, og da man troede at han havde gemt sig der for at lure den af, blev han bragt ned i Maskinrummet. hvor dog Lægen erklærede, at han var døende af en ækel Sygdom, som vilde have taget ham bort, uden Hensyn til det haarde Arbejde og den rigelige og gode Mad som han havde slugt siden han kom ombord. Den samme Nat, medens Kahytterne

straalede af Lys og genlød af Munterhed, blev hans raadne Legeme, uden Kiste, men med en Fyrrist fastbundet til Benene, kastet overbord; en Nutids Illustration af den Sandhed — at den ene Halvdel af Verden ikke véd, hvorledes den anden lever eller dør —. Men til Trods for den elendige Fyring, til Trods for de overanstrængte Maskinister, paa hvem Ansvaret hvilede for, at Skib og Maskine til Dels var afhængig af en saadan Gænge af menneskelige Vrag, kom Skibet dog lykkeligt til New-York, og Passageren da han gik i Land undrede sig over hvorfor ingen Record var brudt, men Maskinisterne ønskede, da de satte Spuleslangen til de forpestede Rum, at Striken maatte være forbi, inden de kom til den anden Side af Atlanterhavet igen, og at det da vilde være muligt for ærlige Mænd, med Respekt for dem selv, at søge Arbejde, naar og hvorledes og for hvilken Gage de selv ønskede. Selvfølgelig maatte disse Folks Opholdsrum have en ordentlig Udspuling og alt det brugte Sengetøj ødelægges.

Det, som her er fortalt, er ikke Indbildning men en ædruelig Fremstilling af, hvad der virkelig er hændt, og vi undlade kun at meddele Skibets Navn, da det formodentlig ikke er gaaet de andre Paketter bedre. Naturligvis vil man spørge: Hvorfor blandede Maskinmestrene sig ikke i Sagen og opretholdt forsvarlig Disciplin? Vare de ikke ansvarlige for, at de tillod Ugudelighed, Sværgen, Tyveri og Svineri? Paa en Maade vare de ansvarlige, men man maa erindre at saadan Kloakfejning vilde blive meget uroligt under Disciplin.

En af dem f. Eks., var en Mand som var flygtet for Retfærdigheden, fra en Væddeløbsbane, og nu søgte at skjule sig blandt Fyrstederne paa Paketten; men han erklærede, da Rejsen var overstaaet, at „6 Maaneders Fængsel med haardt Arbejde" vilde være lig en dejlig Helligdag i Sammenligning med en Uges Oplevelse her, som endog hans Instinkt satte sig op imod. At forsøge paa at holde Orden paa et saadant Sæt af lovløse Eksistencer, (der var vel over hundrede af dem), vilde være forbundet med Fare, nemlig den Fare, der laa i, at de nægtede at arbejde. At faa en lang Rejse kunde være lagt nok, men værre vilde det være om Fyrplads Folkene nedlagde Arbejdet, hvilket vilde gøre Skibet hjælpeløst. Nej! Maskinmestrene stode hjælpeløse lige overfor denne Sag, hvor Rederne havde set sig nødsagede til at fylde op med hvad Mandskab, de kunde faa; men at „Board of Trade"s Embedsmænd kunde sætte sit officielle Stempel paa Mønstringen af et saadant Sæt ukompetente Folk forstaa vi ikke. Tilsyneladende har det kun været en Tælling af Mænd, og saalænge Antallet var der, har de ment at alt var i Orden. En saadan Tingenes Tilstand, bedrøvelig og nedværdigende som den er, kan indtræffe igen den Dag i Morgen, medmindre der bliver taget Forholdsregler, som sikre Rederne imod dem, hvis Opgave det er at sætte Klasse op imod Klasse.

(Syren).

Grosserersocietets Responsum.

Naar der ifølge Slutseddel er solgt en Ladning „at afskibe med 1ste Klasses Sejlskib" og der fragtes Skib klassificeret $^5/_6$ 1. 1., er dette Punkt af Slutsedlen da opfyldt?

Responsum af 21. April 1900. Ja, $^5/_6$ 1. 1. Bureau Veritas er „1ste Klasses Sejlskib".

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge er der ikke gjort megen Forretning, men alligevel er Fragtmarkedet temmelig støt, paa enkelte Undtagelser nær, hvor Raterne ere dalede noget, paa Grund af for rigelig Tilbud af Tonnage; dog er der al Udsigt til at de gode Rater vil holde sig Aaret ud, og skal man regne efter det store Antal Tidsbefragtninger, som til høje Rater ere afsluttede til langt ind i næste Aar, saa viser dette, at man har Tillid til Fremtiden. Et andet godt Tidens Tegn er den store Omsætning i gamle Dampskibe af Middelstørrelse, og hvoraf der næsten ingen bygges, men som der er Mangel paa til Træfarten fra Østersøen til alle mindre Havne. Da der sluttes en Masse Tidsbefragtninger, er det dog raadeligt at Rederne se sig for med hvem de slutte, da der jo, med de nuværende gunstige Forhold, er fremstaaet en Del mindre solide Spekulanter, og der har allerede været flere Tilfælde hvor Redere ere blevne tagne ved Næsen og har maattet betale dyrt derfor. Mange ere af den Mening at naar Troppetransporten ophører vil Raterne synke, og dette er jo ikke usandsynligt, men for Øjeblikket synes der ikke at være Udsigt dertil; thi Krigen i Syd-Afrika synes ikke at være sin Afslutning nær, og hvorledes Krigen med Kina vil udvikle sig er det ogsaa en Umulighed at forudsige; men skulde det ogsaa ske, at alt kom ind i normale Forhold igen, saa vil det ogsaa bevirke at Priserne paa Bunkerkul falde, og disse have jo for Tiden deres Andel i de høje Rater.

Kulmarkedet. Der har været lidt Nedgang i Fragterne, især til Østersøen og fra Østkysten af England og Skotland, begrundet paa Minearbejdernes Ferier, men da disse nu ere overstaaede overalt, saa vil forhaabentlig den rigelige Mængde Tonnage, som i den Tid er samlet og har trykket Raterne, efterhaanden blive besørget, saa at alt kan komme ind i normale Forhold igen. I Methil vil Lastetørnen dog endnu vare 7 à 8 Dage, og for Muiredge Kul endog rigeligt 14 Dage. I Burntisland er Tørnen omtrent 4 à 5 Dage, medens Grangemouth og Boness giver rimelig Despatch og i Granton og Leith er Tørnen klar. Fra Cardiff noteres: Til Frederikshavn 7/3, Aarhus 7/3, Nyborg 7/3 à 7/6, Kjøbenhavn 8/, Svinemünde 6/9, Stockholm 7/9 à 8/, Reval option Mühlgraben 7/6 à 8/ i Forhold til Størrelse, Kronstadt 8/6, Bilbao 5/6 à 5/9, Lissabon 8/3 à 8/6, Oporto 8/9, Gibraltar 9/, Valencia/Gandia 11/ à 11/6, Barcelona 12/3, Marseilles $12^1/_2$ Frcs., Algier $12^1/_2$ Frcs., Benisaf 14 Frcs., Tunis 15 Frcs., Genua 10/6 à 10/9, Palermo 11/, Malta 9/, Alexandria 12/6, Port Said 11/6, Piræus 10/, Konstantinopel 10/, Odessa 10/, Buenos Ayres 23/6, Rio 22/6, Santos 23/6, Perim eller Aden 23/, Bombay 24/, Colombo 24/6, Hongkong 40/. Fra Newcastle noteres: Til Kjøbenhavn 6/, Korsør, Nykjøbing F. 6/9, Bandholm, Odense 7/3, Masnedsund 7/9, Randers 7/6, Malmø 6/6, Stockholm, Gefle 6/6, Norrkøping, Skutskær 6/9, Luleå 7/, Svinemünde 5/9, Pillau 6/3, Riga 6/9 à 7/, Reval 7/6 à 8/, Libau 7/, Pernau 8/6, Kronstadt 6/3, Wyborg 8/, Santander 7/, Oporto 9/, Lissabon 8/ à 8/6, Malaga 9/6, Carthagena 9/9, Barcelona 12/, Genua 11/ à 11/6, Messina 12/, Alexandria 13/. Fra Grimsby noteres: Til Bergen 5/9, Christiania 6/, Helsingborg, Landskrona 6/6, Nakskov, Odense 6/9, Kjøbenhavn 6/3, Trelleborg, Rønne 7/, Ystad, Noorkøping 6/9, Kronstadt, St. Petersborg 7/.

Østersømarkedet holder sig godt og Raterne ere, paa faa Undtagelser nær, uforandrede, dog nærmere lidt lavere for St. Petersborgs Vedkommende, men da der ventes betydelige Kvantiteter Korn til Afskibning sidst i August, er der jo mest Sandsynlighed for, at Raterne ville stige, hvis ikke al for megen Tonnage tilbyder sig.

Trælastmarkedet er uden videre Forandring i

den forløbne Uge og med temmelig faste Rater. For mindre Skibe fra 100 til 350 Stdr. er der udmærkede Fragter fra Archangel eller Kovda til 65/ à 75/ pr. Stander D. B. med Part Bds., og Staver til 75/ à 80/ til Østkyst U. K., og fra det nordligste Botten op til 60/ for D. B. til Vestkyst U. K. eller Dublin. Fra Kronstadt noteres: 37/6 à 40/ til Leith eller Grangemouth, 38/9 à 41/6 til Hull, 40/ à 42/ til London, 24 fl. til Holland, alt pr. Stdr. Fra Riga bydes 37/6 à 40/ til Grimsby, 50 Frcs. til Antwerpen, 45 Frcs. Ghent, 50 Frcs. Terneuzen, Ostende, 52½ Frcs. Ruen. Fra Windau bydes 33/6 à 34/ pr. Stdr. til Tynen. Fra Botten til danske Provinshavne 28 à 30 Rmk. pr. Stdr. for Dampere. For Sejlere, fra Nordbotten til danske Provinshavne: større 25 à 27 Rmk., mindre 30 Rmk. pr. Stdr. og fra Sydbotten eller Sydfinland til danske Provinshavne: større 25 à 27 Rmk. og mindre 26 à 28 Rmk. pr. Stdr. Der bydes til London fra Westervik D. B. 40/, Norrkøping D. B. 75 Stdr. Lægter 42/6, Blankaholm D. B. ⅙ Bds. 37/6, Gefle og Skutskær D. B. ¼ Bds. 37/6, Søderhamn D. B. 37/6, Skellefteå D. B. 150 Stdr. Bds. 45/, Wasa D. B. 25 Stdr. Bds. og sctlgs 45/, Ræfsø og Raumo D. B. 42/, option 1/200 Stdr. Bds. 45/, Wyberg D. B. 20 Stdr. Bds. og 150 Stdr. scantlings 40/. For Sveller bydes fra Riga til Birkenhead 12/ à 13/, til Barrow 13/, til Dublin 13/ à 13/6, alt pr. Load. Fra B. N. A. ere Fragterne: Fra Quebec eller Montreal til Hull eller Hartlepool 67/6 à 70/, til London 70/, til Barrow 65/. Fra nedre St. Lawrence til Cardiff 65/ à 67/6, til Swansea 65/ à 67/6, til Hull 67/6, til London 67/6 à 70/. Pitchpinefragterne fra Pensacola, Mobile eller Ship Island ere: til Mersey, Belfast eller Clyde 115/, til Tyne, Hartlepool eller Hull 120/, til Holland 120/ à 122/6, til Bremen eller Hamburg 125/, Nord-Frankrig 122/6 og til Alexandria 132/6 à 135/.

Middelhavet, Sorte- og Azoffhavet. Middelhavet er omtrent uforandret og der er stor Mangel paa Tonnage saavel til Erts- som Frugthavnene, men der tilbyder sig ikke mange Skibe til de nuværende Rater. Foruden disse Fragter er der Brug for en Del Tonnage til den syriske Kyst for Bygladninger til 15/6 à 16/ til U. K.; for U. S. bydes 27/6 à 30 pr. N. R. Fra Smyrna bydes 14/6 à 15/ til U. K. August-September Lastning. Fra Salonica til Kontinentet kan faas 14/ à 14/3 for Korn. Sortehavet er støt og synes at blive fastere, men der er ikke megen Forretning til prompt Lastning. Raterne ere omtrent de samme som i forrige Uges Beretning. For Tiden er der kun lidt Efterspørgsel for Tonnage fra Azoff, men da Rederne bombarderer Markedet med Tilbud pr. Telegraf om at sende Baade ud, saa er dette jo en daarlig Maade at forbedre Raterne paa. For August Lastning er Berthraterne til p. p. 16/, for September 17/3 à 17/6, og for Oktober 17/6 à 17/9.

Det amerikanske Marked er meget fastere og Befragterne begynde for Alvor at operere, men den ligegyldige Stilling som Rederne indtage, forhindrer dem i at gøre Forretninger. Kornfragterne fra Northern Range til C. f. O. ere støtte til 4/ for August og 4/3 for September og videre, medens 3/6 for August og 3/9 for September-Oktober Lastning bydes paa Berth terms til p. p. U. K. eller Kont. Paa Netto Korn Certepartierne have Raterne forbedret sig til 21/, U. K. eller Kont., 21/6 à 22/ til Hamburg, for Oktober-November Lastning, men der er ikke meget at gøre for Øjeblikket. Bomuldsmarkedet er fast. Fra Savannah eller Charleston kan September-Oktober Baade let sluttes til L. H. B. fra 46/3 til 47/6, med option 2 Lossehavne 1/6 ekstra; fra Galveston eller New Orleans ere Oktober Baade værd 52/6 til 55/, i Forhold til deres Ladekapasitet. Der er ogsaa stærk Efterspørgsel for Tonnage til Kul og Raterne ere stegne, men der tilbyder sig ikke megen Tonnage hertil nu da Korn og Bomulds Afskibningerne staar for Døren.

Det østlige Marked holder sig støt, men lavt med Rater 15/6 fra Bombay, 27/6 fra Ris Havne, 28/9 fra Calcutta til U. K. eller Kont og 32/6 fra Java til U. K. Kont. eller U. S., 30/ fra Saigon, 32/6 fra Bangkok og 28/9 paa D. W. fra Penang og Singapore til 2 p. p. Dampere passende til og indrettede til Troppetransport kunne nu erholde 20/ à 25/ pr. Gross R. Ton.

Lodsforholdene i Nordland

er ikke paa langt nær tilfredsstillende, skr. Bl. „Tromsø". Det er mangen Gang forbundet med Vanskeligheder for Sejlskibe udefra at slutte Fragt bestemt til enkelte Steder i Nordland, grundet paa de daarlige Lodsforhold. Følgende Historie kan tjene som Eksempel: Den 7. Juni i Sommer søgte et kullastet Skib Land under Trænen. Kaptajnen var sikker paa at erholde Lods der, men blev imidlertid sørgelig skuffet. Her fandtes ingen Lods. Men Vejret var smukt, klart og lyst, saa han søgte ind klods under Fyret og holdt krydsende hele Natten uden at se Tegn til Liv, vendte gentagne Gange ind mod Fyret med Lodsflag oppe; men alt var og blev resultatløst. Endelig traf han en Fiskerbaad og fik nu at vide, at han først kunde faa Lods ved Aasvær. Herind kom Skibet ved Middagstid, og først da det kom henimod Land, saas en Baad at komme ud. Kaptajnen lagde øjeblikkelig Bak for at vente, men ikke mere end 4 à 5 Minutter derefter stødte Skibet paa et Skær. Dette var c. 8 Fod under Vandet, men intet Mærke fandtes. Omsider kom da Lodsen sejlende i en Snekke. Lodsbaaden havde han staaende paa Land fortalte han, og maatte derfor tage Snekken, som han heller ikke havde i Orden, og det tog ham derfor Tid at faa den rigget til. Paa Kaptajnens Spørgsmaal, om det ikke var lovlig sent at komme ombord, svarede kun Lodsen — at han havde ligget og sovet. Sligt er baade meningsløst og hensynsløst. Det skulde da være Lodsens første Pligt at holde Udkig og i Tide møde for at lodse Skibene ind. Men Lodsen i Aasvær han sov, og dette kostede Kaptajnen og Rederne mindst 2 af Aarets bedste Maaneder.

Desuden er det meningsløst, at der ikke er Lods ved Trænen, da dette er et Sted, som ligger ude mod Havet, har et godt Søfyr, og her bor en 500 Mennesker. Nu maa ukendte Folk sejle helt ind til Aasvær, et Sted langt inde i urent Farvand, hvor der kun bor nogle faa Familier, og hvor der er Indlandsfyr. Sligt er uforsvarligt. Lad Lodsvæsenet, som synes at være slapt og uhensigtsmæssigt, faa en bedre Ordning og mere paapasselige Folk.

Navigationseksamen.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os den 3. August om Navigationsskolen: Til den i disse Dage afsluttede offentlige Eksamen for 2. Termin, indstillede Skolen til almindelig Styrmandseksamen 5 Elever, der alle bestod med følgende Karakterer (Maks.: 147, Min.: 63): Jens Madsen, Ølgod (128), P. Poulsen, Thisted (123), G. Kring, Jorderup 117), V. C. Tandrup, Aarhus (109) og N. J. Nielsen, Ormslev (106).

For 2. Afdelings Vedkommende indstilledes i de forskellige Fag ialt 16 Elever, og Resultatet blev følgende:

	Navigation)	Geografi & Vejrlære	Engelsk	Søret
N. L. Hansen, Nordby	43	17	16	16
J. Jensen, Skods	46	12	15	16
N. Nielsen, Nykjøbing M.	41	10	14	14
E. Hansen, Horsen	44	10	9	16
A. H. Jacobsen, Nordby	38	16	9	13
C. H. Basse, Aarhus	38	15	—	16
J. J. Warrer, Nordby	29	10	11	13
N. J. Nielsen, Nordby	38	7	—	7
H. N. Mandøe, Sønderho	—	14	15	15
N. Th. Brink, Sønderho	—	14	11	17
N. C. Knudsen, Ringe	(39)	17	8	18
M. A. Harrsen, Herning	30	afv.	—	10
K. Petersen, Thisted	31	afv.	—	—
A. Holst, Aarhus	—	8	—	17
O. Dahl, Odense	21	(11)	—	(15)
J. P. C. Clausen, Nordby	—	8	—	—

Tillægseksamen i Maskinlære toges af H. N. Mandø og N. Th. Brink med Karakteren 7.

(Hvor intet Tal er anført, har Eleven endnu ikke været indstillet. Staar Tallet i Klamme, har Eleven tidligere taget Eksamen i dette Fag. I Navigation er højeste Pointsantal 49, laveste 14, i de andre Fag 21 og 6. Tillægseksamen i Maskinlære 14 og 4).

Skolen har Ferie til 13. August, da nye Kursus i alle Fag begynder. Indtegning af Elever kaa ske til enhver Tid. Enhver Sømand, der har sejlet 36 Maaneder til Søs (efter 17 Aars Alderen dog kun 24 Maaneder), kan indstilles til Eksamen. Ansøgninger om Statsunderstøttelse, Udsættelse til Orlogstjeneste o. s. v. besørges af Skolen. Synsprøve foretages af Skolens Læge. Nærmere Oplysninger erholdes hos Skolens Bestyrer.

Ved Svendborg Navigationsskole afholdtes Eksamen fra den 4. til den 11. August inkl.

Efter Indstilling af Skolen bestode 11 Elever den almindelige Styrmandseksamen, samt i 2. Afdelingsfagene: Navigation 4, Geografi og Vejrlære 3, Søret og Handelsvidenskab 3, Engelsk 2; endvidere til Sætteskipperprøven 1.

Skolen begynder paany Onsdag d. 22. August. Uformuende Elever kunne erholde Understøttelse som sædvanlig. Indmeldelse sker hos Forstanderen.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: En Sømand afmønstres og afbetales i Flensborg fra et dansk Skib, og bliver for en Overtrædelse ifølge Sølovens § 102 aftrukket $^1/_4$ Maaneds Hyre, som Skipperen tilbageholder ved Afbetalingen.

Hvor skal Skipperen aflevere Bøden? I Flensborg er ingen dansk Konsul, hvilket er beklageligt nok saavel i denne som i andre Retninger, da Konsulatafgiften alligevel opkræves efter det danske System.

A. C.

Sv.: Sølovens § 105 lyder saaledes: Hyre, som indeholdes efter § 102 kan af Skipperen anvendes til Erstatning for Udgifter og Skade, som den Skyldige under Rejsen har forvoldt Rederiet, for saa vidt Sømandens tilgodehavende Hyre ikke dertil er tilstrækkelig. Hvad derefter maatte være i Behold, tilfalder en i Søfartens eller de Søfarendes Interesse indstiftet Indretning efter Kongens nærmere Bestemmelse; det udbetales ved Afmønstring til Mønstringsbestyreren, i Udlandet til Konsulen, eller indsendes af Skipperen til vedkommende Indretning, naar Sømanden fratræder Tjenesten uden Afmønstring.

I dette Tilfælde hvor ingen Konsul findes, maa Skibsføreren indsende Beløbet til vedkommende Indretning og dette er i Henhold til Bekendtgørelse af 17de Decbr. 1892: for Skibe hjemmehørende i Odense Tolddistrikt, den i Odense værende Understøttelsesforening for Sømænds trængende Efterladte;

for Skibe hjemmehørende i Hjørring Amts Købstæder eller Landdistrikter, Bombøssen i Fredesikshavn;

for Skibe hjemmehørende i Aalborg Amts Købstæder eller Landdistrikter, Aalborg Sømandsforening;

for Skibe hjemmehørende i Fanø Tolddistrikt, Fanø Bombebøsse;

udenfor disse Tilfælde Bombebøssen i Kjøbenhavn.

Fra Sø og Land.

Havnearbejdernes Forbund. der for nogen Tid siden udtraadte af Dansk Arbejdsmandsforbund og dermed af de samvirkende Fagforbund, forhandler for Tiden med „D. f. D. S." om en forandret og forhøjet Betaling for enkelte af de Arbejder, der udføres af Forbundets Medlemmer. Hvad Resultatet af Forhandlingerne vil blive, kan endnu ikke siges.

Søfyrbøderne opsagde, som meddelt, for nogle Maaneder siden Kontrakterne med Medlemmerne af Dampskibsrederiforeningen til 1. August. Siden da har der været ført Forhandlinger mellem Rederne og Fyrbøderne, og disse ere endnu ikke afsluttede. Det haabes imidlertid, at det vil lykkes at naa en Overenskomst. Før Forhandlingerne ere afbrudte ville Opsigelserne i alle Tilfælde ikke træde i Kraft.

Søfyrbøderstrejken i Havre hævedes efter Overenskomst mellem Dampskibsselskaberne og de strejkende Fyrbødere.

En interessant Retssag. For Sø- og Handelsretten verserer for Tiden en Sag, hvis Afgørelse de herværende Assurandører imødese med megen Interesse. Den drejer sig om, at Enken efter en Fiskemester, der omkom, da Dampskibet „Norge" i sin Tid oversejlede en fransk Fiskekutter, har sagsøgt „Norge"s Fører, Kaptajn Knudsen til at betale er Skadeserstatning af 40,000 Françs. Det ventes, at Sagen vil blive ført igennem til Højesteret, da det vil betegne en fuldstændig Omvæltning af vore Assuranceforhold, hvis Fiskemesterens Enke fik tilkendt Erstatning. I Løbet af en Maanedstid ventes Sø- og Handelsrettens Dom at foreligge.

Personalia.

Under Kapt. Th. Jensens Sygdom er Dampskibet Thy foreløbig overtaget af 1. Styrm. B. Petersen. Dampskibet Ørnen er under Kapt. Christensens Sygdom overtaget af 1. Styrm. fra Dampskibet Baldur M. Hagensen.

Ugens Havarier.

Dpsk. „Alverton", Kpt. Irvine, af Glasgow, fra Svansea til Petersborg med Stykgods, er strandet ved Hittarp. Svitzers „Kattegat" afgaaet til Assistance.

Kom 12. ds. flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen til Kjøbenhavn,

Kæntret i Nordsøen. Den norske Damper „Vale" af Bergen landsatte i Gaar her Kaptajnen og 9 Mand fra en anden norsk Damper „Haarik", som er kæntret i Nordsøen. Fire Mand af dens Besætning druknede. Damperen „Haarik", der var hjemmehørende i Skien, befandt sig paa Rejse fra Skien til London med Telegrafpæle. De bjergede 10 Mand bragtes ved Forbisejlingen om Bord i Lodsdamperen i Sundet, og „Vale" fortsatte straks sin Rejse.

Jægersborg"s Sammenstød med den engelske Trawler. Ifølge en Beretning i det engelske Blad „Daily

Chronicle" er „Jægersborg" ikke sluppen helt uskadt fra det Sammenstød med den engelske Trawler „Germania", som vi omtalte forleden. „Jægersborg fik nemlig et Hul i Bougen, og den første Baad, som blev sat i Vandet for at optage Trawlerens Besætning, knustes mod Skibssiden som Følge af den høje Søgang. En anden Baad blev straks sat i Vandet, og den optog de tre reddede Søfolk. Hvis Uheldet med den første Baad ikke var indtruffet, var maaske Trawlerens hele Besætning bleven reddet. Trawlerens Kaptajn var blandt de Druknede.

Bark „Helene", Kapt. Karstensen af Sønderho, der som meddelt her i Bladet blev som Vrag indslæbt til East London, er nu kondemneret.

Skibet, som var bygget 1895 af Jærn i Liverpool, maalte 538 R. T.

Georg, Skonnert er d. 9. ds., paa Rejsen fra Aarhus til Boness, indbragt til Shields med Tab af Masten og anden Skade.

Clara, Jagt af Aalborg har d. 10. ds. været paa Grund ved Hals Bro. Flot med Assistance af „Hjælperen."

Remda, Skonnert af Cuxhafen drev d. 10. ds. paa Grund ved Hals. „Hjælperen" bragte den flot igen.

Ingrid, Dpsk. af Esbjerg har for Udgaaende fra Newcastle været i Kollision med Slæberne „Prince of Wales" og „Gem", af hvilke den sidste blev svært beskadiget.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 3. August, bestemt til New York. — Alexandra, Svensson, afgik fra Antwerpen 1. August, bestemt til Boston. — Algarve, Borries, afgik fra Finland 4. August, bestemt til Almeria. — Antwerpen, Kihl, ankom til Antwerpen 7. August. — Arkansas, Jespersen, ankom til New Orleans 7. August. — Arno, Strubberg, ankom til Tarragona 6. August. — Beira, Lunge, afg. fra Finland 5. August til Barcelona. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Gibraltar 7. August, best. til Kbhvn. — Dagmar. Gade, afgik fra St. Petersborg 10. August best. til Hamborg. — Douro, Ørum, ankom til Oporto 13. August. — Florida, Koch, afgik fra Hamburg 27. Juli best. til New Orleans. — Garonne, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 11. August best. til La Rochelle. — Georgios I, Jørgensen, ankommen Her. — Hekla, Thomsen, ankom til Stettin 14. August. — I. C Jacobsen, Norden, afgik fra Kbhvn. 11. August best. til Reval. — Island, Skjødt, afgik fra New York 4. August best. til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, ankom til Kbhvn. 12. August. — Leopold II, Kruse, afgik fra Newcastle 11. August best. til Kronstadt. — Loire, Rabe, ank. til Kbhvn. 13. Aug. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 1. August, best. til Aarhus. — L. P. Holmblad, Petersen, afgik fra Kbhvn. 14. August bestemt til Antwerpen. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra New York 30. Juli, bestemt til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 10. August, bestemt til New York. — Omsk, Müller, pass. Gibraltar 13. August bestemt til Barcelona. — Seine, Staal, ankom til Bordeaux 12. August. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 13. August bestemt til Hamborg. — Thingvalla, Laub, ankom til St. Petersborg 13. August. — Tiber, Bech, afgik fra St. Petersborg 13. August bestemt til Finland. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 13. August bestemt til Algier. — Xenia, Thidemann, afgik fra Halifax 11. August bestemt til New York.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til St. Petersborg 13. August, bestemt til Aarhus el. Aalborg. — Axelhuus, Nielsen, ank. til Kbhvn. 12. August, bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas ankom til Boness 13. August bestemt til Libau. — Ceres, Kjær, afgik fra Leith 1. August, bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ank. til London. 13. August, bestemt til Kbhvn. — — Christianssund, Kjølsen, ankom til Trondhjem 10. Aug. bestemt til Kbhvn. — Constantin, Niedersø, ankom til London 9. August, bestemt til Hamborg. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 10. August, bestemt til Hamburg. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Antwerpen 7. August, bestemt til Mühlgraben. — Frederik, Thomsen, afgik fra Hull 13. August, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingwartsen, ankom til Manchester 9. August, best. til Liverpool. — Kasan, Hansen, ankom til London 6. August, best. til Libau — Kiew, Jacobsen, ankom til Riga 10. August, bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 14. August, bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ank. til Pillau 5. August, bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 13. August, bestemt til Danzig. — Morsø, Frisenette, ankom til Arendal 1. August, best. til Throndhjem. — Moskov, Rohde, ank. til Hull 10. August, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Antwerpen 1. August, best. til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ankom til Pillau 13. August, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 13. August, best. til London. — Pregel, Olsen ankom til Hull 7. Aug., bestemt til Newcastle. — Thyra, Jørgensen, afgik fra Liverpool 11. August, bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Libau 10. August, best. til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Libau 13. August, bestemt London. — Vesta, Holm, afgik fra Leith 7. August, bestemt til Island. — Viking, Lorentzen, ankom til Kbhvn. 10. August bestemt til Libau. — Kursk, Møller, ankom til Libau 8. August bestemt til Hull.

Esbjerg, Bentzen, afgik fra Malmø 16. August, via Helsingborg best. til Grimsby. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 15. August bestemt til Aarhus. — Knuthenborg, Hansen afgik fra Newcastle 15. August best. til Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 14. August, via Aarhus, Aalborg, bestemt til Leith. — Ficaria, Kolster, afgik fra Newcastle 13. August, anløb Kbhvn.s Red, best. til Reval. — Primula, Thomsen, afg. fra Kbhvn. 16. August, bestemt til Newcastle. — Storebælt, Jørgensen, afg. fra Nykjøbing F. 15. August via Svendborg og Odense, best. til Newcastle. — Union, Therkildsen, afg. Leith 15. August, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Rotterdam 11. August. — Frode, Wrisberg, afgik fra Brahestad 9. August, bestemt til Rouen. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Rouen 13. August. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Kronstadt 10. August, bestemt til Repola. — Skjold, Schmidt, ankom til Newcastle 14. August. — Danmark, Kraemer, ankom til Libau 13. August. — Ragnar, Holst, afgik fra Stettin 11. August, bestemt til Sunderland. — Volmer, Riber, ankom til Libau 10. August. — Dan, Tofte, afgik fra London 13. August, bestemt til Boness. — Magnus, Jørgensen, ankom til Newcastle 9. August. — Olaf, Petersen, ankom til Blyth 10. August.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Pawel Andrejeff, Johnsen, ankom 6. August til Kronstadt. — Johan Siem, Knudsen, ankom 12. August til Brake. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. 7. Aug. til Rouen. — Peter Berg, Thorsøe, ank. 7. Aug. til Kronstadt. — Russ, Jensen, ankom 9. August til London. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. 10. August til Grimsby.

Heimdal. Anine, Ratje, afgik fra Hernøsand 12. August. — Kamma, Petersen, ankom til Ghent 11. August. — Helga. Lagesen, afgik fra Ørnskjøldsvik 13. August. — Martha, Jørgensen, afgik fra Ørnskjøldsvik 11. August. — Elna, Møller, ankom til Lübeck 14. August.

Urania. Polarstjernen, Callesen, ankom til Montevideo 5. August. — Ekliptika, Klaaborg, ankom til Skutskär 12. August. — Venus, Petersen, ankom til Newcastle 9. August, — Sirius, Branth, ankom til Port Said 27. Juli. Urania, Jørgensen, ankom til Trangsund 6. August. — Pallas, Degn, ankom til Riga 4. August.

Nordsøen. Nordland, Pii, ankom til Kbhvn. 11. August. — Holland, Jørgensen, afgik fra Grangemouth 10. August, bestemt til Kbhvn.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ank. til Kings Lynn 9. August. — Niobe, Schmidt, ankom til Amsterdam 10. August. — Nancy, Mathisen, afgik fra Torneå 10. August, bestemt til Kings Lynn. — Nautik, Mortensen, afgik fra Åbo 8. August, bestemt til Caen. Nora, Christensen, ankom til Dunkirk 11. August. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Trangsund 8. August, bestemt til Gravelines. — Nerma, Knutzen, afgik fra Torneå 9. August, bestemt til Morlaix. — Alfa, Nielsen, afgik fra Hudixvall 8. August, bestemt til Newhaven.

Dania. Mary, Lorentzen, ankom til Newcastle 12. August. — Lilly, Nielsen, ankom til Jacobsstad 13. August.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afg. fra Newcastle 9. August best. til Kronstadt. — Karen, Degn, afg. fra Kronstadt 10. August, best. til London.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, ankom til Kronstadt 12. August. — Fyen, Hansen, ankom til Sunderland 9. August. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Lübeck 13. August, bestemt til Riga. — Russia, Hansen, afgik fra Riga 9. August, bestemt til Delfzijl. — Carl Hecksher, Starck, ank. til Ghent 11. August.

Østersøen. Yrsa, Jensen, ankom til Methil 9. August. — Rita, Jørgensen, ankom til Exmouth 12. August. — Cimbria, Hansen, ankom til Kronstadt 11. Aug. — Patria, Larsen, afgik fra Luleå 10. August, bestemt til Rotterdam.

Union. Anglia, Larsen, ankom til Kronstadt 13. August. — Frisia, Skov, ankom til Blyth 9. August. — Gallia, Nielsen, ankom til Riga 11. August. — Britannia, Nielsen, ankom til Kronstadt 11. August. — Caledonia, Fisker, ankom til Aalborg 13. August.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Calais 12. August. — Brattingsborg. Clausen, ankom til Montevideo 9. Juli. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Maryport 1. August. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 11. August. — Jomsborg, Kühl, ank. til Kronstadt 15. August. — Kronborg, Schultz, ank. til London 1. August. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 15. August. — Skanderborg, v. Deurs, ank. til Rouen 11. August. — Søborg, Fischer, ankom til Kronstadt 11. August. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 14. August. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Glasgow 11. August, bestemt til Neapel.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, afgik fra San Lucar 9. August, bestemt til Glasgow. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 14. August. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Blyth 10. August, bestemt til Kronstadt. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Rosario 31. Juli, bestemt til Las Palmas for Ordre. — Silkeborg, Petersen, ankom til Newcastle 15. August. — Skodsborg, Lund, ankom til Rouen 13. August. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Kronstadt 15. August. — Ulfsborg, Hveissel, ankom til Cardiff 8. August.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Blyth 11. August, best. til St. Petersborg. — Agnete, Jensen, ank. til Burntisland 13. Aug. — Hermia, Sørensen, ankom til Kiel 14. August. — Alice, Hansen, ank. til Kiel 12. Aug. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra St. Petersborg 12. August, bestemt til Rotterdam. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 14. August, best. til Burntisland. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 13. August. — Rønne. Hintze, afgik fra Libau 14. August, bestemt til West Hartlepool.

Danmark. Rolf, Hahn, ank. til Kiel 12. August. — Thorvaldsen, Predbjørn. afgik fra Kiel 10. August, bestemt til Methil. — Ansgar, Larsen, afgik fra Dunkirk 12. August. bestemt til Blyth. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 9. August. — Hamlet, Sommer, ankom til Kbhvn. 12. August. — Helge, Mathiesen, ank. til Kronstadt 9. August.

Cimbria. Lars Kruse, Christiansen, ankom til Narva 7. August. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Rotterdam 13. August.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Grangemouth 10. August.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Hull 5. August. — London, Bom, ankom til Kronstadt 10. August.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Leith 14. August. — Clara, Petersen, ankom til St. Peterborg 13. August.

Ærø. Energi, Hansen, ankom til Kolding 7. Aug.

Ægir. Erik, Steen, ankom til St. Petersborg. 8. August. — Svend, Nielsen, afgik fra Hull 14. August, best. til Burntisland.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Amete, Nielsen. ankom til Liverpool 6. Aug. fra Cuba. — Cito, Christensen, ankom til Flensborg 6. Aug. fra Marseille. — Esmeralda, Pedersen, afsejlet fra Bombay 4. Aug. til Melbourne. — Tercera, Pedersen, ank. til Hamburg 4. Aug. fra London. — Gladstone, Nielsen, ankom til Diego Suarez 22. Juli fra Cardiff. — Maracaibo, Svarrer, ankom til La Quayra 6. Aug. fra Cardiff. — Doris Brodersen, Hansen, ankom til Apia 6. Juli fra Guayaquil, afgik Dagen efter til Tonga Tabu. — Kronprinsesse Louise, Clausen, ankom til London 11. Aug. fra Wyburg. — Prinsesse Marie, Winther, ankom til Pisagua 11. Aug. fra Newcastle N. S. W. — Mordor, Brinck, pass. Dnngeness 9. Aug. fra Falmouth til Hamburg. — Anne Mathias, Eriksen, ankom til Bahia 5. Juli.

Fanø. Sønderho. Fides, Sørensen, ankom 8. Aug. til Sundswall fra Libau. — Anna, Mortensen, ankom 11. Aug. til Rochester fra Lomm.

Rønne. Tordenskjold, Larsen, ank. til Egedesminde 28. Juni og formentlig til Christianshaab 8. Juli. — John Hintze, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 7. Aug. — Erik, Sonne, afg. fra Arkangelsk 7. Aug. — Hermod, Grønwald, ank. til Rensborg 8. Aug. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. til Aalborg 8. Aug. — Hans Peter, Westh, ank. til Malmø 9. Aug. — Camtoos, Petersen, ank. til London 11. Aug. — Nestved, Larsen. ank. til Stolpemünde 11. Aug. — Rolf, Hermansen, ank. til Kjøbenhavn 11. Aug. — Ane Katrine, Petersen, ank. til Kjøbenhavn 11. Aug.

Svendborg. Martin, Mortensen, ank. til Pillau 6. Aug. — Urda, Rasmussen, ankom til Drøbak 6. Aug. — Althea, Rasmussen, ank. til St. Petersborg 6. Aug. — Ruth, Møller, ankom til Kotka 6. Aug. — Venus, Jensen, ankom til Eu 7. Aug. — Adolphine, Sørensen, ankom til St. Petetsborg 6. Aug. — Magnet, Jensen, ankom til Uleaborg 7. Aug. — Roska, Petersen, ankom til Carnarvon 10. Aug. — Brage, Jørgensen, ank. til Newhaven 9. Aug. — Kirstine, Sørensen, ankom til Kalmar 9. Aug. — Martin Nisson, Petersen, ankom til Charlestown 11. Aug. — Elise, Andreasen, ankom til Rotterdam 11. Aug. — Concordia, Henriksen, ankom til Leith 11. Aug. — Agnete, Møller, ankom til St. Petersborg 10. Aug. — Insulaneren, Hansen, ankom til Stubbekjøbing 11. Aug. — Elise Bay, Petersen, ankom til Hasle 11. Aug. — Emanuel, Bentzen, ankom til London 11. August. — Pallesen, Jensen, ankom til St. Petersborg 11. Aug. — Hertha, Hansen, ank. til Amsterdam 11. Aug. — Estrup, Madsen, ank. til Skelefteå 11. Aug. — Athene, Hansen, ankom til Hasle 12. Aug. — Neptunus, Jensen, ankom til St. Petersborg 11. Aug. — I. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Southampton 13. Aug. — Confidence, Mouritsen, ankom til St. Petersborg 13. Aug. — Mine, Møller, ankom til Dunkerque 13. Aug. — Helge, Hansen. ankom til Sundswall 10. Aug. — Urania, Hansen, ankom til Scrabster Red 11. Aug.

Ærø. Sylphe, Petersen, ankom 7. Aug. til Ræfsø. — Cæsar, Jørgensen, ankom 2. Aug. til Randers. — Ærø, Christensen, ankom 5. Aug. til Stubbekjøbing. — Frederik og Ane, Wilhelmsen, ankom 7. Aug. til Aberdeen. — Ino, Weber, ankom 7. Aug. til Bätskärnæs. — Nielsine, Christensen, ankom 7. Aug. til Karlshamn. — Berthel, Eschen, ankom 6. Aug. til Nakskov. — Apollo, Albertsen, ankom 3. Aug til Aarhus. — Gertrud, Jørgensen, ankom 5. Aug. til Venedig. — Hansigne, Hansen, ankom 7. Aug. til Brest. — Marie, Bøye, ankom 7. Aug. til Frederikshavn for Modvind. — Kiana, Christensen, ankom 7. Aug. til Præstø. — Cecilie, Schaarup, ankom 7. Aug. til Helsingør. — Phønix, Eriksen, ankom 9. Aug. til London. — Sylfiden, Boye, ank. 7. Aug. til Rudkjøbing. — Prøven, Schmidt, ankom 9. Aug. til Borgå. — Duen, Christensen, ankom 8. Aug. til Libau. — Thekla, Fabricius, ankom 9. Aug. til Lorient. — Marie, Rasmussen, ankom 10. Aug. til Riga. — Alf, Rasmussen, ank. 9. Aug. til London. — Jørgen, Albertsen, afg. 7. Aug. fra Svendborg. — Lykkens Prøve, Jensen, ank. 9. Aug. til Kbhvn. — Hydra, Christensen, ank. 4. Aug. til Kingsroad. — Noah, Eriksen, ank. 25. Juli til Saffi. — Dorthea, Christensen, ank. 11. Aug. til Ræfsø. — Elna, Carlsen, ank. 26. Juli til Saffi — Kirstine, Rasmussen, ank. 6. Aug. til Rudkjøbing. — Elise, Simonsen, ank. 10. Aug. til Kjøbenhavn. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 11. Aug. til Aberdeen. Claudia, Simonsen, ank. 12. Aug. til Svendborg. — Minde, Rasmussen, ank. 12. Aug. til Kjøbenhavn paa Rejse til Stettin. — Dannebrog, Harris, afg. 10. Aug. fra Odense til Sverrig. — Haabet, Fabricius, er ank. til Svendborg. — Hekla, Jørgensen, ank. 13. Aug. til Ærø paa Rejse til Kotka. — Eden, Petersen, ank. 13. ds. til Gravesend. — Søstrene, Clausen, ank. 12. Aug. til Methil. — Ansgar, Lauritzen, ankom 13. ds. til Leith. — Enigheden, Friis, ank. 8. Aug. til Aarhus. — M. Hay, Petersen, ank. 11. Aug. til Newcastle. — Enigheden, Hansen, ankom 8. Aug. til Aarhus.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Stenbjerg. Ombygningen af *Stenbjerg* Baake begyndes midt i August 1900.

Kattegat. Læsø NV.-Rev. *Læsø NV.-Rev* Fyr vil paa Grund af uforudsete Omstændigheder ikke blive tændt i 1900.

Farvandet Syd for Fyen. Rudkjøbing. Den hvide Lanterne paa *Rudkjøbing* Havns Midtermole er slukket. Lanternen paa N.-Molens Hoved brænder hele Aaret. I Fyrlinie 2 i *Rudkjøbing-Løb* er Bagfyrets Højde forandret til 35 Fod.

Siø. De tre Dagmærker paa *Siø* ere borttagne; paa deres Plads staa nu 7 Fod høje, hvide Huse med Fyrpæle.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Stockholms Norra Skjærgaard. Furusund—Svenska Högarne. En 10 Fods Grund er funden i Farvandet mellem *Furusund* og *Svenska Högarne.* 59° 34′ 2″ N Br. 19° 11′ 38″ Ø. Lgd. En Stage med Kost skal udsættes ved Grundens SV.-Side.

Kapellskär S. 22 Fods Grunden i Farvandet S. for *Kapellskär* er nu afmærket med en Stage med Kryds.

Bottniske Bugt. Båtskärsnäs. 16 Fods Grunden i Farvandet til *Båtskärsnäs* er afmærket med en Stage med Kryds.

Finland. Finske Bugt. Wiborg. Trångsund. Ved 32 Fods Grunden *Nya Peresvjät*, der ligger 1,1 Kml. N. 85° Ø. fra Øen *Mellansaari* S.-Spids, er i 29 Fod Vand udsat en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost. 60° 36′ 46″ N. Br. 28° 30′ —″ Ø. Lgd.

Ved 24 Fods Grunden *Suurenkivenmatala*, der ligger 9,4 Kbl. N. 30° Ø. fra Øen *Teikarisaari*, er i 26 Fod Vand udsat en rød og hvid stribet Stage med Kryds, hvorunder en Ballon. 60° 35′ 59″ N. Br. 28° 30′ 25″ Ø. Lgd.

Ved 29 Fods Grunden *Salkämatala*, der ligger 8,2 Kbl. S. 53° Ø. fra Øen *Teikarisaari*, er i 30 Fod Vand udsat en rød og hvid stribet Stage med Kryds, hvorunder en Ballon. 60° 34′ 42″ N. Br. 28° 30′ 50″ Ø. Lgd.

Tyskland. Kieler Fjord. Den 10de og 11te samt 19de—22de September 1900 afholdes Skydeøvelser fra Batterierne ved Indløbet til *Kieler Fjord*. Pladsen begrænses af Linien *Bülk* Fyrtaarn—*Stollergrund* Ø.-Tønde—Fyrskibet *„Stollergrund“* —Klokketønden—*Heidkathe* Faarehus, og *Friedrichsort* Fyrtaarn—*Korügen* Bro. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa *Bülk* Fyrtaarn, Fyrskibet *„Stollergrund“* og Batteriet, hvorfra der skydes, samt paa Dampere, der ligge ude, og Pladsen er da spærret for al Sejlads. Naar der ikke skydes, hejses et sort Flag, hvorunder en Vimpel.

Stettiner Haff. Grosses Haff. En Uddybningsmaskine er sunken i den S.-lige Del af *Stettiner Haff*, c. 7½ Kbl. NV. ½ N. fra Tønden *Büchentründel O.* Vraget er afmærket med en Vragtønde med Cylinder og om Natten med en hvid Lanterne.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Kristiania Fjord. Soon. En 14 Fods Grund er funden ½ Kbl. N. for *Middelgrunden* ved Indløbet til *Soon*. Mellem *Middelgrunden* og Grunden er der 28 Fod Vand. 59° 31′ 8″ N. Br. 10° 40′ 47″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 2den August. 53° 37′ N. Br. 5° 26″ Ø. Lgd. Vrag med Masterne c. 5 Fod over Vandet.

Den 3die August. 10 Kml. N. 36° V. for *Ameland* Fyr. Sandsynligvis samme Vrag.

Tyskland. Jade. Wangeroog Farvand. I *Wangeroog Farvand* ere de tre røde Spirtønder B, C og D, hvorfra vistes rødt, elektrisk Fyr, permanent inddragne.

Holland. Zuiderzee. Urk S. En Stumptønde Nr. 15 er nu udlagt i 9 Fod Vand ved Stenen ved *Rif van Urk*. 52° 39′ 32″ N. Br. 5° 35′ 12″ Ø. Lgd.

Nieuve Rotterdamsche Waterweg. *Zuiden* og *Hoorn* kan nu besejles med et Dybgaaende af 22 Fod og Farvandet S. for *Maassluis* af 20⅔ Fod.

Zeegat van Goeree. Zuid Pampus. I *Zuid Pampus* er den mindste Dybde 4 Fod.

Zeegat van Zierikzee. I *Engelshe Vaarwater* er den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 2 med Kegle ombyttet med en Lystønde, som viser hvidt Fyr med Formørkelser.

England. Fyrskibet *„South Goodwin“* er nu flyttet ½ Kml. S. 79° V. hen og ligger nu paa 51° 9′ N. Br. 1° 28′ Ø. Lgd.

Linien mellem Fyrskibet *„South Goodwin“* og Fyrskibet *„East Goodwin“* gaar inden om Tønden *South Goodwin* og i farlig Nærhed af Grunden.

Themsen. Fyrskibet *„Kentish Knock“* ligger, medens det er i elektrisk Forbindelse med Land, 3¾ Kbl. NØ. for den i Kaartet angivne Plads, nemlig paa 51° 39′ 6″ N. Br. 1° 40′ 15″ Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Spanien. Gibraltar. Den 1. November 1900 inddrages Fyrskibet, der viser to grønne Fyr, ved S.-Enden af den fritliggende Mole ved *Gibraltar*, og to grønne Fyr tændes paa S.-Enden af samme Mole. 36° 7′,5 N. Br. 5° 22′,0 V. Lgd.

Newfoundland. Belle Isle N. 5 Fv. Grunden, der antoges at ligge 6¾ Kml. VNV. for *Belle Isle* N.-Pynt er eftersøgt, uden at Lodskuddene give nogen Antydning af grundt Vand, saa den maa betragtes som ikke eksisterende. 52° 3′ 0″ N. Br. 55° 26′ 0″ V. Lgd.

Canada. St. Lawrence Bugt. Chaleur Bay. Harper Point. *Harper Point* hvide, faste Fyr er forhøjet 10 Fod og Lysevnen er forstærket. Flammens Højde: 48 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Fyret lyser Farvandet rundt.

Prince Edward Island. Cascumpec. Ledefyrene for Barren ved Indløbet til *Cascumpec Harbor* ere forstærkede og anbragte i hvide Fyrtaarne.

Forfyret er et hvidt, fast Fyr, 1,300 Al. S. 46½° Ø. fra *Cascumpec* Fyr. Flammens Højde: 19 Fod. Synsvidden: 9 Kml. Det lyser Farvandet rundt. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, 300 Al. S. 34½° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Det lyser over en lille Vinkel paa hver Side af Fyrlinien.

Holdte overet lede Fyrene over Barren, indtil *Northport* røde Ledefyr komme overet.

New Brunswick. Chignecto Channel. Two Rivers Harbor. Paa hver Side af Indløbet til *Two Rivers Harbor, New Norton*, er rejst en rød Baake. Løbet er tørt ved Lavvande, men ved Højvande er der 22 à 30 Fod Vand. Man bør ikke staa ind uden Lods.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Frenchmann Bay. En rød Fløjtetønde, mærket E. R., er i 15 Fv. Vand udlagt ved Indløbet til *Frenchmann Bay* c. 1 Kml. S. 11° V. fra *Egg Roek* Fyr og i S. 44° Ø. fra *The Thrumbcap*.

Portland Harbor. Spring Point Ledge. Omtr. den 1. September 1900 forandres *Spring Point Ledge* Fyr til at vise hvidt Et-Blink hver 5 S. fra S. 31° Ø. til S. 24° Ø. og rødt Et-Blink hver 5 S. fra S. 74° V. til S. 24° Ø. og fra S. 31° Ø. til S. 73° Ø.

Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Currituck Sound. Long Point. Baakefyr Nr. 8 paa *Long Point* skjules mod N. i Sundet af Træer.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Lake Borgne. The Rigolets. Louisiana. Long Point. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Baaken ud for *Long Point, Lake Borgne* N.-Kyst, paa N.-Siden af det Ø.-lige Indløb til *The Rigolets*.

Lake Pontchartrain. I *Lake Pontchartrain* tændes omtr. den 10. August følgende Fyr:

Bayou Bonfuca hvide, faste Fyr ved Indløbets V.-Side. Flammens Højde: 29 Fod. Det vises fra en sort, trekantet Baake, der staar i 4 Fod Vand.

Bayou Lacombe hvide, faste Fyr ved Indløbets V.-Side. Flammens Højde: 29 Fod. Det vises fra en sort, trekantet Baake, der staar i 4 Fod Vand.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Barren ved *Rio Grande do Sul* kunde i Maj 1900 i 30 Dage og i Juni i 29 Dage passeres af Skibe med et Dybgaaende af 12,1 Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Fort Brescou. I Slutningen af 1900 skal Fyret paa Fort *Brescou* forandres. Det nye Fyr bliver et rødt Lynfyr, der hver 5 S. viser Et-Lyn fra et nyt Fyrtaarn, som opføres c. 33 Al. S. 56° V. fra det gamle. Flammens Højde: 67 Fod. Lysevnen: 21 Kml.

Det nye Fyrtaarn skjuler det gamle Fyr mellem S. 52° V. og S. 60° V., hvorfor der paa en Stang tændes et hvidt, fast Fyr, 19 Fod over det gamle Fyr. Synsvidden: 5½ Kml. Det lyser fra N. 4° V., gennem V. og S. til S. 64° Ø.

Nærmere Meddelelse senere.

Italien. Brindisi. Pedagne. Den 20. August 1900 tændes *Pedagne* Fyr igen. Det viser hvidt, fast Fyr med hvidt Blus hver 3 M.; Lys i 2 M. 12 S., Mørke i 21 S., Blus 6 S., Mørke 21 S Fyret lyser fra N. 42° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 18° V.

Samtidig slukkes det midlertidige hvide, faste Fyr.

Karantænebestemmelser.

Italien. — *Beirut* er erklæret for pestsmittet og *Aden* for pestfri.

Tyrkiet. — Karantænen for Skibe fra Havne i *Middelhavet*, i *Ægypten* og fra *Røde Hav* mellem *Kosseir* og *Massova* er nedsat til 5 Dage, dog er den for *Alexandria* 10 Dage. Karantænen overfor *Beirut* er ophævet.

Grækenland. — Observationskarantænen overfor *Trabezunt* er ophævet.

Sverrig. — *Aden* er erklæret for pestfri.

H. HANSENS Skibshandel,

Havnegade, Kolding.

anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.

Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.

Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

Københavns Børskurs d. 15. Aug. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	100¼	½	100¼	100½
Danmark	93	93½	93¼	93½
Norden	125/4	125	125	125¼
Kjøbenhavn			102½	103
Carl	57¼	½	57¼	57½
Dannebrog			104¼	104¾
Skjold	74¾	75¼	75	75¼
Urania	84½		84½	85
Union			105¼	106¼
Dampsk. af 1896			105¾	106
Østasiatiske			106	106½
Østersøen			102½	103
Nordsøen	78—80		78½	80
Torm			—	—
Gorm			—	114
Foren. Bugser-Selsk.			62	85
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			111	115
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			92¼	94
3½% Husejer Kreditk.			78½	78¾
3½% Kbhvns Kreditf.			81	83
4% — — 2. Serie	86¼-	½-86	85¾	86
4% — — 1. —	89½		89¼	90
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			82¾	83
4% — — 6 —			83	84
3½% Landkreditk. 3 —			91½	93½
Aktier.				
Nationalbank			137¼	138
Privatbank			120¾	121¼
Landmandsbank			109¾	110½
Handelsbank			115½	115¾
Grundejerbank			97¼	98½
Burm. & Wain			74	75
Helsingørs Jærnsk.	93		93¼	94
Sukkerfabr.	96½	¾	96½	97
Bryggeri Aktier	87¾		87¾	88

Vekselkurser d. 14. Aug. 1900.

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.25	18.21
Paris	72.60	—
Amsterdam	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 14. Aug. 1900.

Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	99.00
3⁸/₁₀% — Boden Kredit	92.30
5% Mexikanske 1899	97.20
5% Rumænske Stats	88.40
4% — — 1890	76.00

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

„Det Foren. Dampskibs." 14,000, „Danmark" 16,000, „Norden" 14,000, „Kjøbenhavn" 22,000, „Carl" 14,000, „Dannebrog" 14,000, „Skjold" 22,000, „Urania" 8,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 4,000, „Østasiatiske" 14,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Tlf. 5047.

VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering
anbefales:
A. FORMANNS
BLODBUDDING
(i hermetisk lukkede Daaser).
Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

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

For sale by auction within the Faculty Hall, Glasgow at I. p. m. on Wednesday twentysecond instant, unless previously disposed of by private treaty
the fine iron Screw Steamer
„Avlona",
1788 tons gross, 1140 tons net. register. 100 A. I. at Lloyds. Carries about 2,650 tons all told. Fitted with water ballast. New donkey boiler 1896. Now completing Lloyds second No. 3 Survey at Glasgow, where she can be inspected. Ready for immediate employment.
For further particulars, and orders to inspect, apply to James Gardiner & Co., 24 St. Vincent Place, Glasgow.
Telegrams: Gardiner, Glasgow.

Befragtningsklausuler
og
Havarier.
Haandbog udgivet af **Nordisk Skibsrederforening** ved Bestyreren, **Johs. Jantzen,** **anbefales d'Herrer Redere til Indlemmelse i Skibsbiblioteket.**
Faas ved Henvendelse til Nordisk Skibsrederforening, Christiania, eller dens Agenter: Theo. Koch & Co., Kjøbenhavn. Pris **Kr. 5.00.**

AKTIESELSKABET
NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,
KJØBENHAVNS FRIHAVN,
anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.
Kan leveres ufortoldet.
Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

Husk nu!
PAUL SØRENSEN,
Skomagermester,
77, Bredgade 77,
Hj. af Toldbodvej.
Fh. Toldbodvej 18.
Forretningen ærer nu et godt, velassorteret Lager af
1ste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.
Telefon 4819.

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

Fr. Christensen & Philip.

TH. MØLLER,

Nyhavn 45 & 47.
Telefon 387.

Skibsproviant, Kolonialvarer,
Vine og Spirituosa
en gros & en detail.

• Import & Eksport •
• Frilager •

Uundværlig for Søfolk

er Kingleys elektriske Bælter. Fortrinligt Lægemiddel mod Gigt, Kathar, daarlige Nerver, Svækkelse, Hovedpine, Søvnløsbed, kønslig Svækkelse osv. Faas til 10, 16 og 24 Kr. hos **G. N. Forsbeck,** Rømersgade 24, 1. Sal, Kjøbenhavn. Indsend 8 Øre i Frimærker og forlang Katalog. Naar De skriver, nævn da dette Blad. Telefon 2341.

Wilh. G. Brummerstedt,
Uhrmager.
St. Strandstræde 43.

Marius Hoffgaard,

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

H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.
HELSINGØR.

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.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

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

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING
FOR
ASSURANCE & HAVARISAGER.

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.)

PETER IBSEN.

Lager af Værktøj.
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

Gl. Carlsbergs

nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

Anders Nielsen,

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

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

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
samt **Skibshandel.**
P. Schou, Frederikshavn.

Café van Zandt,

H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

H. B. HANSEN,

SEJLMAGER,
HAVNEVEJEN, KOLDING.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

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.

EMIL HAMMELEV,

TOLDBODVEJ 1.
■ FREMMEDE TRÆSORTER. ■
Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood & Mahogni i vellagrede Varer.
Stort Lager forefindes.

LANDMANDSBANKEN

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

SØREN JENSEN'S

Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,
Holbergsgade 26,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Uniformer som civilt. Da jeg selv er Fagmand, kan jeg garantere for godt og solidt Arbejde, som udføres paa eget Værksted.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

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.

Spis kun

Nørgaards

Dampkogte Skinker.

Engelsk Patent Dampkogningsmetode.

Al Næringsværdi bibeholdt.

Benfri, færdige til Spisning.

Fabrikslager: Nørregade 35.

Telefon 7305.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir" i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø", „Lübeck", „Najaden", „Halland", „Halmstad" „J. P. Dillberg" og **„Westkusten"** i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus", „Transit Nr. 1" og **„Nore"** i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

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"

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

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

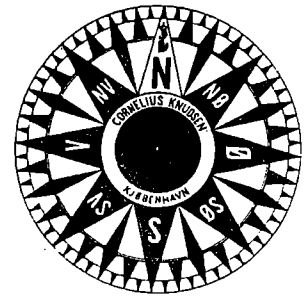
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers

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.**

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. * Telegrams Skandinav.

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.

Café Hotel „SIAM".
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

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.

KJØBENHAVNS DAMPVASKERI
TELEFON 3592. • NØRREGADE 35. • TELEFON 3592.
bør anvendes af ethvert
RHEDERI *og enhver* **OFFICER.**

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.

S. Lindtner,
Skibsværft, Vejle,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Damp-Rambuk
haves til Udleje.

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Nyt Blæk.
Neelmeijers
Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.
Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.
Faas overalt. Telefon 3332.
Hovedforhandling hos
E. Jacobsen Ellegaard,
Holbergsgade 5. Kbhvn.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestaurateurer.
Filial:
St. Strandstræde 43.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

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.

INDHOLD: Losningsstrid i Genua. — Sø- og Handelsretsdomme. — Norsk Højesteretsdom. — Hanseatisches Oberlandesgericht. — Skade paa Ladning—Frosne Vandrør. — Begrænsning af Reders Ansvar. — Vejning af Kornlast. — Forholdene i Newcastle N. S. W. — Et flydende Helvede. — Grosserersocietetets Responsum. — Fragtmarkedet. — Lodsforholdene i Nordland. — Navigationseksamen. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Personalia. – Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

Midlertidig Ansvarshavende: Kapt. N. JENSEN.
I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 34. Kjøbenhavn, Torsdag den 23. August 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

W. O. le Maire,
Ur- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. udvidet 1877.

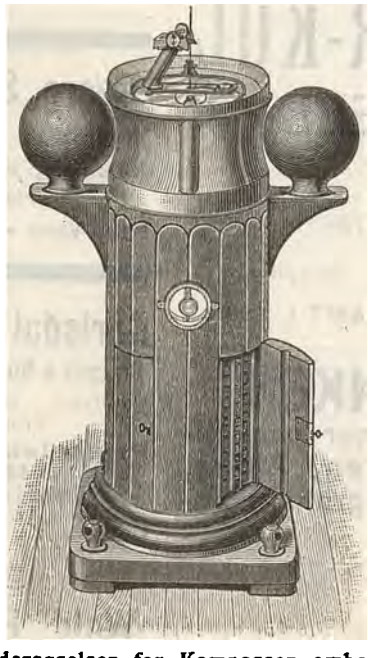
Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.

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

Alm. Kompasser.

Baadskompas m. m.

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



Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.

Azimuth & Peil-instrumenter efter forskellige Modeller.

Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine**

Cherup & A. **Sekstanter og Oktanter** med Certifikat fra Kews Observatory.

Barometre, enk. og dobb.

Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle
Conserves til Skibsbrug
af **Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter** o. l. • Prislister udleveres paa Forlangende.
Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

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 Reparationer af Dampskibsmaskiner.

N. F. Hansens Skibsværft,

Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

Alle Arter Livs-, Kapital- og Børneforsikring.
Særlige, gunstige Tabeller for
Søfolk i udenrigs Fart.
Hovedkontoret for Danmark:
Frederiksberggade 11.
Agenter blandt Skibskaptajner og Styrmænd antages.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Anders Nielsen,

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

S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

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.: KNÖHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.
DOVENHOF 77 & 79.

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

LANDMANDSBANKEN

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

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme.

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

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

Jensen & Petersen,

Tapetserer og Dekoratør.
Skibsarbejde,
saavel Nyt som Reparationer udføres hurtig.
116, St. Pauls Kirkeplads 116.

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, Øster Farimagsgade 4.

J. Melander,

Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Georg Sørensen,

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

Carlsdal Fabriker,

Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

Skibes Ansvar for Ladningen efter Losningen.

„The supreme Court of Canada" har nylig afsagt Dom i en Sag, der har ikke ringe Betydning for Rederierne nu til Dags, da Købmændene ere tilbøjelige til at forøge Antallet af Konnossementer paa deres Varer og saaledes gøre Skibet til et Pakhus og Rederen til Pakhusforvalter.

Ved Frugtladninger var det i tidligere Tid Reglen, at Skibsføreren underskrev et samlet Konnossement for saa og saa mange Kister. Afskiberen udfærdigede da en Mængde Under-Konnossementer og delte paa denne Maade Ladningen ud til forskellige Modtagere paa Bestemmelsesstedet. Her modtog Afskiberens Agent i Henhold til Hovedkonnossementet saa og saa mange Kasser fra Skibet og derefter maatte han uddele Ladningen til de forskellige Indehavere af Under-Konnossementerne. Efterhaanden fandt Købmændene imidlertid ud, at det var meget lettere for dem, naar Skibsføreren maatte underskrive Konnossement for hver lille Kasse, og det saa kunde overlades ham at sortere og levere Ladningen til hver enkelt Modtager.

Hvor langt Rederiets Ansvar for Godset i saadanne Tilfælde gaar, har været omstridt, men Dommen i „Phænix" Sagen fastslaar nu, at Skibets Ansvar for Godset ophører ved Skibssiden; Modtagerne ere forpligtede til at modtage saasnart Skibet er klart, og naar det er givet, at alt det indladede er losset, kan Modtageren ikke gøre Fordring paa Erstatning for senere manglende Gods.

De faktiske Omstændigheder vare i Korthed følgende: I 1894 var Damperen „Phænix" paa Rejse fra Catania og Messina til Montreal med en Ladning Frugt. Straks efter Ankomsten lossedes Ladningen op paa Kajen; Godset blev ikke paa en Gang taget bort af Modtagerne, men det fik Lov til, af Skibets Agent, at blive liggende paa Kajen eller i Skur, til det blev solgt ved Auktion. Efter Auktionen fremkom der fra Modtagerne Klage over Manko; Kister vare brækkede og Indholdet taget ud under disses Henliggen paa Kajen, og andre Kasser vare ikke blevne udleverede efter Mærker og Numre. Da det imidlertid under Sagen bevistes, at alt det Gods, der var taget ombord i Skibet, var leveret i Montreal, blev Spørgsmaalet alene, om Rederiet havde noget Ansvar for Tab og Skade efter Leveringen. Efter Konnossementet ophørte Skibets Ansvar, naar Varerne vare leverede fra Skibets Dæk, og der forelaa intet, der kunde hjemle en Fravigelse fra denne Regel, idet Rederiet hverken direkte eller indirekte havde givet sine Agenter i Montreal nogen Ordre til at yde Ladningsejerne Plads eller Pakhus paa Rederiets Vegne. Naar Modtagerne fremhævede, at det ikke havde været Hensigten at Leveringen af Godset skulde ske efter Konnossement, da en saadan Levering var i Strid med Kutymen i Montreal, da udtalte Retten, at der ikke fandtes en saadan Kutyme, og selv om den fandtes vilde den ikke i dette Tilfælde kunne forandre Konnossementets Bestemmelse om Levering.

For at paalægge Rederiet et saadant Ansvar, som Modtagerne i nærværende Sag ønskede, maatte der i Kontrakten staa en Klausul omtrent saalydende:

„Skibet gaar ind paa efter Losningen, at sortere Varerne paa Kajen, at sørge for Vagthold Dag og Nat, indtil Modtageren har faaet Varerne solgte, og da at udlevere til de forskellige Købere efter Modtagerens Ordre."

At noget saadant skulde være Kutyme, kunde dog intet fornuftigt Menneske falde paa at tænke, og det er underligt at en Retssag som denne ikke hurtigere har kunnet faa en Afgørelse. Sagen anlagdes i Maj 1894, og det synes jo at være noget længe — 6 Aar — om Afgørelsen af et i og for sig saa lidet indviklet Spørgsmaal.

(Sh. Gaz.)

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge er Fragtmarkedet omtrent uforandret, dog med stigende Tendens, hvilket ikke er saa underligt, da Rederne, med den store Efterspørgsel for Tonnage alle Vegne fra, staa uafhængige og derfor nødig indlade sig paa at slutte Fragter paa Forhaand til September og senere Lastning; men det skulde man tro, at Befragterne ogsaa maatte være paa det rene med; thi med den nuværende Stigning af Bunkerkulsprisen fra Uge til Uge, saa er det ikke godt at beregne Fremtiden. Dette er jo rimeligvis ogsaa Grunden til den store Masse Tidsbefragtning, som afsluttes til høje Rater og i mange Tilfælde paa længere Tid. Der synes at være lidt usundt i denne forcerede Forretning og Rederne bør være paa deres Post og sikre sig Garanti for, at vedkommende Befragtere ere solide nok til at betale Lejen af Skibene, om ogsaa deres Spekulationer slaa fejl, og de lide Tab ved Forretningen.

Kulmarkedet er, ifølge Beretninger fra Cardiff, ikke saa fast som det skulde synes efter de høje Rater, som ere betalte i den senere Tid; men Vanskeligheden ved at faa Tonnage til at passe ind i Kulminernes „stems" for kontraherede Kul, er Grunden til de høje Rater, da Skibene derved ofte faa lang Ladetørn. I Forhold til de dyre Bunkerkul burde Fragterne dog være endnu højere til Middelhavet. Fra Firth of Forth synes det derimod at være lettere at faa arrangeret faste Ladetimer, at regne fra første Højvande ved Skibets Ankomst paa Reden. Gennemgaaende ere Raterne uforandrede, dog med nogle Variationer paa forskellige Pladser i Forhold til Efterspørgslen, og vi skulle derfor kun notere nogle enkelte. Fra Cardiff noteres: Til Frederikshavn 7/6 à 8/, Kjøbenhavn 7/6 à 8/, Aarhus 7/3 à 7/6, Nyborg 7/9, Stockholm 8/, Svinemünde 8/, Kronstadt 9/, Lissabon 8/, Gibraltar 8/9, Barcelona 12/6, Messina/Trapani 11/, Malta 9/, Alexandria 12/6, Konstantinopel/Odessa 9/9. Fra Boness eller Grangemouth noteres: Til Libau 7/9, Helsingfors 8/9 à 9/, Pernau 8/3 à 8/6, Kronstadt 7/6 à 7/9, 14 Fods danske Havne 8/9 à 9/, Huelva 8/6, Sevilla 9/, Valencia 10/3 à 10/6. Fra Glasgow noteres: Til Kjøbenhavn 8/6, Svinemünde 7/6 à 7/9, Riga 7/9 à 8/, Stockholm 7/6, Helsingfors 9/ à 9/3, Kronstadt 8/, Oporto 9/, Barcelona 12/3, Neapel 11/3, Genua 11/, Alexandria 14 à 14/3, Konstantinopel 11/. Alle andre Havne i Forhold dertil.

Østersømarkedet er i det væsentlige uforandret, dog ere Kornfragterne de fleste Steder 1 à $1^1/_2$ d. lavere, men de ville nok stige igen naar den ny Høst kommer paa Markedet.

Trælastmarkedet er vedblivende godt, med dels faste og dels højere Rater, saavel fra finske som botniske Bugten, Hvidehavet og Amerika. Fra Kronstadt noteres 40/ à 42/6 til London, 24 fl. til Holland. Fra

Riga noteres: 37/6 à 40/ til Grimsby, 48 Frcs. Antwerpen og 50 Frcs. Rouen. Fra Botten noteres: For Dampere til danske Provinshavne 29 à 30 Rmk. pr. Stdr. og for Sejlere: Fra Nordbotten 28 à 30 Rmk., og fra Sydbotten 26 à 28 Rmk., alt pr. Stdr. til danske Provinshavne. Fra Sundsvall til Grangemouth 37/6 mulig 40/ og til Arbroath 45/ à 47/6; fra Ræfsø til Aberdeen 32/6 à 35/; fra Bjørneborg til Tayport 40/ à 42/6, alt pr. Stdr. og for Ladninger fra 200 til 5 à 600 Stdr. Pitchpinefragterne holde sig oppe i 120/ à 135/, men da Befragterne og Rederne have forskellige Synspunkter, saa komme ikke mange Forretninger i Gang til disse Rater, saalænge der er andet at faa.

Middelhavet, Sorte- og Azoffhavet. Fra Ertshavnene i Middelhavet gøres kun forholdsvis faa Forretninger, skønt der bydes højere Rater, men de ere endnu ikke til at sammenligne med Fragterne andre Steder. Fra Frugthavnene bydes stadig høje Rater, hvorimod Espartofragterne ere lidt lavere, fra Algier 20/ og fra spanske Havne 21/ à 22/ til Østkyst U. K. Alexandria Markedet er ogsaa meget begrænset, men Raterne ere dog stegne, saa at der bydes 12/ à 12/3 for Bomuldsfrø til London eller Hull. I Sortehavet er der alle Tegn til at Befragterne ville løbe sig fast. Knapheden paa Tonnage til alle Situationer vil bevirke, nu da den travle Tid nærmer sig, at Raterne ville blive drevne til Vejrs, og der er saaledes gode Udsigter for Rederne. Fra Azoff bydes rask væk 17/ à 17/6 for August og 1/ mere for September Lastning.

Det amerikanske Marked. Medens Dampskibsfragterne, i alle de forskellige Grene af Forretningerne, enten ere stegne eller holde sig faste, saa synes Kornfragterne nærmere at være lavere; men da Forretningerne dels hæmmes ved Manglen paa disponibel Tonnage, dels ved at Rederne ere meget bestemte i deres Fordringer, saa kniber det for Befragterne, og især Bomuldsbefragterne have svært ved at faa Rederne til at tilbyde Tonnage. Raterne for Tidsbefragtning holde sig vedblivende i den Højde, som Rederne have opnaaet, men da mange af dem gerne vil slutte for lang Tid, saa faar man det Indtryk, at de nu mene, de ere naaede til Toppen. Fra de nordlige Havne er der sluttet Kornfragter til 4/3 C. f. O. eller Danmark og paa Berth terms kan faas 3/4½ à 3/6 til p. p. Der kan ogsaa faas delvis tungt Korn og Havre som det passer Skibene, eller ogsaa hele Havreladninger. Paa Netto Korn Certeparti kan faas 21/. For Bomuld bydes for gode Baade fra Savannah eller Charleston til Liverpool eller Bremen 47/6 fra September og senere, og fra Gulfen kan faas 55/ à 56/3. La Plata Markedet er helt uden Liv.

Det østlige Marked er støt, men Fragterne holde sig vedblivende lave. Udfragterne med Kul ere omtrent uforandrede, hvorimod der for Stykgods og Proviant bydes højere Rater. Fra Odessa eller Novorossisk til Port Arthur bydes 50/ pr. 50 C. f. for presset Hø eller Rug. Ligeledes er der sluttet Fragt fra en Nordsøhavn til Kiautschou for 50/, Kul og Proviant. Hjemfragterne ere omtrent ogsaa uforandrede, men da Juli Høsten synes at falde heldigere ud end forventet, saa bliver der lidt mere Afskibning fra Calcutta, og der er sluttet Fragter til 28/9 for U. K. eller Kont. og 30/ for Hamburg. Der søges prompt Tonnage til at føre Heste fra Stillehavskysten til Kina, enten i Tidsbefragtning eller Lumpsum for Rejsen, og gode Rater vil blive betalt derfor.

Bemærkninger ved Farten paa Spanien.

Gennem Udenrigsdepartementet i Stockholm er det norske Indredepartements Udenrigsafdeling blevet gjort bekendt med en Skrivelse fra Legationen i Madrid af 24. f. M., hvori, i Anledning af et fornylig indtruffet Tilfælde, Opmærksomheden henledes paa Vigtigheden af, at Førerne af Fartøjer bestemte til Spanien, nøje iagttager Bestemmelserne i spansk Lov af 20. Marts d. A., angaaende Skat paa Person- og Varetrafiken, om at Føreren skal medbringe og for Toldkamret i Ankomsthavnen skal forevise en af spansk Konsulatfunktionær viseret Fortegnelse over de Fartøjet medfølgende Passagerer, eller saafremt ingen Passagerer findes ombord, en paa samme Maade viseret Erklæring derom.

For nylig blev saaledes et fra Sverrig til San Sebastian, uden Passagerer, ankommende svensk Fartøj paalagt en Bøde af 100 Pesetas, fordi det ikke medførte den foreskrevne viserede Erklæring. Den Omstændighed, at vedkommende spanske Konsulatfunktionær ikke havde kendt til den heromhandlede Lovbestemmelse, blev ikke anset for tilstrækkelig undskyldende, til at fritage Føreren for Ansvar for sin Forsømmelse, idet det nemlig forudsættes at være en Skibsførers Pligt selv paa Forhaand at skaffe sig Kundskab om alle i Spanien udfærdigede Love og Forordninger, som berører hans Interesser.

Det er derfor nødvendigt, at Skibsførere før Afslutning af Fragter til spanske Havne, søge at indhente paalidelige Oplysninger om Forholdene i disse Havne og saavidt muligt ordne deres Befragtningskontrakter saaledes, at den spanske Konsignatør eventuelt bærer det pekuniære Tab, som opstaar af Mangel paa Kendskab til Skattepaalæg og andre Lovbestemmelser, som maaske ikke eksisterede paa det Tidspunkt, da Skibsføreren sluttede sin Fragt eller udklarerede sit Skib til spansk Havn.

„*N. S.*"

Lodsafgiftsspørgsmaalet under Overvejelse.

Som bekendt har det norske Forsvarsdepartement modtaget Anmodninger fra flere Kystbyer om, at Skibe der anløbe for Proviant og Kul skulle fritages for Lodsafgift. I de sidste Dage har der ogsaa i Aviserne fra Vestlandet været skrevet om, at Fiskefartøjer fra Sverrig ikke ville anløbe Byer i Norge for at proviantere paa Grund af Lodsafgiften, medens de uden denne vilde gøre det. Dette anses for at være til Skade for vedkommende Byer. Samtidig hermed er der fra en Del Lodsforeninger til samme Departement indsendt Forestillinger, der gaar i modsat Retning.

Forsvarsdepartementet har nu taget Spørgsmaalet om Fritagelse under Overvejelse, og der vil blive truffet en Afgørelse om alle Henvendelser paa en Gang.

Literatur.

Vi have modtaget følgende Bøger til Anmeldelse her i Bladet, nemlig den af Hr. Generalkonsul H. N. Andersen til Grosserer-Societetets Kommite indsendte Rapport angaaende Forholdene i Østasien, som nu foreligger i Bogform og med en fiks lille Fortale, der anerkender de værdifulde Bidrag, som ere ydede af „Valkyrien"s høje Chef, Officerer og Mandskab, samt den elskværdige Modtagelse som overalt er bleven, saavel Marinens som Handelsstandens Repræsentanter til Del,

hvor de kom hen. Generalkonsulen, der er særlig kendt med Forholdene i Østasien, giver derpaa i en klar og koncis Form, hvori der er nedlagt et betydeligt Arbejde, en Beskrivelse af Handelsforholdene derude, om de forskellige saavel evropæiske som kinesiske Købmænd, de forskellige Landes Im- og Eksport, Fortegnelse over de paa de større Handelspladser bosiddende Firmaer, hvoriblandt man finder mange gamle kendte, ogsaa det danske Firma Arnold Karberg & Co., (i Honkong er opført et Firma, Sander Wieder & Co., skal vistnok være Wieler & Co., som er et gammelt Firma der), Bankinstitutioner og andre nyttige Oplysninger, som f. Eks. Mellemhandelen ved Compradores, m. m., som alt kan komme danske Købmænd tilgode, der vil søge at drage Fordel af de nuværende gunstige Omstændigheder, ved enten at danne Forbindelse med Firmaer derude, eller selv etablere Forretninger og bosætte sig der, og saaledes faa deres Part af Herligheden, som de andre Nationer nu drage Fordel af. Det er ogsaa meget interessant at se Sammenligningen imellem vore gamle og vore nye Kinafarere, som er anført i Uddrag af nogle Manifester fra Sejleren „Christiansburg Schloss" og Damperne „Siam" og „Annam". En Ting forbavser os dog at læse og det er, at Sørøverierne paa Vestfloden endnu eksistere, og at en saa mægtig Sønatiou som England ikke har faaet Bugt med dem. Bogen er meget lærerig og bør læses af enhver som har Interesse for Forholdene i Østasien.

Beretning om Frederikshavns Fiskeskipperskole 1900, en lille Bog paa en Snes Sider som giver Beretning om Skolens Oprindelse, Beliggenhed og Undervisningsmaade, og hvilke Fag der af Loven kræves til Fiskeskipper-Eksamen og hvilke andre Fag der ere optagne, samt en Fortegnelse over de Elever som have bestaaet Eksamen og hvilke Ansættelser de have erholdt. Bogen kan anbefales og burde læses af enhver Fisker her i Landet, for at de kunde faa Øjnene op for Nytten af at være i Besiddelse af fornøden Lærdom til at komme frem i deres Fag.

Vi have modtaget Nr. 14 og 15 af „Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender", som indeholde: 44) Norges Højesterets Fællesbegrundelse og Dom af 27 Februar 1900 i Sagen: Lægter „Nor"s Rederi mod Bugserbaaden „Cif"s Reder, Math. L. Skotvedt. — 45) Norges Højesterets Fællesbegrundelse og Dom af 19. Maj 1900 i Sagen: Dampskibet „Mimer"s Rederi mod Christiania Minekompagni. — 46) Norges Højesterets Votering og Dom af 16. Februar 1900 i Sagen: Skipper Paul Andreassen mod Skipper Jens Christensen. — 47) Dom, afsagt af Bergens Sjøret den 2. Marts 1900. Kapt. Joh. Pedersen mod Sogns Dampskibsselskab. — 48) Dom. afsagt af Christiania Sjøret 2. Maj 1900. Thv. Baardsrud. mod Barkskib „Holmestrand"s Kaptajn. I. Nyborg, paa Vegne af Rederiet. — 49) Dom, afsagt af Bergens Sjøret den 2. Marts 1900 Hr. Lauritz Hammer mod S/S „Haraldsvang" ved dets Kaptajn K. Smedsvig. — 50) Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn den 23. Maj 1900, Letmatros Christen Andresen mod Skibsreder D. E. Torm.

Spørgsmaal og Svar.

Fra Stockholm have vi modtaget følgende Spørgsmaal: „Om en last är betald af emottagaren innan fartyget är lastadt på lastningsplatsen, hvem skall då lämna fartyget behöfligt fraktförskott om aflastaren vägrar att lämna detta? Är aflastaren skyldig lämna sådant, och hvar finnes detta i så fall stipuleradt? Certepartiet lyder: „Sufficient cash for ships ordinary disbursements to be advanced at the Port of loading by the Charterers to account of freight against insurance."

Sv.: Efter vor Mening kommer det an paa, hvem der er Befragter; thi til denne kan Skipperen i Kraft af Befragtningskontrakten holde sig for at faa betalt Fragtforskud. Er det i nævnte Tilfælde Afladeren, der er Befragter, kan han ikke nægte Skipperen Forskud, idet det maa være Skipperen uvedkommende at Afladeren har faaet Betaling for Ladningen, se ogsaa Sølovens § 112, i Følge hvilken Befragteren ikke, ved at overdrage sin Ret efter Befragtningskontrakten til en anden, bliver fri for Pligten til at opfylde, hvad han skal ifølge Fragtkontrakten. Er det Modtageren der er Befragter, maa han selvfølgelig sørge for at der gives Skipperen det ham tilkommende Fragtforskud.

Det skal endnu kun bemærkes, at det jo i sidste Instans er Ladningsmodtageren, der kommer til at betale Fragtforskudet, under almindelige Forhold sammen med Fakturaprisen og ellers særskilt, idet han jo skal betale Fragt for Ladningen, men hvorledes Forholdet mellem Modtager og Aflader ordnes kommer jo an paa de særlige Købsaftaler og Bestemmelser.

For lidt Ladning udlosset.

I „Sh. Gaz." spørges: Naar et Skib med Kornladning løst i Skibet, udlosser for lidt i Forhold til Konossementet, — Kaptajnen har undertegnet for Vægt — er det saa ansvarlig for Forskellen og maa betale derfor? Ladningen er indtagen i Vægte paa 196 lbs. og udlosset i Vægte paa 168 lbs.

Sh. Gaz. Svar: Et Konnossement undertegnet af Skibsføreren, at han har indtaget i Skibet det i Konnossementet nævnte Kvantum Ladning, er fyldestgørende Bevis imod ham, medmindre der er foregaaet Bedrageri (Bills of Lading Act, 1855, Section 3), men dette synes ikke at vedrøre Ladning som er løst i Skibet, hvis Vægt Skibsføreren ikke kan indtælle (se „Anjer Head" Sh. Gaz. Dec. 2. 1893). I saadant Tilfælde, er Skibsføreren ikke udelukket fra at bevise, at al den Ladning som han har indtaget ogsaa er udlosset, og at der saaledes i Virkeligheden ikke er for lidt Ladning udlosset hvorfor han kan være ansvarlig.

Personalia.

Fra Udenrigsministeriet have vi modtaget følgende: Ifølge Beretning fra Generalkonsulatet i Hamburg er der til dette indbetalt tilgodehavende Hyre for Sejlmager C. Jensen af Kjøbenhavn der d. 29. April f. A. udmønstredes i Helsingborg med det hamburgske Skib „Lina" fra hvilket der savnes Efterretninger siden d. 15. Septbr. f. A.

Oplysning om den borteblevnes Slægt og Hjemsted bedes meddelt Udenrigsministeriet.

I „Hansa" skrives 4. August d. A.: Udaf Hamburger Skibsfarts Notablernes Ring er der den sidste Uge falden en Ædelsten. Hr. Robert Miles Sloman, den ældste Chef af Verdensfirmaet Rob. M. Sloman, har i en Alder af 87 Aar forladt det jordiske. Et paa Arbejde og Fremgang rigt Liv har saaledes fundet sin Afslutning. Den tyske Skibsfart beklager i den Afdøde at have mistet en af sine mest fremragende Repræsentanter, der i denne Egenskab mere end en Gang har havt Lejlighed til, som Banebryder, at vise sine Samtidige den Vej de burde gaa, for at holde Udviklingen i sund Fremgang.

Hans sejrrige Virksomhed strakte sig ikke alene til hans Forretnings Foretagender, men han var ogsaa en daadkraftig Borger i hvad der angik Hamburgs almene Bedste, hvilke Bestræbelser han understøttede i alle Retninger. Hvad Hr. Robert Sloman som Velgører har udrettet for sine Medmennesker staar fremhævet i alle de hamburgske Velgørenhedsselskabers Annaler. Som en ægte menneskelig Patriark vil han stadig leve i vor Erindring.

Dansk Vicekonsul i Engelholm E. C. L. Dyberg er ifølge „Børsen" afgaaet ved Døden af et Hjærteslag.

Odense, den 15de August. Kaptain Frederiksen, der ejede og førte Skonnert „Marie“ af Odense, er i Nat falden overbord fra sit Fartøj i Odense Havn og druknet. Kaptain F. var ugift.

Kapt. R. Rasmussen, der nu har meldt sig til Tjeneste, har atter overtaget „Niels Ebbesen, hvorefter Kapt. A. Kjølner atter er gaaet ombord i Falster.

„Constantin“ føres indtil videre af Kapt. C. A. Lund fra „Hengest“, medens sidstnævnte Skib føres af Kapt. N. C. Niedersøe fra „Constantin“.

Da Kapt. I. Thøgersen nu har overtaget „Ficaria“, er den midlertidige Fører, S. Kolster, afrejst til Esbjerg for atter at overtage „Expres“, hvorefter dette Skibs midlertidige Fører, H. Kolster, træder tilbage i Stillingen som 1. Styrmand i „Koldinghus“.

Kaptajn H. Engelhardt paa Norddeutschen Lloyds Hurtigdamper „Kaiser Wilhelm der grosse“, fik, ved sin sidste Ankomst til Southampton, overrakt, af en Komitè fra Lloyds i London, Selskabets store Medaille, som Anerkendelse for hans fremragende Fortjenester ved Brandkatastrofen i New York. Desforuden var der fra Londoner Assurandørernes Forening, indtruffen en Deputation, som overrakte ham, af samme Grund, et værdifuldt Gulduhr med Kjæde.

„Hansa“

Kapt. Fröhlich har igennem Direktionen for Hamburg—Amerika Linien fra Norddeutschen Lloyd modtaget et meget værdifuldt Guld Lomme-Chronometer tilligemed en Skrivelse som Anerkendelse for hans Fortjenester under Brandkatastrofen i New York, Paa Uhret var indgraveret: „Herrn Capitän Frölich, in Dankbarkeit der Norddeutsche Lloyd.“ Desforuden er der sendt en Sum Penge til Fordeling mellem Mandskaberne paa Dampskibene „Phoenicia“ og „Kaiser Friedrich“ for udført Redningsarbejde i samme Anledning.

„Hansa“

Fra Sø og Land.

Fra Udenrigsministeriet have vi modtaget følgende Afskrifter af Indberetninger fra det kgl. Konsulat i Stettin, dateret 17. August 1900.

Ifølge Indberetning fra det kgl. Vicekonsulat i Svinemünde fandt der under den 15. d. M. en Konference Sted, hvori deltoge højere Embedsmænd fra Berlin og Stettin, hvilke i Fællesskab med Repræsentanterne fra Swinemündes Handelskammer raadsloge om, hvilken Stilling der burde indtages overfor Pestfaren.

Der besluttedes følgende:

1) Samtlige i Swinemünde lossende eller i Lægtere lossende Skibe skal, saasnart de ere bragte til Ankers af Lodsen, undersøges af Læge formedelst Pestsyge eller Pestmistanke.

Lodsen maa ikke forlade Skibet før fuldendt Revision og Skibets Frigivelse, og ingen Personer fra Land maa betræde det.

Samtlige ovennævnte Skibe forblive under Losningen under stadig Lægekontrol.

2) Samtlige til Stettin bestemte og her, uden at losse i Lægtere, gennemgaaende Skibe blive her foreløbig affærdigede som hidtil, og finder Undersøgelsen formedelst Pestfare eller Pestmistanke først Sted i Stettin.

Lodse og deres medfølgende Mandskab maa ikke forlade Skibe i Stettin før foretagen Lægeundersøgelse og Skibets Frigivelse.

Bliver Pestfaren større skulle ogsaa samtlige til Stettin gaaende Skibe allerede her undersøges af Læge og blive de da i Stettin holdte under videre Lægekontrol.

3) Formedelst Optagelse af eventuelle Syge, respektive til Bevogtning af Pestmistænkte, ville Foranstaltningerne til de dertil nødvendige Byggeforetagender i Ostermothhafen, Swinemünde, straks blive trufne.

Undertegnet Helmuth Schrøder.

I ærbødig Henvisning til Konsulatets Indberetning af Dags Dato angaaende Bestemmelsen om Lægeundersøgelse af alle Skibe, som anløbe Swinemünde respektive Stettin, formedelst Pestfare, tillader Konsulatet sig herved ærbødigst at bemærke, at ifølge indhentede Oplysninger hos den herværende Regering, danne Skibe, som komme fra følgende Havne en Undtagelse for bemeldte Undersøgelse.

Skibe som komme fra Østersøhavne, fra alle tyske Havne med Undtagelse af Hamburg og Cuxhaven, fra Sverrig og Norge og fra Danmark med Undtagelse af Havne paa Jyllands Vestkyst.

Undertegnet Helmuth Schrøder.

L'loyds Signalstation paa Malta. Fra og efter den 12. August d. A. bliver Signalstationen paa Malta flyttet fra Slotstaarnet i La Valetta, til en ny Station paa Fortet St. Elmo. Indtil den ny Flagstang og Vagthus blive færdige vil Signaleringen til Lloyds foregaa midlertidig fra et Hus Syd for Fortet St. Elmo, som kendes ved at L'loyds blaa Flag vajer over samme.

Skibsførernes Opmærksomhed henledes paa denne vigtige Forandring, da alle Signaler fra og efter den ovennævnte Dato hejses til og blive besvarede fra den ny Station

August 7. 1900.

H. M. Hozier, Sekretær.

Midt i Juli løb Dobbeltskrueskibet „Vaderland“ af Stablen hos John Brown & Co. paa Clyden. Den er bygget til Fart mellem New York og Antwerpen og kan tage 11,000 Tons Ladning foruden 342 1. Klasses, 194 2. Klasses og 628 3. Klasses Passagerer, samt Besætningen som udgør 253 Mand, saaledes at der i alt er 1,415 Mennesker om Bord. Længden er 560′, Bredden 60′ og Dybden 42′. Skibet er bygget til at kunde holde sin Fart i al Slags Vejr; det har 11 vandtætte Skodder, og kan bevare sin Flydeevne selv med to hvilkesomhelst Rum fyldte. Maskinen har 4 Gange Ekspansion med Overflade Kondensator, og der findes 8 Kedler med i alt 32 Ildsteder og 2 Skorstene. Det er Hensigten, at Damperen og dens Søsterskibe skulle afgaa fra Antwerpen eller New York om Lørdagen, og være paa Bestemmelsesstedet tidlig næste Mandag Morgen, saa at paa den Maade Overfarten kun kommer til at strække sig over 6 Arbejdsdage.

Flere svenske Kystdampere ere blevne forsynede med Acetylengas-Lyskastere, som jo vil være til betydelig Nytte for dem. Et saadant Anlæg koster Kr. 500.

Ugens Havarier.

Anna Olga, 3-m, Sk. af Riga kom d. 14. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Grangemouth med en Ladning Planker paa Grund paa Søndre Røse. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil.

Virgo, Barkskib af Arendal har paa Rejsen fra Yarmouth til Hudikswall søgt ind til Helsingør, da Skibets Kaptain, B. Bendtzen, Natten mellem 15. og 16. ds. udfor Anholt var faldet over Bord og druknet.

Freya, 3-m. Skonnert af Marstal har paa Rejsen til Abbeville med Trælast været paa Grund paa Lilette Banken ved Boulogne. Flot og ankommet til St. Valery sur Somme.

3-m. Sk. „Niels Juel“, Kapt. A. Nielsen paa Rejse fra Archangel til England, er bleven oversejlet af Fiskedamper Nr. 789 af Fraserbourgh, og er af samme indbugseret til Aberdeen, fuld af Vand, Agterenden er knust. Saavidt skønnes er Damperen Skyld i Oversejlingen.

Helsingborg, den 14. August. (R. B.) Et Stykke Papir, der var revet ud af en Noterbog, er i Dag drevet i Land ved Rå, indesluttet i en Flaske. I Følge „Helsingborg Dagbl." stod der derpaa med Blyant: „Skonnert Hertha, Aarhus. Alt forbi. Lækage. Gud staa os bi."

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 3. August, bestemt til New York. — Alexandra, Svensson, ankom til Boston 16. August. — Algarve, Borries, ankom til Almeria 17. August. — Antwerpen, Kihl, ankom til Rotterdam 18. August. — Arkansas, Jespersen, ank. til New Orleans 7. August. — Arno, Strubberg, ankom til Denia 20. August. — Beira, Lunge, afg. fra Finland 5. August, bestemt til Barcelona. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Kbhvn. 19. August. — Dagmar, Gade, ankom til Hamborg 15. August. — Douro, Ørum, ankom til Kbhvn. 21. August. — Florida, Koch, ankom til New Orleans 19. August. — Garonne, Rasmussen, ankom til La Rochelle 18. August. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 17. August, best. til St. Petersborg. — Hekla, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 22. August, bestemt til New York. — I. C Jacobsen, Norden, afgik fra St. Petersborg 20. August, best. til Finland. — Island, Skjødt, ankom til Kjøbenhavn 22. August. — Kentucky, Caroc, ankom til Hamburg 19. August. — Leopold II, Kruse, ank. til Kronstadt 20. August. — Loire, Rabe, afgik fra Kbhvn. 18. August, best. til St. Petersborg. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 1. August, best. til Aarhus. — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til Antwerpen 17. August. — Nicolai II, Michelsen, ankom til Kbhvn. 17. August. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 10. August, bestemt til New York. — O. B Suhr, Lissner, ankom til Antwerpen 5. August. — Omsk, Müller, ankom til Barcelona 14. August. — Seine, Staal, ank. til Bordeaux 12. August. — Texas, Holm, ankom til Hamburg 16. August. — Thingvalla, Laub, ankom til St. Petersborg 13. August. — Tiber, Bech, er ankommen til Räfsø. — Tomsk, Andersen, afgik fra Finland 9. August, bestemt til Algier. — Xenia, Thidemann, ankom til New York 14. August.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Aarhus 19. August. — Axelhuus, Nielsen, ank. til Throndhjem 20. August, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Boness 13. August bestemt til Riga. — Ceres, Kjær, afgik fra Leith 1. August, bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, afgik fra London. 19. August, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Stettin 19. Aug., bestemt til Kbhvn. — Constantin, Niedersø, ankom til Kbhvn. 19. August, bestemt til Libau. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 20. August, best. til Danzig. — Kursk, Møller, pass. Holtenau 19. August, bestemt til Hull. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 20. August, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingwartsen, afgik fra Liverpool 17. August, bestemt til Frederikshavn. — Kasan, Hansen, afgik fra London 16. August, best. til Libau. — Kiew, Jacobsen, ankom til Riga 10. August, bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, ankom til Leith 18. August, bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ank. til Hull 18. August, bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, ankom til Danzig 17. August, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, afgik fra Bergen 20. August, best. til Kbhvn. — Moskov, Rohde, ank. til Hull 10. August, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 19. August, bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kbhvn. 20. August, bestemt til London. — Perm, Christensen, ankom til London 20. Aug., best. til Kbhvn. — Pregel, Olsen ankom til Kbhvn. 20. August, bestemt til Libau. — Thyra, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 19. August, best. til Libau. — Valdemar, Kofoed, ankom til Newcastle 19. August, best. til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Holtenau 20. August, bestemt til London. — Vesta, Holm, ankom til Leith 18. August, best. til Kbhvn. — Ad. Andersen, Schubert, afgik fra Riga 18. August, bestemt til Antwerpen. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Antwerpen 19. August, bestemt til Mühlgraben. — Eos, Christensen, ankom til Hamburg 20. August, bestemt til Kbhvn. — Viking, Lorentzen, ankom til Libau 17. Aug., bestemt til Kbhvn.

Esbern Snare, Madsen, afgik fra Aarhus 23. August via Frederikshavn, bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Grimsby 22. August, best. til Malmø. — Knuthenborg, Krajberg, afgik fra Nakskov 23. August via Svendborg, Odense og Aalborg, bestemt til Newcastle. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 23. August, best. til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 20. August, anløbende Kbhvn.s Red, best. til Reval. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 23. August, bestemt til Nakskov. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 23. Aug. via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Blyth 18. August. — Frode, Wrisberg, ank. til Rouen 17. Aug. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Rouen 13. August. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Repola 17. August, bestemt til Rouen. — Skjold, Schmidt, afgik fra Newcastle 17. Aug., bestemt til Kronstadt. — Danmark, Kraemer, ankom til Riga 17. August. — Ragnar, Holst, afgik fra Sunderland 18. August, bestemt til Stettin. — Volmer, Riber, afgik fra Libau 18. August, bestemt til Ghent. — Dan, Tofte, afgik fra Boness 17. August, bestemt til Kronstadt. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Newcastle 15. August, bestemt til Kronstadt. — Olaf, Petersen, afgik fra Blyth 15. August, bestemt til Kronstadt.

Heimdal. Anine, Ratje, ankom til Honfleur 19. August. — Kamma, Petersen, ankom til South Shields 19. August. — Helga, Lagesen, afgik fra Kramfors 13. August. — Martha, Jørgensen, ankom til Calais 17. August. — Elna, Christensen, ankom til Törefors 21. August. — Therese, Løffler, afgik fra Furuøgrund 14. August.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ank. til Methil 18. August. — Niobe, Schmidt, ankom til Newcastle 20. August. — Nancy, Mathisen, ankom til Kings Lynn 18. August. — Nautik, Mortensen, afgik fra Caen 20. August, bestemt til Newcastle. — Nora, Christensen, ankom til Newcastle 20. August. — Neptun, Jørgensen, ankom til Newcastle 20. August. — Nerma, Knutzen, ankom til Morlaix 19. August. — Alfa, Nielsen, ankom til Newhaven 17. August.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ankom til Kronstadt 17. Aug. — Karen, Degn, ankom til London 18. August.

Dania. Lilly, Nielsen, afgik fra Jacobsstad 15. August, bestemt til Alloa. — Mary, Lorentzen, ankom til Methil 19. August.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afgik fra Sunderland 16. August, bestemt til Kronstadt. — Hafnia, Troensegaard, ankom til Riga 16. August. — Russia, Hansen, ankom til Delfzijl 14. August. — Carl Hecksher, Starck, ank. til Boness 18. August. — Normannia, Erichsen, ankom til Kbhvn. 19. August.

Østersøen. Rita, Jørgensen, ankom til Blyth 20. Aug. — Cimbria, Hansen, ank. til Luleå 18. August. — Patria, Larsen, ankom til Rotterdam 17. August.

Union. Anglia, Larsen, ankom til St. Petersborg 16. August. — Frisia, Skov, ankom til Lübeck 17. August. — Gallia, Nielsen, afgik fra Riga 17. August, bestemt til Dordrecht. — Britannia, Nielsen, ankom til Luleå 19. August. — Caledonia, Fisker, afgik fra Aalborg 17. Aug., bestemt til Riga.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Hartlepool 21. August. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Rosario 18. August, bestemt til Cuxhaven. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Maryport 17. August, bestemt til Savona. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 19. August. — Jomsborg, Kühl, ank. til Räfsø 20. Aug. — Kronborg, Schultz, afgik fra London 19. August, best. til Kbhvn. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Kbhvn. 21. August, bestemt til Ny Karleby. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Hull 20. August. — Søborg, Fischer, ank. til Trangsund 15. August. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 21. August, bestemt til West Hartlepool. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Glasgow 11. Aug., bestemt til Neapel.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, ank. til Ardrossan 16. August. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 19. August. — Klampenborg, Jensen, ankom til Kronstadt 17. August. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Rosario 31. Juli, bestemt til Las Palmas for Ordre. — Silkeborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 20. August. — Skodsborg, Lund, ankom til Dieppedolle 13. August. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Wyborg 20. August. — Ulfsborg, Hveissel, ankom til Cardiff 8. August.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til St. Petersborg 18. August. — Agnete, Jensen, afgik fra Burntisland 21. Aug., best. til Kiel. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 18. August, bestemt til Riga. — Alice, Hansen, ank. til Riga 20. Aug. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Rotterdam 18. August. — Bornholm, Petersen, ank. til Burntisland 17. August. — Nauta, Madsen, afgik fra Middlesbro 21. August, bestemt til Kiel. — Rønne, Hintze, ankom til West Hartlepool 20. August.

Danmark. Rolf, Hahn, ank. til Riga 19. August. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Methil 14. August. — Ansgar, Larsen, ankom til Kbhvn. 20. August. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Kronstadt 20. August, bestemt til Brake. — Hamlet, Sommer, ankom til Riga 18. August. — Helge, Mathiesen, afgik fra Kronstadt 17. August, best. til Rotterdam.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Colombo 9. August, bestemt til Port Said. — Annam, Berg, ankom til Wladivostock 13. August. — Normannia, Eriksen, ankom til Göteborg 21. August.

Cimbria. Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Narva 15. August. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Grangemouth 20. August.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Kbhvn. 20. August.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Leith 14. August. — Clara, Petersen, afgik fra St. Peterborg 17. August, best. til Aberdeen.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 18. August til Gravelines. — Energi, Hansen, ankom. 14. August til Ørnskjoldsvik.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Brake 20. August. — Svend, Nielsen, afgik fra Burntisland 19. August, best. til Kiel.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Cingalese, Harreby, ankom til Savona 13. Aug fra Sydhavsøerne. — Mordor, Brinck, ankom til Hamburg 14. Aug. fra Rio Grande. — Wilhelmine, Lauridsen, ankom til Tamatave 13. Aug. fra Marseille. — Embla, Nielsen passeret Beachy Hd. 12. Aug. fra Yucatankysten til St. Petersborg. — Copley, Eriksen. prajet 7. Aug. paa 32° N 18° W fra Antwerpen til Taltal. — Nordby, Christiansen, sejlet fra Auckland 8. Aug. til Tahiti. — Aalborg, Clausen, sejlet fra Cardiff 18. Aug. til East London. — Nanna, Warrer, sejlet fra Yucatankysten 28. Juli til Falmouth for Ordre.

Rønne. Freja, Bech, ankom til Riga 14. Aug. — Amaranth, Kyhn, ankom til Grimsby 11. Aug. — John Hintze, Jensen. ankom til Stettin 16 Aug. — Odin. Møller, ankom til Kjøbenhavn 16. Aug. — Coureer, Jacobsen, ankom til Helsingør 15. Aug. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavn 18. Aug. — Ane Catrine, Pedersen, ankom til Karrebæksminde 18. Aug. — M. Christiansen, Bager, ankom til Kovda 1. Aug.

Svendborg. Bellona, Petersen ankom til St. Valery 12. Aug. — Triton, Nielsen, ankom til Charlestown C. 13. Aug. Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Kemi 13. Aug. — Ellen Kirstine, Petersen ankom til Charlestown 13. Aug. — Niels, Hansen, ankom til Christiania 14. Aug. — Lyø, Jensen, ankom til Scrabsted 15. Aug. — Diana, Fallentin, ankom til Amsterdam 15. August — Marie, Petersen, ank. til Charlestown 16. Aug. — Urda, Rasmussen, ankom til Folkestone 16. Aug. — Niord. Svennevig, ankom til Charlestown C. 17. Aug. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 17. Aug — Frits Emil, Rasmussen ank. til Uleaborg 16. Aug. — Casper, Hansen, ankom til Holbæk 16. August. — Sofie, Jensen, ankom til Vejle 17. Aug. — Gefion, Rasmussen, ankom til Holmsund 17. August. — Martha, Christiansen, ankom til Vasa 18. Aug. — Rota, Jørgensen, ankom til Drøbak 17. Aug. — Guldborg, Rasmussen, ankom til Nedre Kalix 19. Aug. — Marie, Nielsen, ankom til Grangemouth 19. Aug, — Phønix, Hansen, ank. til Nykøping 20 August.

Ærø. Albert, Fabricius, ank. 14. Aug. til Præstø. — Freya, Østermann, ank. 13. Aug. til St. Valery sur somme. — Express, Hansen ank. 14. Aug. til Nyborg. — Astræa, Svane, ank. 14. Aug. til Courselles. — Abba, Petersen, ank. 30. Juli til Saffi. — Kathinka, Olsen, ank. 10. Aug. til Aberdeen. — Elna, Carlsen, afg. 31. Juli fra Saffi bestemt til Falmouth. — Marie, Boye, ank. 12. Aug. til Stege. — Brødrene, Petersen, ank. 12. Aug. til Kjøbenhavn. — Nansen, Pofler, var 14. Aug. sejlklar i Sundswall bestemt til Caen. — Svip, Jensen, ank. 14. Aug. til Karlshamn. — Christian, Eschen, ank, 14. Aug. til Kjøbenhavn. — Fremad, Hansen, ank. 14. Aug. til Rødby. — Maren, Christensen, ank. 14. Aug. til St. Vaast. — Enigheden, Friis, afg. 12. Aug. fra Aarhus bestemt til Egernsund. — Martha, Haagensen, ank. 15. Aug. til Courselles. — Maren, Christensen, ank. 13. Aug. til Flensborg. — Anna, Kromann, ank. 10. Aug. til Kønigsberg. — Luna, Philipsen, ank. 11. Aug. til Frederikshavn. — Johanne, Grube, var 10. Aug. sejlfærdig i Saffi. — Juliane, Christensen, ank, 16. Aug. til Newcastle. — Valborg, Johansen, ank. 13. Aug. til Fecamp. — Nielsine, Christensen, ank. 15. Aug. til Wismar. — Elise Dyreborg, Simonsen, ankom 16. Aug. til London. — Caroline, Rasmussen, afg. 16. Aug. fra Svendborg best. til Norge. — Marie, Rasmussen, ank. 10. Aug. til Bolderaa. — Haabet, Fabricius, afg. 13. Aug. fra Svendborg og best. til Norge. — Peter, Olsen, ank. 15. Aug. til Boness. — Venus, Friis, ank. 12. Aug. til St. John. — Dronning Louise, Petersen, ank. 16. Aug. til Pontrieux. — Kvik, Andersen, ank. 17. Aug. til Brest. — Johanne, Hansen, ank. 10. Aug. til Helsingør, — Nicoline, Hansen, afg. 12. Aug. fra Rønne til Skien. — Agnes, Rasmussen, afg. 13. Aug. fra Rønne til Skien. — Duen, Christensen, ank. 17. Aug. til Gøteborg. — Sylfid, Østermann, ankom 15. Aug. til Treguier. — Fri, Rasmussen, ank. 18. Aug. til Benodet. — Trine, Christensen ank. 18. Aug. til Kjøbenhavn. — Apollo, H. Albertsen, afg. 17. fra Aarhus til Kalmar, — Aurora, Raahauge. ank. 20. Aug. til Hadsund. — Salvado, Petersen, ank. 19. Aug, til Casablanca. — Elise, Simonsen, ank. 18. Aug. til Odense. — Hosanna, Hay, afg. 17. Aug. fra Kjøge til Umeå. — Familien, Frederiksen, ank. 17. Aug. paa Kbhvs. Red. — Hans, Folmer, ank. 18. Aug. til Kristinehamn.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Skallingen. Svenske-Knolde. Baaken paa *Svenske-Knolde* er borttagen.

Torup. Ombygningen af *Torup* Baake begyndes om nogle Dage.

Limfjorden. Vrald-Odde. Halmprikken ved *Vrald-Odde* staar i 9 Fod Vand c. 3 Kbl. VNV. for Oddens N.-Spids.

Løgstør-Grunde. Under Uddybningen af Løbet over *Løgstør-Grunde* og indtil Sejladsen gennem det er erklæret aabnet, er det forbudt at passere dette Løb.

Store-Bælt. Laaland NV.-Kyst. Onse-Vig. Indløbet til *Onse-Vig* vil blive afmærket med to Risprikker og to Halmprikker.

Mærkerne „*Kastager* Mølle overet med *Tjørneby* Mejeri-Skorsten" og „Et enligt staaende Træ med busket Krone overet med Enden af Broen i *Onse-Vig*" kunne ikke mere benyttes, da Møllen er flyttet og Træet ikke kan kendes.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Landsort. Bosknösen. Klokketønden ved *Bosknösen* inddrages om kort Tid for at forsynes med Lanterne.

Tyskland. Swinemünde. I *Swinemünde* gives Tidsignal nu foruden Kl. 12 Middag og Kl. 1 Em. ogsaa Kl. 11 Fm. og 4 Em. efter mellemeuropæisk Tid, altsaa svarende til 1 Time tidligere Middelklokkeslet i *Greenwich*.

Greifswalder Oie SØ. t. S. Vraget SØ. t. S. for *Greifswalder Oie* ligger paa 54° 11',1 N. Br. 14° 3',0 Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Risør. Grønholmsgabet. I Efteraaret 1900 tændes en Fyrlampe i *Grønholmsgabet* paa *Søndre Grønholmsskjær*, Løbets N.-Side. 58° 44' 33" N. Br. 9° 20' 0" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 10de August. 51° 35' N. Br. 2° 7' Ø. Lgd. Et drivende Vrag.

Den 10de August. 53° 1' N. Br. 1° 48' Ø. Lgd. Rundholter, der sandsynligvis vare faste i et Vrag.

Norge. Den 20de August 1900 slukkes *Pirholmen* Fyr og en Fyrlampe, der viser Fyr med Formærkelser, tændes paa samme Sted. Den lyser fra S. 9° V. fri V. om *Smaaskjær*, gennem V. og N. til N. 4° Ø., fri V. om *Ringskjær* og *Staalø*. N. 4° Ø. gaar midt over Skæret *Ildjernet*. Lyset er rødt fra S. 12° V., fri Ø. om *Klammerholmen*, til S. 39° V., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 22 Fod. Synsvidden: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde Lys.

Sørøholmen Fyrlampe er flyttet til *Søndre Sørøholmen* og viser Fyr med Formærkelser. Den lyser fra N. 31° Ø., fri Ø. om *Vallø Tvillingerne* og *Løvøgalten*, gennem Ø. og S. til S. 4° V., fri Ø. om *Rosøgalten*. Lyset er grønt fra N. 38° Ø., fri V. om *Alstenøen*, til N. 48° Ø., fri Ø. om *Vikholmen*, rødt fra N. 54° Ø., fri V. om *Rognan*, gennem Ø. til S., fri V. om *Juledagene*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 22 Fod. Synsvidden: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys. 65° 55' 0" N. Br. 12° 23' 40" Ø. Lgd.

Bonetskjær Fyrlampe viser nu rødt Lys fra S. 6° Ø. gennem S. til S. 28° V., fri Ø. om *Gaasen.*

Valsøøren Fyrlampe er flyttet 50 Al. Ø. hen og lyser nu fra S. 85° V., fri N. om *Kvaløen*, gennem V., N. og Ø. til S. 55° Ø. Lyset er rødt fra N. 77° V., fri S. om *Lamholmfluen*, gennem N. til N. 65° Ø., fri S. om *Svinøflua*, grønt fra N. 69° Ø. fri N. om *Massøen*, til S 55° Ø., hvidt forøvrigt.

Tyskland. Elben. Cuxhaven. Kugelbake. Da der paa Stenrevet mellem Spirtønde N og O neden for *Kugelbake* kun er 21 Fod Vand, bør Skibe med over 19 Fods Dybgaaende ved Lavvande kun benytte Farvandet N. for *Mittelgrund.*

Twielenfleth. Det hvide, røde og grønne, faste Fyr af 6. Orden paa *Twielenfleth* Fyrbaake er forandret til et Fyr med En-Formørkelse hver 5 S., Lys 4 S., Mørke 1 S. Fyrapparat af 5. Orden. Lysvinkler og Højde ere uforandrede.

Weser. Rother Sand N. *Rother Sand* er tiltaget N. efter, hvorfor følgende Tønder ere flyttede og nu ligge saaledes:

Tønde A i 9 Fv. Vand. 53° 53′ 36″ N. Br. 7° 59′ 25″ Ø. Lgd.

Tønde A/A i 32 Fod Vand. 53° 53′ 43″ N. Br. 8° 2′ 30″ Ø. Lgd.

Tønde B i 32 Fod Vand. 53° 53′ 26″ N. Br. 8° 5′ 45″ Ø. Lgd.

Tønde C/1 i 7 Fv. Vand. 53° 53′ 11″ N. Br. 8° 7′ 51′ Ø. Lgd.

Rød Stumptønde C/2 ligger 3/4 Kbl. SV. for Tønde C/1.

I *Alte Weser* NØ.-lige Indløb er Dybden ved Lavvande kun 13 Fod.

Holland. Zuiderzee. Marken SØ. En Tjalk er sunken SØ. for *Marken.* Vraget er om Natten afmærket paa sædvanlig Maade.

Zeegat Hoek van Holland. Det forreste, røde, faste Ledefyr paa *Berghaven* Ø.-Dæmnings Hoved er flyttet til et Jerntaarn, der staar tæt ved det gamle. Flammens Højde er nu 46 Fod. Synsvidden: 10 Kml. 51° 58′ 36″ N. Br. 4° 7′ 36″ Ø. Lgd.

Zeegat van Zierikzee. I Farvandet V. for *Haringvreter* ligger Stumptønde Nr. 4 i 15 Fod Vand. 51° 33′ 42″ N. Br. 3° 39′ 26″ Ø. Lgd.

I *Schaar van Vuilbaard* ligger Stumptønde Nr. 1 i 32 Fod Vand. 51° 37′ 6″ N. Br. 3° 49′ 12″ Ø. Lgd.

Ved *Vuilbaard* SØ.-Spids ligger Lystønden, som er rød- og sort vandret stribet og har Nr. 4, i 33 Fod Vand. 51° 35′ 58″ N. Br. 3° 54′ 14″ Ø. Lgd.

Ooster Schelde. I følgende Farvande ere Numrene paa Tønderne forandrede saaledes:

I *Roompot:* Om Styrbord, Spidstønde Nr. 1 med Ballon, Spidstønde Nr. 2—4, rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 5 med Kors, Spidstønderne Nr. 6, Nr. 7 med Ballon, Nr. 8, Nr. 9 med Ballon, og Nr. 10. Om Bagbord, Stumptønderne Nr. 1 med afkortet Kegle, Nr. 2—7, Nr. 8 med afkortet Kegle, Nr. 9 (*Schaapskooitje*), Nr. 10—12, Nr. 13 (*Schouwsche Ton*), og rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 14 med Kegle.

I *Schaar van Vuilbaard:* Om Styrbord, Spidstønderne Nr. 1 og 2. Om Bagbord. Stumptønderne Nr. 1 og 2.

I Farvandet fra *Gorishoek* til *Bergen op Zoom:* Om Styrbord, Spidstønderne Nr. 10—12, Nr. 13 med Ballon, og Nr. 14—20. Om Bagbord, Stumptønderne Nr. 14 og 15, rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 16 med Diamant og Stumptønderne Nr. 17—26.

England, Skotland og Irland. Fra 1. Januar 1901 skulle Skibe, der ved *Englands, Skotlands* og *Irlands* Kyster ville tilkalde Lods, gøre følgende Signaler:

Om Dagen: „Union Jack" med hvid Kant, hejst paa Fortoppen, det internationale Signal PT, det internationale Flag S (hvid med en lille, blaa Firkant i Midten) med eller uden Kendingsstanderen ovenover, eller Afstandssignalet, to Kugler eller kuglelignende Figurer over en Kegle med Spidsen opad.

Om Natten: Blaalys hver 15 Minutter, eller et klart, hvidt Lys enten blinkende eller vist med korte og hyppige Mellemrum lige over Rælingen i et Minut ad Gangen.

Disse Signaler kunne anvendes enkeltvis eller samtidig.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Cape Cod Bay. Provincetown Harbor. I *Provincetown Harbor* ere Resterne af Pierene afmærkede saaledes: En hvid Pæl med hvid Firkant 1 3/16 Kml. N. 49° V. fra *Long Point* Fyr. En hvid Pæl med en hvid Tønde 1 1/16 Kml. N. 59° V. fra *Long Point* Fyr. Pælene ere 15 Fod høje over Højvande.

Connecticut. Fyrskibet *„Cornfield Point"* Nr. 48 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 20 inddraget.

New Jersey. Delaware River. Salem Creek. Ved Indløbet til *Satem Creek* er tændt et rødt, fast Fyr, der lyser Horizonten rundt. Det vises fra en hvid Pæl paa en sort Baake, der staar i 4 1/2 Fod Vand, 70 Al. N. 17° V. fra det gamle Fyr. Flammens Højde: 13 Fod. 39° 34′ 17″ N. Br. 75° 31′ 7″ V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Puerto Rico. San Juan. I *San Juan Harbor* ere en Del af Tønderne inddragne og andre forandrede. Man maa ikke stole paa Afmærkningen.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Parahyba. Pedra Secca. *Pedra Secca* Fyr, der imidlertid viste hvidt, fast Fyr, viser nu atter hvidt Et-Blink hver 1 Minut.

Chili. Conception Bay. Talcahuano. Belen Shoal. *Belen Shoel* hvide, faste Fyr er ombyttet med et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 10 S. 36° 42′ S. Br. 73° 5′ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Gravosa. Paa Grund af Arbejderne ved Dæmningen ved *Gravosa* skulle Skibe gaa saa langsomt som muligt for Indgaaende fra Øen *Daxa* og for Udgaaende til *Ombla* Munding er passeret.

Pago. Fyret ved *Pago* er slukket. Paa N.-Molens Hoved er tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys undtagen fra N. 52° V. til N. 7° V., hvor Lyset er rødt, nemlig over det sejlbare Løb mellem Pælene ved Indløbet til Havnen.

Rusland. Yalta. Uden for Yderenden af *Yalta* Mole ligger, medens den er under Forlængelse, et Fartøj, der viser to hvide, faste Fyr lodret for hinanden. 44° 29′ N. Br. 34° 11′ Ø. Lgd.

Kertch Stræde. Kap Jenikale. Et Sejlskib med Toppene over Vandet, ligger sunket i 6 Fv. Vand 5 21 Kml. N. 41° Ø. fra *Jenikale* Fyr. Vraget er afmærket med en sort og hvid Stage med Ballon. 45° 27′ 15″ N. Br. 36° 43′ 0″ Ø. Lgd.

Tripolis. Benghazi NØ. Damperen *„Lipsos"* har stødt paa en 17 Fods Grund 23 Kml. NØ. for *Benghazi.* 32° 26′ N. Br. 20° 17′ Ø. Lgd. Der er 8 à 9 Fv. mellem Grunden og Land.

Algier. El Karouch eller Sidi Yacoub NV. En 14 Fods Grund ligger c. 8 Kbl. N. 71° V fra den 950 Fod høje Top paa *Sidi Yacoub.* 35° 15′ 50″ N. Br. 1° 32′ 37″ V. Lgd.

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

Birma. Rangoon River. Syriam Point. S. for *Syriam Point*, paa *Rangoon River* Ø.-lige Bred, er tændt to hvide, faste Ledefyr. Forfyret staar 6 1/2 Kbl. S. 9° Ø. for Pyntens Yderende og Bagfyret S. 70° Ø. fra Forfyret. Holdte overet lede de over *Hastings Shoal.* Forfyrets Beliggenhed: 16° 45′ 0″ N. Br. 96° 13′ 10″ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China. Honkong. Tailong Head Fyr. I nogle *engelske* Admiralitets Kort Nr. 1964 er Fyr anført paa *Tailon Head.* Det skal udslettes. 22° 12′ 50″ N. Br. 114° 15′ 50″ Ø. Lgd,

Chusan Øer. Gutzlaff. *Gutzlaff* Fyr er nu et hvidt Lynfyr, der hver 5 S. viser Et-Lyn, Flammens Højde; 275 Fod. Synsvidden: 23 Kml. Linseapparat af 3die Orden. Fyret vises fra et hvidt, 45 Fod højt Taarn, der staar paa Ø.-Enden af Toppen af Øen, 70 Alen Ø. t. N. for det gamle Fyrtaarn. 30° 48′ 37″ N. Br. 122° 10′ 13″ Ø. Lgd.

Korea SV.-Kyst. Murray Sound og Lyne Sound. En Sandgrund med 2 3/4 Fv. Vand ligger paa 34° 14′ 55″ N. Br. 126° 0′ 50″ Ø. Lgd.

En Sandgrund, *Gyuzi.* med 3 1/2 à 4 3/4 Fv. Vand, c. 4 1/2 Kbl. lang i N. og S. og indtil 3 1/2 Kbl. bred, ligger 6 3 Kml. S. 69° V. fra Klippen, der ligger 1 Kml. N. for *Kacha Do* 34° 28′ 20″ N. Br. 125° 55′ Ø. Lgd.

Korea Ø.-Kyst. Commemoration Bay. En Klippe med 2 1/4 Fv. Vand ligger 4 Kbl. N. 21° Ø. for *Datsan Island* i *Commemoration Bay (Urusan Ko).* 35° 31′ 40″ N. Br. 129° 26′ 55″ Ø. Lgd.

Japan. Nippon S.-Kyst. Simoda. Ved Indløbet til *Simoda* ere følgende Klippegrunde fundne:

En 4 1/4 Fv. Grund 1 Kbl. N. 52° V. fra *Saku Ne.* En 4 1/2 Fv. Grund 1 2/3 Kbl. N. 35° V. fra *Saku Ne.* En 3 3/4 Fv. Grund 1 17 Kbl. N. 8° V. fra *Saku Ne.* En 4 Fv. Grund 2 31 Kbl. N. 8° V. fra *Saku Ne.* En 3 1/2 Fv. Grund 5 29 Kbl. N. 27° V. fra *Saku Ne.* En 1 3/4 Fv. Grund, *Goto,* 5 16 Kbl. N. 26° V. fra *Saku Ne.* En 1 3/4 Fv. Grund, *Shira,* 5 38 Kbl. N. 47° V. fra *Saku Ne.* *Saku Ne* ligger paa 34° 37′ 15″ N. Br. 138° 55′ 0″ Ø. Lgd.

PETER IBSEN. Lager af Værktøj.
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Københavns Børskurs d. 22. Aug. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	100¾		100½	100¾
Danmark			94¼	95
Norden	124½	¼	124¼	124¾
Kjøbenhavn	103¼		103	103¼
Carl			58¾	59
Dannebrog			104	104½
Skjold	78		77¾	78¼
Urania			83½	85
Union	105¾		105½	106
Dampsk. af 1896			105	107
Østasiatiske	105½		105¼	105½
Østersøen			102½	103
Nordsøen			75½	80
Torm			96	104
Gorm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			60	87
Dansk-russisk Dampsk.			98	110
Hejmdal			110	115
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			92	94
3½% Husejer Kreditk.	77½		77½	77¾
3½% Kbhvns Kreditf.	81		81	81¼
4% — — 2. Serie	86¼	½	86¼	86½
4% — — 1. —			89¾	91
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			82½	83½
4% — — 6 —			83½	83¾
3½% Landkreditk. 3 —			85¼	86
Aktier.				
Nationalbank	137½		137¼	137¾
Privatbank			121¼	122½
Landmandsbank			115¼	117
Handelsbank			115½	116
Grundejerbank			98	100
Burm. & Wain	76		75¾	76
Helsingørs Jærnsk.			93	95
Sukkerfabr.	98		97¾	98
Bryggeri Aktier			88¾	89¾

Vekselkurser d. 21. Aug. 1900.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.23	18.19
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 21. Aug. 1900.

Russiske Noter	216.30
4% Russiske Consols	—
3⁸/₁₀% — Boden Kredit	91.20
5% Mexikanske 1899	97.40
5% Rumænske Stats	86.90
4% — — 1890	74.50

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

„Det Foren. Dampskibs." 52,000, „Danmark" 28,000, „Norden" 16,000, „Kjøbenhavn" 40,000, „Carl" 16,000, „Dannebrog" 4,000, „Skjold" 30,000, „Urania" 4,000, „Union" 10,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 4,000, „Østasiatiske" 10,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Tlf. 5047.

VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering
anbefales:
A. FORMANNS
BLODBUDDING
(i hermetisk lukkede Daaser).
Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

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.**
Udsalg for Aarhus
ved J. P. Johansen, Skolegade 34

AKTIESELSKABET
NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,
KJØBENHAVNS FRIHAVN,
anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.
Kan leveres ufortoldet.
Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsproviantering-shandlere samt Specialforretninger.

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

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

H. B. MAYMANN,
REBSLAGER.
HELSINGØR.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

Befragtningsklausuler
og
Havarier.

Haandbog udgivet af **Nordisk Skibsrederforening** ved Bestyreren, **Johs. Jantzen,** **anbefales d'Herrer Redere til Indlemmelse i Skibsbiblioteket.** Faas ved Henvendelse til Nordisk Skibsrederforening, Christiania, eller dens Agenter: Theo. Koch & Co., Kjøbenhavn. Pris **Kr. 5.00.**

CARLSEN, NIELSEN & CO.,
CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. * Telegrams Skandinav.

EMIL HAMMELEV,
TOLDBODVEJ 1.

FREMMEDE TRÆSORTER.

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

Stort Lager forefindes.

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"

Holm & Wonsild,
Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HECKSHER & SØN,
KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

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

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

Telegr.-Adr.: Heckshers

HÄNSCHELL & Co.
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (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.

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,
Skibsmægler.

Aarhus.

N. C. BACH,
Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,

Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Michael Lund,
Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,
Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

CARL OLESENS
Skotøjslager,

St. Strandstræde 31,

anbefales.

Alt Skomagerarbejde udføres.

Gl. Carlsbergs
nyopførte

Restaurant i Frihavnen

anbefales D'hrr. Sømænd.

Ærbødigst

F. Kiørboe,

Restaurator.

Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører,

anbefaler sin

Skibsprovianteringshandel.

Randers.

Café van Zandt,
H. J. Aliphas.

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

Nordisk Skibssalgs-Bureau
ved **Claus Christensen,**

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

H. R. HERMANSEN,
Søekviperingsforretning,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.

• Telefon 5826. •

Aarhus. Havnegade 28.

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. ***

Spis kun

Nørgaards

Dampkogte Skinker.

Engelsk Patent Dampkogningsmetode.

Al Næringsværdi bibeholdt.

Benfri, færdige til Spisning.

Fabrikslager: Nørregade 35.

Telefon 7305.

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.

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.

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.

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.

Husk nu!
PAUL SØRENSEN,
Skomagermester,
77, Bredgade 77,
Hj. af Toldbodvej.
Fh. Toldbodvej 18.
Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af
Iste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.
Telefon 4819.

Café Hotel „SIAM".
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

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

Nyt Blæk.
Neelmeijers
Hollandsk Skrive- & Kopiblæk.
Skarp Kopi — ogsaa efter længere Tids Forløb. — giver 4 à 5 Aftryk.
Faas overalt. Telefon 3332.
Hovedforhandling hos
E. Jacobsen Ellegaard,
Holbergsgade 5. Kbhvn.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

INDHOLD: Skibes Ansvar for Ladningen efter Losningen. — Fragtmarkedet. — Bemærkninger ved Farten paa Spanien. — Lodsafgiftspørgsmaalet under Overvejelse. — Literatur. — Spørgsmaal og Svar. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende" sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.
Midlertidig Ansvarshavende: **Kapt. N. JENSEN.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 35. Kjøbenhavn, Torsdag den 30. August 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS. KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.

Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

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

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

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.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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.

PETER IBSEN. **Lager af Værktøj.**
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle
Conserves til Skibsbrug
af Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l. • Prislister udleveres paa Forlangende.
Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

Alle Arter Livs-, Kapital- og Børneforsikring.
Særlige. gunstige Tabeller for
Søfolk i udenrigs Fart.
Hovedkontoret for Danmark:
Frederiksberggade 11.
Agenter blandt Skibskaptajner og Styrmænd antages.

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
samt **Skibshandel.**
P. Schou, Frederikshavn.

Niels Jensen,

Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

Spis kun
Nørgaards
Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: **Nørregade 35.**
Telefon 7305.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabriker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn
Frederiksberggade Nr. 1.
Telefon 3669.

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.**

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,
Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.
Damp & Sejl.
• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.
Telefon 155. * Telegrams Skandinav.

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.

SØREN JENSEN'S

Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,
Holbergsgade 26,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Uniformer som civilt. Da jeg selv er Fagmand, kan jeg garantere for godt og solidt Arbejde, som udføres paa eget Værksted.

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

TH. MØLLER,

Nyhavn 45 & 47.
Telefon 387.
Skibsproviant, Kolonialvarer,
Vine og Spirituosa
en gros & en detail.
• Import & Eksport •
• Frilager •

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

Gl. Carlsbergs

nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

Café van Zandt,

H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Wilh. G. Brummerstedt,
Uhrmager.
St. Strandstræde 43.

Anders Nielsen,

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

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

Enkelt Skib overfor Eskadre.

I Anledning af „Board of Trade"s Advarsel til Koffardiskibsførerne om at gaa af Vejen for en Eskadre, bevirket ved den Dom som faldt i Sagen „Sans-Pareil" og „East Lothian", og som forresten har været drøftet og belyst i saavel engelske som fremmede Fagskrifter, ogsaa i dette Blad, findes i et herværende Blad en lang Artikel om denne Sag, hvori Forfatteren imod alle andre Blade, tager Krigsskibene i Forsvar, finder det dumdristigt og uforsvarligt af Koffardimanden ikke at gaa af Vejen, citerer Dommerens og de søkyndige Medlemmers skarpe Udtalelser i den engelske Admiralitetsret, hvilket dog skal være Appelretten, da det var der de omtalte Ord faldt, og meget andet som vi ikke skulle indlade os paa.

Der er dog et Par Punkter som vi ville se lidt nøjere paa og det er den Udtalelse, „at Navigatørernes sunde Sans siger dem, „at det sikreste" er i Tide at gaa af Vejen for Eskadrer og at undgaa at bryde gennem dem". Ja selvfølgelig vilde en Skibsfører med sund Sans gøre dette, naar han vidste, at han stod ligeoverfor en Kommanderende som ham paa „Sans-Parail", der ikke en Gang kendte Lanternerne som en Bugserdamper fører, naar den har et Skib paa Slæb, og skøndt det bugserede Skib, havde sine Lanterner i Orden, saa støttede han sit Ror. da han havde passeret den, som han antog for en almindelig Damper, og brød sig slet intet om det andet Skibs Lanterner, men løb ind i det. Vi have nok Lyst til at se, hvad de fleste Skibsførere vilde gøre, naar de i en mørk Nat fik nogle Lanterner i Sigte i en Afstand af, som der staar, 6 Kml.; vi mene, at de ganske rolig vilde holde deres Kurs, og antage at der ogsaa fandtes fornuftige Mennesker med sund Sans paa de andre Skibe. I omtalte Tilfælde var Eskadren formeret i 4 Linier og havde en Bredde af 4 Kvartmil, altsaa over 1 Kml. mellem hver Linie. Vi sætte nu, at Bugserdamperen med „East Lothian" havde tænkt: Det er en Eskadre, den maa vi gaa agtenom! havde saknet sin Fart, givet S. B. Ror og var kommet hen paa den sydlige Side af Eskadren, og saa Eskadrechefen paa samme Tid havde givet Ordre til, at hele Flaaden skulde dreje f. Eks. 45 eller 90° til S. B., hvorledes havde da Stillingen været for de to, der vilde gaa af Vejen? At sammenligne en Flaade, der har en Bredde af 4 Kml., og med en Afstand af godt 1 Kml. mellem Linierne, med et Batteri Artilleri, eller en Bataillon Soldater paa en Gade, der er c. 16 Alen bred, synes vi ikke rigtig passer. I Slutningen af Artiklen staar: „Fairplay" udtaler i Anledning af denne Advarsel, at det klogeste Skibsførere kunne gøre, er at holde sig vel fri af Eskadrer; men for at de skulle kunne gøre dette, anser Bladet det for nødvendigt, at Admiralitetet anordner tydelige Signaler, der kunne oplyse andre Skibe om, at de have en Eskadre for sig. Hvorfra denne Udtalelse af „Fairplay" er, vide vi ikke, men i Nr. 901 af „Fairplay" for Torsdag d. 16. August staar følgende: „I sidste Uges Nr. gav vi en Kopi af den Notice, som „Board of Trade" lige havde udstedt, for at gøre Redere og Skibsførere opmærksom paa den Dom, som blev afsagt d. 17. Maj i Appelretten i Sagen H. M. S. „Sans Parail" og „East Lothian", og advarer dem imod den Fare som løbes ved, at enkelte Skibe nærme sig Eskadrer af Krigsskibe saa nær, at der er Fare for Kollision, eller forsøge at gaa foran om, eller igennem, eller bryde Linien af en saadan Eskadre. Noticen ender med en Advarsel til de Søfarende om, under saadanne Omstændigheder, for deres egen Sikkerheds Skyld, da i Tide at træffe saadanne Foranstaltninger, at de holde dem ude af Vejen og undgaa at passere gennem Eskadren.

Hvis Admiralitetet ikke gaar ind paa at give noget Varsels Signal, er der stor Fare for, at det bliver umuligt for Handelsskibene at komme ud af Vejen. Dersom de gaa af Vejen for sent, har de absolut Fejl ifølge Reglerne. Bliver derimod Skibsføreren, ved et aftalt Signal, gjort opmærksom paa, at han er i Nærheden af en Eskadre, kan han tage sine Forholdsregler, men faar han intet saadant Signal, vil han maaske holde sin Kurs saalænge til han er haabløs indviklet i Faren.

Skibsredere ville handle klogt, naar de ikke instruerer deres Skibsførere til at rette sig efter denne Notice, men raade dem til at handle, som de hidtil have gjort. Dersom Admiralitetet samtykker i at give et Signal, er det derimod en anden Sag; thi da véd Skibsføreren, naar han hører det advarende Signal, at det klogeste, han kan gøre, er at holde klar af Eskadren. Søvejsreglerne for Koffardiskibe komme her i Konflikt med de Regler, som Admiralitetet søger at paabyde, og intet andet end Forvirring og muligvis alvorlige Skader, vil blive Resultatet af en saadan Tingenes Tilstand. I „Sans Pareil" Sagen udtalte Lord Justice A. L. Smith sig som følger:

„Det Forslag som den lærde Attorney-General her har skitseret, er i Virkeligheden dette, at en Eskadre af Hendes Majestæts Skibe maa fare frem i fire Linier paa den Maade, som jeg har beskrevet at denne Eskadre har gjort, og at det er enhver af hendes Majestæts Undersaatters Pligt, eller enhver andens, at gaa ud af Vejen. Det er hvad Kronen ønsker skal ske, men jeg finder hverken Regel eller Regulation, eller nogen Parlamentsakt, eller Lovregel, eller nogetsomhelst som kan støtte dette, og mig forekommer det, at naar hendes Majestæts Skibe vil navigere i disse Farvande, saa maa de følge Principerne for god Navigation, paa samme Maade som enhver anden af hendes Majestæts Undersaatter, og at hine Regler ere bindende for Hendes Majestæts Skibe, ligesaa vel som de ere for hendes Majestæts andre Undersaatter."

I Kraft af en saadan Udtalelse, burde Autoriteterne indse, at det er deres Pligt, hvis de ønsker at forebygge eller forringe Risikoen af Kollisioner mellem Krigs- og Handelsskibe, at bestemme Brugen af Signaler, ved hvis Hjælp det sig nærmende Handelsskib kan blive advaret om, at det befinder sig i Nærheden af en Eskadre."

Ovenstaaende Udtalelser af Lord Justice A. L. Smith ere tydelige nok, og alle de Artikler, som vi have set i de forskellige Fagblade have været i Overensstemmelse hermed. Hvorledes den store Skibsrederforening i London stiller sig til Sagen, ses bedst af den Resolution, som blev vedtaget af dens Komité og straks sendt til „Board of Trade", og hvori den protesterer mod nogensomhelst Forandring, der kunne give Krigsskibene Rettigheder lige overfor Handelsskibene og indtrængende opfordrer „B. o. T." til ikke at give Samtykke til en saadan Forandring. Se Artiklen „Søvejsreglerne" i „Dansk Søfartstidende" Nr. 32 for i Aar.

Et Assurance-Spørgsmaal.

— Queens Bench. —

Et Skib forsikredes d. 1. April 1899 for 12 Maaneder, og Policen indeholdt blandt andet følgende Bestemmelse: Ristorno 1 % hvis Skibet er beskæftiget i „Eastern trade", i hele den Tid Policen løber (during the whole currency of this policy).

Kort før de 12 Maaneders Udløb gik Skibet tabt, og det havde hele Tiden fra 1. April 1899 været i „Eastern trade", hvorfor den forsikrede forlangte den i Policen omtalte Ristorno af Præmien. Forsikreren gjorde herimod gældende, at Policens Fordring ikke var fyldestgjort, da de 12 Maaneder ikke vare gaaede, da Skibet gik tabt — og Striden kom altsaa til at dreje sig om Forstaaelsen af Ordene „during the whole currency of this policy". Skulde dette betyde den Tid, Policen faktisk var i Kraft eller skulde det betyde det Tidsrum af 12 Maaneder, i hvilke den, naar intet hændte, vedblev at løbe.

Dommen gav den forsikrede Ret. Da Skibet gik tabt ophørte Risikoen, og Policen kunde ikke længer paa nogen Maade kaldes løbende; den var løbende saalænge Risikoen bestod, og i hele den Tid havde Skibet været i „Eastern trade", hvorfor der tilkom den forsikrede Ristorno af Præmien. Forsikreren havde gjort gældende, at denne Fortolkning var urimelig, fordi den vilde medføre at der skulde ristorneres, naar Skibet gik under Dagen efter Forsikringens Tegning; men hertil kunde bemærkes, at et lige saa urimeligt Resultat vilde fremkomme efter Forsikrerens Opfattelse, idet den forsikrede herefter ikke vilde kunne forlange Ristorno, hvis Skibet, der hele Tiden havde opfyldt Betingelserne, gik under Dagen før Policens Udløb. Hvis det havde været Meningen i Policen at udtale den Opfattelse, som Forsikreren nu vilde gøre gældende, havde det jo været let at sætte „during the whole 12 months", men de Ord, som nu vare valgte tydede netop paa at man havde tænkt sig, at Policen kunde ophøre før de 12 Maaneder vare gaaede.

Forsikreren havde endvidere henvist til en anden Bestemmelse i Policen, hvorefter den forsikrede kunde hæve Policen naar som helst og forlange 13 sh. 4 d. per cent for hver ikke begyndt Maaned. Forsikreren mente nu, at naar den forsikrede gjorde Brug af denne Bestemmelse og hævede Policen, og da foruden 13 sh. 4 d. per cent for hver ikke begyndt Maaned ogsaa skulde kunne fordre Ristorno som ovenfor, vilde dette være ganske absurd. Hertil bemærkede Dommeren, at naar den forsikrede valgte at hæve Policen, da fik han selvfølgelig kun det, som var fastsat ved Bestemmelsen om Policens Ophævelse, nemlig 13 sh. 4 d. per cent for hver ikke begyndt Maaned, men ikke mere.

I nærværende Tilfælde erkendtes imidlertid som sagt den forsikrede berettiget til, af Forsikreren, at faa den i Policen vedtagne Ristorno af Præmien.

(Sh. Gaz.)

Denne Dom har, som det ses af „Fairplay", vakt betydelig Opmærksomhed i engelske Assurance- og Søfartskredse, og nævnte Blad indeholder en skarp Kritik af Dommen, og hævder at Forsikrerens Fortolkning maa være den rigtige, da der ellers ikke vilde have været tegnet Forsikring for en Præmie af 8 Guineas pr. Cent. Efter Bladets Mening indeholder Dommen ogsaa en Fravigelse af det almindelige Forretningsprincip, at den forsikrede skal dækkes for sit Tab, men ikke lukrere ved Ulykken.

Man maa herefter vente en Appel af Sagen til højere Ret, da Assurandørerne næppe ville lade sig nøje med Dommen.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge er Fragtmarkedet næsten overalt meget fast og med stigende Tendens, og da det kniber svært for Befragterne at faa tilstrækkelig Tonnage, saa ere Udsigterne vedblivende gode for Rederne, dog ikke for dem som have Skibe paa Liggedagspenge i Wales; thi £ 20 om Dagen er jo for lidt for større Skibe, især med de uuværende gode Fragter, og sørgeligt er det, at just som alt begyndte at komme ind i normal Gænge, saa kommer „Taff Vale" Jærnbanestreiken og forstyrrer det hele, og hvor naar denne vil ende er ikke godt at forudse, ejheller hvormegen Skade den vil gøre saavel for Befragtere som Redere; thi Havnene ere fulde af Skibe som vente paa Kul til Udfragt, og da tilmed mange af dem ere sluttede hjem igen, vil de næppe række frem til deres „Cancelling" Dag. Mange vare af den Mening at Kulpriserne vilde falde hen i September, men eftersom Tiden skrider hen, synes det modsatte snarere at blive Tilfældet, og jo dyrere Bunkerkullene blive, desto højere Fragt maa der haves for at bringe Ballance i Regnskabet. Som Forholdene nu ere, med den store Mængde Tonnage oplagt i Kulhavnene, og da der jo skal bruges en stor Masse Tonnage saavel til Sorte- og Azoffhavet som til amerikanske Korn- og Bomuldshavne, saa synes Udsigterne til at Raterne ville stige, at være meget lyse for Rederne.

Kulmarkedet holder sig støt med Hensyn til Raterne, men paa Grund af Jærnbanestreiken i Wales staar de fleste af Kulminerne stille, og der dynger sig en Masse Tonnage sammen, saa det vil blive slemt med Tørnen; dog har Jærnbanen saa smaat begyndt at arbejde i de sidste Dage med nye Folk, men da ogsaa Østkysthavnene ere fyldte med Skibe, og Leveringen af Kul til Landets eget Forbrug er i stærk Agterhaand, saa er det ogsaa vanskeligt at arrangere Tørn der. Fra Cardiff ere Fragterne uforandrede fra forrige Uge, kun ere de en lille Smule lavere for Frederikshavns, Kjøbenhavns og Kronstads Vedkommende. Fra Glasgow ere de ogsaa noget lavere, og der noteres: Til danske 14 Fods Havne og Rønne 8/3 à 8/6, Aalborg, Horsens, Fredericia 8/ à 8/6, Tuborg 8/6, Kjøge 8/3 à 8/6, Kjøbenhavn 8/ à 8/6, Aarhus 8/6, svenske Sundhavne 7/6, Malmø 7/6 à 7/9, Stugsund 8/6 à 8/9, Luleå 8/, Hudiksvall 9/6, Stockholm 8/, Riga, Kronstadt 7/6, Libau, Pernau 8/, Pillau 9/6, Kønigsberg 9 à 9/6, Svinemünde 7/3 à 7/6, Lissabon 7/9 à 8/, Huelva 8/ à 8/3, Valencia 10/6, Barcelona 11/6, Algier 9/ à 9/6, Venedig, Triest, Fiume 12/6, Alexandria 13/6 à 14/. Fra Newcastle noteres: Til Helsingør, Korsør 7/, Kjøbenhavn 6/6, Pillau 6/3, Kønigsberg 8/3, Svinemünde 6/, Libau 7/, Riga 6/6 à 6/9, Reval 7/3, Kronstadt 6/6 à 6/9, Luleå 7/3, Oporto 8/9, Lissabon, Cadix 8/6, Messina, Palermo 11/9, Algier 10/3, Genua, Savona 10/9, Sulina 11/, Konstantinopel 9/3 à 9/6, Alexandria 12/6 à 12/9, Port Said 12/6.

Østersømarkedet er temmelig uforandret, støt men meget roligt, dog med stigende Tendens. Fra St. Petersborg noteres: Til London eller Østkyst 2/6, Rotterdam, Amsterdam 2/6, Hamburg, Weser, Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 2/7½, Kontinent (H. til H) eller Kanalen 2/9, Rouen eller Bristol Kanalen 3/, alt Hvedebasis pr. 496 lbs. Fra Kønigsberg noteres: London, Hull 1/7½, Newcastle 1/10½, Østkyst 2/ à 2/3, Antwerpen 2/3 à 2/6, Rouen 3/3, alt Hvedebasis pr. 500 lbs. Til Kemi 4/800 Tons Mel 8 à 9 Rmk. pr. Ton, Wasa 400 Tons Mel 8 Rmk. pr. Ton i Slutning September, Jacobstad 4/500 Tons Mel 9 à 10 Rmk. pr. Ton i Begyndelsen af Oktober. Fra Riga til London, Hull 1/4½, Antwerpen, Ghent, Dunkirk, Rotterdam 1/4½ à 1/6, alt Havrebasis. Fra Libau til Hamburg 1/3 à 1/4½, Leith, Hull, London 1/4½, Antwerpen 1/6, Bristol Kanalen 2/, Glouchester 2/3, alt Havrebasis, 13 à 14 Rmk. til Stettin, 20 Rmk. til Østnorge, pr. 2000 Ko. Rugbasis, 17 à 18

Rmk. pr. 2000 Kg Oliekager til Rostock. Fra Pernau bydes 30/ pr. Ton Hør, 45/ pr. Ton Codilla til Østskotland.

Trælastmarkedet er meget godt og høje Rater holde sig saavel fra Østersøen som Hvidehavet; men ogsaa fra Amerika ere Raterne høje, og da der er for lidt Tilbud til Efterspørgslen, saa vedblive Raterne at stige og ville vistnok naa en sjelden Højde. Fra Kronstadt bydes 40/ à 42/6 pr. Stdr. til London og 25 fl. til Holland. Fra Riga bydes 37/6 til London eller Østkyst. Fra Windau bydes 35/6 til Tynen og 32/ til Boness eller West Hartlepool pr. Stdr. D. B., $23^1/_2$ à $24^3/_4$ fl. pr. Tylft Bjælker til Holland. Fra Hernøsand til Dunkirk 500 Stdr. D. B. 275 Std. Bds. 58 Frcs. Til Dunkirk fra Skutskær 650 Stdr. Bds. 57 Frcs., Stockholm og Gefle 540 Stdr. Bds., 58 Frcs., Skellefteå 570 Stdr. D. B. 16 % Bds. 59 Frcs., Åbo, Kotka & Frederikshamn 500 Stdr. D. B. 40 Stdr. Bds. 58 Frcs. Fra Archangel bydes til London 450/500 Stdr. D. 10 % Battens 67/6, muligt mere. Fra St. Johns ere Plankefragterne faste til 62/6 à 65/ til Vestkyst U. K., og Pitchpine-Fragterne ere fra Pensacola til Guld Kysten 160/ à 170/, Tyne, Sunderland eller Hartlepool 122/6 à 125/, U. K. eller Kont. 127/6, Genua 117/6 à 120/, Barcelona 130/. Fra Mobile til Cardiff eller Aberdeen 120/6 à 122/, Gibraltar 122/6, Genua 117/6 à 120/, Liverpool 122/6. Fra Ship Island til U. K. eller Kont. 127/6. Fra Fernandina til Antwerpen 117/6.

Middelhavet, Sorte- og Azoffhavet. Fra Middelhavet kunde Ertsbefragterne ikke faa Tonnage til de Rater som de have gjort Kontrakt til, og maa derfor vente til November/December, i Haab om at det da vil blive billigere, rimeligvis blive de skuffede. Fra de spanske Frugthavne er der god Efterspørgsel for passende Baade til omtrent 15/ paa D. W. til London eller Hull. Fra Esparto Havnene og fra Sicilien ere Fragterne omtrent uforandrede. Alexandria Markedet er betydelig bedre, begrundet paa Mangel af Tonnage sammen med større Forlangende efter Bomuldsfrø fra England, og Raterne ere for Hull eller London 12/ pr. Ton og andet Gods i Forhold hertil. Fra Smyrna er der ogsaa betalt gode Priser, da Befragterne have været presset for promt Tonnage, for hvilke der er betalt 15/3 og op til 16/ paa D. W. til London, Hull eller Leith. Sortehavsmarkedet er fast, med stigende Rater fra Odessa hvorfra der bydes til L. H. A. R. 14/6 og fra Nicolajeff 1/ mere. Ligeledes bydes fra Odessa til Port Arthur eller Wladiwostok 50/ paa D. W. for Hø. Saltfragterne fra Eupatoria til Reval holde sig i 21/. Donau Markedet er omtrent livløst, og der er næsten ingen Forretning gjort, da Spekulanterne have havt Arbejde nok med at skaffe prompt Tonnage til hvad de allerede have befragtet. Azoff Markedet er fast og der kan faas til U. K. 18/6 n. c. for September og 18/6 à 19/ for Oktober med 6 d. mindre for Byg. Til L. H. A. R. bydes 18/ for September og 18/6 for Oktober til store Baade.

Det amerikanske Marked er bleven fastere og fastere over det hele, og da der ogsaa der mangler Tonnage, saa ere Udsigterne gode. Fra de nordlige Havne ere Berth Raterne til U. K. eller Kont. p. p. $3/4^1/_2$ à 3/6, og med fuld „dreading" option $3/7^1/_2$ à 3/9 til at opnaa. Paa C. f. O. Basis bydes fast $4/1^1/_2$ til $4/4^1/_2$ for September/Oktober Lastning. Fra New Orleans eller Galveston ere Berth Kornraterne til U. K. eller Kont. p. p. $4/4^1/_2$ à 4/6 for September Lastning. Der er en enorm Efterspørgsel for Tonnage fra Philadelphia, Baltimore og Virginia til Middelhavet og Adriaterhavet og der bydes til Marseilles, Genua, Neapel, Savona, Algier, Malta 20/, Alexandria, Port Said 22/ à 22/6, Adriaterhavet 22/, Piræus, Konstantinopel 20/6 à 21/. Bomuldsfragterne ere meget stive og fra Atlanterhavshavnene bydes for September/Oktober Lastning, for Baade af god Kapacitet, 50/ à 51/3 til Liverpool eller Kont., men Rederne mener, at de kan faa 55/ og fra Gulfhavnene 60/ à 62/6. Netto Certeparti Raterne ere fra de nordlige Havne 15/ til U. K. eller Kont. p. p., til Hamburg og Bremen 16/ til 16/6, og fra Galveston eller New Orleans ere Baade værd 21/ til Oktober/November Lastning.

Det østlige Marked er noget fastere og der er sluttet en Del gode Fragter ud, saavel til tyske som russiske Pladser i Østasien. Ligeledes ere Jutefragterne fra Culcutta til U. K. eller Kont. stegne til 30/ for September, Oktober, November og December. Fra Chittagong er betalt 32/6. Der er fra Java ogsaa noget livligere Efterspørgsel og der kan faas 31/3 til U. K. Fra Filipinerne er betalt 32/6 og 34/, og fra Bombay 16/, men det er dog langt fra at man kan kalde det gode Fragter, naar man erindrer at Fragterne fra Manilla have været oppe i 80/ à 90/, endda enkeltvis til £ 5 pr. Ton Sukker til England.

Internationale Kongresser vedrørende Søfart.

I Slutningen af September afholdes i Paris en international Søforsikringskongres. Programmet for Kongressen indeholder følgende Punkter:

1) Assurandørernes Stilling overfor de vidtgaaende Fritagelsesklausuler i Konnossementerne. Det foreslaas, at Assurandørerne vedtage kun at anerkende Klausuler, der fritage Rederiet for Skade, foranlediget ved Besætningens nautiske Fejl.

2) Risikoens Begyndelse og Ophør. Navnlig foranlediget ved Søassurancens Udstrækning udover den oprindelige Tidsgrænse — Varernes Losning — foreslaas det, at Risikoen skal begynde, naar Varen er afgivet til Transport og ende, naar den paa Bestemmelsesstedet stilles til Modtagerens eller hans Fuldmægtigs Raadighed.

3) Krigsfare. At denne Fare bør forsikres særskilt og mod højere Præmie.

4) Tyveri ombord. Der foreslaas særlige Foranstaltninger for nøjagtig at kunne konstatere Tyveriet, faa Regres mod Tyven og interessere Forsikringstageren i at Tyveri ej finder Sted.

5) Diskussion om Assurandørernes Forhold til Skade ved Skibsdunst.

I Begyndelsen af Oktober afholder „Comité maritime international" ligeledes Kongres i Paris. Kongressen vil fortsætte de forrige Aar i London førte Forhandlinger, om Rederens Ansvar for Skade, forvoldt af hans Skib. Derefter vil Mødet behandle Spørgsmaalet om Jurisdiktion i Sammenstødssager og endelig Spørgsmaal om Bjærgning samt Regler om Forpligtelsen til at blive paa Sammenstødsstedet.

I sin Tid skulle vi nærmere komme ind paa Forhandlingerne ved disse Møder, hvis Programmer jo indeholde Spørgsmaal af betydelig Interesse for Skibsfarten.

Personalia.

Under stor Deltagelse fra Kollegers samt Slægt og Venners Side begravedes Onsdag den 22. ds. fra Kapellet paa Garnisons Kirkegaard, tidligere Fører af Dampskibet „Ørnen" Kaptajn Anthon Christensen. Blandt Følget bemærkedes, som Repræsentant for „Det forenede Dampskibsselskab"- Skibsinspektør Tidemand samt adskillige af Selskabets øvrige Funktionærer. Ved Kisten, der var dækket med talrige Kranse, deraf signerede, fra Selskabets Kaptajner, fra „Det forenede Dampskibsselskab" m. fl., paraderede 10 af Selskabets Styrmænd i Uniform, hvoraf 2 med floromvundne Flag, Selskabets Kontorflag og Dansk Flag. Efter en smuk og gribende Tale af Provst Fenger, bares Kisten til Graven af ovennævnte Styrmænd. Den Afdøde, der var født i 1845, var Søn af Proprietær Christensen til Stensvad pr. Hjørring, han kom til Søs efter Konfirmationsalderen, tog 1866—67 første og anden Afdeling af Styrmandseksamen, og fo'r derefter som Styrmand paa Sejlskibe i transatlantisk Fart. I 1875 overtog han Førelsen af Sejlskib for Grosserer Simoni i Aalborg, hvilket førte han i 4 Aar i Fart paa Nord- og Østersøen. I 1880 underkastede han sig Maskineksamen og indtraadte derefter i det „Nørrejydske Dampskibsselskab", med hvis Skib „Union" han i 1884 overgik til „Det forenede Dampskibsselskab," under nu afdøde Kapt. C. Wandall som Fører. Senere overgik han til Selskabets indenrigske Afdeling, og var saaledes Styrmand i Dampskibene „Randers", „Sct. Knud" og „Saxo," hvilke Skibe han af og til førte indtil han i 1897 blev udnævnt til Fører af Dampskibet „Ørnen". Den Afdøde, der led af Sukkersyge, var en stræbsom og flittig Mand, der kæmpede haardt imod Sygdommen, inden han bukkede under for denne. Han efterlader sig Hustru og en lille Datter, en Søn døde for nogle Aar siden i Tolvaarsalderen.

En i hamborgske Handels- og Søfartskredse meget bekendt Mand, C. Ferd. Laeisz, er Onsdag d. 22. ds. afgaaet ved Døden i Hamburg i en Alder af 47 Aar. Det var et meget virksomt Liv, der her afsluttedes, og talrige vare de Hverv, som han altid med usædvanlig Dygtighed beklædte. Som Deltager i det gamle Handelsfirma F. Laeisz arbejdede han ivrig for Firmaets Rederiforretninger, han var Bestyrelsesmedlem for det i 1881 dannede Dampskibsrederi „Hansa", udfoldede senere en stor Virksomhed i „Seeberufsgenossenschaft", navnlig i Anledning af Forskrifter om Forebyggelse af Ulykker for Sømænd, samt Sømænds Enke- og Børneforsørgelse. Han var Medlem af „Bürgerschaft" og fra 1884 Medlem af Handelskamret, hvis Præsident han var fra 1895—1898. I alle disse Virksomheder var han almindelig afholdt og beundret for sit klare Blik og store Arbejdskraft. Ogsaa i Udlandet havde Laeisz Navn en god Klang, han var Deltager i forskellige Kongresser om maritime Spørgsmaal og hans klare Udtalelser hørtes altid med stor Interesse. Først og fremmest i Hamburg, men ogsaa mange andre Steder, vil Budskabet om hans Død blive modtaget med oprigtig Sorg.

Tidligere Fører i „Det forenede Dampskibsselskab" og fra April 1899 Forretningsfører for „Dansk-Russisk Dampskibsselskab", Kapt. Johannes Ingerslev er den 26. ds. efter nogen Tids tiltagende Svaghed, afgaaet ved Døden i en Alder af 52 Aar. I nærværende Blad af 22. Febr- forrige Aar, bragtes hans Biografi ledsaget af den Afdødes Billede i Anledning af hans Fratræden som Fører i „D. F. D. S." Tjeneste, som vi henvise til.

Forstander L. Nic. Sørensens Jubilæum.
22. Aug. 1875—22. Aug. 1900.

Sidste Onsdag fejrede Bestyreren og Ejeren af Fanø Navigationsskole, Laurs Nicolaj Sørensen, sit 25aarige Jubilæum som Lærer ved nævnte Skole.

Det var ikke sunget ved hans Vugge, at han skulde blive Lærer for unge Sømænd. Han er født den 18de September 1848 i Aarhusegnen og opdragen i et Landbohjem. Paa Grund af sine gode Evner kom han paa Lyngby Seminarium, hvorfra han dimitteredes med første Karakter. Efter en kort Tid at have virket ved en Landsbyskole og været konstitueret Seminarielærer i Lyngby, blev han optaget paa det saakaldte Monradske Kursus og underkastede sig, efter endt Uddannelse, den udvidede Lærereksamen. Da han særlig havde lagt sig efter Engelsk, Matematik og Naturlære, var det ikke saa underligt, at han, da Styrmandseksaminerne i Begyndelsen af Halvfjerdserne var bleven udvidet, blev knyttet til den herværende Navigationsskole som Lærer i den saakaldte tredje Afdeling, hvortil der da var henlagt følgende Fag: Dansk, Engelsk, Søret og Handelsvidenskab, Geografi og Vejrlære samt Maskinlære. Efter i 19 Aar at have virket som Lærer ved Skolen, blev han for 6 á 7 Aar siden dennes Ejer og Bestyrer.

Jubilaren har i det forløbne Fjerdedel Aarhundrede undervist og dimitteret c. 1200 unge Sømænd, og vi tvivle ikke om, at baade ældre og yngre Elever ville anerkende, at S. er og har været en fortrinlig Lærer, der er i Besiddelse af solide Kundskaber og eminent Lærerdygtighed, hvorfor Skolen i Nordby i mange Aar har været særdeles godt besøgt. Da Forstander Sørensen endnu — trods de 52 Aar — er en rask og rørig Mand, er der Udsigt til, at han endnu i mange Aar kan fortsætte sin Lærervirksomhed paa Fanø.

Det er dog ikke alene Skolegerningen, Jubilaren har viet sine Kræfter. Ogsaa for almennyttige Samfundsspørgsmaal har han vist en levende Interesse. Han er kendt viden om Land som en fortrinlig Foredragsholder, særlig som Afholdstaler, ligesom han har været en varm Talsmand for Husflidssagen.

Paa Jubilæumsdagen var Nordby flagsmykket.

Nordby Sogneraad, Styrelsen for Fanø Skibsrederforening og mange af Byens Borgere mødte paa Skolen for at bringe Jubilaren deres Lykønskning, ligesom der ogsaa indløb en sor Mængde Telegrammer fra nær og fjern.

Eleverne forærede deres Forstander et Par smukke Billeder, og om Eftermiddagen indfandt der sig en Deputation, som overrakte S. et Gulduhr, hvortil mange af Byens Borgere havde ydet Bidrag.

Jubilaren udtalte gentagne Gange sin Tak for den Opmærksomhed og Velvillie paa Højtidsdagen, der var vist imod ham, og som vilde være en Spore for ham til fremdeles efter bedste Evne at virke i den Gerning og det Samfund, han nu i 25 Aar havde viet sine bedste Kræfter. *H. P.*

Under en Permission tilstaaet Kapt. Joh. Harder er Dampskibet „Nisnej-Novgorod" overtaget af 1ste Styrmand I. S. Nielsen.

Dampskibet „Douro" er under Kapt. A. Ørums Sygdom overtaget af Styrmand O. Egense fra Dampskibet „Christian 9."

Kapt. I. P. Bay fra Dampskibet „Botnia" er for Tiden sygemeldt.

Fra og med 31. ds. har Kapt. F. Funder, paa Grund af tiltagende Svagelighed, erholdt Afsked fra „Det forenede Dempskibsselskabs" Tjeneste.

Kapt. S. Kolster har atter overtaget Førelsen af Dampskibet „Expres".

„Dansk Søfartstidendes" Kontor er fra 1. September atter aabent fra 10—3.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: I Henhold til Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 1 Juli 1897 angaaende Beskaffenheden og Anbringelsen af Lanterner m. m. skal i Sidelanterner med Fladbrændere Vægerøret, naar det er fastskruet, have en saadan Stilling, at Vægen er parallel med en Korde, maalt fra den ene Ende af Lindsens Bue til den anden i et horisontalt Gennemsnit. Naar Lanternerne ere anbragte paa deres Plads paa Skærmene, vil Vægen altsaa ved en saadan Indretning danne en Vinkel af 45° med Skibets Kollinie. De ny Sidelanterner, der for Tiden fabrikeres i England, ere derimod saaledes indrettede, at naar Lanternen er sat paa Plads staar Vægen ret tværskibs, og der siges, at de maa være saaledes for at fyldestgøre „Board of Trade"s Fordringer.

Ifølge den ovennævnte danske Bekendtgørelse, ere de Bestemmelser, der indeholdes i samme „i alt væsentligt" overensstemmende med „B. o. T." Regler. Er der da i England siden 1. Juli 1897 gjort nogen Forandring i disse Regler? og er i saa Fald Reglerne for Danmarks Vedkommende ved nogen senere Anordning bragt i Overensstemmelse dermed? eller er der paa dette Punkt Uoverensstemmelse mellem de i Danmark gældende og „B. o. T." Regler? I saa Fald betragtes i Danmark en saadan Uoverensstemmelse da ikke for noget „væsentligt", der vil kunne faa Betydning ved Afgørelsen af en eventuel Kollisionssag? C.

Sv.: Saavidt os bekendt er der ingen Forandring skèt i Reglerne siden 1. Juli 1897, hverken i England eller herhjemme, men „Board of Trade" har altid holdt paa at Vægen skulde staa tværs paa Kollinien, hvorimod vore Autoriteter have ment den burde staa parallel med en Korde mellem begge Ender af Lindsen. Hvilket der er det rigtigste skal vi ikke kunne afgøre, men „B. o. T." mener formodentlig at det stærkeste Lys skal vises ret forud, og det er der nogen Rimelighed for. I Overensstemmelse hermed har „Norsk Veritas" forrige Aar udstedt et nyt Reglement til deres Besigtigelsesmænd angaaende Lanternerne, som dog i Hovedsagerne ere i Overensstemmelse med de internationale Regler; men beordrer med Hensyn til Vægen, at den, hvor Fladbrændere og Petroleum (Paraffin) bruges, skal være mindst $25^1/_2$ m. m. (1 Inch) og højst 51 m. m. (2 Inches) bred, maalt i ret Vinkel med Fartøjets Diametralplan. Endvidere: Dersom Vægen ikke er over 1 Inch bred, maa derfor Brænderen være stillet lodret paa Skibets Diametralplan. For Rundbrændere forlanger saavel „B. o. T." som „Norsk Veritas" mindst 1 Inch. Da denne Uoverensstemmelse saaledes har været til Stede lige fra Begyndelsen, maa den antageligt betragtes som uvæsentlig; men hvorledes engelske Dommere ville stille sig til dette Spørgsmaal i Kollisionstilfælde, er ikke let at afgøre, dog er det vor Mening, at naar ellers Lanternerne have den lovbefalede Lysstyrke, vil de ikke kunde undgaa at tage Hensyn til det Lands Regler, hvortil Skibet hører.

Ere Lanternerne store nok, ville vi raade til at bruge 1 Inch Rundbrændere da Spørgsmaalet om Brænderens Stilling derved bringes ud af Verden.

Fra Skibsfører F. Menne have vi modtaget et Brev, hvis Indhold i Korthed er følgende: Ved en paa Mariagerfjord for nylig foretagen Afgravning af en Hage, hvorved der blev et dybere Løb end tidligere, flyttede Lodsene en i Sejlløbet udlagt Vager for bedre at afmærke det dybe Løb; herved er imidlertid det gamle Sejlløb bleven indsnævret, idet det ikke nu kan ses, at der er sejlbart Farvand paa begge Sider af Vageren. Da dette frembyder Hindringer for mindre Fartøjers bekvemme Besejling af Fjorden, spørges om Lodsene have Ret til paa denne Maade at flytte Vageren.

Endvidere spørges, om man ikke kan henvende sig, gennem Dansk Sejlskibsrederiforening, til Fyr- og Vagervæsenet om Bibeholdelse af Afmærkningerne af det gamle Løb indover Barren, da dette under mange Forhold navnlig med sydlig og sydvestlig Vind vil være til stor Gavn for Fartøjer med 7 til 8 Fods Dybgaaende.

Sv.: Til ovenstaaende skulle vi kun bemærke, at Lodsene selvfølgelig ikke af sig selv kunne flytte Vagere, men maa have Ordre dertil af Autoriteterne.

Hvad selve Forholdet med Besejlingen af Fjorden efter Uddybningen angaar, kunne vi ikke udtale os uden nærmere Kendskab til de lokale Forhold, men vi kunne ikke andet end anbefale en Henstilling til Fyr- og Vagerinstitutionen.

Fra Sø og Land.

Fra Udenrigsministeriet have vi modtaget følgende: I Anledning af Pestfaren er der under 20. d. M udgaaet følgende Bekendtgørelse fra Lodskommandøren i Swinemünde.

I. Førerne paa samtlige her indkommende Skibe skulle af Lodsen forelægges et Skema indeholdende Spørgsmaal over Besætningens Sundhedsforhold, og dette Skema skal underskrives af Føreren og Styrmanden og af Lodsen overgives den tjenestegørende Læge eller den vagthavende Overlods.

II. Bliver der i Skemaet angivet mistænkelige Sygdomme, saa skal Karantæneflaget hejses paa det betræffende Skib og dette bringes hen paa Karantænestedet.

III. De fra smittede Havne kommende Skibe skulle med Karantæneflaget i Toppen bringes hen paa Karantænestedet.

IV. Samtlige hertil eller til Stettin bestemte Skibe. som komme fra Hamburg eller Cuxhaven og andre ikke tyske Havne udenfor Østersøgebetet skulle med Karantæneflaget i Toppen forankres paa Ankerpladsen for indkommende Skibe, eller hvis denne Plads ikke mere er tilstrækkelig, paa Karantænestedet. Østersøgebetet strækker sig til Skagen og paa den svenske Side til den norske Grænse.

V. De under II og III betegnede Skibe blive ikke givne fri før de ere undersøgte af Lægen. Den dem indbringende Lods har at forblive ombord indtil Lægeundersøgelsen er færdig og ikke tillade at nogen kommer ombord eller gaar fra Borde.

VI. De under IV betegnede Skibe blive om Dagen undersøgte af Lægen fra Kl. 6 om Morgenen til Kl. 7 om Aftenen. Lodsen har at forblive ombord som Bistand (Tolk) for Lægen til Undersøgelsen er endt, og før dette er sket, ikke tillade nogen at gaa ombord eller fra Borde.

De ligeledes under IV betegnede til Stettin bestemte, men først efter Kl. 7 om Aftenen i Swinemünde ankomne Skibe, kunne indtil Kl. 6 den paafølgende Morgen fortsætte Rejsen til Stettin uden at undersøges. Fra disse efter Kl. 7 Aften indtrufne Skibe, kan, efter at de ere forankrede, Lodsen forlade, og kunne alle Embedsmænd som Revierlodse og Toldembedsmænd roligt gaa ombord og følge med til Stettin.

Ifølge Bekendtgørelse fra Lodskommandøren i Pillau, skal ethvert dertil fra Søen ankommende Skib — ogsaa Rutebaade — underkastes Sundhedseftersyn. I Anledning deraf er det forbudt at løbe ind til Pillau om Natten; om Dagen skal Sølods tages og hans Anvisninger ubetinget lystres.

Strandvagten. Til Redningsstationerne i Ribe Amt er i disse Dage ankommen Telefonpæle og Materiale til Allarmerings Stationerne i Anledning af Strandvagten.

Det ny Fyrtaarn, som opføres paa Blaavandshuk, bliver ikke færdig til at afleveres til Oktober som oprindelig bestemt; men Arbejdet er dog saa vidt fremskredet at Kuppelen bliver tildækket i næstkommende Uge. Det er et imponerende Arbejde og dette Byggeforetagende vil koste Statskassen over 100,000 Kr. Det ny Fyrtaarn ligger henved 30 Favne fra det gamle, som nu ser saa ubetydeligt og uanseligt ud overfor sin mægtige Afløser. Ved Siden af det ny Fyrtaarn er opført en Bygning, hvori skal produceres en Gasart til Oplysning af Taarnets Fyr, der bliver af betydelig Synsvidde. Meddeleren heraf har i disse Dage været paa Stedet.

En Sejlrekord. En Sejlads, der sandsynligvis ubestridelig maa siges at være en Rekord, er netop udført af den amerikanske Lystyacht „Endymion" tilhørende Mr. Day, der Torsdag den 16. ds. ankom til Rouen. Denne Yacht, der er rigget som Skonnert og maaler 116 Tons, har tilbagelagt Rejsen fra New York til Havre paa 10 Dage!

Bjergeløn paa £ 2,500. Ved Admiralitetsretten i England behandledes 31. Juli følgende Sag angaaende Bjergeløn. — Reder, Kaptajn og Mandskab paa Dampskibet „Min" krævede Bjergeløn for Bjergning af Dampskibet „Trefusis." — Dette Dpsk. havde paa en Rejse fra Madeira til Montevideo faaet sin Aksel brækket 31. Decbr. f. A. og blev den følgende Dag i tyk Taage, taget paa Slæb af Dampskibet „Min", som bragte „Trefusis" ind til Montevideo. Dpsk. „Min" var paa Rejse til Dunkirk, og ifølge fransk Lov var dets Reder Ladningsejerne ansvarlig for den Skade, som tilføjedes Ladningen paa Grund af dette Bjergningsarbejde. Repræsentanten for Dpsk. „Min" paastod derfor, at den Risiko, Skibet havde paa Grund heraf, maatte komme i Betragtning ved Bestemmelsen om Bjergelønnens Størrelse. Retten fastsatte Bjergelønnen til £ 2,500.

Ugens Havarier.

Louise, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved en Ildebrand paa Kajen i Hull lidt betydelig Skade og maa reparere.

Ensign, Skonnert af Banff, er indbragt hertil med knækket Fokkemast. Skibet, der var paa Rejsen fra Skotland til Danzig med en Ladning Sild, fik Skaden under en Tordenbyge i Nordsøen. Afgaar med Damperhjælp til Bestemmelsesstedet.

Sindbad, Barkskib af Arendal, er paa Rejsen fra Christianssand til Sundswall i Ballast grundstødt ved Svinehoderne. Mandskabet landsat i Helsingør. Skibet sattes paa Grund ved Helsingør, hvor Svitzers, efter Tætning, bragte Skibet flot.

Ellen, Dpsk. af Karlshamn, har Natten til 26. ds. i Øresund været i Kollision med et ubekendt Sejlskib. „Ellen", der fik en Del Skade paa Overbygningen, er indkommet til Helsingborg.

Ymer, Barkskib af Mandal er d. 26. ds. paa Rejsen til Sundswall i Ballast indbragt til Helsingør af Dpsk. Bien. Ymer har mistet Klyverbom og Spryd efter Kollision med en Skonnert, sandsynligvis 3-m. Skonnert Ligo af Riga, der ligeledes er indbragt til Helsingør med brækket Ror og Skade paa Agterskibet.

Ellen Marie, Galease af Samsø, er d. 25. ds. paa Rejsen fra Aalborg til Holbæk med en Ladning Cement strandet ved Hesselø. Mandskabet, Kaptajn og 1 Mand, reddede sig i Land i Jollen.

Alpha, Skonnert, er d. 26. ds. indkommet i Frihavnen med Tab af Ankere.

Catharina, Skonnert, har drevet for sine Ankere ind mod Skonnerten Wilhelmina af Karlshamn, som laa for Anker her paa Reden. Wilhelminas Kættinger sprængtes, og Besætningen sprang om Bord i Catharina, hvorefter Wilhelmina grundstødte Vest for Mellemfortet.

Helena, Jagt af Styrsø, har paa Rejsen fra Warberg til Malmø med Sten Natten til 26. ds. været paa Grund ved Trekroner. Flot ved egen Hjælp og indgaaet i Havnen meget læk.

Ekliptika, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 25. ds. i Østersøen været i Kollision med Galease Emma af Brantewik i Ballast, der sank kort efter Sammenstødet. Kaptajnen og 2 Mand reddedes.

Algores, Dpsk. af Hull, har i Taage været i Kollision med et Fiskefartøj, der fik nogen Skade. Algores selv er ubeskadiget.

Ulverston, engl. Dpsk., har paa Rejsen fra Luleå til Rotterdam med en Ladning Jernerts, for Udgaaende herfra, været paa Grund. Svitzers bragte Skibet flot.

Eva, Skonnert af Rudkjøbing, grundstødt paa Søndre Røse. Svitzers tilkaldt til Assistance.

Elise, svensk Galease, som var grundstødt ud for Dragør, er bragt flot af Svitzers for en Betaling af Kr. 500.

Dampskibsselskabet „Union" meddeler Mandag til R. B.: Fra Kaptajnen paa Dampskibet „Anglia" have vi modtaget følgende: Søndag Formiddag den 26de August Kl. ca. 11 opdagedes en Genstand om Bagbord, som ved nærmere Eftersyn viste sig at være Agterenden af et sunket Fartøj, ragende ca. en Favn op over Vandfladen. Vraget, der antages at være en Galease, var hvidmalet foroven med en bred graa Stribe i Vandgangen, ligger meget farlig for Sejladsen, Sandhammer Fyrtaarn i misv. Nord ca. 5.5 Km. Afstand. Da det var Regntykning, kunde ikke Pladsbestemmelsen nøjagtig observeres.

Thingvalladamperen „Island" havde ved Ankomsten fra New York til Christianssand det Uheld, at Maskinen ikke bakkede rigtig, hvorfor det store Fartøj med altfor megen Fart løb ind i en Kaj og gennemskar Broen i 20 Fods Dybde, samt knuste nogle Baade og brækkede Sprydet paa en Jagt. Selv syntes „Island", der fortsatte sin Rejse til Christiania, ingen Skade at have taget. R. B.

Føreren af Dampskibet „Loire", Kaptajn J. Rabe, meddeler, at han Fredagen den 10. Aug. d. A. Kl. 7½ Eftm. 19 Km. N.N.O. for Ruitingens Fyrskib passerede Galeasen „Acenoria" af Padstow forladt af Mandskabet i havareret Tilstand og tilsyneladende fuld af Vand.

Dpsk. „Campania" rapporterer, at den 12. Aug. paa 40° 12′ N. Br. 65° 38′ V. Lgd. passeredes en stor Tømmerflaade ca. 50 Fod i Firkant med 3 Stokke rejst i triangulær Form. Meget farlig for Navigationen.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til New York 21. August. — Alexandra, Svens-

son, ankom til New York 23. August. — Algarve, Borries, ankom til Almeria 17. August. — Antwerpen, Kihl, ank. til Kbhvn. 25. August. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New Orleans 22. August, bestemt til Aarhus. — Arno, Strubberg, ankom til Denia 19. August. — Beira, Lunge, ankom til Barcelona 19. August. — Dagmar, Gade, er ankommen til Gøteborg. — Douro, Egense, afg. fra Kbhvn. 25. August, bestemt til St. Petersborg. — Florida, Koch, ankom til New Orleans 19. August. — Garonne, Rasmussen, ankom til Bordeaux 25. August. — Georgios I, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 21. August. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 24. August, bestemt til New York. — I. C Jacobsen, Norden, ankom til Abo 26. August. — Island, Skjødt, Her. — Kentucky, Caroc, ankom til Hamburg 19. August. — Leopold II, Kruse, ankom til Kronstadt 20. August. — Loire, Rabe, afgik fra St. Petersborg 25. August, best. til Finland. — Louisiana, Jensen, ankom til Aarhus 25. August. — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til Antwerpen 17. August. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 24. August, best. til St. Petersborg. — Norge, Knudsen, ankom til New York 24. Aug. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Havre 24. August. — Omsk, Müller, afgik fra Genua 27. August, bestemt til Livorno. — Seine, Staal, afgik fra Bordeaux 26. August, best. til La Rochelle. — Texas, Holm, afgik fra Hamburg 25. August, best. til New Orleans. — Thingvalla, Laub, afgik fra Kbhvn. 25. August, bestemt til Rotterdam. — Tiber, Bech, afgik fra Finland. 22. August, bestemt til Barcelona. — Tomsk, Andersen, ank. til Algier 25. Aug. — Xenia, Thidemann, afgik fra New York 18. August, bestemt til Christiania og Kbhvn.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Libau 26. August, bestemt til London. — Axelhuus, Nielsen, ank. til Kbhvn. 26. August, bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Libau 21. August, bestemt til Rotterdam. — Ceres, Kjær, afgik fra Leith 1. August, bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til Pillau 27. August, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Arendal 27. August, bestemt til Throndhjem. — Constantin, Niedersø, pass. Holtenau 27. August, bestemt til London. — Ella, Mortensen, ankom til Danzig 25. August, best. til Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Riga 25. August, bestemt til Antwerpen. — Frederik, Thomsen, ankom til Kbhvn. 28. August, best. til Hull. — Jolantha, Ingwartsen, afgik fra Odense 27. August, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Hansen, ank. til Kbhvn. 27. August, best. til London. — Kiew, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 24. August, bestemt til Antwerpen. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 10. August, bestemt til Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Hull 26. August, bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 25. August, bestemt til Hamburg. — Morsø, Frisenette, ankom til Stettin 26. August, best. til Kbhvn. — Moskov, Rohde, ank. til Kbhvn. 28. August, bestemt til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 25. August, bestemt til Riga. — Nordjylland, Kromann, ankom til London 27. August, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til London 20. Aug., best. til Libau. — Pregel, Olsen ankom til Libau 25. August, bestemt til Hull. — Thyra, Jørgensen, pass. Holtenau 27. August, best. til Hull. — Valdemar, Kofoed, ankom til Kbhvn. 25. August, best. til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Newcastle 27. August, bestemt til Kbhvn. — Vesta, Holm, ankom til Kbhvn. 24. August, best. til Island. — Vesus, Andresen, ankom til Libau 25. August, bestemt til London. — Viking, Lorentzen, afgik fra Kbhvn. 25. Aug., bestemt til Antwerpen. — Kursk, Møller, ankom til Newcastle 25. August, bestemt til Kbhvn. — Jyden, Erichsen, ankom til Hamburg 22. August, bestemt til Kbhvn.

Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 29. Aug., bestemt til Odense. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Malmø 30. August via Helsingborg, best. til Grimsby. — Ficaria, Thøgersen, ank. til Newcastle 27. August anløbende Kbhvn.s Red, bestemt til Reval. — Knuthenborg, Krajberg, afgik fra Newcastle 29. August, best. til Aarhus. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 29. August, via Aarhus Aalborg, bestemt til Leith. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 30. August, best. til Newcastle. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 29. August anløbende Svendborg Odense bestemt til Newcastle. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 29. Aug. via Svendborg og Odense, bestemt til Newcastle.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Libau 27. August. — Frode, Wrisberg, afgik fra Rouen 25. August, bestemt til Newcastle. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Hull 27. August. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Rouen 27. August. — Skjold, Schmidt, ankom til Kronstadt 25. August. — Danmark, Kraemer, afg. fra Riga 25. Aug., best. til Dunkerque. — Ragnar, Holst, afg. fra Stettin 25. Aug., best. til Sunderland. — Volmer, Riber, ank. til Ghent 24. Aug. — Dan, Tofte, ank. til Kronstadt 25. August. — Magnus, Jørgensen, ankom til Kronstadt 23. August. — Olaf, Petersen, afgik fra Kronstadt 26. Aug., bestemt til Brahestad.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Eduard Barg, Jensen, ank. 23. August til Blyth — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom 23. August til Kronstadt. — Johan Siem, Knudsen, afgik 23. August fra Leith. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik 22. August fra Swanseå. — Peter Berg, Thorsøe, afgik 24. August fra Stettin. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik 26. August fra S. Shields. — Pawel Andrejeff, Johnsen, afgik 25. August fra Rotterdam. — Russ, Jensen, ankom 25. August til Grimsby.

Heimdal. Anine, Ratje, ankom til Honfleur 22. August. — Kamma, Petersen, ank. til Pillau 27. August. — Helga, Lagesen, afgik fra Rouen 29. August. — Martha, Jørgensen, ankom til South Shields 26. August. — Elna, Christensen, ankom til Törefors 21. August. — Therese, Løffler, ankom til Rouen 23. August.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ank. til Esbjerg 28. August. — Niobe, Schmidt, afgik fra Newcastle 23. Aug., best. til Kronstadt. — Nancy, Mathisen, afgik fra Kings Lynn 27. August, bestemt til Swinemünde. — Nautik, Mortensen, ankom til Newcastle 23. August. — Nora, Christensen, afgik fra Newcastle 24. August, bestemt til Pernau. — Neptun, Jørgensen, ankom til Esbjerg 27. August. — Nerma, Knutzen, ankom til Newport 27. August. — Alfa, Nielsen, ankom til Seaham 27. August.

Jylland. Ingrid, Meinertz, laster i Kronstadt for Honfleur. — Karen, Degn, afgik fra London 28. August, best. til Newcastle.

Dania. Lilly, Nielsen, ankom til Alloa 22. August. — Mary, Lorentzen, ligger i Methil for at laste til Esbjerg.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra St. Petersborg 21. August, bestemt til Rotterdam. — Fyen, Hansen, ank. til Kronstadt 23. August. — Hafnia, Troensegaard, ank. til Rotterdam 26. August. — Russia, Hansen, ankom til Kbhvn. 27. August. — Carl Heckscher, Starck, afgik fra Boness 25. August, bestemt til Kbhvn.

Østersøen. Yrsa, Jensen, afgik fra Methil 23. Aug., bestemt til Königsberg. — Rita, Jørgensen, afgik fra Blyth 21. August, bestemt til Tromsø — Cimbria, Hansen, afgik fra Luleå 21. August, best. til Rotterdam. — Patria, Larsen, afgik fra Rotterdam 23. August, bestemt til Luleå.

Union. Anglia, Larsen, afg. fra St. Petersborg 22. Aug. bestemt til Amsterdam. — Frisia, Skov, ankom til Riga 26. August. — Gallia, Nielsen, ankom til Dordrecht 22. August. — Britannia, Nielsen, afgik fra Luleå 22. August, bestemt til Rotterdom. — Caledonia, Fisker, afg. fra Riga 26. August, bestemt til Amsterdam.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Kbhvn. 26. August. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Rosario 18. August, bestemt til Cuxhaven. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Maryport 17. August, bestemt til Savona. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 28. August. — Jomsborg, Kühl, ank. til Räfsø 20. Aug. — Kronborg, Schultz, afgik fra Kbhvn. 25. August, best. til Kronstadt. — Rosenborg, Schultz, ankom til Obota 24. August. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Hull 26. August, bestemt til Kronstadt. — Søborg, Fischer, afgik fra Kbhvn. 27. August, best. til Rouen — Uranienborg, Schmidt, ankom til West Hartlepool 25. August. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Neapel 25. August.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, afgik fra Troon 25. August, bestemt til Genua. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 24. August. — Klampenborg, Jensen, ankom til Jacobstad 25. August. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Rosario 31. Juli, bestemt til Las Palmas for Ordre. — Silkeborg, Petersen, ankom til Skutskär 27. August. — Skodsborg, Lund, ankom til Grangemouth 26. August. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Pernoviken 26. August, bestemt til Rouen. — Ulfsborg, Hveissel, afgik fra Barry 22. August, bestemt til Kronstadt.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra St. Petersborg 28. August, bestemt til Rotterdam. — Agnete, Jensen, ankom til Kiel 25. August. — Hermia, Sørensen, afgik fra Riga 25. August, bestemt til Ghent. — Alice, Hansen, afgik fra Riga 23. Aug., bestemt til Ghent. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Newcastle 24. Aug. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 27. August. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 24. August. — Rønne, Hintze, afgik fra West Hartlepool 25. August, bestemt til Libau.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Riga 24. August, bestemt til Dunkirk. — Thorvaldsen, Predbjørn, ank. til Kiel 26. August. — Ansgar, Larsen, ankom til Kbhvn. 20. August. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Brake 27.

August. — Hamlet, Sommer, afgik fra Riga 25. August, best. til Ghent. — Helge, Mathiesen, ankom til Rotterdam 24. August.

Det Østasiatiske Kompagni. Siam, Glahn, pass. Perim 23. August. — Annam, Berg, afgik fra Moje 27. August, bestemt til Hongkong. — Tenby, Kampbell, afgik fra Plymouth 20. August, bestemt til Port Arthur. — Vermont, White, afgik fra Plymouth 24. August, bestemt til Wladiwostok. — Normannia, Eriksen, ankom til Antwerpen 26. August. — Kronborg, Schultz, ankom til St. Petersborg 28. August.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Aalborg 25. August. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Ghent 26. August. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Grangemouth 25. August til Kbhvn.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Kbhvn. 25. August til Kronstadt.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Hull 21. August, bestemt til Kronstadt. — London, Bom, afgik fra Kronstadt 22. August, bestemt til Grangemouth.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Leith 14. August. — Clara, Petersen, ank. til Aberdeen 24. August.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom til Boness 25. Aug.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Burntisland 28. Aug. — Svend, Nielsen, ankom til Kiel 23. August

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Elisabeth, Meinertz, sejlet fra Tamatave 21. August til Sidney. — Neiros, Sonnicksen, sejlet fra Runcorn 22. August til Dinorwic. — Sørine, Andersen, sejlet fra Westport 27. August til Mioka (Bismarcksøerne). — Nordby, Christiansen, ankom til Tahiti 4. August fra Auckland. — Embla, Nielsen, ank. paa Kjøbenhavns Red 26. August fra Yucatankysten til St. Petersborg.

Fanø. Sønderho. Elisabeth, Fischer, afgik fra Hamburg 15. August til Progresse. — Georg Schwalbe, Pedersen, afgik 19. Juli fra Samarang til Macassar. — Merida, Pedersen, ankom til London 15. August fra Archangel; udklarede 20. August til Helsingør.

Rønne. Christine, Pedersen, ankom til Leith 19. Aug. — Herman Olsen, Jacobsen, ankom til Stolpemünde 21. August. — Hans Peter, Westh, ankom til Kalmar 22. Aug. — Bornholm, Jensen, ankom til Newcastle 23. August. — Næstved, Larsen, ankom til Stolpemünde 23. August. — Rolf, Hermansen, ankom til Stolpemünde 23. August. — Odin, Møller, ankom til Bergquara 23. August.

Svendborg. Fremad, Brandt ank. til Leith 20. Aug. — Hansine, Hansen, ank. til Fowey 20. Aug. — Kirstine, Dam, ank. til Nakskov 21. Aug. — Heimdal, Rasmussen, ank. til Kønigsberg 22. Aug. — Bellona, Petersen, ank. til Dieppe 23. Aug. — Urania, Hansen, ank. til St. Davids 24. Aug. — Grethe, Brandt, ank. til Holbæk 24. Aug. — Frejr, Hansen, ank til Swinemünde 24. Aug. — Kristine, Nielsen, ank. til Leith 25. Aug, — Odin, Andersen, ank. til Boston 27. Aug. — Lyø, Jensen, ank. til Stornaway 23. Aug. — Venus, Jensen, ank. til Granton 23. Aug. — Niels Juel, Henriksen, ank. til Kirkaldy 24. Aug. — Agnes, Dam, ank. til Termonde, 26. Aug. — Roma, Jensen, ank. til Naviu 27. Aug. — Vega, Rasmussen, ankom til Danzig 27. Aug. — Fylla, Rasmussen, ank. tii Charlestown C. 27. Aug. — Emanuel, Bentzen, ankom til Dysart 25. Aug. — Ariel, Nielsen, ank. til Cliffs Creek 26. Aug. — Ludvig, Larsen, ank. til Lynn. 25. Aug. — R. I. Petersen, Andersen, ank. til Plymouth 27. Aug. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Dysart 25. Aug. — Grønsund, Mikkelsen, ank. til Lynn 26 Aug. — Haabet, Andreasen, ank. til Boulogne 27. Aug. — Peter, Jørgensen, ank. til Riga 27. August — Garibaldi, Andersen, ank, til Uleaborg 27. Aug. — Niels, Hansen, ank. til Swinemünde 27. Aug.

Ærø. Dagmar, Hansen, ank. til Kjøbenhavn 20. Aug. — Marie, Christensen, ank. til Wick 20. Aug. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. til West Wemyss 19. Aug. — Berthel, Levisen, ank. til Brevik 21. Aug. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. til Torneå 21. Aug. — Noah, Eriksen, afg. fra Saffi 28. Jnli til Kircudbright. — Elna, Carlsen, ank. til Falmouth 22. Aug. fra Saffi. — Hebe, Clausen, ank. til St. Austell 23. Aug. — Hekla, Jørgensen, ankom til Kotka 23. Aug. — Ceres, Bager, ank. til West Hartlepool 22. Aug. — Ingeborg, Svane, ank. til Umeå 22. Aug. — Haabet, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavn 22. Aug. — Abba, Petersen, afg. fra Saffi 4. Aug. bestemt til England. — Dannebrog, Boye, ank. til Ærøskjøbing 24. Aug. — Karen, Hansen, ank. til Aberdeen 24. August. — Alma Marie, Hansen, ank, til Randers 24. Aug. — Christian d. 9., Knudsen, ankom til Boness 25. Aug. — Thor, Kromann, ank. til Archangel 24. Aug. — Fri, Rasmussen, ankom til Quimper 24. Aug. — Hanne, Boye, ank. til Boness 24. Aug. — Thea, Friis, ank. til Gøteborg 25. August. — Abba, Petersen, ankom til Falmouth 25. Aug. — Hosanna, Hay, ank. til Umeå 25. Aug. — Norden, Rasmussen, ank. til Nakskov 25. Aug. — Amor, Rasmussen, ank. 26. Aug. paa Kjøbenhavns Red. — Fred, Friis, ank. 26. Aug. paa Kjøbenhavns Red. — Pofler, Nansen, ank. 27. Aug. paa Kjøbenhavns Red. — Fuglen, Hansen, ank. 24. Aug. til Odense. — Anne, Jensen, ank. 24. Aug. til Svendborg. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. 26. Aug. til Ymuiden fra Archangel. — Henriette, Holm, ank. 16. ds. til Archangel. — Familien, Frederiksen, ank. 25. Aug. til Pillau. — Prøven, P. L. Schmidt ank. 27. Aug. paa Kjøbenhavns Red. — Alf, Rasmussen, ank. 27. August til Frederiksstad.

Barkskibet „Alexandra" af Kjøbenhavn, Kapt. P. Svarrer Ankersen, er ifølge Telegram, modtaget 25. August over San Francisco, ankommen til Apia.

Barkskibet „Eden", Kaptajn P. Wentsel af Vejle ankom i Lørdags til Antwerpen fra Frey Bentos, alt vel.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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, Færøerne, Island og Grønland.

Sundet. Hveen V. Ifølge Meddelelse fra „Det Forenede Dampskibs-Selskab" er en Mast, der antages fast i Bunden, observeret 2 Kml. V. for *St. Ibb* Kirke paa *Hveen.*

Masten er forgæves eftersøgt.

Østersøen. Laaland S. Nysted. *Nysted* hvide, faste Havnefyr tændes atter den 1ste September og brænder fremtidig fra 1ste September—1ste December.

Smaalands-Farvandet. Dyrefod-Flak NV. Vraget af den 9,800 Alen S. 75° V. for *Ore* Fyr sunkne Jagt er bortsprængt. Dybden paa Stedet er $10^1/_2$ Fod.

Falster N. Stubbekjøbing V. Møllen V. for *Stubbekjøbing*, der benytted es i Mærket SV. om *Farø*, er nedreven.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Kalmar Sund. Trädgårdsgrund. En Grund med 20 Fod Vand er funden uden for *Trädgårdsgrund*, hvorfor Vageren ved Grunden er flyttet c. 1 Kbl. VSV. hen og ligger nu i Ø.-Kant af *Grimskärs* Fyrs hvide, faste Lysvinkel, hvilken altsaa maa undgaas.

Landsort. Bosknösen. Omtrent den 25de August 1900 udlægges *Bosknösen* Lys- og Klokketønde. Den viser hvidt, fast Lys.

Bottniske Bugt. Norra Ovarken. Holmögadd. En sort Vager med to Balloner udlægges om kort Tid N. for Grunden ved *Holmögadd Fyr.* Grunden ligger paa 63° 32′ 20″ N. Br. 20° 49′ 20″ Ø. Lgd.

Angermanelfven. Ramvik. Ved Grunden uden for *Ramvik* inddrages om kort Tid Stagen med Kryds, og en Stage med Kost udsættes S. for Grunden, og en Stage NV. for Grunden. 62° 49′ 10″ N. Br. 17° 53′ 20″ Ø. Lgd.

Ved *Angermanelfven* ere følgende Fyr tændte:

Svanösund hvide Fyr med En-Formørkelse hver 10 S. Fyret skjules af Land V. for N. 6° V. Flammens Højde: 19 Fod. 62° 54′ 21″ N. Br. 17° 51′ 58″ Ø. Lgd.

Sprängviken hvide Fyr med To-Formørkelser hver 10 S. Flammens Højde: 12 Fod. 62° 51′ 44″ N. Br. 17° 54′ 7″ Ø. Lgd.

Hornöholmen hvidt og rødt vekslende Fyr. Flammens Højde: 11 Fod. 62° 48′ 44″ N. Br. 17° 55′ 14″ Ø. Lgd.

Abordsön hvide Fyr med To-Formørkelser hver 10 S. Flammens Højde: 11 Fod. 62° 47′ 0″ N. Br. 17° 57′ 14″ Ø. Lgd.

Vålön Fyr med En-Formørkelse hver 10 S., viser hvidt Lys, undtagen fra N. 22° V. og V. derfor, hvor Lyset er grønt over *Brudstenarne.* Flammens Højde: 19 Fod. 62° 43′ 58″ N. Br. 17° 59′ 46″ Ø. Lgd.

Strömskaten Fyr med To-Formørkelser hver 10 S., viser grønt Lys over *Bogsundet* eller fra *Södra Lungölandet* til S. 41° Ø., hvidt Lys fra S. 41° Ø. gennem S. og V. til N. 1° V. og rødt Lys over Grunden N. for *Lungö* eller fra N. 1° V. til *Vestra Lungölandet.* Flammens Højde: 17 Fod. 62° 39′ 20″ N. Br. 18° 1′ 2″ Ø. Lgd.

Der er ikke Vagt ved Fyrene.

Finland. Abo Skjærgaard. Raumo og Lökö Lodspladser. Ved *Lökö* Lodsplads ere Sømærker udsatte saaledes:

Aukkomatala V.-Side.	60° 57′ 49″ N. Br.	21° 2′ 20″ Ø. Lgd.
Ulkoränni Ø.-Side.	60° 55′ 12″ —	21° 10′ 32″ —
— V.-Side.	60° 55′ 13″ —	21° 10′ 22″ —

Ved *Raumo* Lodsplads ere Sømærker udsatte saaledes:

Laurensgrund V.-Side.	61° 6′ 13″ N. Br.	21° 7′ 21″ Ø. Lgd.
— Ø.-Side.	61° 6′ 14″ —	21° 7′ 30″ —
Fileniusgrund V.-Side.	61° 6′ 50″ —	21° 8′ 44″ —
— N.-Side.	61° 7′ 1″ —	21° 9′ 7″ —
— Ø.-Side.	61° 6′ 40″ —	21° 9′ 37″ —
— S.-Side.	61° 6′ 28″ —	21° 9′ 14″ —
Relandersgrund Ø.-Side.	61° 7′ 0″ —	21° 7′ 51″ —
Sederströmsgrund V.-Side.	61° 7′ 9″ —	21° 8′ 12″ —
Mannelinsgrund Ø.-Side.	61° 7′ 5″ —	21° 8′ 27″ —
Sjrensgrund, paa Grunden.	61° 6′ 33″ —	21° 8′ 13″ —
Alandsgrund N.-Side.	61° 5′ 26″ —	21° 11′ 28″ —
Pipermatala V.-Side.	61° 6′ 1″ —	21° 11′ 8″ —
— Ø.-Side.	61° 5′ 59″ —	21° 12′ 3″ —
— S.-Side.	61° 5′ 57″ —	21° 11′ 35″ —
Eriksgrund N.-Side.	61° 6′ 10″ —	21° 16′ 3″ —
— S.-Side.	61° 6′ 5″ —	21° 16′ 6″ —
Hylkarta Ref S.-Side.	61° 6′ 15″ —	21° 21′ 0″ —
Laihonensgrund V.-Side.	61° 8′ 57″ —	21° 14′ 31″ —
Gotthardsgrund V.-Side.	61° 8′ 57″ —	21° 14′ 21″ —
— N.-Side.	61° 10′ 5″ —	21° 16′ 42″ —
Stoltsgrund N.-Side.	61° 10′ 11″ —	21° 18′ 21″ —
Heikkilägrund N.-Side.	61° 10′ 4″ —	21° 19′ 22″ —
Laaksonensgrund N.-Side.	61° 10′ 2″ —	21° 20′ 7″ —
Sjölundsgrund N.-Side.	61° 9′ 48″ —	21° 21′ 15″ —
Roosgrund S.-Side.	61° 9′ 48″ —	21° 21′ 52″ —
Walkiakari Norra N.-Side.	61° 9′ 41″ —	21° 21′ 58″ —
Walkiakari Mellersta Ø.-Side.	61° 9′ 34″ —	21° 22′ 13″ —
Ekholmsgrund Ø.-Side.	61° 8′ 56″ —	21° 23′ 22″ —

Ved *Raumo* Lodsplads ere følgende Sømærker flyttede og ligge nu saaledes:

Relandersgrund N.-Side. 61° 7′ 4″ N. Br. 21° 7′ 34″ Ø. Lgd.

Niemisantakari Östra S.-Side. 61° 6′ 13″ N. Br. 21° 16′ 52″ Ø. Lgd.

Nygrund S.-Side. 61° 6′ 9″ N. Br. 21° 17′ 38″ Ø. Lgd.

Mellangrund (Nygrunds Östra) S.-Side. 61° 6′ 7″ N. Br. 21° 17′ 47″ Ø. Lgd.

Pihlusgrund S.-Side. 61° 10′ 11″ N. Br. 21° 19′ 39″ Ø. Lgd.

Soldatgrund S.-Side. 61° 9′ 55″ N. Br. 21° 21′ 56″ Ø. Lgd.

Alariksstén N.-Side hedder nu *Roosgrund* N.-Side.

Roosgrund S.-Side. 61° 9′ 47″ N. Br. 21° 21′ 42″ Ø. Lgd.

Rakarta Ø.-Side. 61° 9′ 4″ N. Br. 21° 22′ 58″ Ø. Lgd.

Harmonigrund Ø.-Side. 61° 8′ 2″ N. Br. 21° 25′ 4″ Ø. Lgd.

Petäjäkse Ø.-Side. 61° 7′ 52″ N. Br. 21° 25′ 40″ Ø. Lgd.

Ved *Raumo* Lodsplads ere følgende Sømærker indbragne, ved:

Enlundsgrund N.-Side. 61° 5′ 3″ N. Br. 21° 12′ 43″ Ø. Lgd.

Absalonmatala S.-Side. 61° 5′ 33″ N. Br. 21° 12′ 20″ Ø. Lgd.

Lodgrund V.-Side. 61° 6′ 31″ N. Br. 21° 9′ 4″ Ø. Lgd.

— Ø.-Side. 61° 6′ 36″ N. Br. 21° 9′ 18″ Ø. Lgd.

Pipermatala, paa Grunden. 61° 6′ 2″ N. Br. 21° 11′ 8″ Ø. Lgd.

Eriksgrund, paa Grunden. 61° 6′ 7″ N. Br. 21° 16′ 4″ Ø. Lgd.

Kaksoste N.-Side. 61° 9′ 58″ N. Br. 21° 18′ 22″ Ø. Lgd.

Ulkokaksoste V.-Side. 61° 9′ 52″ N. Br. 21° 17′ 4″ Ø. Lgd.

Finland. Finske Bugt. Helsingfors | Borgå. Winberg. Ved 12 Fods Grunden *Winberg*, $1^7/_{12}$ Kml. N. 66° Ø. fra *Stora Hästens* N.-Pynt, er i 18 Fod Vand udsat en rød Stage med en opadvendt Kost. 60° 11′ 35″ N. Br. 25° 18′ 20″ Ø. Lgd.

Mossholm—Svartholm. Helsingfors Distrikt. Et Løb er afmærket for Skibe med 20 Fods Dybgaaende fra *Mossholm* op ad *Lill Pernå Viken* til Ankerpladsen N. for *Skärön* og derfra for Skibe med 18 Fods Dybgaaende til Ankerpladsen ved *Svartholm*. Sømærker ere udsatte følgende Steder:

Räfskär Ø.-Side. 60° 15′ 2″ N. Br. 26° 1′ 25″ Ø. Lgd.

Smultronskär Ø.-Side. 60° 15′ 16″ N. Br. 26° 1′ 20″ Ø. Lgd.

Paa Stenen *Lill Wias*. 60° 15′ 44″ N. Br. 26° 0′ 14″ Ø. Lgd.

Tuholm S.-Side. 60° 15′ 50″ N. Br. 25° 59′ 58″ Ø. Lgd.

Bergholm S.-Side. 60° 15′ 47″ N. Br. 25° 59′ 19″ Ø. Lgd.

Sandholm N.-Side. 60° 15′ 40″ N. Br. 25° 58′ 38″ Ø. Lgd.

Lassensgrund V.-Side. 60° 15′ 47″ N. Br. 25° 57′ 50″ Ø. Lgd.

Nothusgrund V.-Side. 60° 16′ 29″ N. Br. 25° 57′ 3″ Ø. Lgd.

Tavastholm Ø.-Side. 60° 16′ 29″ N. Br. 25° 56′ 59″ Ø. Lgd.

Krepelholm Ø.-Side. 60° 18′ 46″ N. Br. 25° 57′ 9″ Ø. Lgd.

Risholm Ø.-Side. 60° 19′ 18″ N. Br. 25° 57′ 50″ Ø. Lgd.

Långbrink N.-Side. 60° 19′ 30″ N. Br. 25° 57′ 46″ Ø. Lgd.

Långdal S.-Side. 60° 20′ 4″ N. Br. 25° 57′ 4″ Ø. Lgd.

Svedjeholm V.-Side. 60° 20′ 17″ N. Br. 25° 56′ 47″ Ø. Lgd.

Lakagrund Ø.-Side. 60° 20′ 28″ N. Br. 25° 56′ 34″ Ø. Lgd.

Sandholm V.- Side. 60° 20′ 36 N. Br. 25° 56′ 41″ Ø. Lgd.

Wirvik Ø.-Side. 60° 21′ 39″ N. Br. 25° 56′ 43″ Ø. Lgd.

Noriki Ø.-Side. 60° 21′ 48″ N. Br. 25° 56′ 40″ Ø. Lgd.

Jackarby Tegelbruk V.-Side. 60° 23′ 4″ N. Br. 25° 54′ 55″ Ø. Lgd.

Svartholm S.-Side. 60° 23′ 35″ N. Br. 25° 54′ 41′ Ø. Lgd.

Ved Løbet findes desuden følgende Mærker:

Bockhamn S.-Pynt. Hvid Sten. 60° 15′ 55″ N. Br. 25° 58′ 46″ Ø. Lgd.

Tuholmskubb N.-Pynt. Hvid Sten. 60° 15′ 50″ N. Br. 25° 59′ 40″ Ø. Lgd.

Engsholm NV.-Pynt. Hvidt Mærke. 60° 15′ 22″ N. Br. 25° 58′ 22″ Ø. Lgd.

Norra Tavastholm NØ.-Pynt. Hvid Baake. 60° 16° 42″ N. Br. 25° 56′ 40″ Ø. Lgd.

Krepelholm S.-Pynt. Hvid Sten. 60° 18′ 56° N. Br. 25° 57′ 0″ Ø. Lgd.

Skärön V.-Pynt. Hvidt Mærke. 60° 19′ 1″ N. Br. 25° 57′ 40″ Ø. Lgd.

Smörstensberg V.-Pynt. Hvidt Mærke. 60° 19′ 20″ N. Br. 25° 58′ 6″ Ø. Lgd.

Barnholm Ø.-Side. Hvid Sten. 60° 20′ 10″ N. Br. 25° 56′ 36″ Ø. Lgd.

Salholm NV.-Side. Hvidt Mærke. 60° 21′ 37″ N. Br. 25° 57′ 3″ Ø. Lgd.

Korsberg. Hvid Baake. 60° 22′ 11″ N. Br. 25° 56′ 0″ Ø. Lgd.

Tyskland. Danzig Bugt. Schiewenhorst. Paa den høje Dyne ved *Schiewenhorst* gives nu Stormsignaler. Desuden angives Vindretningen og Vindstyrken ved *Rixhöft* og *Brüsterort* saaledes: Ø. og V. for Signalmasten er anbragt Skiver med en Viser, der angiver Vindretningen, og Vindstyrken angives ved Arme, der fra Masten vise vandret ud mod Ø. og V., en Arm betyder 1 og 2, to Arme 3 og 4, tre Arme 5 og 6 o. s. v. efter Beauforts Skala. 54° 20′ 28″ N. Br. 18° 56′ 33″ Ø. Lgd.

Stollergrund. Ifølge Telegram fra „Marineamt" i *Berlin* er Fyrskibet *„Stollergrund"* den 21. August 1900 midlertidig ombyttet med Fyrskibet *„Stollergrund Reserve"*.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Den 1. September tændes følgende Fyrlamper:

Sæbuodden, Hitteren, viser Fyr med Formørkelser. Den lyser fra N. 7° V., fri V. om *Meflesa* og *Skaflesa*, gennem V. og S. til S. 10° Ø., fri V. om *Ramsøboen*. Lyset er rødt fra N. 65° V., fri N. om *Skaflua* ved *Veiholmen*, til S. 62° V., fri S. om *Metfjordboøn*, grønt fra S. 62° V. til S. 6° V., fri Ø. om *Hermanssko*, rødt fra S., fri V. om *Kraaka*, til S. 10° Ø., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 39 Fod. Synsvidden: 7 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 4 Kml. for det grønne Lys. Brændetid: 1. Aug.—15. Maj. 63° 29′ 20″ N. Br. 8° 14′ 40″ Ø. Lgd.

Naboskjær, Brønnøsund, paa Varden, viser fast Fyr. Den lyser fra N. 33° Ø. gennem N. og V. til S. 25° V. Lyset er rødt mod N., grønt mod S. Flammens Højde: 12 Fod. Brændetid: 15. Aug.—30. April. 65° 28′ 20″ N. Br. 12° 12′ 30″ Ø. Lgd.

Træholmen, Skaalværleden, viser Fyr med Formørkelser. Den lyser fra N. 57° V., fri N. om *Lille Stappen* og *Djupbøen*, gennem N., Ø. og S. til S. 1° V. Lyset er rødt fra N. 45° V., fri V. om *Stappen* til N. 25° V., fri Ø. om *Breigrund*, grønt fra N. 10° V., fri V. om *Lamholmtarren* og *Jonsskjærslua*, til N. 37° Ø., hvidt i Løbene i *Lille Stappen* og *Store Stappen* og mellem *Store Stappen* og *Lamholmtarren*. Flammens Højde: 17 Fod. Synsvidden: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys. Brændetid: 15. Aug.—30 April. 65° 55′ 40″ N. Br. 12° 12′ 30″ Ø. Lgd.

Gjeitholmen, Skaalværleden, viser Fyr med Formørkelser. Den lyser fra S. 62° V. gennem S. og Ø. til N. 50° Ø. Lyset er rødt fra S. 62° V. til S. 47° V., fri Ø. om *Breigrund*, grønt fra S. 44° V. til S. 33° V., over *Ytre Jonsskjær* og *Jonsskjærslua*, rødt fra S. 30° V., fri V. om *Larsgrund* og *Indre Jonsskjær*, til S. 7° V.. hvidt i Løbene mellem *Iudre Jonsskjær* og *Ytre Jonsskjær* og mellem *Jonsskjærslua* og *Breigrund*. Flammens Højde: 19 Fod. Synsvidden: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys. Brændetid: 15. Aug.—30. April. 65° 48′ 45″ N. Br. 12° 40′ 40″ Ø. Lgd.

Kvalholmen, Lovunvær, viser hvidt Fyr med Formørkelser fra S. 84° V., gennem V., N, og Ø. til S. 77° Ø., fri N. om *Lyngøsnaget* og *Kvitingen*. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden 7 Kml. Brændetid: 15. Aug.—30. April. 66° 25′ 10″ N. Br. 12° 29′ 0″ Ø. Lgd.

Klubholmen, Bergsfjord, Finmarken, viser Fyr med Formørkelser. Den lyser fra N. 77° V. gennem N. og Ø. til S. 42° Ø. Lyset er rødt fra N. 22° Ø., fri V. om *Fluskjærfluen*, til N. 44° Ø., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 18 Fod. Synsvidden: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde Lys. Brændetid: 25. Aug.—14. April. 70° 15′ 30″ N. Br. 21° 46′ 20″ Ø. Lgd.

Galten, Sørøeu, Finmarken, paa S.-Siden af Indløbet til Havnen, viser Fyr med Formørkelser. Den lyser fra S. 35° V. til S. 86° V. Lyset er grønt fra S. 55° V. til S. 71° V., over *Galtegrund* og *Fladøgrund*, rødt fra S. 74° V., fri S. om *Fladø*, til S. 86° V., hvidt i Løbene mellem *Sandvikgrundene* og *Galtegrund* og mellem *Fladøgrund* og *Fladø*. Flammens Højde: 33 Fod. Synsvidden: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys, Brænde-

tid: 25. Aug.—14. April. 70° 44′ 25″ N. Br. 22° 43′ 50″ Ø. Lgd.

Kjølnæs, Østfinmarken, viser hvidt Fyr med Formørkelser fra N. 50° V. gennem N. og Ø. til S. 50° Ø Flammens Højde: 30 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Brændetid: 25. Aug.—14. April. 70° 49′ 50″ N. Br. 29° 17′ 0″ Ø. Lgd.

Tyskland. Elben. Grünendeich. I *Grünendeich* Fyrtaarn er tændt et tredie Fyr. Det viser hvidt, fast Lys over en Vinkel af c. 29° mellem de sorte Tønder Nr. 9 og Nr. 9/10. Flammens Højde: 110 Fod. Fyrapparat af 6. Orden.

Weser. Bremerhaven. Fyret paa Pynten mellem Indløbene til den store og lille Kaisersluse ved *Bremerhaven* viser nu rødt Lys fra S. 39½° Ø. gennem S. til S. 30° V., hvidt Lys fra S. 30° V. til S. 35° V. og grønt Lys fra S. 35° V. gennem V. til N. 39½° V. 53° 33′ 18″ N. Br. 8° 33′ 48″ Ø. Lgd.

Jade. I *Minsener* Farvand flyttes Fyrskibet *„Minsener Sand"* og følgende Tønder; de komme til at ligge saaledes:

Fyrskibet *„Minsener Sand"* i 48 Fod Vand. 53° 47′ 4″ N. Br. 8° 4′ 36″ Ø. Lgd.

Tønde F i 40 Fod Vand. 53° 48′ 35″ N. Br. 8° 0′ 41″ Ø. Lgd.

Tønde G i 40 Fod Vand. 53° 47′ 59″ N. Br. 8° 2′ 8″ Ø. Lgd.

Tønde H i 32 Fod Vand. 53° 47′ 1″ N. Br. 8° 4′ 8″ Ø. Lgd.

Tønde J i 32 Fod Vand. 53° 46′ 19″ N. Br. 8° 4′ 17″ Ø. Lgd.

Tønde K i 33 Fod Vand. 53° 45′ 24″ N. Br. 8° 4′ —″ Ø. Lgd.

Tønde Nr. 6 i 32 Fod Vand. 53° 48′ 28″ N. Br. 8° 2′ 6″ Ø. Lgd.

Tønde Nr. 7 i 32 Fod Vand. 53° 47′ 55″ N. Br. 8° 3′ 45″ Ø. Lgd.

Tønde Nr. 8 i 32 Fod Vand. 53° 46′ 42″ N. Br. 8° 4′ 50″ Ø. Lgd.

Tønde Nr. 9 i 28 Fod Vand. 53° 45′ 34″ N. Br. 8° 4′ 41″ Ø. Lgd.

Tønde Nr. 8 bliver sort uden Topbetegnelse. Tønde H/H inddrages.

Alte Jade. I *Alte Jade* er sort Spidstønde A J/4 inddragen. 53° 46′ 43″ N. Br. 8° 4′ 50″ Ø. Lgd.

Holland. Zuiderzee. Marken SØ. Vraget SØ. for *Marken* findes ikke.

Harderwijk NV. Vraget af Tjalken *„Grietje Teunis"*, der var sunket NV. for *Harderwijk*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

IJmuiden. De elektriske, hvide Blinkfyr paa Landet mellem den gamle og nye Sluse ved *IJmuiden* ere nu anbragte paa 38 Fod høje Baaker. Flammens Højde af Fyret V. for Sluserne er 53 Fod og af Fyret Ø. for Sluserne 44 Fod.

For at angive om Skibet skal gaa gennem den nye eller den gamle Sluse, vises en Arm vandret ud mod N. eller S. S. fra Baaken, og om Natten bliver det elektriske, hvide Blinkfyr rødt eller grønt, og Skibet skal da holde samme Farve Sidelys mod Fyrets Lys. For Indgaaende, naar Fyret viser grønt Lys, skal et Skib holde det om Styrbord og altsaa gaa gennem den nye Sluse.

Naar Armen ikke viser vandret ud, og naar Fyret viser hvidt Lys, skulle Skibe, der ere over 310 Fod lange eller stikke over 19 Fod, gaa gennem den nye Sluse.

Schelde. Nauw van Bat. Baaken V. for *Hoek van Bat* er ødelagt; den skal opføres igen. Midlertidig er paa Stedet rejst en Pæl med Diamant, 8 Fod over Højvande, og S. for den ved Lavvandsmærket en anden Pæl med Diamant, netop over Højvande. 51° 24′ 0″ N. Br. 4° 11′ 50″ Ø. Lgd.

England. Humber. Hull Middle. Omtrent den 15de September 1900 ombyttes den sort og hvid lodret stribede Stumptønde Nr. 9, der ligger 11¼ Kbl. N. 80° V. fra *Salt End* forreste Ledefyr. med en rød Lystønde, mærket *„Nr. 9 Anson"*, der viser hvidt Fyr med Formørkelser. Tønden er forsynet med Klokke. 53° 44′,0 N. Br. 0° 16′,5 V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Irland Ø.-Kyst. Balbriggan. Den 1ste September 1900 indsættes i *Balbriggan* faste Fyr en grøn Vinkel, der lyser over *Cardy Rocks*. Det vil da vise rødt Lys fra S. 55° Ø. til S. 59° Ø., hvidt Lys fra S. 69° Ø. gennem Ø. til N. 14° Ø. og grønt Lys fra N. 14° Ø. gennem N. til N. 20° V. 53° 37′ N. Br. 6° 11′ V. Lgd.

Irland N.-Kyst. Lough Foyle. Inishowen. Omtrent den 20de Oktober 1900 oprettes Taagesignal ved *Inishowen*. Ø.-Fyr. En Sirene giver hver 1 Minut to Stød, hvoraf det første har en høj, det andet en dyb Tone, saaledes: høj Tone 2 S., Pause 3 S., dyb Tone 2 S., Pause 53 S. 55° 14′ N. Br. 6° 56′ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Iles de Glénan. Basse Rouge. En sort og hvid vandret stribet Spirtønde med Diamant er udlagt SV. for *Basse Rouge*. 47° 45′ 33″ N. Br. 4° 3′ 55″ V. Lgd.

Nova Scotia SØ.-Kyst. Beaver Harbor. William Shoal ØSØ. En sort og hvid lodret stribet Klokketønde er i 30 Fv. Vand udlagt ½ Kml. ØSØ. for *William Shoal*, 2½ Kml. S. 48° Ø. fra *Beaver Island* Fyr. 44° 48′ N. Br. 62° 17′,5 V. Lgd.

Nova Scotia. Lunenborg Harbor. En 4 Fv. Grund ligger 6¼ Kbl. S. 44° Ø. fra *Battery Point* Fyr og i Ø. fra *The Shingles*. 44° 21′ N. Br. 64° 17′ V. Lgd. Man skal ikke gaa V. om denne Grund.

Canada. St. Lawrence Flod. Caribou Flod. Det forreste Ledefyr ved *Caribou* Flod er brændt. Et midlertidigt, hvidt, fast Fyr er tændt og vises fra en Pæl med Diamant.

Ved *St. Lawrence* Flod ere Vanstandsmaalere anbragte følgende Steder: V.-Siden af det øvre Værft paa *Grosse Isle*, Regeringens Værfter ved *Islet*, ved *Pointe des Orignaux*, ved *Loup* Flod og ved *Tadousac*. Skibe skulle undgaa at foraarsage Havari paa Apparaterne.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Elizabeth River. Den 11te September 1900 ombyttes Fyrskibet *„Bush Bluff"* midlertidig med en Lystønde, der viser hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 3 S.

Florida. Hawk Channel. En rød, firkantet, pyramideformet Baake er opført i 9 Fod Vand paa SØ.-Enden af Grunden, der strækker sig ud fra *Cape Florida*, 3⅝ Kml. N. 36° Ø. fra *Fowey Rocks* Fyr og 3¼ Kml N. 24° Ø. fra *Soldier Key* højre Side. Fra Baaken skal vises Fyr.

En rød, firkantet, pyramideformet Baake er i 14 Fod Vand opført Ø. for *Soldier Key*, 2¹¹/₁₆ Kml V. for *Fowey Rocks* Fyr og ¾ Kml S. 88° Ø. fra *Soldier Key* højre Side.

En sort, firkantet, pyramideformet Baake er i 16 Fod Vand opført paa N.-Enden af *Bowles Bank*, tæt ved den sort og hvid lodret stribede Spidstønde. Fra Baaken skal vises Fyr.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Mississippi Sound. Horn Island Pass. Den sort og hvid lodret stribede Spidstønde, der var den inderste af de tre *Channel* Tønder, er flyttet og ligger nu i 17 Fod Vand, fra *Horn Island Pass* Baake i S. 26° V. og fra *Horn Island* Fyr i S. 37° Ø.

Den sorte Stumptønde *West Spit Nr. 3* er flyttet og ligger nu i 23 Fod Vand paa Kanten af Grunden, som strækker sig ud fra *Horn Island*, fra *Horn Island* Fyr i N. 89° Ø. og fra *Round Island* Fyr i S. 44° Ø.

Den sorte Stumptønde *Gap Nr. 5* er flyttet og ligger nu i 17 Fod Vand, paa Kanten af Grunden, som strækker sig ud fra *Horn Island*, fra *Horn Island* Fyr i N. 85° Ø. og fra *Round Island* Fyr i S. 46° Ø.

Den røde Spidstønde *Turn Nr. 4* er flyttet og ligger nu i 18 Fod Vand, 1¹/₁₂ Kml. N. 76° Ø. fra *Horn Island* Fyr og i S. 47° Ø. fra *Round Island* Fyr.

I *Mississippi Sound* er den rød og sort vandret stribede Spidstønde, der laa ved Vraget af en Skonnert, 2¾ Kml. Ø. for *Round Island*, inddraget. Vraget er borttaget.

Bahama Øer. Andros Island. Fresh Creek. *Fresh Creek* hvide, faste Fyr er atter tændt. 24° 43′ 50″ N. Br. 77° 47′ 40″ V. Lgd.

Mona Island. Fyret paa *East Cape* paa *Mona Island* viser nu hvidt Et-Blink hver 2 Minutter.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Sardinien Ø.-Kyst. Arbatax. Vragene, der var sunkne ved *Arbatax* Havn, ere borttagne. Afmærkningen er inddragen.

Malta. Valetta. Lloyds Signal-Station i *Valetta* er flyttet til Fort *St. Elmo*.

Tunis. Fratelli Øer N. En 16 Fods Klippegrund ligger 3 Kbl. N. 15° Ø. for den Ø.-lige af *Fratelli* Øerne. 37° 18′ 30″ N. Br. 9° 24′ 33″ Ø. Lgd.

Algier. Merza Zitoun. Fyrtaarnet *Mersa Zitoun* ligger paa 36° 58′ 12″ N. Br. 6° 18′ 26″ Ø. Lgd.

Arzeu. I *Arzeu* Havn ligger en Klippegrund med 13 Fod Vand 6 Kbl. S. 2° Ø. fra *Arzeu* Fyr og 700 Alen fra Land. Der er 5 à 7 Fv. Vand om Grunden. 35° 51′ 58″ N. Br. 0° 17′ 15″ V. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China. Namoa Island. Glengyle Rock Ø. Damperen *„Kweilin"* har med 14 Fods Dybgaaende stødt paa en Klippe 3 Kbl. Ø. for *Glengyle Rock*. 23° 24′ 15″ N. Br. 117° 9′ 0″ Ø. Lgd.

Kiautschou Bugt. Tsingtau. Yu Nui San. I 1900 tændes paa *Yu Nui San* et hvidt, elektrisk Fyr, der skal vise Hurtigblink over en Vinkel af 30°, fast Lys over 12° og To-Blink over 278° Synsvidden: 16 Kml. 36° 2′ 50″ N. Br. 120° 15′ 10″ Ø. Lgd.

Japan. Shimonoseki Strait. Moji Bank. De to Vrag ved N.- og S.-Enden af *Moji Bank* ere borttagne, og Afmærkningen inddragen.

Inland Sea. Iyo Nada. Gogo Sima. Mellem *Gogo Sima* og Fastlandet ere følgende Grunde fundne:

En $2^1/_2$ Fv. Klippe, $9^1/_2$ Kbl. S. 80° V. fra *Take Sima* og i N. 14° V. fra *Skumo Sima.*

En $2^3/_4$ Fv. Klippe *Kyonoishi*, $9^1/_4$ Kbl. S. 38° V. fra *Si Sima* og fra *Gogo Sima* S.-Pynt i S. 75° Ø.

En 3 Fv. Klippe *Taka Yama Ishi*, 9 Kbl. S. 30° V. fra *Si Sima* og fra *Gogo Sima* S.-Pynt i S. 74° Ø.

De to sidste Klipper ligge paa *Yokomakura Bank.* 33° 52′ N. Br. 132° 41′ Ø. Lgd.

En $4^3/_4$ Fv. Sandgrund, 6 Kbl. S. 26° V. fra *Mitsuga Hama* Fyr og fra *Gogo Sima* S.-Pynt i S. 65° Ø.

En $1^1/_2$ Fv. Klippe $4^1/_4$ Kbl. S. 8° V. fra *Nokutsuma (Nabotsuna)* Ø.-Top. 33° 57′ 50″ N. Br. 132° 41′ 20″ Ø. Lgd.

Nippon S.-Kyst. Tokio Bugt. En lille 10 Fods Grund ligger ved det SØ.-lige Indløb til *Tokio Bugt.* 34° 4′ 45″ N. Br. 141° 15′ 45″ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Sverrig. — *Aden* er erklæret for pestfri.

Paraguay er erklæret for pestsmittet.

Grækenland. — Karantænen er ophævet overfor *Syriens* Kyst mellem *Latakien* og *Ptolemois*, dog underkastes Skibe fra *Beirut* 2 Dages Observation, og Indførsel af Varer derfra er forbudt.

Tyrkiet. — Skibe fra Distriktet *Aidin (Smyrna)* og fra *Port Said* underkastes nu kun 2 Dages Observation. Karantænen overfor *Suez Kanal. Suez Bugt* og *Ægyptens Kyst* ved *Røde Hav* er ophævet. Skibe fra *Alexandria* underkastes 10 Dages Karantæne.

Smyrna er erklæret for pestfri.

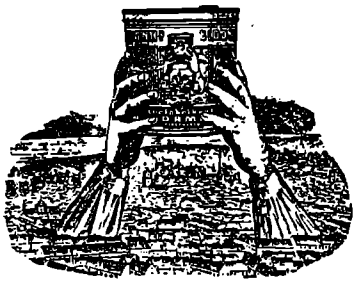
Spanien. — *Beirut* og Provinserne *Trapezont* og *Aidin* ere erklærede for pestsmittede, og det øvrige *asiatiske Tyrki* for mistænkt.

Italien. — *Paraguay* er erklæret for pestsmittet.

Ducør af Kr. 500

udloves til den som giver Oplysninger til Skibsfører C. JENSEN, Nordborggade 4, 1., om Navnet paa den Damper, som Natten mellem Lørdag den 25. og Søndag den 26. dennes oversejlede Skonnerten „Familiens Haab" i Drogden — nær ved Kastrup.

Tlf. 5047.



VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering
anbefales:
A. FORMANNS
BLODBUDDING
(i hermetisk lukkede Daaser).
Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

H. B. MAYMANN,
REBSLAGER.
HELSINGØR.

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

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Udkommet er:
Nautisk Almanak
beregnet til Greenwich Meridian for
Aaret 1901
Udg. af Navigationsdir.
J. A. D. Jensen
50 Øre
Faas i Bogladerne
G. E. C. Gad

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

Københavns Børskurs d. 29. Aug. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			100	$100^1/_2$
Danmark	93		$92^3/_4$	$93^1/_4$
Norden			$123^3/_4$	125
Kjøbenhavn	103		103	$103^1/_4$
Carl			58	$58^1/_4$
Dannebrog	104	$104^1/_4$	104	$104^1/_4$
Skjold	78		$77^3/_4$	78
Urania	$84^1/_4$		$84^1/_4$	$84^1/_2$
Union			105	107
Dampsk. af 1896			105	106
Østasiatiske			105	$105^1/_2$
Østersøen			$102^1/_2$	103
Nordsøen			73	80
Torm			96	104
Gorm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			65	90
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			112	114
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
$3^1/_2$% uopsig. Stats			92	94
$3^1/_2$% Husejer Kreditk.	78	$^1/_4$	78	$78^1/_2$
$3^1/_2$% Kbhvns Kreditf.			$81^1/_2$	$82^1/_2$
4% — — 2. Serie	$86^3/_4$		$86^1/_2$	$86^3/_4$
4% — — 1. —			$89^1/_4$	91
$3^1/_2$% Østift. Kreditf. 6 Ser.			$82^3/_4$	$84^1/_2$
4% — — 6 —			$83^1/_2$	$84^1/_2$
$3^1/_2$% Landkreditk. 3 —			$85^1/_4$	87
Aktier.				
Nationalbank			$137^1/_4$	$138^1/_2$
Privatbank			$122^1/_2$	123
Landmandsbank			$115^1/_4$	117
Handelsbank			$115^1/_2$	$115^3/_4$
Grundejerbank			$97^1/_2$	98
Burm. & Wain	76		$75^3/_4$	96
Helsingørs Jærnsk.			$93^1/_2$	95
Sukkerfabr.	$98^1/_2$		$98^1/_4$	$98^1/_2$
Bryggeri Aktier	$89^3/_4$		$89^1/_2$	$89^3/_4$

Vekselkurser d. 28. Aug. 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.24	18.20
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 28. Aug. 1900.

Russiske Noter	216.45
4% Russiske Consols	97.60
$3^8/_{10}$% — Boden Kredit	91.20
5% Mexikanske 1899	94.50
5% Rumænske Stats	86.50
4% — — 1890	74.90

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

„Det Foren. Dampskibs." 16,000, „Danmark" 10,000, „Kjøbenhavn" 14,000, „Carl" 16,000, „Dannebrog" 8,000, „Skjold" 18,000, „Urania" 2,000, „Østasiatiske" 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Befragtningsklausuler
og
Havarier.

Haandbog udgivet af **Nordisk Skibsrederforening** ved Bestyreren, **Johs. Jantzen**, **anbefales d'Herrer Redere til Indlemmelse i Skibsbiblioteket.** Faas ved Henvendelse til Nordisk Skibsrederforening, Christiania, eller dens Agenter: Theo. Koch & Co., Kjøbenhavn. Pris **Kr. 5.00.**

Saltfragter. - Lissabon.

Holland flere Dampere 8/1500 T. d. w. Sejlere 3/600 T. d. w. Aug.—Septbr. 9/ à 9/6 eller Tilbud.

Lowestoft eller Yarmouth Damp, Sejler 4/800 T. d. w. 9/ à 9/6 pr. Ton. Nord Norge Dampere 5/1000 T. d. w., 130/140 Øre pr. 140 Liter. Norge indtil Trondhjem Damp og Sejl Septbr.—Dcbr. 90/100 Øre pr. ibid. Sverrig indtil Sundsvall flere Sejlere 3/500 T. d. w. à 90/100 pr. Hectoliter. Danmark 3/500 T. d. w. Tilbud ønskes.

Alt laste Lissabon. — Gør godhedsfuld Tilbud.

Albert Olsen & Cta.,

Telegrams: „Aolsen". **Lissabon.**

Salt- og Befragtningsforretning.

AKTIESELSKABET

NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

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

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNØHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Husk nu!

PAUL SØRENSEN,

Skomagermester,

77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af **Iste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.**

Telefon 4819.

H. HANSENS Skibshandel,

Havnegade, Kolding.

anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.

Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.

Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

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.

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.

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.

LANDMANDSBANKEN

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

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

* **Telefon 5598.** *

S. Lindtner,

Skibsværft, Vejle,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Damp-Rambuk

haves til Udleje.

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.

Toldbodvej 44.

J. Melander,

Blikkenslager,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Frihavns-Restaurationen

„Atlanten",

Indgang fra Nordre Frihavnsvej,

anbefales **d'Hrr. Skibs-Officerer** med

à la carte Retter

samt **koldt Bord hele Dagen.**

Telf. Frihavnen 68.

Ole Nielsen.

CARL FEERUP,

Esbjerg.

Stort Lager af Toug, Olie, Maling,

Kolonial — Konserves.

Udførselsvarer særdeles billig.

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.

H. B. HANSEN,

SEJLMAGER,

HAVNEVEJEN, KOLDING.

Christensens

Skibsværft, Kolding.

Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

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.

LISSABON.

ALBERT OLSEN & CTA.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALT- & BEFRAGTNINGSFORRETNING.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, **Nørresundby.**

Telegramadresse: BACH.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

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"

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

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

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Søassurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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.

Café Hotel „SIAM“.
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

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, Øster Farimagsgade 4.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

KJØBENHAVNS DAMPVASKERI
TELEFON 3592. • NØRREGADE 35. • TELEFON 3592.
bør anvendes af ethvert
RHEDERI *og enhver* **OFFICER.**

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.

EMIL HAMMELEV,
TOLDBODVEJ 1.
FREMMEDE TRÆSORTER.
Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood & Mahogni i vellagrede Varer.
Stort Lager forefindes.

Sagfører Ludvig Metz,
Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

N. Reippürt,
Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

N. F. Hansens Skibsværft,
Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

Georg Sørensen,
Nyhavn 13. Telefon 6404.
Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.
Prima Varer • Billigste Priser.

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

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.

INDHOLD: Enkelt Skib overfor Eskadre. — Et Assurance-Spørgsmaal. — Fragtmarkedet. — Internationale Kongresser vedrørende Søfart. — Personalia. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

Midlertidig Ansvarshavende: **Kapt. N. JENSEN.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 36. Kjøbenhavn, Torsdag den 6. September 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.

Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

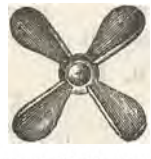
Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,
grundlagt 1799. udvidet 1877.

Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.

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

Alm. Kompasser.

Baadskompas m. m.

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

Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.

Azimuth & Peilinstrumenter efter forskellige Modeller.

Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine** Cherup & A.

Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.

Barometre, enk. og **dobb. Kikkerter** m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres.

Edinburgh.

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**

og gøre vi endnu specielt opmærksom paa, at Mærket TRADE E R C MARK gentager sig i korte Mellemrum paa vor Dug, foruden det fuldstændige Stykkemærke paa selve Rullen.

Edinburgh Roperie & Sailcloth Co. Ltd.
Leith. Grundlagt 1750.

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

Fr. Christensen & Philip.

Georg Sørensen,

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

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.
Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til
Iul. Christensen — Nyhavn Nr. 65. — Kjøbenhavn. K.

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.)

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.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme.

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

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.

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

Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

Uundværlig for Søfolk

er Kingleys elektriske Bælter. Fortrinligt Lægemiddel mod Gigt, Kathar, daarlige Nerver, Svækkelse, Hovedpine, Søvnløsbed, kønslig Svækkelse osv. Faas til 10, 16 og 24 Kr. hos **G. N. Forsbeck,** Rømersgade 24, 1. Sal, Kjøbenhavn. Indsend 8 Øre i Frimærker og forlang Katalog. Naar De skriver, nævn da dette Blad. Telefon 2341.

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. $^{25}/_{1899}$, afsagt d. 22. August 1900. (Føreren af „Isle of Kent" mod Kjøbenhavns Frihavnsaktieselskab).

Ved Certeparti af 23. Decbr. 1898 befragtede „The United States Shipping Co." Damperen „Isle of Kent" til at gaa til New Orleans og der indtage en Ladning Majs m. m. bestemt til Evropa. Foruden de sædvanlige Klausuler om, at Tab etc. foranlediget ved Uvejr, Striker, Arbejdsstandsninger etc., selv om disse Omstændigheder hidrørte fra Fejl fra Førerens eller Mandskabets Side, samt hvilke som helst andre ekstraordinære Tildragelser uden for begge Parters Kontrol skulde være gensidig undtagne, indeholdt det Bestemmelse om, at Befragteren skulde have 16 løbende Dage (Søn- og Helligdage undtagne) til Indladning og Losning, at regne 24 Timer efter Skibets Ankomst; for hver Dag derudover skulde betales 4 d. pr. Nettoregisterton. I Januar 1899 indtog Skibet Majs samt Bomuldsfrøkager, Olie, Bomuld, Træ m. m. bestemt til en Del forskellige Modtagere, som ikke traadte i noget direkte Forhold til Befragterne.

Ifølge Konnossementet var Skibet ikke ansvarligt for Tab eller Skade opstaaet af forskellige Grunde, derunder Striker eller Arbejdsstandsninger, og Skibet var berettiget til at begynde Losningen 24 Timer efter Ankomsten, saaledes at Varerne skulde modtages direkte fra Skibets Tallier, saaledes som de fremkom, idet Føreren ellers havde Ret til at losse og oplægge Varerne for Modtagernes Regning og Risiko. Til Indladning brugtes 5 Dage, og Certepartiet forsynedes derefter med Paategning om, at der var 11 løbende Dage (Søn og Helligdage undtagne) tilbage til Losning. Efter Ankomsten til Kjøbenhavn d. 9. Marts blev Skibet, gennem dets Mægler her, af Modtageren af det største Vareparti dirigeret til Losning i Frihavnen, hvor det fortøjedes ved Midtermolen og var losseklart d. 10. om Morgenen. Mægleren tilskrev d. 11. Kjøbenhavns Frihavns Aktieselskab og meddelte, at Liggedagene udløb d. 22., og bad Selskabet som Stevedorer paase at Losningen tilendebragtes rettidig. Efter et Par Dages Losning opstod der Uenighed med Modtagerne af Bomuldsfrøkagerne, der vilde have disse lossede efter Mærker, og i den Anledning blev Skibet flyttet til Østmolen.

Den 18. Marts erklærede „Havnearbejdernes Forbund" Strike, hvilken først sluttedes d. 9. April, og Losningen, der et Par Dage maatte standses og derefter foregaa med ringere Antal Personer end før, blev en Del forsinket, idet Skibet ikke var udlosset før d. 8. April ved Middagstid. Den 22. Marts havde Føreren tilskrevet Frihavnsselskabet, at Liggedagene udløb, og at han gjorde Selskabet ansvarlig for Forhalingen og forlangte en Godtgørelse af 4 d. pr. Registerton; Selskabet afviste denne Fordring ved Henvisning til et Cirkulære af 11. April 1896, der i sin Tid ogsaa var tilstillet Skibets Mægler, og hvori udtaltes, at naar Selskabet paatog sig Losning i Frihavnen, var det kun under den Betingelse, at Overenskomsten traadte ud af Kraft i Tilfælde af Striker, samt en Henvisning til de af Ministeriet approberede Takster, hvorefter der kræves skriftlig Overenskomst for at Selskabet kan paatage sig Ansvar for rettidig Losning etc. Efter Begæring af Skibets Mægler, var der d. 6. April udmeldt Skønsmænd til at afgøre, i hvor lang Tid „Isle of Kent" kunde udlosses, og var dette Tidsrum af de udmeldte Mænd ansat til $7^1/_4$ Dag.

Føreren af „Isle of Kent", Kapt. Gleghorn, indstævnede nu Frihavnsselskabet og forlangte Godtgørelse for $16^1/_2$ Dag à 40 Øre pr. Nettoregisterton + 5 % Rente og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastode sig frifundne med Tillæg af Omkostninger, men hævdede subsidiært, at der ikke kunde tilkomme Sagsøgeren mere end Kr. 9,706.95 (nemlig 4 d. pr. Ton).

Retten bemærkede først, at det, at Føreren havde betalt Selskabets Regning paa Arbejdspenge, selvfølgelig ikke, som af Selskabet paastaaet, udelukkede ham fra nu at kræve Overliggedagspenge. Det maatte dernæst hævdes, at Selskabets Takster og de deri indeholdte ensidige fastsatte Bestemmelser ikke kunde tillægges Betydning overfor Skibet i nærværende Tilfælde.

Retten fandt ikke Anledning til at komme nærmere ind paa Certepartiets Bestemmelser, idet dette Certeparti ikke med Føje kunde paaberaabes af nogen af Parterne i nærværende Sag, i hvilken Befragterne ikke vare optraadte hverken direkte eller indirekte, ligesaa lidt som det saas, at Certepartiets Bestemmelser og Rettighederne efter det i Henhold til Sølovens § 112 vare overførte til de mange enkelte Afladere og Modtagere.

Besigtigelsesforretningen var heller ikke af Betydning under Sagen, idet det indstævnte Selskab havde accepteret det af Sagsøgeren hævdede Grundlag, at Losningen normalt vilde have været endt d. 22. Marts.

Det indstævnte Selskab, der erkendte at det havde overtaget Arbejdet med at bringe Varerne til Skibssiden og med Modtagelsen af Varerne, hævdede, at det havde gjort dette saa hurtig, som de kunde, idet det var uden Ansvar for Forsinkelsen, da denne skyldtes den omtalte Strike, der maatte betragtes som en „vis major", en udefra kommen utilregnelig og uovervindelig Hindring. Selskabet havde ingen Skyld i Striken og havde ikke i Henhold til Overenskomsten med Arbejderne kunnet forudsætte Strikens Indtræden og dens Hindring af Losningen.

Endvidere paaberaabte Indstævnte sig det ovenfor omtalte Cirkulære af 11. April 1896 og endelig hævdedes det, at Ladningsmodtagerne, der maatte kunne paaberaabe sig Strikeklausulen, ikke vilde have været i Stand til eller villige til at modtage Varerne før d. 9. April, saa at „Isle of Kent" altsaa ogsaa vilde være blevet opholdt, selv om Selskabet havde kunnet fremme Losningen hurtigere.

Hvad det sidste Argument angik, maatte det imidlertid bemærkes, at Modtagerne ikke kunde paaberaabe sig Certepartiet (jfr. Sølovens § 144) eller Konnossementets Strikeklausul, der kun vedrørte Skibet, og ikke paa Grund af Striken i Frihavnen kunde have nægtet at modtage Varerne ved Skibssiden; ligesom det ikke kunde ses, at de, hvis det indstævnte Selskab havde tilladt det, havde været ude af Stand til eller uvillige til at lade Modtagelsen ske ved Hjælp af deres egne Folk. Og iøvrigt havde da Sagsøgeren, hvis Modtagerne havde nægtet at modtage, havt Ret til at losse og oplægge.

Retten mente heller ikke, at Selskabet med Føje kunde gøre Bestemmelserne i Cirkulæret af 1896 gældende mod Sagsøgeren; bortset fra, at det nævnte Cirkulære var Sagsøgeren ubekendt, gik denne jo ikke efter eget Valg eller sin Mæglers Raad ind i Frihavnen, men fordi den største Ladningsmodtager forlangte det jfr. Sølovens § 135.

Uden nærmere at gaa ind paa Detaillerne og selv om Selskabet maatte anses for uden Skyld i den opstaaede Strike, fandtes Selskabet dog ikke at kunne fritages for at bære Tabet ved „Isle of Kents" forsinkede Losning, fordi en Strike overhovedet ikke kunde anses som en saadan ganske uforudseelig, uovervindelig Hindring (force majeure, vis major), at den ene Part, i et gensidigt Forhold for hvem Striken indtræffer, skulde blot paa Grund af denne uden enten en særlig Bestemmelse i Lovgivningen (her Søloven) eller sær-

lig Overenskomst kunne frigøre sig for det ham ellers paahvilende Ansvar overfor den anden Part, og føre det derved opstaaede Tab over paa Modparten. Og da der ikke havdes Hjemmel til at dele Tabet mellem Parterne, selv om dette maatte være Meningen med den nedlagte subsidiære Paastand, maatte indstævnte være pligtig at betale Sagsøgeren 9,706 Kr. 95 Øre.

Kaptajnens Fordring paa Beregning af Overliggedagspengene efter Sølovens § 120 med 40 Øre pr. Nettoregisterton kunde ikke anerkendes, da han i sin til Selskabet d. 22. Marts stillede Fordring kun havde forlangt 4 d.

Dissentierende Votum.

De to handelskyndige Dommere var ikke enige i ovennævnte Domsresultat, idet de mente, at Frihavnsselskabet burde frikendes, dog saaledes, at Sagens Omkostninger hævedes. De hævdede, at Indstævnte ved Cirkulæret af 11. April 1896 havde gjort alt, hvad der kunde gøres for at fritage sig for Ansvar for Striker, og at det, at Sagsøgeren ikke var bekendt med Cirkulæret, ikke kunde fritage ham for at betragtes som om det var bragt til hans Kundskab, da han gik ind i Frihavnen. Det indstævnte Selskab maatte dernæst anses for at være uden Skyld i Striken og uden Skyld i, at den ikke hurtigere hævedes, og Striken maatte efter dens Mening betragtes som vis major, der maatte frigøre Selskabet for Ansvar for Losningens Forsinkelse.

Dom i S. S. Nr. $^{30}/_{1899}$, afsagt d. 22. August 1900. (Føreren af „Isle of Kent" mod Carøe & Co.). I Henhold til Certeparti af 23. Decbr. 1898 indtog „Isle of Kent" i New Orleans i Januar 1899 to Partier Majs, noget Tømmer, en Del Bomuld og en Del Sække med Bomuldsfrøkager. Af de for Bomuldsfrøkagerne udstedte Konnossementer var det ene, der var dateret d. 31. Jan. 1899, bestemt for Firmaet Carøe & Co. her, og lød paa, at der i „Isle of Kent" var indtaget fra Firmaet Lawler & Chaery til Afladerens Ordre 2,771 Sække Bomuldsfrøkager, tilsammen 643,657 engelske ℔, forsynede med følgende Mærker: 489 Sække B, 546 do. D, 357 do. E, 597 do. O. A., 470 do. W. A. og 312 Sække W. I Konnossementet var blandt andet anført, at Sækkene, hvis Vægt og Indhold angaves at være ubekendt, skulde leveres i Kjøbenhavn fra Skibets Takkel, at Konnossementet, der ikke maatte undertegnes undtagen for Ladning, der allerede var leveret i Skibets Forvaring, skulde være afgørende Bevis mod Skibet for dens Modtagelse, dog at Skipperen, i Tilfælde af at noget af Ladningen ikke toges ombord, havde Ret til at fremsende dette med en anden Damper (dette blev Tilfældet med de 312 Sække Bomuldsfrøkager mærket W.), at Skibet ikke skulde være ansvarligt for Tab og Skade bl. a. hidrørende fra Emballagernes Utilstrækkelighed eller for Fejl ved eller Utilstrækkeligheden af eller Mangel af Mærker, Nummere og Adresser eller for tilfældig Beskadigelse deraf, samt at Godset skulde tages fra Skibets Takkel, saa snart det kom for, idet Føreren, eller hans Agent, i modsat Fald skulde være berettiget til at klarere og landsætte Godset og oplægge det for Modtagerens Regning og Risiko. Konnossementet var endvidere forsynet med et iøvrigt lidet fremtrædende Stempel: not responsible for marks.

Den 9. Marts ankom Damperen hertil og gik efter Forlangende af Modtageren af Majsen ind i Frihavnen. Da det viste sig ugørligt at losse Bomuldsfrøkagerne efter Mærker, da de forskellige Mærker vare sammenblandede i Skibet og der ikke var Plads til at sortere dem ombord eller paa Midtkajen, blev der tilskrevet Modtagerne, om de vilde gaa ind paa, at der af Frihavnsaktieselskabet lossedes saavidt muligt efter Mærker, dog uden usædvanlige Omkostninger og uden Ansvar for Forsinkelse af Losningen, men at de iøvrigt vilde modtage deres Partier uden Hensyn til Mærker, saaledes at der senere fandt Regulering Sted. Dette vilde Modtagerne ikke gaa ind paa, hvorefter Skibets Mægler atter tilskrev dem og protesterede mod Opholdet og gjorde dem ansvarlige derfor, idet der gjordes opmærksom paa Klausulen: „not responsible for marks". Herimod protesterede Carøe & Co. og hævdede, at nævnte Klausul umulig kunde give Føreren Ret til at levere dem andre Kager fra andre Afladere end deres, idet han højst kunde have Ret til at levere de paa de enkelte Konnossementer opførte Mærker i Flæng. Kunde Udleveringen ikke ske fra Skibet efter Mærker maatte der finde Sortering Sted i Land, og det maatte da blive at afgøre ved Retssag, hvem der havde at udrede Omkostningerne herved. I Henhold til dette forhaledes Skibet til Østmolen, hvor Bomuldsfrøkagerne lossedes, sorteredes og udleveredes, og Kaptajn Gleghorn anlagde derefter Sag mod Carøe & Co. til Betaling af den paa dette Firma faldende Andel af Sorteringsomkostningerne og fordrede Kr. 337.20 + 5 % Rente. De andre Modtagere af Kager havde indrømmet, at Dommen i den mod Carøe & Co. anlagte Sag skulde være forbindende for dem alle.

Under Sagen fremhævede Føreren af „Isle of Kent", at der i New Orleans var Kutyme for at stemple Konnossementerne „not responsible for marks" for at fri sig for ethvert Ansvar for Mærker, idet Kagerne kom sammenblandede i Jærnbanevognene og afleveredes saaledes til Skibet, hvilket ogsaa havde været Tilfældet med de her omhandlede Kager. Han fremhævede endvidere, at en Sammenblanding af Mærker ikke voldte nogen Ulejlighed, da Kvaliteten som Regel var den samme, og Modtagerne her i Kjøbenhavn, deriblandt indstævnte, havde ofte uden videre modtaget Bomuldsfrøkager uden Hensyn til Mærker. Endvidere modsatte Frihavnsaktieselskabet sig Losning efter Mærker. Hvad det sidste nu angik, da var dette uden Betydning for de indstævnte, der ikke havde nogen Indflydelse paa, hvor Losning fandt Sted, og hvad de andre fremdragne Momenter angik, da kunde der ingen Hensyn tages til en saadan i New Orleans mulig eksisterende Kutyme, idet der ogsaa manglede Beviser for Maaden, hvorpaa Afladningen skulde have fundet Sted, og kunde det heller ikke siges imod indstævntes Benægtelse, at en Sortering ingen Betydning havde for dem. Det kom da væsentlig an paa Betydningen og Forstaaelsen af Klausulen „not responsible for marks". Denne Klausul var nu efter Rettens Mening i og for sig uklar, idet den ikke behøvede at indeholde mere end en Gentagelse af den allerede i Konnossementet trykte Forskrift om, at Skibet ikke var ansvarligt for Fejl ved eller Utilstrækkeligheden af, eller Mangel af Mærker, Nummere o. s. v. Og ligesom der nu ikke burde tillægges saadanne, det almindelige Ansvar begrænsende Klausuler, nogen mere omfattende Betydning, end der nødvendig fulgte af Ordene, og ligesom der intet var oplyst, hvorefter de indstævnte særlig burde have tillagt Klausulen den af Sagsøgeren hævdede Betydning, saaledes fandtes den her omhandlede Klausul saa meget mindre at burde eller kunne forstaas som af Sagsøgeren hævdet, som selve Konnossementet, der forinden indeholdt en klar Forpligtelse til at levere visse bestemte Varer fra en bestemt Aflader til Konnosementsindehaveren, derved i Virkeligheden vilde blive omtrent meningsløst eller dog selvmodsigende, naar Føreren dog skulde være berettiget til at levere ganske andre Varer, Varer fra en hel anden Aflader, jfr. Sølovens §§ 144 og 145. Dette vilde være yderst betænkeligt.

De indstævnte Carøe & Co. maatte derfor være at frifinde, og der tillagdes dem 200 Kr. i Sagsomkostninger.

Dissentierende Votum.

De handelskyndige Medlemmer vare ikke enige i ovenstaaende Domsresultat, idet de mente, at de indstævnte burde være dømt til at betale det paastaaede Beløb + Sagsomkostninger. De mente nemlig, at det maatte anses for givet, at der i New Orleans var en Kutyme som den omtalte, og at den paastemplede Klausul netop havde til Hensigt at befri Skibet for Levering efter Mærker eller Afladere. Da de indstævnte burde være bekendt med disse Forhold, burde de have vægret sig ved at modtage Konnossement med den anførte Klausul, men ved at modtage et saadant maatte de have indset, at de selv, sammen med de øvrige Modtagere, havde at foretage det nødvendige med Sortering.

V. M.

Søprotest.

Vi have modtaget følgende: I Almindelighed paastaas der under Beskadigelser af Ladning, foraarsaget ved daarligt Vejr og Uheld paa Rejsen, at Skibene paa Bestemmelsesstedet altid maa bære Omkostningerne ved eventul Fuldførelse af Søprotest, for at sikre Ladningsmodtageren imod Tab.

I 9 af 10 Tilfælde bærer Skibene nævnte Omkostninger ifølge gammel Kutyme, og det er som bekendt forbunden med ekstra Udgifter (i mit Tilfælde £ 7), som Ladningsmodtageren i Reglen nægter at betale, hvilket dog er urigtigt, i al Fald efter engelsk Lov, og som Undertegnede blev fri for at betale i Brisbane, i April d. A., imod Fremlæggelsen af nedenstaaende Uddrag af den engelske Lov:

Practise of the book „Notary of England", S. 196 Chap. 6, der lyder saaledes:

According to commercial usage it is considered that it is a part of the duty of the Master and crew, to give faithfull information respecting the circumstances of the voyage, and to join in, or make a true and impartial protest, when required to do so, by and at the expence of the Owners of the Vessel, or of any of the owners, or consignees of the cargo requiring it, and that a Master refusing to do so, would so far be guilty of a breach of duty, as to render himself liable to an action at law, by the shipowner, or the owners or consignees of the Goods, for any loss or inconvenience in consequence of his refusal.

The expense of the protest cannot however be thrown upon the Captain, by any of them (consignees) and if the Owners or Consignees of Goods require a protest, they must pay for it, — or reimburse the Shipowners or Captain, or tender the expense of it, to the Shipowners or Captajn, and the Owners or Consignees of Goods may, if so dispossd, cause it to be prepared by their own Notary, o. s. fr.

Idet jeg antager at foranstaaende vil kunne have Interesse for mange Kolleger, og mulig være dem til Nytte efter indtræffende Søskader, ved deres Ankomst til engelske Besiddelser, har jeg ment at burde bekendtgøre dette i vort fælles Organ til Oplysning i Skibsfartens Interesse.

Ærbødigst

H. J. Thomsen,
Bark „Else", Fanø.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge har Fragtmarkedet holdt sig godt overalt, de fleste Steder til omtrent samme Rater, men nogle Steder lidt lavere og andre Steder noget højere. Nu da „Taff Vale" Jærnbanestriken er bleven hævet d. 31. f. M., maa man haabe, at der bliver Liv i Afskibningen fra Cardiff; men mange Redere have jo lidt betydelige Tab ved først at lade deres Skibe ligge deres seks Dage og derpaa forsejle til andre Kulpladser, nogle endog til Amerika for at hente Kul, og da Tiden og Kullene koste mange Penge, kan det kun blive til Tab for de Uheldige. Denne Strike har dog bevirket, at der har været Mangel paa Tonnage andre Steder, og derved ere Raterne stegne snart til Recordpriser. Især fra Amerika kniber det for Bomuldskøbmændene og Træhandlerne at faa Tonnage; men da de skal bruge den, blive de nødte til at betale, hvad der forlanges, og det synes at være betydeligt højere end de nuværende Rater, saa Udsigterne for Fremtiden synes at holde sig lyse for Rederne.

Kulmarkedet har jo i Wales, paa Grund af Striken, været i en beklagelig Tilstand, men dette har bevirket, at Kullene fra Østkysten og Skotland ere stegne til fabelagtige Priser, saa at nu Amerikanerne kunne komme godt med i Konkurrencen, om ogsaa Fragterne ere høje, da mange Forbrugere, paa Grund af de urolige Forhold i Wales, prøve at frigøre sig for disse Kul og søge deres Forsyning andet Steds fra. I den sidste Tid er der afsluttet en Masse Forretninger fra Philadelphia og Baltimore til saavel franske som spanske og italienske Havne, Adriaterhavet, Malta, Port Said, Alexandria, Piræus, St. Vincent, Cap Verde og mange andre Steder, og endnu flere vil komme, saasnart der bliver disponibel Tonnage. Fra Cardiff noteres Raterne omtrent uforandrede som i de sidste Uger, paa faa Undtagelser nær, alt som Efterspørgslen er. Fra Newcastle noteres: Korsør 6/6, Norrköping 6/, Pillau 6/, Stettin 6/, Svinemünde 5/6, Stockholm 6/6, Neufahrwasser 6/6, Kronstadt 6/, Bilbao 4/6, Bordeaux 5/, Lissabon 8/, Algier 10/, Barcelona 11/, Genua 10/, Neapel 10/, Alexandria 12/3, Port Said 12/6, Konstantinopel 10/6, men der er Udsigt til, at der kan faas mere. Fra Baltimore til Neapel kan faas 21/, Max: 3,600 Tons, til Genua, Livorno, Neapel, Marseilles 21/, hvilkensomhelst Størrelse. Fra Philadelphia til Barcelona, Septbr.—Oktbr. 22/6, Philadelphia eller Norfolk til Alexandria indtil 5,000 Tons, à 22/6.

Østersømarkedet er omtrent uforandret, og Raterne saavel fra St. Petersborg som Kønigsberg, Riga og Libau ere, paa faa Undtagelser nær, de samme som i forrige Uges Beretning. Fra Danzig kan faas 3/5,000 Tons Sukker i Sække til Montreal til 13/ pr. Ton 1/15 Oktbr., og 7/1000 Tons Sukker til London til 9/ pr. Ton.

Trælastmarkedet holder sig vedblivende godt, med høje Rater saavel fra Østersøen som Botten- og Hvidehavet. og der er ikke megen Forskel i Noteringerne fra sidste Uge. Fra Amerika ere Fragterne saavel fra Nord som Syd i Stigning og ville vistnok blive høje, men det er jo ogsaa en anstrængende Fart, saa den slider svært paa Skibene. For Dampere, fra Nordbotten til danske Provinshavne, kan faas c. 30 Rmk. pr. Stdr., og fra Sydbotten eller Sydfinland til danske Provinshavne, større 28 à 30 Rmk., mindre 30 à 32 Rmk. For Sejlere, fra Sydbotten eller Sydfinland til danske Provinshavne, større 26 à 28 Rmk. og mindre 28 à 30 Rmk. Fra Danzig kunne □ Fyrre Sveller faas til London (Millwall eller Victoria Dok) à 11/6 pr. Load, til Grimsby, Boston 9/ à 10/6, West Hartlepool 9/ à 10/6, Ardrossan 14/6, Runcorn Lagbye 16/, alt pr. Load. Fra Hudikswall til Alexandria kan faas 8/1500 Stdr. D. B. B. og Bjælker til 110 à 115 Frcs. Til Honfleur ere Raterne fra Botten, i Forhold til de forskellige Pladser, mellem 56 og 60 Frcs. pr. Stndr. og til London fra Nordbotten mellem

45/ og 50/ pr. Stndr. Fra Pensacola noteres til Emden 7/900 Stdr. til 125/, Bordeaux 1000 Stdr. til 125/, Aarhus 900 Stndr. 130/ og Alexandria 135/, alt pr. Stndr.

Middelhavet, Sorte- og Azoffhavet. I Middelhavet er ikke megen Forandring, og Raterne ere omtrent de samme, som de have været de sidste 3 Uger, saavel fra Frugthavnene, som fra Esparto-, de sicilianske- og syriske Havne, hvorimod Alexandria Markedet synes at være lidt bedre med c. 13/6 for Bomuldsfrø til London eller Hull for større Dampere. Sortehavet holder sig støt og fast. Der bydes fra Odessa til L. H. A. R. 14/6, Hamburg 15/ prompt, 15/6 for September og 16/ for Oktober for store Dampere. Fra Nicolajeff til L. H. A. R. 15/6 prompt, 16/ n. c. for Byg til Septbr.-Oktbr., til Marseilles 16 Frcs. Fra Eupatoria med Salt til Reval 22/, Neufahrwasser 21/ og Riga 22/. Fra Donau 17/6 prompt og 18/6 Septbr.-Oktbr. Lastning. Azoff-Markedet er fast med lidt mindre Efterspørgsel. Der noteres: Fra Taganrok til Bergen/Christiania 19/6. Fra Azoff til U. K. 19/ n. c. og 6 d. mindre for Byg til Septbr.-Oktbr. Lastning; til Vest-Italien 17 Frcs., til L. H. A. R. 18/ for September, 18/6 for Oktober for store Baade. Fra Odessa eller Novorossisk bydes for prompt Tonnage 50/ paa D. W. til Port Arthur eller Wladiwostok for Hø.

Det amerikanske Marked er stivere over det hele, men især for Bomuldens Vedkommende, som nu begynder at ankomme til Afskibningshavnene, og da en Masse Tonnage, som ellers vilde have været der i September, har været indelukket paa Grund af „Taff Vale" Striken, saa stige Fragterne betydeligt. Der bydes allerede for passende store Baade 53/9 for Liverpool og 55/ for Kont. fra Savannah, og saavel derfra som fra Charleston er der stor Mangel paa Dampere, saa disse Rater ville snart blive overstegne for Baade, som have stor Balle Kapacitet. Fra New Orleans og Galveston burde betales, i Forhold til Atlanterhavshavnene, 62/6 à 63/9 til L. H. B.; thi man maa ikke glemme, at paa „Anglo" Formen af Certepartier ere Havneudgifterne 2/6 pr. Ton imod 1/6 for Savannah, og at Befragterne derfra højst bruge 1 Dag for hver 100 N. R. T. mod $1^1/_4$ Dag paa „Anglo-American" Dokumentet. Berth Korn Raterne fra de nordlige Havne til p. p. for September ere 3/6 à 3/9, og for blandede Ladninger af tungt Korn og Havre 3/6. For Havre alene kan faas 3/ til London og $3/4^1/_2$ til franske Atlanterhavshavne. Paa Basis af C. f. O. ere Baade værd for Septbr.-Oktbr. 4/3 à $4/4^1/_2$. Paa Netto Certeparti ere Raterne fra de nordlige Havne til p. p. 17/ à 17/3 for Septbr.-Oktbr., og fra Gulf Havnene 22/ à 22/6 for Oktbr.-Novbr. Lastning. Kulfragterne synes at være bedre end Kornfragterne, da der gennemsnitlig indlades 1,000 Tons pr. Dag og udlosses i Middelhavshavnene 500 à 1,000 Tons daglig.

Det østlige Marked er støt med omtrent de samme Noteringer som de foregaaende Uger, men der ere mange Redere, der mene, at Markedet skal forbedre sig, enten i denne eller næste Maaned, men det er vistnok tvivlsomt, da der jo kommer en stor Mængde Tonnage ud i Anledning af Urolighederne i Østasien, og de fleste af dem skal hjem igen. Fragterne ud ere nærmere lavere end højere, og der bydes kun 25/ til Singapore og 35/ til Hongkong eller Japan.

Fra Firmaet Hänschell & Co. paa Barbados have vi modtaget følgende, dateret 18. August: Siden vor sidste Meddelelse af 7. Juli have vi ikke meget af Interesse at meddele, meget faa Fragtslutninger ere gjorte, begrundet paa Knapheden af søgende Skibe. Efterspørgslen for Tonnage herfra er fra alle Sider livlig og til gode Rater, og ankommende Skibe ville her finde et stort Udvalg af Fragter til at vælge imellem og sikkerlig til højere Rater end dem, Rederne opnaa, ved at slutte Skibene, naar de ere paa Udrejse til de nordlige Syd-Atlanterhavshavne etc.

For Øjeblikket have vi følgende Ordrer, og Raterne, som kan faas, ere: Kokusnødder, Trinidad-London, 22/6 og 32/6 med $^2/_3$ Ladning afskallet. Dividivi fra Rio Hacha til Kont. 47/6, og fra Maracaibo til U. K. eller Kont. H/H 55/. Logwood fra Cuba eller Belize 35/, St. Marc 37/6 à 40/, Yucatan 33/ à 34/ én Plads, alt til U. K. eller Kont. H/H. Mahogni fra Laguna 45/, Cabaret 38/, Baharona 32/6 og for Lignum vitæ 32/6, de 3 sidste Pladser have fri Havneafgifter, og alle Fragterne ere til U. K. eller Kont H/H. Rom til U. K. fra Jamaica 37/6 à 40/ og fra Guadeloupe til Marseilles 45 Frcs. Sukker-Afskibningen fra Vestindien er i Virkeligheden sluttet, men der er endnu saavel Træ som Saltfragter at faa fra Haiti, St. Domingo, St. Martin eller Turks Island til regulære Rater. Vejret er regnfuldt og Udsigterne for næste Aars Høst lovende.

Vi anmode Redere og Førere, hvis Skibe ere for Udgaaende hertil fragtsøgende, at anmelde os i Forvejen, hvilken Slags Fragt de foretrække, for at alt kan være klart ved Ankomsten, og saaledes spare Tid til deres egen Fordel.

Eksaminer.

Fra Navigationsdirektøren have vi modtaget følgende:

Styrmandseksamen. Til Styrmandseksamen i Aarets 2. Termin bestod i alt følgende Antal Elever:

1ste Afdeling 48 (afvist 7), Tillægsprøve i Maskinlære 2; 2den Afdeling i Navigation 35, Geografi og Vejrlære 37 (afvist 3), Engelsk 25, Søret og Handelsvidenskab 36.

Kjøbenhavns Navigationsskole. Skolen har i den nu afsluttede 2den Eksamenstermin til den almindelige Styrmandseksamen indstillet 10 Elever, der alle bestode med følgende Karakter. (Maks.: 147, Mini.: 63): L. N. Hansen (136), L. N. J. Rasmussen (135), V. H. H. V. Lange (132), G. G. Thostrup (130), C. H. Neergaard (130), J. K. Jans (126), J. P. Lund (126), C. O. Andersen (121), T. Dahlenborg (118) og G. E. Krabbe (103).

For anden Afdelings Vedkommende indstilledes i de forskellige Fag ialt 11 Elever, og Resultatet blev følgende:

	Navigation.	Geografi & Vejrlære.	Engelsk.	Søret & Handelsvidenskab.
J. P. C. Hansen....	34	15	—	17
A. S. Folkenberg...	32	13	9	14
O. C. A. Rasmussen	42	18	—	19
A. H. E. Cortsen...	37	13	—	16
C. V. Nielsen	43	16	—	17
L. S. B. Petersen ..	44	17	8	15
H. C. Jensen	44	18	—	19
S. E. M. Støckel ...	40	20	14	16
J. P. C. Jensen	46	21	14	17
A. V. Køhler	37	16	10	10
S. Paulsen	40	19	8	11

Hvor intet Tal er anført, har Eleven endnu ikke været indstillet. I Navigation er højeste Pointsantal 49, laveste 14, i de andre Fag 21 og 6.

Indtegning af Elever kan ske til enhver Tid. Ansøgninger om Statsunderstøttelse, Udsættelse af Orlogstjeneste o. s. v. besørges af Skolen. Synsprøve foretages af Skolens Læge. Nærmere Oplysninger og Skolens Program faas ved Henvendelse til Skolen, Holmens Kanal Nr. 18.

Maskinist-Eksaminerne.

Til 1. Afdeling indstillet 62 Eksaminander, hvoraf 43 bestode.
- 2. — — 13 — — 10 —
- Maskinpasserprøven indstillet 6 Eksaminander, hvoraf 5 bestode.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede 2. Eksamenstermin har 12 af Skolens Elever bestaaet den almindelige Styrmandseksamen, 3 Elever har bestaaet Eksamen i alle de til 2. Afdeling hørende Fag, og 1 Elev har bestaaet Fiskeskipperprøven. Elever optages fremdeles til enhver Tid i alle Skolens Afdelinger; uformuende Elever, der vise Flid og god Opførsel, kan vente Statsunderstøttelse. Nærmere Underretning meddeles af Skolens Forstander.

Fra Sø og Land.

Vi have modtaget Nr. 16 og 17 af „Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender", som indeholde: 51) Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn den 30te Maj 1900. — Den kjøbenhavnske Søassuranceforening mod Grosserer Jansen og Co. — 52) Dom, afsagt af Christianssand Sjøret den 16de Maj 1900, Dampskibet „Erna"s Fører og Rederi mod „Aktieselskabet Christianssands Møller". — 53) Dom, afsagt af Stavanger Sjøret den 26. April 1900, A. F. Borch og Sønner mod Aktieselskabet „Leif". — 54) Kendelse, afsagt af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn den 6te Juni 1900, Kaptain S. A. Hansen, Reder af Skonnerten „Kali Maas" af Tønsberg mod det russiske Orlogsskib „Rossia". — 55) Dom, afsagt af Frederiksstads Sjøret den 20de April 1900, Aktieselskabet „Prima" mod H. Müller som Fører af Damptrawleren „Jonni" og Verein Bremer Seeversicherungsgesellschaft. — 56) Göteborgs Rådstufvurätts dom den 22. Februari 1900, Fiskaren J. Jonasson å Wrångsjø m. fl. mot Grosshandlaren Christian Rhøss i Göteborg. — 57) Kongl. Majt's utslag den 23. April 1900 i mål angående klander af dispache. — 58) Göta Hofrätts dom den 11te Maj 1900, Aktieselskabet Dampskibet „Ran" i Christiania mot J. Ringborg i Norrkøbing samt J. Ringborg mot Aktieselskabet Dampskibet „Ran". — 59) Dom, afkunnad af Stockholms Rådstufvurätt den 12. Maj 1900. Bergnings- och Dykeriaktiebolaget Neptun mot Sjøkaptenen C. Leijster. — 60) Kongl. Majt's dom den 5. Juni 1900. Firman A. Johnson og Co. i Stockholm mot Skeppsredarefirman Richard Mackie og Co. i Leith.

En interessant Erstatningssag. Den 29. Januar 1892 oversejlede det franske (?) Dampskib „Sct. Andre" i Kanalen Skonnertbriggen „Thor" af Korsør, der sank kort efter Sammenstødet. Hele Besætningen med Undtagelse af Skibsdrengen druknede. „Thor" førtes af Kaptajn C. Lund af Nyborg; han efterlod sig Enke og 3 Børn. Da Skylden for Ulykken maatte tilskrives Dampskibet, anlagde Fru Lund ved Civilretten i Antwerpen Sag mod „St. Andre"s Rederi og fordrede sig tilkendt en Erstatningssum, da hun ved Oversejlingen havde mistet sin Forsørger. I denne Sag er der nu i Slutningen af Juli afsagt Dom ved ovennævnte Ret, og denne har i F. Korsør Avis dømt det franske (?) Rederi til i Erstatning til Fru Lund at betale 46,000 Francs.

Flensborg Skibsværft giver i Aar 18 pCt. i Udbytte.

Eksperimenterende Forsøg med Telegrafering uden Traad, som bleve foretagne mellem Damperen „Kajser Wilhelm der Grosse", (paa dennes sidste Rejse til New York) og Norddeutscher Lloyds Signal Station paa Øen Borkum, viste som Resultat, at der særdeles tydeligt gaves og modtoges Meddelelser paa en Afstand af 40 Sømil, og at tydelige Tegn modtoges ved Borkum paa 50 Sømils Afstand, medens det ved tidligere Forsøg, ikke havde været muligt at faa sikker Forbindelse paa Afstande over 20 a 25 Sømile.

Ejendommelig Sømandsdragt. Den 30. Juli, skriver „Hallandsposten", fik vi Meddelelse om at en i Halmstad hjemmehørende Skonnert „Rosland", Kaptajn Oscar Kihlberg, var under Indsejling i Havnen og at Mandskabet var klædt paa en ejendommelig Maade. Da vi kom derned var Skibet ved at lægge til, og Besætningen var virkelig værd at se paa. De vare nemlig alle, paa Kaptajnen nær, klædte i hvide Bukser, Kjole, sort Vest, hvidt Halstørklæde, høj brun Hat og store hvide Papirsblomster i Knaphullet. Paa Spørgsmaalet om, hvorfor de vare klædte i en saadan Paradedragt, fik vi ikke noget egentlig Svar. Ideen var deres egen og Dragterne havde de selv syet paa Rejsen, men de vare ogsaa meget primitive. Bukserne vare lavede af Sejldug, som var hvidmalet, og Kjolerne af sort Presenning, saa de vare meget stive og ubekvemme. Morsomst var det dog at se dem entre op i Rigningen i disse Dragter.

Den stærke Udvikling, der stadig finder Sted i Hamburg, er ganske interessant at følge gennem følgende Tal. I 1890 besøgtes Hamburg af 8,176 Skibe paa i Alt 5,202,820 Tons, og i 1899 var Skibenes Antal steget til 13,312, og Tonnagen vokset til 7,766,000 Tons. Dette viser, at baade Hamburgs og hele Tysklands Handel er gaaet frem med Kæmpeskridt, og naar man undersøger Sagen nærmere, ses tillige, at det i særlig Grad er det tyske Flag, som har bidraget til den forøgede Omsætning, idet fremmede Skibe, ogsaa de engelske, i mindre Antal end tidligere have besøgt Havnen. Fra 1873 til 1894 er den tyske Handelsflaades Ladeevne forøget 139% og i de paafølgende fem Aar, 1894 til 1899, endvidere med 33%. Værdien af de i Skibsfarten anlagte Kapitaler er for de store Selskaber i Hamburg og Bremen henved 500 Mill. Mark, og for de mindre Konsortier c. 150 Mill. Mark.

En Rekord i Atlanterhavsfarten. Den Hamburg—Amerikanske Paketdamper „Deutschland" har nu fuldført sin første Rejse over Atlanterhavet og baade paa Ud- og Hjemrejsen slaaet alle tidligere Rekorder. Skibet forlod Plymouth d. 6. Juli og udførte Rejsen over Atlanterhavet i 5 Dage 15 Timer 46 Minutter, altsaa med en Gennemsnitsfart af $22._{42}$ Knob for den 3.044 Sømil lange Rejse. Paa Tilbagerejsen har Skibet havt en Gennemsnitsfart af 23 Knob, og skønt Turen var 41 miles længere end Udturen, saa rækkede det dog Plymouth i 5 Dage 14 Timer 6 Minutter fra det forlod New York. „Deutschland" forlod Hoboken Pier d. 18. Juli Kl. $9._{30}$ Fm., passerede Sandy Hook Kl. 11_{35} Fm., var ud for Eddystone d. 24. Kl. $7._{40}$ Fm, og tilankers i Plymouth Sund Kl. $8._{30}$, landede Posten og 100 Passagerer og fortsatte Rejsen til Cherbourg og Hamburg.

Hvor raskt britiske Skibsredere sælger deres Skibe til Udlandet, benyttende de nuværende gunstige Omstændigheder, fremgaar af Registrerings-Kontorets Beretning for Juni Maaned. Af 20 Staaldampere med en Gross-Tonnage af 45,627 Tons, som vare blevne udslettede af Registret i denne Maaned, bleve de 17 solgte til Udlandet og kun 3 udslettede af andre Grunde, og dette var forholdsvis nye Baade, den ældste fra 1887, men de fleste fra Halvfemserne. Af 19 Jærndampere, som bleve udslettede, bleve 15 solgte til Udlandet og kun 4 udslettede af andre Grunde, samt 10 Jærnsejlskibe, som alle bleve solgte til at sejle under fremmed Flag. Denne hurtige Maade at overføre britiske Skibe til andre Lande vilde være en meget alvorlig Sag, hvis ikke Rederne igen forsynede sig med ny Dampere, men dette er heldigvis Tilfældet, og det paa en saadan Maade, at der bliver et stort Overskud til Fordel for den britiske Handelsflaade. I den omtalte Maaned blev der indtegnet i Registret 46 Staaldampere med en Gross-Tonnage af 91,827 Tons og 12 Jærndampere med 3,497 Gross-Tons. Der er saaledes udgaaet 39 Staal- og Jærndampere og tilkommet 58 nye, hovedsageligt byggede i Aar, saa dette giver et Overskud af 19.

Den store russiske Isbryder „Ermack" har i nogen Tid ligget ved Sir W. G. Armstrong, Whitworth & Co. Værft paa Tynen, for at undergaa betydelige Forandringer, inden den skal begynde sit Vinterarbejde. Skruen, som den er for-

synet med forude, vil blive taget bort tilligemed alt Maskineriet som hører dertil. For at forøge Skibets Styrke skal den have ny Boug, som skal bygges ind i Skroget. Dette Arbejde bliver nu konstrueret paa Armstrongs Værft, og saasnart det er færdigt skal det, i „Tyne Pontoons and Dry Docks Comp." Tørredok, indpasses i Skibet, paa samme Maade, som da der blev bygget en ny Forende til den gamle Agterende af Skibet „Milwaukee". For Skibsbyggere vil dette Arbejde uden Tvivl have stor Interesse, da det ikke alene er et meget vanskeligt Arbejde, men den usædvanlige Styrke og Vægt, som „Ermack" har, gør at det bliver det mest massive Skib, som man nogensinde har behandlet paa denne Maade.

Ungarns Handelsflaade bestaar ialt af 2,360 Fartøjer, med en samlet Drægtighed af 642,347 Tons, herimellem befinder sig 341 Dampere, 1,532 Bugserskibe, 345 Havneskibe o. s. v.

Handelsflaadens Virksomhedsfelt er overvejende knyttet til Ungarns egne Vandveje, i Særdeleshed Donau, med de i den faldende Bifloder f. Eks. Drau, Save og Theiss. Den samlede Længde af Floderne, saalangt som disse er navigable, regnes for 1,600 Kml.

Det største Selskab „Donau Dampfschifffahrts Gesellschaft" raadede saaledes i Begyndelsen af forrige Aar over 62 Passagerdampere, 48 Fragtdampere og 79 Bugserskibe. Selskabets største Damper kan tage over 1000 Passagerer, skønt den kun stikker $3^1/_2$ Fod, hvilket er disse Floddamperes almindellge Dybgaaende.

I de senere Aar er Antallet af østerrigske Sejlskibe aftaget i betydelig Grad, medens Landets Dampskibsflaade til Gengæld befinder sig i stærk Udvikling. For 25 Aar siden havde Østerrig mange hundrede Sejlskibe, i 1890 endnu 154 paa ialt 68,000 Tons, men nu findes der kun ialt 45 paa c. 18,000 Tons. Det største Skib naar op til 1,535 Deplacements Tons, og der findes kun 6 over 1,000 Tons.

Dampskibsflaaden udvikler sig derimod og tæller, foruden det østerrigske Lloyd, 66 Dampere fordelt paa en halv Snes Rederier. Udviklingen, der maaske kun er forbigaaende, har nemlig sin egentlige Grund i de Subventioner, som Regeringen tilstaar Dampere for atter at bringe Handelsmarinen paa Fode, men et overvejende Antal af Skibene bygges paa fremmede Værfter, særlig i England men ogsaa i Holland og Tyskland.

Det østerrigske Lloyds Dampere bestaar af 64 Skibe paa tilsammen 153,000 Tons, og tillige har Selskabet 5 Dampere under Bygning paa Værfter i Triest.

Det Østerrigske Lloyd kan ligesom Cunard Selskabet i England rose sig af, lige siden Selskabets Grundlæggelse, aldrig at have mistet nogen Passager ved ulykkelig Hændelse.

Den engelske Regering har sluttet Kontrakt med Messrs. Swan and Hunter, Walsend on Tyne, om Leveringen af en meget stor Flydedok, som er bestemt til Havnen paa Bermudasøerne. Med en Længde af 545 Fod og med 99 Fods Bredde skal den kunne løfte 16,500 Tons. Saaledes bliver den Verdens næststørste Dok, idet den kun staar tilbage for en endnu større Dok i Nordamerika.

Bermudas Dokken kommer til at ligne den store Clark and Standfields Flydedok, som før den spansk-amerikanske Krigs Udbrud blev slæbt ud til Havana, men naturligvis forbedres den paa flere Maader.

Ved Optælling, som fandt Sted i Vinter, var der ialt 1,676 Tankskibe i Brug til Nafta Transport i Kasan Distriktet, fra Rybinsk til Volgas Munding; af disse Fartøjer vare 1,594 bygget af Træ og 82 af Jærn. Træskibenes Levetid regnes fra 17 til 18 Aar, 25% af dem vare saaledes fra 1 til 5 Aar gamle; 26_4% mellem 5 og 10 Aar; 26_7% mellem 10 og 15 Aar; 18_9% mellem 15 og 20 Aar og 3_6% over 20 Aar gamle

For Jærnskibene regnes Maksimums Levetiden til 50 Aar og Minimums Levetiden til 20 Aar, men for meget svagt byggede Skibe sættes 12 Aar som Grænsen. 42% af Skibene var mellem 1 og 5 Aar gamle; 19% mellem 5 og 10 Aar; 23% mellem 10 og 15 Aar og 12% fra 15 til 20 Aar gamle.

1,000 Dages Sejlskibsfart. Som Sidestykke til Artiklen „Tre Aars Dampskibsfart" i „Dansk Søfartstidende" Nr. 37 for 1899, have vi modtaget med ovenstaaende Overskrift følgende:

Under Sejl gørende Fart	734	Dage	16	Timer
- i Stille, ingen Fart	22	-	8	-
Laste- og Lossetid	209	-	0	-
Fragtsøgende	5	-	0	-
Havari Ophold	21	-	0	-
Ordre Ophold	8	-	0	-
Ialt.	1,000	Dage		

Altsaa 757 Dage i Søen og 243 Dage ved Land paa 10 forskellige Pladser. 5 Rejser med Last paa Kølen, 3 do. i Ballast. Skibet har været beskæftiget i Fart paa Evropa Amerika og Nederlandsk Indien. C—n.

Det store franske Dampskibsselskab, Messageries Maritimes, havde kun et nogenlunde godt Aar i 1899, idet Udbyttet var $4^1/_2$ pCt. p. A. Flaaden forøgedes i Aarets Løb med 2 Dampere, „Anan" og „Pacifique", medens Damperen „Godavery", der har sejlet i 35 Aar, udgik af Flaaden og solgtes. Ved Begyndelsen af dette Aar bestod Messageries Maritimes Flaade af 62 Skibe paa ialt 242,680 Tons med Maskiner, der ialt indicere 202,750 Hestekræfter. Lægges alle Dampernes Rejser sammen, bliver den gennemløbne Vejlængde ialt 2,873,300 Kvml., der skal fordeles paa 456 Rejser, hvilket er 7 Rejser mindre end i det foregaaende Aar. Paa den indo-kinesiske Linje blev Ruten holdt med en Maaneds Mellemrum mellem Skibenes Afgang, men i 1900 skal gøres 13 Rejser ialt. Fra April 1895 til 1900 er Selskabets Flaade bleven forøget med 14 Skibe, medens samtidig de ældre Skibe have undergaaet forskellige Forbedringer og Fornyelser. Selskabets Ruter ere: 1) Den indo-kinesisk-japanesiske Linje. 2) Den avstralske Linje. 3) Linjen i det indiske Ocean. 4) Middelhavs- og Sortehavs Linjen. 5) Den atlantiske Linje, der gaar ned langs Kysten af Spanien og Afrika over til Sydamerika.

Selskabet har Kontorer i Paris, Marseille, Bordeaux, Havre og Lyon.

Paa de store amerikanske Søer bestaar Flaaden nu at 3,435 Skibe med en samlet Tonnage af 4,668,350 Tons; heraf ere 1,210 Dampskibe hvoraf 72 anvendes i Passagerfarten. Resten er Skonnerter, Slæbedampere og Lægtere. I dette Tal medregnes ikke de kanadiske Skibe, som sejle paa Søerne, og hvis samlede Tonnage er 6 Mill. Tons.

For Øjeblikket bygges 32 Skibe paa 178,000 Tons, hvoraf nogle ere 6,000 à 8,000 Tons store. Chikago Shipbuilding Company ejer Tørdokker i 6 Havne og 5 Skibsværfter paa forskellige Steder, medens endnu en Tørdok skal bygges i Buffalo.

Slæbepenge i Dunkerque. De tyske Redere er iflg. „Hansa" blevne gjorte opmærksomme paa, at det staar til dem selv at foranledige en Nedsættelse i Afgifterne for Bugsering af deres Skibe i Dunkerques Havn. Handelskamret dersteds, som tidligere besørgede hele Bugsertjenesten, har nu kun 3 Slæbebaade, medens to andre Selskaber har til Brug 5 resp. 3 Slæbebaade. Disse to Selskaber bugsere til betydelig billigere Priser, naar man i Forvejen gør Akkord med dem. Har der derimod ingen Aftale fundet Sted og man ingen Kontrakt har med dem, saa træder Handelskamrets gamle Tarif i Kraft.

Advarsel mod stor Dækslast. Dampskibet „August Lefler" afgik fra Langrør til London med en Ladning

Trælast, men maatte gaa ind igen til Søderhamn, da Dækslasten havde forskudt sig. Herom meddeles til G. H. & S. T.: Da Lodsen havde forladt Skibet og skulde sætte Kurs, krængede det ved en Manøvre over paa Siden med den Følge, at de af Kættinger bestaaende Surringer paa den høje Dækslast sprang, hvorved denne gik overbord paa Styrbords Side medtagende hele Skanseklædningen, som gik i Stykker. Fra Agterkant af Kommandobroen og agterefter knustes den i smaa Stykker og fra Broens Forkant og forefter brækkedes den hele Vejen udover. Stormasten brækkedes ved Dækket, og en Del af Dækslasten blev hængende slæbende langs Siden. Flere Bugserbaade fra Søderhamn gik straks ud for at hjælpe, men Damperen gik med egen Maskine ind paa Lilljungfrureden, hvor det ankrede.

Det har ofte forbauset os at se de kollossale Dæksladninger, som her paa Reden ankomne Dampere føre, meget ofte i Højde med øverste Kommandobro og derover og tit med betydelig Slagside. Da vor Lovgivning ikke paabyder Tilsyn med disse flydende Pakhuse; (thi sødygtige Skibe kan man ikke kalde dem,) saa sejle de bort herfra i samme Tilstand, som de kom, udsættende Skib, Ladning og deres Besætningers Liv og Lemmer for Tilintetgørelse eller Beskadigelse. Hvorlænge mon det skal vare, inden de forskellige Lande sætter lovbefalede Grænser for, hvor høj Dækslast der maa føres?

Udlændinge som Søretsmedlemmer. Det synes ifølge „Merchant Shipping Act" at være fuldstændig lovligt, at Udlændinge benyttes til at være nautiske Assessorer i Søretterne, med Magt til at fratage eller suspendere en britisk Kaptajns eller Officers Certifikat. „The Merchant Service Guild" har forskellige Gange i stærke Ord nedlagt Protest imod denne Afvigelse fra Reglen, og i den sidste Tid har de henledet „Board of Trade"s Opmærksomhed paa 2 Tilfælde, hvor Udlændinge have været Assessorer, og hvoraf det ene endte med, at en britisk Kaptajn fik sit Certifikat suspenderet i 12 Maaneder. „Board of Trade" undersøger nu Sagen og har lovet „the Guild", „at Sagen i alle dens Dele skal faa en omhyggelig Overvejelse."

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 6. Trækning begynder Onsdag d. 12. Septbr. I Henhold til Planen bortspilles i denne Trækning Gevinster til Værdi 285,307 Kroner, fordelte paa 20,500 Gevinster saaledes, at der falder 1 Hoved- og 2 Præmiegevinster for hver Gevinst, der udtrækkes i Klasselotteriet med mindst 100 Kroners Værdi, endvidere 5000 Indskudsgevinster, der tilfalde de Nummere, der i Klasselotteriet hver faa en Gevinst paa 50 Kr., 500 Ekstragevinster, nemlig 350 Stkr. efter den største og 150 Stkr. efter den næststørste Gevinst og en Tillægspræmie paa 1250 Kr., der tilfalder det i Klasselotteriet sidst udtrukne Nummer, uanset hvilken anden Gevinst der ellers maatte falde paa dette Nummer.

I Henhold til Planens § 6 kunne Gevinsterne eventuelt tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. — Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Personalia.

Konsul M. Oppen i Laurvig, Formand i „Nordisk Skibsrederforening", og hvis Portrait og Biografi fandtes i dette Blads Nr. 30, er bleven udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Nybygninger, Køb og Salg.

Søndag d. 2. ds. løb af Stabelen det paa Flensborg Skibsværft som Nr. 201, og for „Deutch Australische Dampfschifffahrts Gesellschaft" i Hamburg, byggede Dampskib, som har en Længde af 403′ 8″, Bredde 47′ 8″ og Dybde 32′. Skibet er et Søsterskib til det for nylig til samme Rederi afleverede Dampskib „Duisburg", og blev ved Afløbningen døbt med Navnet „Magdeburg".

Dampskibet „Omøsund" er af Skelskør Dampskibsselskab solgt til Firmaet J. Mortensens Eftf. paa Færøerne for 95,000 Kr. „Omøsund" var bygget 1894 i Helsingør.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Juli Maaned 1900 anmeldt som forliste følgende Sejlskibe: 5 amerikanske, 9 britiske, 2 danske, 2 franske, 3 tyske, 1 græsk, 2 italienske, 1 japanesisk, 4 norske, 1 portugisisk, 2 russiske, 1 spansk, 1 svensk, ialt 34; Dampskibe: 9 britiske, 1 fransk, 2 japanesiske, 1 spansk, 1 svensk, ialt 14. Aarsagerne til Forlisene vare for Sejlskibene: Stranding 14, Kollision 6, forladte 3, Kondemnation 7, borteblevne 4; for Dampskibene: Stranding 7, Kollision 2, Kondemnation 4, borteblevne 1.

Skonnerten „Familiens Haab" af Kjøbenhavn, Kaptajn Jensen, er Natten til den 28. August Kl. 12 udfor Kastrup bleven oversejlet af et ubekendt Dampskib. Skonnerten fik hele Forskibet knust, men Mandskabet reddede sig i Land.

Dampskibet „Majesty" af Hull, ladet med Erts og kommende fra Luleå, er d. 2. ds. grundstødt paa de saakaldte Smaagrunde ved Saltholmen.

Svitzer assisterer. Bragt flot og fortsat Rejsen ubeskadiget.

Den danske Skonnert „Anna Christine", Kaptajn Pedersen, paa Rejse fra Danzig til Stockholm med Oliekager, er grundstødt udfor Visby d. 2. ds.

I Lørdags Morges har der i Bomløbet fundet et Sammenstød Sted mellem 2 af det forenede Dampskibsselskabs Dampere „Brage" og „Morsø", der begge var for Indgaaende her.

Barkskibet „Thor", Kapt. Mejnertz af Fanø er paa Rejse fra Caleta Buena til Marseille 8. August sunken paa 38° S. Br. 43° V. Lgd. Besætningen reddedes af et forbisejlende Skib „Margarat Gabrait", er d. 26. August landsat i Rio de Janeiro. Skibet var bygget af Jærn i Glasgow 1876 og maalte 850 R. T.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra New York 29. August, bestemt til Christiania. — Alexandra, Svensson, afgik fra New York 29. August, bestemt til Kbhvn. — Algarve, Borries, ankom til Denia 29. August. — Antwerpen, Kihl, ank. til St. Petersborg 3. Septbr. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New Orleans 22. August, bsstemt til Aarhus. — Arno, Strubberg, afgik fra Cadiz 2. Septbr., bestemt til Oporto. — Beira, Lunge, ankom til Tarragona 29. August. — Chr. Broberg, Harder, ankom til St. Petersborg 26. August. — Dagmar, Gade, er ankommen til Gøteborg. — Douro, Ørum, ankom til Wasa 2. Septbr. — Florida, Koch, afg. fra New Orleans 2. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Garonne, Rasmussen, er ankommen til Bordeaux. — Georgios I, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 21. August. — Hekla, Thomsen, afgik fra Christianssand 24. August, bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Finland 28. August, best. til Barcelona. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 5. Septbr., bestemt til New York. — Kentucky, Caroc, ankom til Hamburg 19. August. — Leopold II, Kruse, afgik fra St. Petersborg 2. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Loire, Rabe, afgik fra Kbhvn. 4. Septbr., bestemt til Bordeaux. — Louisiana, Jensen, afgik fra Aarhus 4. Septbr., bestemt til New York — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til Ant-

werpen 17. August. — Nicolai II, Michelsen, ankom til St. Petersborg 28. August. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 1. Septbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, i Dunkirk. — Omsk, Müller, afgik fra Messina 3. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Seine, Staal, ankom til Kbhvn. 2. Septbr. — Texas, Holm, afgik fra Hamborg 25. August, best. til New Orleans. — Thingvalla, Laub, ankom til Rotterdam 28. August. — Tiber, Bech, afgik fra Finland, 22. August, bestemt til Barcelona. — Tomsk, Andersen, ank. til Livorno 2. Septbr. — Xenia, Thidemann. afg. fra New York 18. August, bestemt til Christiania.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Libau 30. August, bestemt til London. — Axelhuus, Nielsen, ank. til Kbhvn. 2. Septbr., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 2. Septbr., best. til Rotterdam. — Ceres, Kjær, pass. Skagen 4. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 3. Septbr., best. til London. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Throndhjem 31. August, bestemt til Kbhvn. — — Constantin, Niedersø, ankom til Wallsend 3. Septbr. bestemt til Island. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 31. August, best. til Hamburg. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Riga 25. August, bestemt til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 31. August, best. til Kbhvn. — Jolantha, Ingwartsen, ankom til Danzig 31. Aug., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Hansen, ank. til London 2. Septbr., best. til Hamburg. — Kiew, Jacobsen, ankom til Antwerpen 31. August, bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 10. August, bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 29. Aug., best. til Kønigsberg — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 3. Septbr., bestemt til Danzig. — Morsø, Frisenette, ank. til Kbhvn. 1. Septbr., best. til Stettin. — Moskov, Rohde, ankom til Libau 1. Septbr., bestemt til Hull. — Nishnij Novgorod, Nielsen, ankom til Riga 29. August, bestemt til Ghent. — Nordjylland, Kromann, ankom til London 27. August, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra London 30. Aug., best. til Libau. — Pregel, Olsen, ankom til Kbhvn. 4. Septbr., bestemt til Hull. — Thyra, Jørgensen, ankom til Newcastle 3. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Kbhvn. 3. Septbr., best. til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 2. Septbr., bestemt til Island. — Vesta, Holm, ankom til Kbhvn. 24. August, best. til Island. — Vesus, Andresen, pass. Holtenau 3. Septbr., bestemt til London. — Viking, Lorentzen, ank. til Antwerpen 29. Aug., bestemt til Kbhvn. — Kursk, Møller, ankom til Kbhvn. 3. Septbr. — Eos, Christensen, pass. Holtenau 3. Septbr., bestemt til London.

Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 6. Septbr., best. til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 6. Septbr., bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afg. fra Grimsby 5. Septbr., best. til Malmø. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nakskov 5. Septbr. via Svendborg og Aalborg, best. til Newcastle. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 5. Sepbtr., bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 3. Septbr. anløbende Kbhvn.s Red, bestemt til Reval. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 5. Septbr., bestemt til Korsør. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 5. Septbr. via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Libau 27. August. — Frode, Wrisberg, afgik fra Newcastle 31. August, bestemt til Riga. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Kronstadt 4. Septbr. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Newcastle 4. Septbr. — Skjold, Schmidt, ank. til Kronstadt 25. August. — Danmark, Kraemer, ankom til Dunkerque 31. Aug. — Ragnar, Holst, afg. fra Sunderland 2. Septbr., best. til Stettin. — Volmer, Riber, ank. til Newcastle 3. Septbr. — Dan, Tofte, ank. til St. Petersborg 27. August. — Magnus, Jørgensen, afgik fra St. Petersborg 2. Septbr., bestemt til Dunkerque. — Olaf, Petersen, ankom til Brahestad 30. August.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsøe, ank. 28. August til St. Petersborg — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik 28. August fra S. Shields. — Russ, Jensen, afgik 30. August fra Grimsby til Kronstadt. — Johan Siem, Knudsen, ankom 30. August til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom 2. Septbr. til Kronstadt. — Pawel Andrejeff, Johnsen, afgik 1. Septbr. til Grimsby. — Eduard Bary, Jensen, afgik 1. Septbr. til Blyth. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. 1. Septbr. fra Kronstadt.

Urania. Polarstjernen, Callesen, afgik fra St. Lucia 26. August. — Ekliptika, Klaaborg, ankom til Grimsby 30. August. — Venus, Petersen, afgik fra Luleå 31. Aug. — Sirius, Branth, afgik fra Hamburg 30. August. — Urania, Jørgensen, afgik fra Grangemouth 1. Septbr. — Saturn, Lund, ankom til Libau 31. August. — Pallas, Degn, ankom til Antwerpen 21. August. — Mars, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 2. Septbr.

Nordsøen. Wineland, Høgstedt, afgik fra Rotterdam 28. August. — Nordland, Pii, afgik fra Brahestad 8. Aug. — Holland, Jørgensen, afgik fra Køge 1. Septbr. — England, Andresen, afgik fra Libau 28. August. — Rusland, Møller, afgik fra Alloa 28. August.

Heimdal. Anine, Ratje, afgik fra Newcastle 3. Septbr. — Kamma, Petersen, ank. til Riga 31. August. — Helga, Lagesen, ankom til Tynen 31. August. — Martha, Jørgensen, afgik fra Swinemünde 4. Septbr. — Elna, Christensen, afgik fra Törefors 30. August. — Therese, Løffler, ankom til Blyth 3. Septbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, ankom til Rotterdam 28. August. — Fyen, Hansen, afgik fra St. Petersborg 2. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Hafnia, Troensegaard, ank. til West Hartlepool 3. Septbr. — Russia, Hansen, afgik fra Kbhvn. 1. Septbr., bestemt til Riga. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Kbhvn. 28. August.

Østersøen. Yrsa, Jensen, ankom til Königsberg 30. August. — Rita, Jørgensen. afgik fra Tromsø 31. August, bestemt til Archangel. — Cimbria, Hansen, afgik fra Rotterdam 1. Septbr., bestemt til Luleå. — Patria, Larsen, ankom til Luleå 31. August.

Union. Anglia, Larsen, ankom til Amsterdam 29. Aug. — Frisia, Skov, afg. fra Riga 1. Septbr.. bestemt til Delfzijl. — Gallia, Nielsen, ankom til Blyth 31. August. — Britannia, Nielsen, ankom til Rotterdam 30. August. — Caledonia, Fisker, ank. til Amsterdam 1. Septbr.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Stugsund 4. Septbr. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Rosario 18. August, bestemt til Europa. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. til Savona 28. August. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 4. Septbr. — Jomsborg, Kühl, ankom til Rouen 5. Septbr. — Kronborg, Schultz, ankom til St. Petersborg 29. August. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kristinestad 1. Septbr. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Kronstadt 1. Septbr. — Søborg, Fischer, ank. til Rouen 31. August. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 2. Septbr. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Neapel 29. August, bestemt til Sevilla.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, afgik fra Troon 25. August, bestemt til Genua. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 1. Septbr. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Jacobstad 31. August, best. til Rouen. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Teneriffa 29. August, bestemt til Cuxhafen. — Silkeborg, Petersen, ankom til Kramfors 2. Septbr. — Skodsborg, Lund, afgik fra Kbhvn. 4. Septbr., bestemt til Nyland. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Rouen 4. Septbr. — Ulfsborg, Hveissel, ankom til Kronstadt 2. Septbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Rotterdam 3. Septbr. — Agnete, Jensen, ankom til Riga 2. Septbr. — Hermia, Sørensen, ankom til Ghent 1. Septbr. — Alice, Hansen, afgik fra Ghent 2. Septbr., best. til Burntisland. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Newcastle 31. Aug., bestemt til Reval. — Bornholm, Petersen, ankom til Burntisland 4. Septbr. — Nauta, Madsen, afg. fra Burntisland 4. Septbr., bestemt til Kiel. — Rønne, Hintze, ankom til Libau 1. Septbr.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Dunkirk 29. Aug. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Kiel 2. Septbr., bestemt til Methil. — Ansgar, Larsen, ankom til Riga 1. Septbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Methil 3. Septbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Ghent 31. Aug. — Helge, Mathiesen, ankom til Newcastle 31. August.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afg. fra Port Said 30. August, bestemt til Odessa. — Annam, Berg, afgik fra Hongkong 3. Septbr., bestemt til Singapore. — Kronborg, Schultz, ankom til St. Petersborg 28. Aug. — Normannia, Eriksen, ankom til Antwerpen 26. Aug.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Hernøsand 5. Septbr. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Grangemouth 28. August. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Grangemouth 4. Septbr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Kronstadt 30. August.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Kronstadt 4. Septbr. Clara, Petersen, ank. til Burntisland 1. Septbr.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 29. August til Honfleur.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Burntisland 28. Aug. — Svend, Bønnelycke, ankom til St. Petersborg 2. Septbr.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Union, Svarrer, passeret Tarifa 27. Aug. fra Nukualofa til Marseille. — Valparaiso, Jørgensen, an-

kom til Mobile 31. Aug. fra Vigo. — Casma, Sonnicksen, ankom til Galeta Buena 27. Aug. fra Newcastle, N.S.W. — Medor, Svarrer, afsejlet fra Torneå 25. Aug. til London. — Sixtus, Lassen, afsejlet fra London 29. Aug. til Hamburg. — Dorane, Sigurdsen, prajet 13. Aug. paa 6° n. Br. 29° v. Lgd. fra Fray Bentos til Antwerpen. — Verdande, Nielsen, afsejlet fra Kemi 21. Aug. til London. — Thora, Thomsen, ankom til Punta Delgade 31. Aug. fra Sydhavet beordret til Harburg. — Mary Jose, Brinck, afsejlet fra Hamburg 31. Aug. til Åbyn.

Fanø. Sønderho. Martha, Nissen, ankom 27. Aug. til Maracaibo fra Hamburg. — Elisabetha, Fischer, pass. 26. Aug. Prawle Point paa Rejse fra Hamburg til Progresse.

Rønne. Charles, Kjeldsen, ankom til Kingslynn 27. Aug. — Hermod, Grønvald, ankom til Holtenau 27. Aug. — Castor, Klausen, ankom til Stolpmünde 28. Aug. — Veset, Øllsted, ankom til Halmstad 30. Aug. — Klara Marie, Kofoed, ank. til Kjøbenhavn 30. Aug. — Laurentine Emilie, Andersen, ankom til Kjøbenhavn 31. Aug. — Courer, Jakobsen, ankom til Windau 31. Aug. — Ane Catrine, Pedersen, ankom til Karrebæksminde 1. Septbr.

Svendborg. Brage, Jørgensen, ankom til Fowey 27. Aug. — Solon, Hansen, ankom til Dunkerque 26. Aug. — Saga, Clausen, ankom til Newhaven 28. Aug. — Fulvia, Nielsen, ankom til Wyborg 28. Aug. — I. M. Nielsen, Nielsen, ankom til St. Davids 27. Aug. — Elise Bay, Petersen, ankom til St. Petersborg 29. Aug. — Fides, Nielsen, ankom til Fowey 29. Aug. — Phønix, Hansen, ankom til Reval 29. Aug. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Guernsey 29. Aug. — Kirstine, Sørensen, ankom til Stettin 31. Aug. — Althea, Rasmussen, ankom til Haderslev 1. Septbr. — Urda, Rasmussen, ankom til Drøbak 31. Aug. — Pomona, Nielsen, ankom til Arendal 31. Aug. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Lynn 1. Septbr. — Ane, Jørgensen, ankom til Flensborg 1. Septbr. — Kirstine, Dam, ankom til Rønne 1. Septbr. — Rota, Jørgensen, ankom til Leith 1. Septbr. — Martin, Mortensen, ankom til Lynn 2. Septbr. — Thetis, Hansen, ankom til Norrköping 3. Septbr. — Hertha, Hansen, ankom til Kjøbenhavn 1. Septbr. — Concordia, Henriksen, ankom til Danzig 2. Septbr.

Ærø. Karen, Hansen, ankom 28. Aug. til Dysart. — Kvik, Andersen, ankom 21. Aug. til Landerneau. — August, Dreiøe, ankom 18. Aug. til Liverpool fra Island. — Anna, Albertsen, ankom 21. August til Gøteborg. — Laura, Hansen, ankom 26. August til Kjøbenhavn. — Arken, Christensen, ankom 29. Aug. til Paimpol. — Freya, Østermann, ankom 28. Aug. til Havre. — Rødkilde, Schultz, ankom 28. Aug. til Kjøbenhavn. — Pauline, Jørgensen, ankom 28. Aug. til Kjøbenhavn. — Haabet, Christensen, ankom 29. Aug. til Fowey. — M. Hay, Petersen, ankom 30. Aug. til Bandholm. — Søstrene, Clausen, ankom 31. Aug. til Nakskov. — Ebenezer, Hansen, ankom 30. Aug. til Kjøbenhavn. — Elna, Carlsen, ankom 31. Aug. til Kircudbright. — Fædrenes Minde, Christensen, ankom 31. Aug. til Kjøbenhavn fra Island. — Aurora, Raahauge, passerede 30. Aug. Helsingør paa Rejse fra Hadsund til Umeå. — Familien, Fick, ankom 31. Aug. til Kjøbenhavn. — Hansine, Christensen, ankom 31. Aug. til Kjøbenhavn. — Ansgar, Lauritzen, ankom 31. Aug. til Vejle. — Danmark, Christensen, ankom 1. Septbr. til Kramfors. — Alma Marie, Hansen, ankom 31. Aug. til Laurvig. — Anna, Folmer, ankom 31. Aug. til Kjøbenhavn. — Cura, Christensen, ankom 31. Aug. til Kjøbenhavn. — Zephyr, Hansen, afgik 26. Aug. fra Archangel til River Thoms. — Caroline, Philipsen, ankom 1. Septbr. til Kjøbenhavn. — Hermandine, Petersen, ankom 1. Septbr. til Kjøbenhavn. — Baltic, Christensen, ankom 30. Aug. til Horsens. — Thyra, Rasmussen, ankom 3. Septbr. til Newhaven. — Astræa, Svane, ankom 3. Septbr. til Dieppe. — Marie, Eriksen, ankom 1. Septbr. til Lapvik. — Elise Marie, Olsen, passerede 1. Septbr. Holtenau paa Rejse til Bremen. — Saga, Eriksen, ankom 3. Septbr. til Rotterdam. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 3. Septbr. til Svendborg. — Albert, Fabricius, ankom 2. Septbr. til Nystad. — Anna, Johansen, ankom 1. Septbr. til Limhamn.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Stenbjerg, Torup, Klitmøller. *Stenbjerg* Baake er ombygget, *Torup* Baake er under Arbejde, og Ombygningen af *Klitmøller* Baake begyndes om nogle Dage.

Kattegat S. Isefjord. Fra den 24de til den 28de September 1900 afholdes Skydeøvelser ved *Jægerspris*. Fra Kl. 11 Fm. til 2 Em. paa de nævnte Dage advares Skibe mod at nærme sig Kysten ved Ø.-Siden af *Isefjord Yder-Bredning*, S. for den lille Ø *Alholm*, inden for 2 Kml.

Paa de Dage, hvor Skydning finder Sted, hejses Nationalflaget paa *Krøblingebakke*, c. 1,400 Alen NV. for *Christiansminde*, og paa *Karolinehøj*, c. 900 Alen NV. for *Draaby* Kirke. Naar Flagene nedhales, ophører Skydningen.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Stockholms Skjærgaard. Fyrene *Grankubben*, *Skoren* og *Oxnö* brænde fra 1ste April—31te Maj og fra 1ste Juli—31te December.

Sandö Sugga. Den 5te September 1900 tændes Fyret paa *Sandö Sugga*. Det viser Fyr med En-Formørkelse hver 10 S. Lyset er hvidt i Løbene, rødt over 3 Fods Grunden SØ. for Fyret. Flammens Højde: 9 Fod. Lysævnen: $6^1/_2$ Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde Lys. Hvidt Fyrhus. Der er ikke Vagt ved Fyret. Brændetid: 20de Juli—15de Maj.

Rusland. Düna. Uddybning om Natten af Barren uden for *Düna* er udført. De to røde Ledefyr ere atter tændte og Hovedfyret viser hvidt Fyr med hvide Blink.

Tyskland. Stettiner Haff. Papenwasser. I *Papenwasser* ere Baaker og Fyr nu saaledes:

Büchenort Baake er hvid, 95 Fod høj, med rødt Trapez. Ledefyret er hvidt, fast. Flammens Højde: 80 Fod. Fra Baaken vises rødt Lys over den S.-lige Halvdel af Bøjningen i Farvandet ved *Stepenitz* Baake.

Sandhof Baake er hvid forneden, sort foroven, 86 Fod høj. Ledefyret er hvidt, fast. Flammens Højde: 80 Fod. Fra Baaken vises rødt Lys over den N.-lige Halvdel af Bøjningen i Farvandet ved *Stepenitz* Baake.

Stepenitz Baake er sort, 40 Fod høj, ved et hvidt Fyrhus. Flammens Højde: 37 Fod.

Siebort Baake er graa, 40 Fod høj, og er Forbaake for *Sandhof* Baake mod NV. i *Kuhlen*. Flammens Højde: 37 Fod.

Schwabach Baake er hvid, 96 Fod høj med Trapez, ved et sort Fyrhus. Flammens Højde: 94 Fod.

Schwankenheim Baake er rød, 45 Fod høj, ved et sort Fyrhus. Flammens Højde: 37 Fod.

Leitholm N.-Ende Baake er sort, 40 Fod høj, ved et sort Fyrhus. Flammens Højde: 37 Fod.

Leitholm S.-Ende Baake er sort, 29 Fod høj, ved et sort Fyrhus. Flammens Højde: 25 Fod.

NØ. for *Ziegenort* er der to Baaker, der lede i det N.-lige Indløb til *Ziegenort*.

Bagbaaken er sort forneden, hvid foroven, 67 Fod høj. 53° 39′ 21″ N. Br. 14° 31′ 32″ Ø. Lgd.

Forbaaken er sort forneden, rød foroven, 46 Fod høj med Trekant med Spidsen opad. 53° 39′ 36″ N. Br. 14° 31′ 20″ Ø. Lgd.

V.-Siden af det N.-lige Indløb til *Ziegenort* er afmærket med fem røde Vagere A—E, og Ø.-Siden med Prikker.

Østersøen. Oder-Banke Ø. Vraget af Damperen, der var sunket Ø. for *Oder-Banke* paa 54° 22′ N. Br. 14° 42′ Ø. Lgd. er forgæves eftersøgt og antages uskadeligt for Sejladsen.

Lübeck Bugt. Dameshöft og Pelzerhaken. Ved Grunden Ø. for *Dameshöft* er i $7^1/_2$ Fv. Vand udlagt en hvid Spirtønde med Ø.-lig Topbetegnelse. 54° 11′ 2″ N. Br. 11° 7′ 0″ Ø. Lgd.

Ved Grunden S. for *Pelzerhaken* er i 7 Fv. udlagt en hvid Spirtønde med S.-lig Topbetegnelse. 54° 4′ 54″ N. Br. 10° 52′ 42″ Ø. Lgd.

Kieler Fjord. Friederichsort. Den ved *Friederichsort* sunkne Skonnert er bortsprængt. Afmærkningen er inddragen.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Kullen. Den 8de September 1900 tændes *Kullen* nye Fyr. Det viser hver 5 Sekunder hvidt Et-Lyn af $0_{,3}$ S. Varighed. Synsvidden: 24 Kml. Fyrtaarnet er et graat Stentaarn NV. for det gamle.

Samtidig slukkes det gamle Fyr.

Marstrand—Uddevalla. Sunningen, Skeppsviken og Uddevalla. *Uddevalla* Fyr, ved N.-Siden af *Bäfveån*, viser rødt, fast Fyr.

Sunningen, *Skeppsviken* og *Uddevalla* Fyr brænde fremtidig fra 15de Juli—15de Maj.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Nordsøen. Den 21. Aug. 51° 45′ N. Br. 3° 20′ Ø. Lgd. Stort Vragstykke, der lignede en Sluseport.

Den 22. Aug. 53° 45′ N. Br. 0° 23′ Ø. Lgd. Et drivende Vrag.

Tyskland. Elben. Kollmarsand. Ved *Kollmarsand*, neden for Øen *Pagensand*, ligger Tønde Nr. 3 nu i 16 Fod Vand, 53°, 43'$_{,10}$ N. Br. 9° 29'$_{,8}$ Ø. Lgd., og Tønde Nr. 4 i 19 Fod Vand, 53° 42'$_{,7}$ N. Br. 9° 29'$_{,8}$ Ø. Lgd.

I *Kamperreihe* Fyr er den grønne Vinkels S.-Grænse flyttet til S. 17° V., saa at den gaar gennem Skæringspunktet af *Bassenfleth* og *Stadersand* Fyr overet og *Pagensand* to Ledefyr overet.

Weser. Meyers Ledge. I *Meyers Ledge* Fyr er den røde, faste Vinkel drejet mod N., saa dens Grænser nu ere S. 86° V. og S. 76° V.

Jade. Fyrskibet *„Minsener Sand"* er nu flyttet og Afmærkningen i *Minsener* Farvand forandret.

Holland. Zuiderzee. Harderwijk NV. Et Fartøj er sunket 3,4 Kml. N. 48° V. for *Harderwijk*. Vraget afmærkes som sædvanlig.

Zeegat Hoek van Holland. En Lugger er sunken i *Zeegat Hoek van Holland*, 50 Alen fra Kysten, lidt V. for den gamle Fiskerkaj. Vraget er afmærket paa sædvanlig Maade.

Zeegat van Goeree. Veermansgeul. I *Veermansgeul* have Spidstønderne nu Kors, Stumptønderne Kryds. Om Styrbord ligge Spidstønderne Nr. 1 og 2 med Kors. Om Bagbord ligge Stumptønderne Nr. 1—4 med Kryds.

Ooster Schelde. I *Engelsche Vaarwater* ligger nu om Styrbord, Spidstønde Nr. 1—3, rød og sort vandret stribet Lystønde Nr. 4, Spidstønde Nr. 5 og 6. Om Bagbord, Stumptønde Nr. 1—3, Stumptønde Nr. 4 med afkortet Kegle, Stumptønde Nr. 5 og 6.

I *Dortsman* ligger nu om Styrbord, Spidstønde Nr. 1—3, om Bagbord, Stumptønde Nr. 1 og 2, sort Kugletønde Nr. 3 med Kegle.

Zeegat van Vlissingen. Sardijngeul. I *Sardijngeul* er Afmærkningen forandret og er nu saaledes: Om Styrbord, Spidstønde Nr. 1. Spidstønde Nr. 2 i 21 Fod Vand. 51° 26' 32" N. Br. 3° 33' 37" Ø. Lgd, Rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 3 med Kegle. 51° 26' 23" N. Br. 3° 33' 59" Ø. Lgd. Om Bagbord Stumptønde Nr. 1 i 24 Fod Vand. 51° 26' 40" N. Br. 3° 33' 53" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 2 i 17 Fod Vand. 51° 26' 23" N. Br. 3° 34' 21" Ø. Lgd.

Det faste Fyr paa *Nordzeeboulevard* er forandret og viser nu rødt Lys fra N. 37° Ø. gennem N. til N. 53° V. hvidt Lys fra N. 53° V. gennem V. og S. til S. 28° Ø., over Stumptønde Nr. 2, og rødt Lys fra S. 28° Ø. til S. 53° Ø. 51° 26' 30" N. Br. 3° 34' 12" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Ile de Bas. Den 22. Aug. 1900 er *Ile de Bas* Fyr slukket og det midlertidige Fyr, der hver 25 S. viser Fire-Blink, tændt. Lysevnen: 18 Kml.

England. Dartmouth. Fyret paa Kystvagtstationen ved *Dartmouth* skal vise grønt Lys fra S.-Siden af Havnen til S. 65° Ø., rødt Lys fra S. 65° Ø. til S. 74° Ø. over Løbet og grønt Lys fra S. 74° Ø. til Land paa N.-Siden af Havnen.

Bristol Channel. Newport Deep. Damperen *„Mistor"* er sunket i *Newport Deep*. Tæt NV. for Vraget ligger i 5½ Fv. Vand en grøn Vragtønde, 1 Kml. S. 79° V. fra Fyrskibet *„English and Welsh Grounds"*. Et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, ligger 1 Kbl. V. for Vraget.

Englands V.-Kyst. Port Cardigan. En Grund med 6½ à 7 Fv. Vand er rapporteret at ligge 2½ Kml. NV. for *Kemmaes Head*. 52° 8' 15" N. Br. 4° 47' 35" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Kermorvan. *Kermorvan* Fyr er nu forstærket. Lysevnen: 25 Kml.

Lorrient Rhed. Kerbel. *Kerbel* Fyrtaarn er atter istandsat og Fyret tændt. Det midlertidige Fyr er slukket.

Garonne. Lagrange Dige. Taagesignalet med Klokke paa *Lagrange* Dige gives ikke mere.

Portugal. Villa Nova de Portimao. Løbet over Barren i Floden ved *Villa Nova de Portimao* gaar nu i N. 38° Ø. og S. 38° V. Mærket er *Ferragudo* Mølle overet med Ø.-Kant af Fort *S. Joao*. Dybden ved Højvande er 12½ Fod.

Canada. St. Lawrence Flod. Gananoque Narrows. Ved Fyret 5 Kml. neden for *Gananoque* besvares Skibes Taagesignal med et Haandkraft Taagehorn.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Rockland Harbor. Saa snart som mulig flyttes de to røde, faste Fyr, der ere anbragte lodret for hinanden, paa *Rockland* Bølgebryder 12 Alen N. efter til en pyramideformet Baake paa Bølgebryderen. Flammens Højde bliver uforandret.

Massachusetts. Nantucket Shoals. *Nantucket Shoal* er tiltagen S. hen. Fra et Punkt 1,1 Kml. S. for Fyrskibet *„Nantucket Shoals"* og til et Punkt 33,5 Kml. N. 56° Ø. derfor er der 8 à 10 Fv. mindre Vand end angivet i Kortet. Paa 40° 49' 45" N. Br. 70° 0' 10" V. Lgd. er der 9½ Fv. Vand.

Vineyard Sound. Woods Hole. *Nonamesset Point Shoal* sorte Stumptønde Nr. 1 er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt, fast Lys og ligger i 17 Fod Vand, fra Flagstangen paa *Wood Hole* Vejrsignal-Bygning i S. 9° Ø. og fra *Nobska Point* Fyr i S. 61° V. Tønden ligger ude fra 1ste Maj til 1ste Oktober, i den øvrige Del af Aaret ligger den sorte Stumptønde paa Stationen.

New York. East River. Et Vrag ligger sunket i *East River* ud for *Twenty-First Street*. En rød og sort vandret stribet Tønde er i 26 Fod Vand udlagt tæt Ø. for Vraget.

New Jersey. New York Upper Bay. Communipaw. Et Vrag ligger sunket ud for *Communipaw* Kul-Dok. En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 17 Fod Vand udlagt tæt NØ. for Vraget, 70 Alen S. 9° Ø. fra Enden af *Communipaw* Kul-Dok. Man maa ikke komme Tønden nærmere end 35 Alen paa nogen af Siderne.

North Carolina. Diamond Shoals. Fyrskibet, der ligger 6¾ Kml. ØSØ. for *Outer Diamond Shoal* Ø. Spids, har nu Nr. 71 i Stedet for Nr. 69.

Damperen *„Palestro"* er sunken paa *Outer Diamond Shoal*, c. 12 Kml. SØ. for *Cape Hatteras* Fyr.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi Sound. Horn Island. Fyret paa *Horn Island* Ø.-Ende vil vise hvidt, fast Fyr til den 1ste November 1900, da det forandres til atter at vise hvidt, fast Fyr med rødt Et-Blus hver 1 Minut.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Rhone. Canal Saint Louis. Fra den 1ste September 1900 lyser *Canal Saint Louis* Fyr fra S. 60° Ø. gennem Ø., N. og V. til S. 72½° V.

Tunis. Goulette. Det faste Fyr paa *Goulette* N.-Moles Hoved er ombyttet med et Lynfyr, der hver 10 Sekunder viser hvidt Tre-Lyn. Det lyser fra N. 35° Ø. gennem Ø. og S. til S. 35° V. Flammens Højde: 39 Fod. Lysevnen: 16 Kml. Fyrapparatet af 6te Orden. 36° 48' 26" N. Br. 10° 18' 46" Ø. Lgd.

Marokko. Iles Zafarines. Den 25de August 1900 tændes paa NV.-Enden af Øen *Isabelle II.* et hvidt, fast Fyr med hvidt Et-Blus hver ½ Minut. Flammens Højde: 165 Fod. Lysevnen: 18 Kml. for det faste Lys. 28 Kml. for Blussene. Øen *Congresso* skjuler Fyret i en Vinkel af 40°. Hvidt, c. 70 Fod højt Fyrtaarn ved Fyrpasserboligen. 35° 11' 4" N. Br. 2° 25' 18" V. Lgd.

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

Ceylon. Point de Galle. Paa *Neptune Bastion* er oprettet en Lloyd's Signal-Station. 6° 2' Nr. Br. 80° 12' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Ostindiske Archipel. Sumatra Ø.-Kyst. Fyrskibet *„Deli"* er midlertidig ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Blinkfyr. 3° 53' 30" N. Br. 98° 43' 30" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Danmark. — *Glasgow* er erklæret for pestsmittet.

A. Bestemmelserne i Bekendtgørelse fra Justitsministeriet af 14de Maj 1900, § 13—21 og 24, ere nu i Virksomhed overfor følgende Steder: Havnene ved *Røde Hav*, i *Ægypten*, *Tonkin* og *Cochinchina* samt *Ostindien*.

B. Bestemmelserne i samme Bekendtgørelse, § 26—35 og 38, ere i Virksomhed overfor *Port Said*, *Smyrna* og *Glasgow*.

Brugte Klædningsstykker og Sengetøj fra de ovennævnte Steder maa kun indføres efter at være desinficerede under offentligt Tilsyn.

Pillau. — Ethvert ankommende Skib underkastes Sundhedseftersyn. Det er forbudt at løbe ind om Natten, og Lods skal tages.

Italien. — Karantænen for Skibe fra *Port Said* og *Ægyptens* Ø.-Kyst er ophævet.

Tyrkiet. — Karantænen overfor Provinsen *Aydine (Smyrna)* er ophævet.

Grækenland. — Karantænen overtor *Smyrna* er indskrænket til 2 Dage.

PETER IBSEN. Lager af Værktøj.
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Københavns Børskurs d. 5. Septbr. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	99¾		99⅝	100
Danmark			91½	92½
Norden			123	124½
Kjøbenhavn			103	103¼
Carl			57½	58
Dannebrog	104½	¾	104½	104¾
Skjold			77¾	78
Urania			84	85
Union			105	105¼
Dampsk. af 1896	106		105¾	106½
Østasiatiske	105	104¾	104¾	105
Østersøen			102½	103
Nordsøen			72½	79½
Torm			—	—
Gorm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			60	90
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			113	115
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			85½	86½
3½% uopsig. Stats			92¼	94
3½% Husejer Kreditk.			78	80
3½% Kbhvns Kreditf.			81½	82½
4% — — 2. Serie	86¾	87	86¾	87
4% — — 1. —			89	89½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			82¾	84
4% — — 6 —			83	84
3½% Landkreditk. 3 —			85	87
Aktier.				
Nationalbank	137¼	136¾	136¾	137
Privatbank			123	123½
Landmandsbank			115¼	117
Handelsbank			115½	115¾
Grundejerbank			97¾	98½
Burm. & Wain			75¼	75½
Helsingørs Jærnsk.			94	96
Sukkerfabr.	99	98¾	98¾	99
Bryggeri Aktier	89½	¼	89¼	89½

Vekselkurser d. 4. Septbr. 1900.

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.24	18.20
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 4. Septbr. 1900.

Russiske Noter	216.65
4% Russiske Consols	97.50
3⁸⁄₁₀% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	97.50
5% Rumænske Stats	87.25
4% — — 1890	75.50

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

„Det Foren. Dampskibs." 18,000, „Kjøbenhavn" 4,000, „Dannebrog" 22,000, „Urania" 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 2,000, „Østasiatiske" 24,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Bekendtgørelse
fra
Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

27. Series

6te Trækning begynder Onsdag den 12te September 1900.

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.

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 Stykket overalt hos Kollektørerne 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.

Tlf. 5047.

VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering
anbefales:
A. FORMANNS
BLODBUDDING
(i hermetisk lukkede Daaser).
Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

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

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

Udkommet er:
Nautisk Almanak
beregnet til Greenwich Meridian for
Aaret 1901
Udg. af Navigationsdir.
J. A. D. Jensen
50 Øre
Faas i Bogladerne
G. E. C. Gad

Marius Hoffgaard,
Fotograf.
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6, 3.
Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

Café van Zandt,
H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Frihavns-Restaurationen
„Atlanten“,
Indgang fra Nordre Frihavnsvej,
anbefales d'Hrr. Skibs-Officerer med
à la carte Retter
samt koldt Bord hele Dagen.
Telf. Frihavnen 68.
Ole Nielsen.

Gl. Carlsbergs
nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestaurator.
Filial:
St. Strandstræde 43.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

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

AKTIESELSKABET
NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,
KJØBENHAVNS FRIHAVN,
anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.
Kan leveres ufortoldet.
Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

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

Husk nu!
PAUL SØRENSEN,
Skomagermester,
77, Bredgade 77,
Hj. af Toldbodvej.
Fh. Toldbodvej 18.
Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af
Iste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.
Telefon 4819.

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.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,
CARDIFF,
Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.
Damp & Sejl.
• • *Direkte Importører af Skandinaviske Produkter* • •
Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.
*Telefon 155. * Telegrams Skandinav.*

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

H. R. HERMANSEN,
Søekviperingsforretning,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.
• Telefon 5826. •
Aarhus. Havnegade 28.

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
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

Spis kun
Nørgaards
Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

H. B. MAYMANN,
REBSLAGER.
HELSINGØR.

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

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

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

Saltfragter. - Lissabon.

Holland flere Dampere 8/1500 T. d. w. Sejlere 3/600 T. d. w. Aug.—Septbr. 9/ à 9/6 eller Tilbud.

Lowestoft eller Yarmouth Damp, Sejler 4/800 T. d. w. 9/ à 9/6 pr. Ton. Nord Norge Dampere 5/1000 T. d. w., 130/140 Øre pr. 140 Liter. Norge indtil Trondhjem Damp og Sejl Septbr.—Dcbr. 90/100 Øre pr. ibid. Sverrig indtil Sundsvall flere Sejlere 3/500 T. d. w. à 90/100 pr. Hectoliter. Danmark 3/500 T. d. w. Tilbud ønskes.

Alt laste Lissabon. — Gør godhedsfuld Tilbud.

Albert Olsen & Cta.,

Telegrams: „Aolsen". Lissabon.

Salt- og Befragtningsforretning.

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"

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

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

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

Telegr.-Adr.: Heckshers

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (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.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,

Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

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

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.

Café Hotel „SIAM".
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

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, Øster Farimagsgade 4.

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

„Thule" er Skandinaviens største og mest søgte Livsforsikringsselskab.
„Thule"s aarlige Udbytte til Aktionærerne er begrændset til 30,000 Kr., der aldrig kan overskrides.
„Thule"s Forsikrede fritages for Præmiebetaling i visse Invaliditetstilfælde.
„Thule"s Forsikrede udbetales aarlig stigende Bonus; for 1899: Kroner 431,176.00.

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.

EMIL HAMMELEV,
TOLDBODVEJ 1.
FREMMEDE TRÆSORTER.
Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood & Mahogni i vellagrede Varer.
Stort Lager forefindes.

Sagfører Ludvig Metz,
Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

N. Reippürt,
Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

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 henhørende til D'hrr. Skibsføreres velvillige Erindring.

Jensen & Petersen,
Tapetserer og Dekorator.
Skibsarbejde,
saavel Nyt som Reparationer udføres hurtig.
116, St. Pauls Kirkeplads 116.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

INDHOLD: Sø- og Handelsretsdomme. — Søprotest. — Fragtmarkedet. — Eksaminer. — Fra Sø og Land.— Personalia. — Nybygninger, Køb og Salg. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

Midlertidig Ansvarshavende: **Kapt. N. JENSEN.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 37. Kjøbenhavn, Torsdag den 13. September 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

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

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

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.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

M. Christiansen

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

John Hintzes Enke

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle
Conserves til Skibsbrug
af Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l. • Prislister udleveres paa Forlangende.
Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

TH. MØLLER,

Nyhavn 45 & 47.
Telefon 387.
Skibsproviant, Kolonialvarer,
Vine og Spirituosa
en gros & en detail.
• Import & Eksport •
• Frilager •

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, Øster Farimagsgade 4.

Oluf Stallknecht,

Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

Niels Jensen,

Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

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

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.

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.

EMIL HAMMELEV,
TOLDBODVEJ 1.
FREMMEDE TRÆSORTER.
Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood & Mahogni i vellagrede Varer.
Stort Lager forefindes.

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
samt **Skibshandel.**
P. Schou, Frederikshavn.

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

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

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

Wilh. G. Brummerstedt,
Uhrmager.
St. Strandstræde 43.

Spis kun
Nørgaards
Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. $^{41}/_{1899}$, afsagt d. 23. August 1900. (Fabrikanterne Brdr. Timm imod Alfred Christensen).

I Juni Maaned 1899 ankom til Brødrene Timm, her, med Damperen „Pallas" fra Antwerpen en Kasse med Gasapparater. Ved Losningen den 24. Juni styrtede Kassen under Ophejsningen ned i Skibet, hvorved en Del af Indholdet fuldstændig ødelagdes. Modtagerne, der ikke kunde komme overens med Damperens Reder, Alfred Christensen, anlagde Sag til Erstatning og fordrede i Henhold til et afholdt Skøn en Erstatning af 1,137 Kr. 20 Ø. + Renter.

I Erstatningsfordringen var ikke optaget noget Beløb for paaløbende Pakhusleje m. fl. Omkostninger, og om disse kunde Retten derfor ikke udtale sig. Hvad Erstatningsfordringen angik, paastod det indstævnte Rederi sig først og fremmest frifundet, men i al Fald ikke tilpligtet til at betale mere end det fordrede Beløb ÷ Værdien af de leverede Varer. Indstævnte paaberaabte sig, at Anmeldelse af Erstatningskrav ifølge Konnossementet skulde ske 24 Timer efter Losningen, og Kravet fremkom i nærværende Tilfælde først d. 27. Juni, medens Skaden indtraf d. 24. Hertil maatte imidlertid bemærkes, at det dog maatte forudsættes, at Modtageren havde havt Lejlighed til at kende Skaden senest 24 Timer før Anmeldelsen, medens det i dette Tilfælde var oplyst, at Modtagerne ikke vidste noget om Skibets Ankomst eller Losningen før d. 26. Heller ikke kunde Skaden, som af indstævnte gjort gældende, henføres til mangelfuld Indpakning, hvilket heller ikke fremgik af det afholdte Skøn, og det maatte dernæst bemærkes, at der savnedes alle Oplysninger om, hvorledes det omtalte Uheld var gaaet til; indstævntes Formand, som ledede Losningen, havde netop paa det Tidspunkt været borte, og der forelaa intet Udsagn fra nogen af de med Losningen beskæftigede Arbejdere; der kunde derfor heller ikke tages Hensyn til indstævntes Gisninger om, at Skaden skulde skyldes Varernes urigtige Anbringelse i Kassen, idet Uheldet lige saa godt kunde skyldes Fejl ved Losseapparaterne.

Indstævnte maatte derfor erstatte Sagsøgerne Skaden, og paa Grund af Karakteren af Skaden paa Varerne, der vare bestemte til øjeblikkelig Levering, fandtes Sagsøgerne ikke pligtige til at overtage Resterne til Taksation — eller anden Værdi.

Det indstævnte Rederi dømtes herefter til at udrede 1,137 Kr. 20 Ø. + Renter og 100 Kr. i Sagsomkostninger.

Vidnesøsag Nr. $^{27}/_{1900}$, afsagt d. 6. Juni 1900. Kaptajn Hansen, Reder af Skonnert „Kati Maas" af Tønsberg, indstævnede Premierløjtnant i den danske Flaade, N. Mygind, til at afhøres som Vidne over forskellige Spørgsmaal vedrørende et Sammenstød mellem den nævnte Skonnert og en russisk Orlogsmand, „Rossia", d. 1. Juni 1897.

Premierløjtnant Mygind gjorde den Gang Tjeneste i den russiske Flaade og var ombord paa „Rossia", da Sammenstødet fandt Sted. Han protesterede imod at aflægge Vidneforklaring, da dette formentlig vilde staa i Strid med de Pligter og Hensyn, der maatte paahvile ham som forhenværende russisk Officer.

Retten fandt nu ikke, at Premierløjtnant Mygind i og for sig kunde undslaa sig for at afgive Vineforklaring, men det kom an paa, om Besvarelsen af de enkelte Spørgsmaal maatte siges at komme i Strid med den Pligt, der ifølge almindelige Retsregler paahvilede ham til ikke at udtale sig om, hvad han kun havde erfaret i Embedsmedfør og som Embedshemmelighed.

Dette fandtes nu at maatte gælde Spørgsmaalet Nr. 5, der gik ud paa, hvorvidt Løjtnant Mygind, da han efter Skibenes Sammenstød var ombord i „Kati Maas", fremkom med noget Tilbud fra Chefen for „Rossia" om Erstatning, hvorpaa dette Tilbud gik ud, samt hvad der svaredes paa det.

Derimod fandtes Løjtnant Mygind ikke med Føje at kunne undslaa sig for at besvare de øvrige fremlagte 4 Spørgsmaal, nemlig 1) om han efter Sammenstødet var ombord i „Kati Maas" og da fremkom med en Anmodning om at faa to af dette Skibs Mandskab med ombord i „Rossia", hvad der blev afslaaet; 2) om han, da han senere igen var ombord i „Kati Maas", gennemlæste, hvad der i dens Journal var anført om Sammenstødet, og deri saa angivet, at „Rossia" havde havt $12^1/_4$ Knobs Fart, samt derefter paa Spørgsmaal om, hvorfra man vidste det, havde faaet det Svar af Kaptajn Hansen, at en anden tilstedeværende Officer fra „Rossia" havde sagt det, hvad denne saa erkendte for rigtigt, 3) om han paa Spørgsmaal af Kaptajn Hansen, hvorvidt man paa „Rossia" havde hørt „Kati Maas" Taagehorn, havde svaret, at det var hørt én Gang samt 4) om han havde anmodet om at faa en Afskrift af „Kati Maas" Logbog, men faaet Afslag fordi han ikke vilde forpligte sig til omvendt at levere Kaptajn Hansen en Afskrift af „Rossias" Journal om Sammenstødet.

Da Besvarelsen af disse 4 Spørgsmaal ikke fandtes at staa i Strid med Løjtnantens Pligt til at bevare Embedshemmelighed, kendtes han pligtig at besvare nævnte Spørgsmaal.

Dom i S. S. Nr. $^{15}/_{1900}$, afsagt d. 31. August 1900. (Dampskibsselskabet „Bien" i Helsingør imod Føreren af Barkskibet „Sverre" af Ystad).

Barskibet „Sverre" (444 Bruttoregister Tons) befandt sig paa Rejsen til Grimsby med en Ladning Træ. Den 19. November maatte Skibet lægges for Anker ved Helsingør paa Grund af Modvind. Den 24. Novbr. blæste det en klosrebet Mærssejlskuling fra V.N.V. med stærk Strøm; Skibet havde 75 Favne Kæde ude paa Styrbords- og 30 Favne paa Bagbords Anker. Kl. 6,30 Eftm. blev Skibet paasejlet af en Damper, hvorved Ankerkættingerne brækkede, og Ankerne gik tabt, medens Skibet fik en Del Skade i Bougen og blev noget læk. Skibet drev sydefter, indtil det lykkedes at faa nogle Sejl op, hvorefter der styredes S.S.V. og blussedes efter Assistance, da man ikke var sikker paa at kunne gaa ind i Landskrona Havn.

Dampbaaden „Bien", der laa i Helsingørs Havn, bemærkede d. 24. Novbr., Kl. $6^3/_4$ Aften, nogle opsendte Raketter og gik ud til en Damper, der meddelte, at den havde været i Kollission med en Bark, der var gaaet i Drift sydefter. „Bien" gik derpaa sydefter, og fandt efter nogen Tids Forløb „Sverre" lidt sydligere end Hveens Nordspids. Kl. 9 Aften lykkedes det efter noget Besvær at faa en 12″ Græstrosse over paa „Sverre", hvorefter „Bien" slæbte V. t. N. for at komme i Læ af Hveen. Kl. $9^1/_2$ sprang Græstrossen, og det varede noget, inden Forbindelse atter opnaaedes ved Hjælp af en Staaltraadstrosse. Da Strømmen stadig satte stærkt sydover, besluttede „Bien" at slæbe Barken ind til Kjøbenhavn, og Kl. 1 Morgen d. 25. Novbr. kom man ind i Nordhavnen.

„Sverre", der i beskadiget Stand ansattes til en Værdi af 4,000 Kr., blev kondemneret og solgt for 9,500 Kr., Ladningen inklusive Fragt ansattes til 27,000 Kr.

„Bien" paastod sig for Assistancen tilkendt et Beløb af 10,000 Kr. eller et ved Rettens Skøn fastsat Beløb + Renter og Sagsomkostninger, medens den indstævnte Fører paastod ikke at blive kendt pligtig til at betale mere end 2,000 Kr. uden Sagsomkostninger.

Retten skønnede efter de anførte Værdier og de øvrige i Sølovens § 225 fremhævede Momenter, at Godt-

gørelsen for Bjærgningen passende kunde ansættes til 3,500 Kr. med Tillæg af Renter og i Sagsomkostninger 100 Kr.

V. M.

Enkelt Skib overfor Eskadre.

I Anledning af vore Udtalelser i dette Blads Nr. 35, imod en Artikel med ovennævnte Overskrift i „Natt. Søfartstidende" af 24. August, kommer der atter nu i samme Blad for d. 7. d. M. et Gensvar, men da vi hverken ønske, have Tid eller Lyst til at indlade os i Polemik med vor højtærede Kollega, af hvilken Grund vi heller ikke nævnte Bladets Navn i vor Artikel, saa skulle vi ganske rolig overlade Afgørelsen, om vi have misforstaaet det ærede Blad, til alle fornuftige Læsere med sund Sans, hvilket dog er temmelig unødvendigt, da vor ærede Kollega selv i den sidste Artikel erklærer at være i Overensstemmelse med de skarpe Udtalelser, der faldt saavel fra Dommerne som fra de søkyndige Bisiddere i Appelretten. De „Elder Brethren"s Udtalelser i Admiralitetsretten vare betydelig mildere. Hvem de søkyndige Bisiddere i Appelretten vare, vide vi ikke, men mon der ikke iblandt dem skulde have været en eller flere med et R. N. efter deres Navn? Dette er nu forresten ligegyldigt i dette Tilfælde, da det, der forundrer os, er disse Udtalelser over et Par Skibe, hvis Førere ikke gjorde sig skyldig i andet, end at de fulgte de internationale Søvejsregler, og som Følge deraf havde Retten fuldstændig paa deres Side. Man faar det Indtryk af Forhandlingerne, at man i England er ligesaa bange for at sige noget ubehageligt imod Marinen, som man i Frankrig er for at sige noget imod Arméen, eller skulde det mon være en Spydighed imod de nymodens Krigsskibes Manøvreevne, at det maa betragtes som halsløs Gerning at komme i Nærheden af dem? Desværre have jo mange Handelsskibe, i alle Lande, sørgelige Erfaringer af deres Møde med Krigsskibe. „Natt. Søfartstidende" skriver, at den helst ønsker at arbejde i god Forstaaelse med os, og at den derfor ønsker vor Tilslutning til dens Udtalelse. Da vi selvfølgelig ikke et Øjeblik have tænkt paa at leve i Ufred med vor ærede Kollega, saa skulle vi helt og holdent give vor Tilslutning til Bladets Standpunkt: at „Board of Trade"s Advarsel ikke er et Paabud, men kun et Raad i fælles Interesse, og at Søvejsreglerne gælde lige saa vel for Orlogseskadrer som for det enkelte Skib, men ud over det kunne vi ikke gaa; thi vi kunne ikke samstemme i de Udtalelser, som bleve gjorte over Bugserdamperen og „East Lothian", men finde, at det eneste fornuftige, der blev sagt i denne Sag, var det som Lord Justice A. L. Smith udtalte, og som vi have refereret i vor Artikel i Nr. 35, men derfor kunne vi godt leve i god Forstaaelse med vor ærede Kollega, om ogsaa vi have forskellige Meninger om samme Sag. For alle dem, som have Interesse af denne Sag, henvise vi til den ledende Artikel, som „Shipping Gazette" for Torsdag d. 9. August d. A. skrev om denne Advarsel af „Board of Trade". Om Advarslen have vi iøvrigt gjort vore Bemærkninger i dette Blads Nr. 32. Vi skulle kun til Slutning bemærke, at det vistnok maa bero paa en Trykfejl, naar der i „Natt. S." staar, at Vinklen mellem Kurserne kun var $2^1/_2$ Streg, da det omtrent var i en ret Vinkel, de krydsede hinanden, lidt mere eller mindre i Forhold til den Side, man regner fra.

Fragtmarkedet.

Det Haab, som vi udtalte i vor forrige Beretning, om at der maatte komme Liv i Afskibningen fra Cardiff, nu da Striken var hævet, er gaaet i Opfyldelse, da det har været meget livligt med Forretningerne derfra. Markedet er meget fast, men Raterne ere dog ikke stegne noget af Betydning, undtagen til Port Said, hvortil der er betalt 14/, og til Alexandria 13/, men man haaber, at de ville stige over hele Linien. Fra Tynen er det vanskeligt at faa Tørn, og som Følge deraf er der ikke megen Forretning. Fra Firth of Forth er noget lignende Tilfældet, og det er derfor smaat med Ordrer, da Tørnen i Methil er 10/12 Dage, Burntisland omtrent 1 Uge og i Grangemouth, Boness, Leith og Granton 3/4 Dage. Raterne fra disse Steder ere uden stor Forandring. I Østersøen er der heller ikke megen Forandring, dog ere Raterne fra St. Petersborg faldne c. 3 d., begrundet paa at Havnen er fuld af Skibe, saa at Tilbudet har været langt større end Efterspørgslen. Trælastmarkedet er ogsaa stivt, med Rater fra Archangel 65/, Søderhamn 45/ og Nord Botten 50/ for D. B. til London. I Middelhavet, Sorte- og Azoffhavet, især de to sidste, er Efterspørgslen langt større end Tilbudet, saa det er ufejlbarligt, at der derfra vil blive meget høje Rater i dette Efteraar. Alexandria Markedet er lidt livligere med c. 13/ for Bomuldsfrø, og for smaa Dampere vil der blive høje Rater at faa, naar de kan være der mellem 10.—25. Oktober. Fra Syrien bydes 20/ for Byg og fra Ertshavnene stige Raterne ogsaa, nu da det kniber for Befragterne at faa Tonnage. Det amerikanske Marked er i livlig Stigning, og hvad vi forudsagde er sket med Bomuldsbefragterne, som længe spillede Blindebuk og lod som om de vare vel forsynede med Tonnage til deres Forbrug, men nu gik det ikke længer, og Raterne ere derfor stegne fra Syd-Atlanterhavshavnene til 56/3 à 57/6 og fra Gulfhavnene til 62/, og der er Udsigt til, at de ville gaa endnu højere; men den største Rejsning er dog Træfragterne fra St. Lawrence, som ere stegne til 72/6. Sammenligner man disse Rater med dem i Fjor paa samme Tid, vil man finde en uhyre Forskel. Det er mærkeligt, at Rederne al Tid forlange 1 sh. ekstra for Korn til Hamburg, men derimod ikke til Bremen, som dog er en ligesaa vanskelig Plads, og hvor der næsten aldrig kan faas Udfragt fra, hvorimod det ofte er Tilfældet fra Hamburg. Det østlige Marked er omtrent uforandret og Raterne ligesaa, ogsaa Udfragterne. Der ere nogle Fragter at faa fra Nagasaki til Singapore til $4^1/_2$ Doll. og fra Moji til Colombo 6 à $6^1/_2$ Doll. Udsigterne for den kommende Tid se saaledes lyse ud for Rederne, og naar de søge at undgaa de Pladser, hvor Byldepest raser, for Karantænens Skyld, er der al Udsigt til, at Aaret vil ende med gode Resultater for de fleste af dem.

Ejendommelige Bjergningsbetingelser.

Søforklaring afholdtes i Kristianssand angaaende Dampskibet „Bjørn"s Grundstødning.

Det havde været klart og sigtbart Vejr den omhandlede Nat og man havde pejlet Homborgø Kl. 12 og udsat Kursen. Det formodes, at Strømmen havde sat saa stærkt mod Land, at man var kommet for nær ind mod Skærene, hvilket ikke observeredes, førend man var lige inde ved dem. Skibet blev da straks drejet udover, men stødte desuagtet paa et Undervandsskær (det sydligste Flak udenfor Ramsøen) og blev staaende. Dette skete Kl. 12.45 Natten til Lørdag, og det viste sig

umuligt at komme flot ved egen Hjælp. Kl. 4 Morgen passeredes Stedet af Dpsk. „Olaf Trygvesøn". Dettes Fører forlangte — for at forsøge paa at slæbe „Bjørn" af Grunden — Godtgørelsen fastsat af Søretten, men da „Bjørn"s Kaptajn ikke vilde indgaa herpaa, blev der intet Forsøg gjort. Da Dpsk. „Skjold" senere kom i Ruten fra Lillesand til Kristianssand, blev det tilkaldt for at yde Hjælp, og de blev enige om, at „Skjold" skulde have 500 Kroner for en Times Arbejde.

Da „Skjold" $^1/_2$ Time forgæves havde arbejdet med at trække, kom Dampskibet „Fragtemanden" til Stedet, og blev, mod en Betaling af 300 Kr., engageret til at hjælpe i den resterende halve Time. Da denne Tid var forløben, uden at noget Resultat opnaaedes, raabte Kaptajnen paa „Bjørn" over til dem, at de maatte fortsætte Arbejdet for samme Timebetaling. Nu kom ogsaa Dampskibet „Activ" til Stede og skulde for en lignende Timebetaling hjælpe at trække. Alle 3 Skibe forsøgte nu i $1^3/_4$ Time i Fællesskab forgæves at trække „Bjørn" af, hvorefter de foreløbig opgav det. „Skjold" havde nu i det hele trukket i $2^3/_4$ Time, „Fragtemanden" i $2^1/_2$ Time og „Activ" i $1^3/_4$ Time. „Skjold" og „Fragtemanden" blev liggende, medens „Activ" gik til Arendal; men i Forvejen blev det aftalt, at Dpsk. „Alfen" skulde komme ud tilhjælp i Stedet for „Activ", hvis denne ikke selv kom. Man var nemlig kommen overens om at gøre et nyt Forsøg Kl. 2 à 3 om Eftermiddagen, naar Vandet var paa sit højeste og der yderligere var bleven læmpet og losset noget af „Bjørn"s Kulladning, hvoraf i det hele c. 100 Tons blev kastet overbord, inden det kom flot. Herfor skulde de 3 Skibe have 1500 Kr., hvis Arbejdet lykkedes. C. Kl. 2 kom „Alfen" til, og der blev nu trukket paany i en Times Tid, men fremdeles uden Resultat. „Alfen" gik derpaa sin Vej, og „Fragtemanden" gik ind til Ramsøen, medens „Skjold" blev liggende ude ved „Bjørn". Et nyt Forsøg skulde gøres Kl. 7 om Aftenen, naar „Alfen" kom tilbage. Kl. c. $7^1/_2$ begyndte alle 3 Dampskibe igen at trække. Da de havde holdt paa hermed i en halv Times Tid, kom Dampskibet „Taurus" af Arendal til, med hvem det blev aftalt, at han skulde være behjælpelig mod en Godtgørelse ligeledes af 500 Kr., hvis „Bjørn" blev trukken af Grunden. Alle fire Skibe holdt nu paa at trække til Kl. $9^1/_2$ Aften, men uden Resultat. „Bjørn"s Styrbords Anker blev nu, ved Hjælp af „Taurus", ført ud med 50 Favne Kætting, som heves tot. Derpaa gik alle 4 Dampskibe ind til Ulvøsund. Søndag Morgen var der intet at gøre paa Grund af Søgang. Det blev nu aftalt, at man skulde telefonere til Kristianssand efter Skibene, saa snart der maatte blive Anledning til at fortsætte Forsøgene. Natten til Søndag tilbragte hele „Bjørn"s Mandskab ombord i Lodsbaaden der var gaaet ind til Ramsø. Man frygtede nemlig for at være ombord om Natten, da Lodsbaaden ikke kunde opholde sig langs Siden paa Grund af Søgang. Søndag ud paa Formiddagen observeredes fra Land, at Skibet var svunget af Grunden. Man gik da straks ud og fyrede op samt hev Ankeret ind, hvorpaa man dampede udover. Imidlertid faldt en Del af Roret og Agterstævnen af, saa Skibet ikke kunde styre, hvorpaa Dampskibet „Activ", der kom tilstede, bugserede „Bjørn" ind til Kristianssand, hvor der ankredes Kl. $6^1/_2$ Søndag Aften.

(Fædrelv.)

Sammenstød i den engelske Kanal.

Engelsk Admiralitetsdom.

Dampskibet Veronica befandt sig den 22. April i Bristol Kanalen bestemt fra Portreath til Sharpness i Ballast; det var tæt Taage, og „Veronica" styrede Kurs N. O. t. O. med nedsat Fart, omtrent 4 Knob. Der hørtes da en Dampers Fløjte om Styrbord i nogen Afstand. „Veronicas" Maskine sattes paa langsom Fart, der blev givet 2 korte Stød i Fløjten og Roret blev lagt haardt Styrbord.

Kort efter hørtes et kort Fløjtestød fra den anden Damper, der senere viste sig at være Dampskibet „Glynn", og dette besvaredes med to korte Stød; Roret holdtes haardt Styrbord, Maskinen stoppedes og bakkede fuld Kraft. „Glynns" røde Lanterne kom kort efter til Syne paa Styrbords Boug og lidt efter ramte „Glynn" med sin Forstævn „Veronica" om Styrbord foran for Forlugen, saa at Skibet kort efter sank. Det hævdedes fra „Veronicas" Side, at „Glynn" kom med for stærk Fart og urigtig lagde Roret Bagbord.

Dampskibet „Glynn" var den omtalte Dag i Bristol-Kanalen, paa Rejse fra Newport til Rouen, med en Ladning Kul. Kursen var V. t. S. $^1/_2$ S. og Farten c. $2^1/_2$ Knob med Maskinen paa langsom Fart. Man hørte da et langt Fløjtestød omtrent en Streg paa Bagbords Boug i betydelig Afstand. Maskinen blev straks stoppet og der gaves et langt Fløjtestød; „Veronicas" Fløjte hørtes to Gange og hver Gang svaredes med et langt Stød; det syntes som om det vilde passere paa Bagbords Side af „Glynn", men pludselig, da Skibene vare tæt ved hinanden, gav „Veronica" to korte Stød. Maskinen sattes straks fuld Kraft bak og der gaves 3 korte Fløjtestød. „Veronicas" Toplanterne og grønne Lanterne kom nu til Syne i omtrent en Skibslængdes Afstand 2 à $2^1/_2$ Streg paa Bagbords Boug. Kort efter ramte „Veronica", der syntes at komme med betydelig Fart, med sin Styrbords Boug „Glynns" Forende. Det hævdedes, at „Veronica" ikke gik med moderat Fart, og at den efter at have hørt „Glynns" Dampfløjte havde undladt at stoppe og navigere med Forsigtighed.

Retten fandt, at „Veronica" alene havde Skylden for Sammenstødet. Der var intet, der kunde forsvare dette Skibs Undladelse af at stoppe, ligesom det var fuldstændig urigtig at dette Skib paa det omtalte Tidspunkt at give Styrbords Ror.

(Sh. Gaz.)

Høj Bjærgningsbetaling i La Plata.

En Korrespondent i Buenos Ayres henleder i „Fairplay" Opmærksomheden paa den uhyre høje Betaling, der maa erlægges for Bjærgning i La Plata, naar Skibe ere strandede eller have faaet anden Skade. Som Eksempel kan anføres: „Et Dampskib var kommet paa Grund ved faldende Flod, og uagtet det havde faaet nogen Skade, var der dog ingen Fare for at det skulde blive Vrag. Ved at tage andre Forholdsregler kunde Skibet let komme flot uden at betale det uhyre Beløb, der krævedes for den ydede Tjeneste, nemlig 10,000 £, som ogsaa maatte betales.

I et andet Tilfælde blev en Del af Ladningen losset, og Skibet bragt flot, men der forlangtes alligevel 8,000 £ i Bjærgeløn, der imidlertid blev nedsat til 6,000 £. I et tredie Tilfælde forlangtes 6,000 £, der blev nedsat til 2,000 £. Korrespondenten siger, at de Mænd, der sendes ud for at undersøge de med Stranding etc. forbundne Omstændigheder, ikke altid ere praktiske Mænd.

Colliery working day.

„House of Lords“ har nylig afsagt Dom i en Sag af ikke ringe Betydning vedrørende Kulbefragtning. De nærmere Omstændigheder vare i Korthed følgende:

Davis & Sons havde forpligtet sig til at levere til „The Union Steamship Company“ 25,000 Tons Kul i Terminer. Dampskibsselskabet befragtede Sejleren „Saxon“, tilhørende „The Saxon Ship Company“, til at tage Kullene. Davis & Sons afsluttede med Union Selskabet den sædvanlige colliery guarantee, og dette indførtes i Certepartiet. „Saxon“ afgik til Barry for at indtage 2,650 Tons og havde 12 Arbejdsdage til Indladning. Liggedagene udløb d. 31. Marts, og d. 9. April begyndte Striken, uden at „Saxon“ havde faaet Kul; den 24. Maj erklærede Davis & Sons sig ude af Stand til at give Saxon Last, og d. 17. Juni sluttede Saxons Rederi en anden Fragt 4 sh. 6 d. mindre pr. Ton end efter den første Kontrakt. Saxon Selskabet anlagde nu Sag imod Union Selskabet og fordrede Overliggedagspenge fra 31. Marts til 17. Juni samt Godtgørelse for Tab af Fragt. Union Selskabet anlagde Sag imod Davis & Sons til Erstatning af det Beløb, som Saxon Selskabet fordrede af dem.

I første Instans godkendtes Saxons Selskabets Fordring paa Overliggedagspenge og Fragttab (Differencen mellem den oprindelige Fragt og den Fragt, der opnaaedes), medens Davis & Sons tilpligtedes at erstatte Union Selskabet det Beløb, dette Selskab herefter maatte udrede. Spørgsmaalet drejede sig væsentlig om Forstaaelsen af Udtrykket „Colliery working day“; idet Overliggedagspengene skulde være saa og saa meget, betalbare as per „Colliery working day. Fra den ene Side hævdedes det, at dette Udtryk maatte forstaas som Dage, paa hvilke der under almindelige Forhold arbejdedes i Gruben, medens Modparten hævdede, at Udtrykket maatte forstaas som Dage, paa hvilke der virkelig arbejdedes. Dommen i første Instans fastslog den første Opfattelse som den rette.

Ved „Court of Appeal“ stadfæstedes Dommen overfor Davis & Sons, men i Sagen mellem de to Dampskibsselskaber forandredes Underinstans-Dommen for saa vidt angik Overliggedagspengene.

Kravet paa Godtgørelse for Fragttab anerkendtes, men derimod ikke Fordringen paa Overliggedagspenge, idet „Court of Appeal“ gik ud fra, at den oprindelige Mening med Ordene ganske vist var Dage, paa hvilke der under almindelige Forhold arbejdedes, men at denne Ordenes egentlige Betydning maatte forandres ved senere Udtalelser i Kontrakten; hermed sigtedes til, at working days“ i Klausul Nr. 6 var sat i Modsætning til „full day stoppage“ og at i Klausul Nr. 7 Dage, paa hvilke Arbejdet var stoppet, ikke behandledes som Dage, hvor der arbejdedes.

Medens Davis & Sons ikke lod Sagen gaa videre, appellerede „Saxon“ Selskabet til „House of Lords“, hvor der gaves Selskabet Medhold, saaledes at Dommen i første Instans stadfæstedes i sin Helhed.

Det er herved slaaet fast, at en „Colliery working day“ er en almindelig Arbejdsdag, en Dag, paa hvilken der i Almindelighed arbejdes, og ikke en Dag, paa hvilken der faktisk arbejdes. Skal Ordene have en anden Mening maa dette tydelig tilkendegives.

(Sh. Gaz.)

Signallod.

En for Skibsfarten vigtig Opfindelse.

Det er før omtalt, at der i Stockholm er under Dannelse et Aktieselskab til Fabrikation af et Apparat, der kaldes Signallod, og som er opfundet af Ingeniør E. G. Sjøstrand. Da denne Opfindelse kan blive af stor Betydning for Skibsfarten, skal vi efter „Stkh. Dagbl.“ meddele nogle Oplysninger om Apparatet og dets Anvendelse.

Ingeniør Sjøstrand har i flere Aar arbejdet med at finde et praktisk effektivt Lodningsapparat, der kunde yde den størst mulige Beskyttelse mod Grundstødninger, og paa samme Tid være enkelt og let haandterlig. Efter mange gentagende Forsøg har Hr. S. paa en særdeles sindrig og heldig Maade løst dette for Søfarten saa betydningsfulde Problem, der hidtil har været anset som uløseligt, og af Autoriteterne befundet at burde henregnes til de fromme Ønskers Omraade. Det af Hr. S. konstruerede Apparat bestaar af et automatisk Signallod, som uafhængigt af Fartøjets Fart stadig hænger under dette, og som, saa snart Apparatet træffer den Dybde, for hvilket det er indstillet, ved en skarp Ringning af en Klokke, i den paa Dækket værende Del af Apparatet, automatisk giver Signal, at Bunden er naaet. Det Sjøstrandske Signallods Fordele, fremfor de nu brugelige Lodningsmaader med det saakaldte Tyngdelod og Thompsons Dybdemaaler, anses derfor at være saa væsentlige, at de hidtil brugte Maader ikke kan taale nogen Sammenligning med denne nye Opfindelse.

Under Fart benyttes det almindelige Tyngdelod paa den Maade, at Loddet løber frit til Bunden, og naar denne er naaet, udgør den udfirede Line det omtrentlige Maal paa Dybden. Tyngdeloddet kan dog ikke benyttes ved stærk Fart og paa større Dybder. Den thompsonske Dybdemaaler bestaar af et fint indeni farvet Glasrør, som fæstes til en tung Genstand og udkastes paa samme Maade som Tyngdeloddet. Naar den tunge Genstand har naaet Bunden, hales den op, og paa en Skala paa Glasrøret aflæser man saa Dybden. Farven i Glasrøret er nemlig gaaet væk saa langt som Vandet er trængt ind, og den Del, hvorfra Farven er borte, er Maalet paa Dybden.

Signalloddet yder, fra det Øjeblik det er instillet, fuld Sikkerhed for, at Fartøjet under Sejladsen har mindst en bestemt Dybde under Kølen. Naar denne Dybde naas, faas saa, uden nogensomhelst Anstrængelse eller Omtanke, Signal fra Klokken, der angiver den Dybde, der er bestemt som Minimumsdybde. For at prøve den gjorte Opfindelse og faa den underkastet Fagmænds Bedømmelse have følgende Sagkyndige, nemlig Kommandør ved den kgl. Flaade O. Ljungqvist, Inspektør ved Lodsstyrelsen, Kommandørkaptajn Axel Dalman, Kommandør ved den kgl. Flaades Reserve Carl Smith og Søkaptajn W. R. Edlin, for nogen Tid siden foretaget en Tur med Bugserdampskibet „Norden“ for at prøve Apparatet. De Sagkyndige udtaler enstemmig i Hovedsagen følgende: Ideen med Signalloddet er, at Fartøjet bugserer et saakaldet Neddrivningsapparat, bestaaende af mod Bugserlinen, gennem en Hanefod, skævt stillede Plader, som ved Vandets Modstand skærer sig ned paa Dybet, og naar det under disse Plader fæstede Signallod støder mod Søbunden, ringer en Klokke ombord, samtidig afkobles det ene Ben af Hanefoden, saa at Apparatet skærer sig op til Vandoverfladen, hvorpaa det indhales og sættes i Stand til Anvendelse paany.

Det paa Turen med „Norden“ benyttede Apparat viste sig at arbejde sikkert og godt ved flere gentagne Forsøg. Det stilledes til Dybder mellem 40 og 15 Meter og med en Fart af mellem 5 og 8 Knob. Apparatet angav hver Gang med Nøjagtighed, naar Vanddybden mindskedes under et bestemt Maal. Af Apparatets vig-

tigste Egenskaber fremholdt de Sagkyndige, at dets Modstand mod Vandet ikke er saa stor, at det i nævneværdig Grad mindsker Farten for et mindre Fartøj. Det kan se ud som en Ulempe, at Apparatet bugseres efter Fartøjet, og at dette saaledes, i det Øjeblik Signalklokken ringer, befinder sig længere fremme og kanske paa grundere Vand end Apparatet, men det kan ikke anses for at have synderlig praktisk Betydning; thi Bugserlinen holder sig selv ved stærk Fart temmelig uforandret i c. 45 Graders Vinkel mod Vandoverfladen, saa at Signalloddet ved 8 Knobs Fart paa 40 Meters Dybde kun var 26 Meter agterligere end Linens Udgangspunkt paa Fartøjet. Ved mindre Dybder og Fart kommer Signalloddet nærmere det bugserende Fartøj.

Da det, siger de Sagkyndige, er af meget stor Betydning for en Navigatør med Sikkerhed at vide, at han har idetmindste et vist, efter Farvandets Beskaffenhed, bestemt Minimumsdyb under Kølen, og at han, hvis Farvandet grunder op til mindre end dette Dyb, straks bliver underrettet derom, og da det endvidere i mange Tilfælde, ikke alene for den øjeblikkelige Afværgelse af Faren, men ogsaa for Bestikket, er af stor Betydning straks at faa at vide, naar Vandet grunder op, anser man Opfindelsen for at være til stor Nytte for Skibsfarten.

„N. S."

Vi have intet Kendskab til dette Signallod, men det maa absolut betragtes som en Fejl, naar Loddet skal slæbes med, da det jo stopper Farten noget og kan let blive indviklet i Tang og andet der flyder i Vandet og saaledes gaa tabt. Foruden de nævnte Loddeapparater har man saavel „Rungs Batometer" og „Basnetts athmospheric Sounder", som begge ere anerkendte som udmærkede Loddeapparater.

Ingeniør A. v. Anreps Redningsbaad.

For en talrig Forsamling, hvoriblandt saas Hans Eksellence Marineministeren, flere højtstaaende Søofficerer, Repræsentanter for Skibsførerstanden, Bjærgnings- og Navigationsvæsenet, Pressen og mange flere, blev Onsdag d. 5. dennes gjort Forsøg med den, af den i Moskov boende svenske Ingeniør A. v. Anrep, som selv var til Stede, opfundne Redningsbaad, der var opstillet paa et Stillads, som var oprejst paa Revshaleøen tæt ved Bolværket og havde en Højde af 16 Fod over Vandfladen, svarende til den Højde, hvor en saadan Baad antagelig kan anbringes enten paa eller ovenover et middelstort Koffardiskibs Ruf.

Baaden har en særegen Konstruktion, nærmest lig en norsk Pram med Agterenden forefter, men betydelig bredere i Forhold til Længden og ikke saa brat afskaaren; med en Køl paa hver Side, staaende i en ret Vinkel ned, et Stykke fra Forenden, og løbende ud til intet agterefter, omtrent som Agterstævn og Køl paa et almindeligt Fartøj. Derved faar Baaden, naar den staar paa disse Køle, en Heldning agterover. I Agterenden findes et Stykke inde under Bunden et Ror, som er til at tage op og ned. Den har Dæk over det hele løbende glat med Lønningen med en c. $1^1/_2$ Fod høj Lugekarm i Midten paa c. $^2/_3$ af Baadens Længde, forsynet med Koøjne, dækket med løse overliggende Luger, som fastgøres fra Undersiden, og med en Luge paa Hængsler forude, saa stor, at en Mand kan komme derigennem. Baaden er 26 Fod lang og 10 Fod bred, bygget paa Kravel af $^5/_8''$ tykke Fyrrebord med Spanter og langskibs Forbindinger ogsaa af Fyr, af Brødrene Svendsen paa Revshaleøen. Den var, efter Opfinderens Opgivende, belastet ved Afløbningen med 8,000 Pund Sand, svarende til 30 Menneskers Vægt, og 2,000 Pund Proviant og Vand beregnet til 20 Dage. Paa Forkant er anbragt en Vægtstang, som staar i Forbindelse med et Slippeapparat og er ved en Line sat i Forbindelse med Baadens Indre, hvori der ogsaa anbringes et Pendul, som viser Skibets Krængning, eller rettere Baadens Heldning. I Sejlskibe tænkes Baaden anbragt paa en Slidsk, enten paa Galger over Skibets Ruf eller paa selve dette tværskibs, saaledes at Slidsken kan drejes rundt, for at Baadens Agterende kan komme til at vise imod Læsiden.

Naar Baaden skal sættes i Vandet, gaar Mandskabet ind i den, lukker Lugerne, og naar Pendulet viser, at Skibet krænger c. 32° til Læ, trækkes i Linen, og Baaden glider da paa sine Køle langs ad Slidsken ud i Vandet, tildels under det, og ender sin Fart c. 100 Alen fra Skibet. Slidsken kan ogsaa ad mekanisk Vej stilles til hvilkensomhelst Hældning man ønsker. Rummet under Dækket indeholder, efter Opfinderens Opgivende, tilstrækkelig Luftforraad til 17 Minutter for 30 Mennesker, men længe førend dette er forbrugt, flyder Baaden paa Vandet, og Lugen kan aabnes.

Ved den foreviste Prøve paa Revshaleøen gik 6 Mænd ind i Baaden, Lugerne lukkedes, og da Baaden var bragt i en Stilling, som naar et Skib krænger over, trak de Indelukkede i Snoren, og Baaden gled ud over Bolværket, hvorpaa var oprejst et Stillads svarende til Skanseklædningen paa et Skib, og faldt med et Pladsk i Vandet, skød, dels under det og dels over det, bort til en Afstand af c. 100 Alen derfra, hvor den da flød let paa Vandet, og Lugerne bleve aabnede. Naar den saaledes er i Vandet, er det Meningen, at der dels skal bruges Aarer, dels føres Sejl.

Baaden er, efter Opfinderens Meddelelse, let bygget, for at modbevise dem, som have indvendt, at den vilde slaas itu ved Udsætningen. Den synes dog ikke at lide nogen Skade ved denne Udsætning, hvor den havde et Deplacement af 10,200 Pund, men anderledes vil jo Forholdene stille sig, naar den fra et synkende Skib skal udsættes i stormfuldt Vejr.

Det er ikke let at udtale nogen Mening om Baadens Anvendelighed, men efter vor Anskuelse vil det ikke blive helt let at anbringe den paa Skibene, især Sejlskibene, da den fylder rigeligt og vil med sin Mekanisme optage stor Plads, ejheller vil det blive let at faa Mandskabet til at betro sig til den ved Indelukkelsen, og naar den endelig er kommet i Vandet, synes det os, at Agterenden ligger temmelig dybt, og med den firkantede Forende vil den vistnok være vanskelig at holde op imod Søen, som da vil bryde over den, hvorfor Lugerne saa maa holdes lukkede, og da Højden i Rummet ikke er stor, vil det være et mindre behageligt Opholdssted. Nu var der jo ved denne Prøve 6 Mand mere i den, end den var beregnet til, hvilket vil lette den noget. Hvorledes Mandskabet skal komme til at bruge Aarerne, indse vi ikke, da det med nogen høj Sø vil være en Umulighed at være paa Dækket. Ideen med Baadens Udsætning er sindrig udtænkt, og det var derfor ønskeligt, om den vilde vise sig at være praktisk, dertil ville vi ønske Opfinderen Held og Lykke.

Nyt Søkort.

Fra det Kgl. Søkortarkiv have vi modtaget det for nylig fra Arkivet udkomne Kort Nr. 183 over Kjøbenhavns

Red og Havn. Kortet er udført med sædvanlig Dygtighed og Akkuratesse, men skiller sig fra det forrige Kort over Reden ved, at dette breder sig over et større Omraade, nemlig fra Hellerup med Tuborg Havn i Nord, til Langebro i Syd og Middelgrundsfortet i Øst, saa at man herved faar et godt Overblik og en god Vejledning ved Sejlads gennem Kongedybet, Kroneløbet og Inderreden samt Indsejlingen til Frihavnen og Tuborg Havn. Paa det ny Kort er vist, hvor de forskellige Bølgebrydere til Havnens Beskyttelse anbringes. Det anbefales paa det bedste til alle Skibsførere.

Literatur.

Vi have for nogen Tid siden modtaget til Anmeldelse her i Bladet, en Bog paa 100 Sider med Titlen „Vore Sømænds Uddannelse", med særlig Henblik paa Dampskibsfarten, af Dampskibsfører P. Jensen, udgivet ved Hjælp fra Kjøbenhavns Skipperforening. J. Frimodts Forlag 1900.

Af Mangel paa Tid have vi ikke tidligere kunnet anmelde Bogen, og endnu have vi kun flygtigt læst den igennem, men vi have dog faaet det Indtryk, at den er skreven med samme indgaaende Dygtighed som den i sin Tid af samme Forfatter udgivne Bog „Vink til unge Førere og Styrmænd i Dampskibsfarten", og som vi i sin Tid anbefalede paa det bedste.

Om den nu foreliggende Bog kan ikke siges andet end godt, og om man ogsaa hist og her kan have en anden Mening end Forfatteren, saa er den dog skreven med et sundt og praktisk Blik for, hvor der findes Brist og hvorledes disse kunne ændres. Bogen kunde nok være affattet lidt kortere, men man bliver dog ikke træt af at læse den, og da det er Spørgsmaal, som staa paa Dagsordenen i de fleste Lande, at Forfatteren behandler, saa maa man være ham taknemmelig for, at han har givet sin Part til Løsningen deraf, og det vilde være glædeligt, om andre Skibsførere vilde følge Eksemplet, thi da kunde der maaske komme et godt Resultat ud deraf.

Forfatteren har delt Bogen i forskellige Afsnit, og i det første af disse, om „Sømænds Læreaar", siger han: Vil man sammenligne Landets forskellige Næringsveje med hverandre, saa vil man se, hvormeget der anvendes paa de unge Mennesker, som skulle anbringes i Handelens eller Industriens Tjeneste, kun Sømandsstanden er en Undtagelse fra Reglerne, den tror man kan nøjes med de allertarveligste Skolekundskaber som Grundlag. Naar nu et saadant ungt Menneske skal tilsøs, sker det i Reglen i 14 Aars Alderen, og mange af dem blive endnu anbragte i Sejlskibsfarten, men mange maa ogsaa begynde i Dampskibene som Opvartere for Maskinmestre og Styrmænd. Mange faar Lyst til Restaurationsfaget og forblive deri, medens andre blive lede og kede af den Slags Søliv og vælge andre Stillinger. I den gamle Sejlskibsperiode gik det lettere; thi paa de lange Rejser vare Skibene gode Opdragelsesanstalter, hvor de unge lærte noget, da Skibene vare bemandede med større Besætninger og der fandtes Matroser i dem, hvorimod de nu bemandes med Drenge eller unge Mennesker, hvoraf den ene saa maa lære den anden det han kan, og det bliver til det bare Fuskeri i Professionen. Forfatteren beklager sig over, at det aldrig har været Skik, at Søfolkene aflagde Prøve paa praktisk Dygtighed, men at Udseende og Søfart vare de Momenter, hvorefter man bedømte Vedkommende.

Som de vigtigste Ulemper ved Sømændenes Lærlingeforhold i Nutiden anføres for det første en utilstrækkelig faglig, praktisk Uddannelse, for det andet for lidt Hensyntagen til teoretiske Kundskaber og for det tredie, en altfor stor Selvstændighed i den unge Alder. Forfatteren mener, at det løse Forhold, som nu er mellem Søfolkene og Rederne, vilde forbedres betydelig, naar der blev sluttet Kontrakter for et halvt eller helt Aar ad Gangen, men det er dog et stort Spørgsmaal, om dette vilde være heldigt. Iligemaade anbefaler han, at de Unge kun skulde have saameget af deres Løn, som de have Brug for til Beklædning og Smaasager, og Resten skulde Rederne gemme for dem til deres Tid var ude. Dette tror vi ikke vilde være til Gavn; thi de, der have den Tanke, at de ville frem i Verden, de passe nok paa deres Penge, som de véd ere nødvendige til senere at skaffe dem de fornødne Kundskaber, og de andre, som have Lyst til Udskejelser, vilde jo netop, ved det Baand der var lagt paa dem i flere Aar, benytte Lejligheden til at slaa til Skaglerne, naar de ved Læretidens Ende fik den samlede større Sum. At det ikke er nok at være praktisk, men at ogsaa teoretiske Kundskaber ere nødvendige samt almen Dannelse, ere vi fuldstændig enige med Forfatteren i, ligeledes at vore Sømænd, som dog skulle repræsentere Nationen, helst burde staa over end under Befolkningens almindelige Dannelsesstandpunkt, og vi kunne være ganske enige om, at der blandt vore Koffardiofficerer findes en stor Del, som mangle betydelig i denne Retning. Forfatteren anbefaler Skoleskibe og nævner, hvad der gøres i de store Lande som England og Frankring derfor og hvilke Midler der anvendes dertil, nævner ogsaa Skibsreder Stages smukke Gave i Skoleskibet „Georg Stage", men dette Skib har samme Fejl, som der klages over fra alle de store søfarende Nationer, nemlig at Skoleskibene som Regel føres af Orlogsofficerer, og skønt Diciplin er en god Ting at lære, saa hører der dog mere til, og Klagen lyder ens overalt, at de unge Søfolk, som ere opdragne i disse Skibe, er man utilfreds med i Koffardiskibene, da de ikke passe ind i Forholdene. Skal Skoleskibene gøre god Nytte, maa de føres af saavel teoretisk som praktisk uddannede Koffardiofficerer. En Plan, som vi sympatiserer mere med, er den som Forfatteren nævner, at den franske Regering giver Subvention til Dampskibe, som tage Lærlinge med, og hvor Føreren efter hver Rejse maa aflægge Rapport over, hvor meget de have lært. Naar denne Plan blev udvidet til, at ethvert Skib, i Forhold til sin Størrelse, skulde have et vist Antal Lærlinge ombord og bleve betalte derfor, saa kunde man forlange, at der blev sørget for de unge Sømænds Uddannelse.

I Afhandlingen, „Navigatørers Uddannelse", meddeler Forfatteren den i sin Tid af Kapt. Jak. Holm i „Foreningen til Søfartens Fremme" rejste Diskussion, om de af Staten stillede Fordringer til Navigatørerne vare tilfredsstillende, og som efter langvarige Forhandlinger i en af Regeringen nedsat særlig Kommission endte med, at den nugældende Lov om Styrmandseksamen vedtoges i 1892; men da den kun har arbejdet i 8 Aar, kan der ikke siges meget derom, men Forfatteren mener dog, at den kan betragtes som tidssvarende i mange Aar. Da vi jo ikke i en Anmeldelse, som allerede er bleven lang nok, kunne gaa ind paa at drøfte disse Sager, haabe vi, at andre som læse Bogen ville gøre det. Vi skulle til Slutning nævne de sidste Afsnit om „Dampskibsførernes Tjeneste og Lønningsforhold" og „Dampskibsrederne og Sømandsstanden", hvori findes en Masse Forhold behandlede af Forfatteren, som f. Eks. Officerernes Omgang med hverandre, om Kahyts- og Messeforholdene under Maaltiderne, om Optagelse af Styrmænd i Skibsførerforeningen, om Navigatørforeningen, om Skibsførerne paa fremmede Pladser, om Anbringelse af Skibsførernes Penge, om Sportler og mange andre Ting, som det vilde blive for vidtløftigt at udtale os om, men Bogen er meget tankevækkende, og vi kunne ikke andet end anbefale alle i Søfarten Interesserede at

læse den, og mulig derved give Anledning til, at der kom Udtalelser fra andre; thi som Forfatteren meget rigtig skriver: er dette jo kun Enkeltmands Mening, og vi tvivle ikke om, at mange vilde have afvigende Meninger fra de i Bogen fremsatte; men det er et stort Gode, naar en Mand som Forfatteren vil ofre Tid og Arbejde paa at stille saa vigtige Spørgsmaal frem. Hermed være Bogen anbefalet; den burde læses af enhver, som har Interesse for vore Sømænds og Officerers Uddannelse. Som vi skrev i Artiklen om „Koffardiofficerernes Uddannelse" i dette Blads Nr. 28, burde Regeringen sørge for, at vor flinke Sømandsstand fik deres Part af Undervisningen lige saa vel som Industriens, Haandværkets og Landbrugets Mænd.

Nautisk Almanak for 1901, som udgives af Navigationsdirektør J. A. D. Jensen, er udkommet paa Universitetsboghandler Gads Forlag og indeholder, foruden de sædvanlige Tabeller til Brug ved Navigeringen, de internationale Søvejsregler, Brugen af Raketapparatet, Signaler for Is og Tidssignaler, ogsaa Bekendtgørelse om „Brugen af Lodskendingsflaget", „Signalstationen paa Fornæs" og Marineministeriets „Anmodning til Skibsførere" om at indberette ved eventuelle Grundstødninger paa sunkne Vrag eller Puller, som ikke ere afmærkede i Kortene, samt ogsaa om andre drivende Vrag, farlige for Sejladsen. Bogen er saa vel kendt blandt Skibsførerstanden, saa den behøver ingen anden Anbefaling end Forfatterens Navn, der garanterer for dens Paalidelighed.

Til vore Korrespondenter.

Besejlingsforholdene paa Mariager Fjord. Fra Skibsfører F. Menne paa flere Skibsføreres Vegne have vi atter modtaget et Brev, hvori han beklager sig over, at vi ikke have gengivet hans Forespørgsel med dens Bogstaver (Ordlyd). Da dette var en Umulighed, eftersom Forespørgslen var endel sammenblandet, saa tillod vi os at omredigere den, og vi tro, at vi have faaet Hovedspørgsmaalene frem og besvarede. Vi have dog ikke forstaaet, at den skulde været underskrevet paa flere Skibsføreres Vegne. I det nu modtagne Brev ankes der vedblivende over Besejlingsforholdene paa Mariagerfjorden og over, at Skibsførerne blive modarbejdede, samt at der fra en vis Autoritets Side paastaas, at Ledefyr ikke kan opsættes i Baakerne, hvilket vi, der ikke ere lokaliserede, ikke godt kunne bedømme. Medens „Dansk Søfartstidende" altid er villig til at støtte ethvert Foretagende, som kan forbedre Skibsfartsforhold og andet til Skibsfartens Gavn, og derfor ogsaa optage Klager fra de Søfarende over uheldige Forhold, saa maa vi dog bede vore Korrespondenter om at fremsætte deres Spørgsmaal saa korte, klare og tydelige som muligt, for at ingen Misforstaaelse skal ske.

Da vi af en, af en Skibsfører i Marts Maaned dette Aar, indsendt Artikel (se Dansk Søfartstidende Nr. 11) samt af Skibsfører Mennes, paa flere Skibsføreres Vegne, tvende Breve maa slutte, at Afmærkningen af Indsejlingen til Mariagerfjord efter Vedkommendes Mening lader noget tilbage at ønske, i alt Fald for en vis Kreds af Fartøjer, skulle vi ikke undlade at henlede Opmærksomheden derpaa, for at der kan blive foretaget noget til Forbedring af disse Forhold. Det, der navnlig ønskes, er Anbringelsen af 2 Ledefyr, Bibeholdelsen af Sydsiden at det gamle Sejlløb og Afmærkningen af samme ved Vagere eller Tønder. Naar Hr. M meddeler, at en Kreds af Skippere paa mindre Fartøjer paatænker at indsende et Andragende om en forbedret Afmærkning, kunne vi ikke andet end tilraade Indsendelsen af et saadant Andragende, i hvilket dog de enkelte Ankepunkter tydeligt og klart bør fremsættes, og dernæst søge at faa det underskrevet af saa mange Skibsførere som muligt.

Fra Dordrecht have vi modtaget et Brev fra Skibsfører L. Andreasen om Forhold i Kønigsberg, men Beskyldningerne deri mod et navngivent Firma der, ere af saa graverende Natur, at vi ikke godt kunne optage det her i Bladet, men maa raade Hr. A. til at henvende sig til Domstolene, hvis han har lidt noget Tab ved den omhandlede Lejlighed.

Vi anmode vore Korrespondenter om kun at skrive paa den ene Side af Papiret, da dette betydeligt letter os vort Arbejde ved Trykningen, og i Tilfælde af Spørgsmaal, som der ønskes Svar paa, da at gøre disse saa korte og bestemte som muligt.

Fra Sø og Land.

Fra Udenrigsministeriet have vi modtaget følgende Oversættelse af britisk „Order in Council", dateret 29de Juni 1900:

Lodssignaler.

Følgende Signaler, brugte eller viste sammen eller enkeltvis, skulle anses som værende Lodssignaler.

Om Dagen:

1. Unionsmærket med en hvid Bord, en Femtedel af Flagets Bredde, hejst paa Formasten.
2. Det internationale Lods Code Signal angivet ved P. T.
3. Det internationale Code Signal Flag S. med eller uden Code Vimpelen over.
4. Afstandssignalet bestaaende af en Kegle med Spidsen opefter, hvorover anbragt 2 Kugler eller Genstande, der ligner Kugler.

Om Natten:

1. Det pyrotekniske Lys, almindeligvis kaldet Blaalys, hvert Kvarter.
2. Et klart hvidt Lys glimtet eller vist med korte eller hyppige Mellemrum ligeover Lønningen, omtrent et Minut ad Gangen.

Fra Administrationen af H. J. Pallisen i St. Petersborg skrives til „Sh. Gaz." d. 31. August: Begrundet paa Overfyldning af vor Havn, beklager vi at maatte meddele, at Dampere ville faa et Ophold af 3 à 4 Dage, inden de kunne faa Lade- eller Losseplads. I Skibsredernes Interesse bedes dette at maatte blive offentliggjort.

Fra Udenrigsministeriet have vi modtaget følgende: Ifølge Beretning fra det danske Generalkonsulat i Rio de Janeiro er der i Løbet af Juli Maaned i Rio død 1312 Personer, hvoraf 10 af gul Feber, 88 af andre Febre, 24 af Smaakopper, 8 af Beriberi og 25 af Pest.

Hurtig Rejse. Alexandra, Barkskib af Kjøbenhavn Kapt. Ankersen, er d. 2. ds. ankommet til Apia i Ballast fra

Port Natal efter en meget hurtig Rejse paa 46½ Dag. Det er endnu den hurtigste Rejse, der er foretagen mellem Port Natal og Sydhavs Øerne.

Ugens Havarier.

Bark „Paul", Kapt. Svane af Fanø paa Rejse fra Kuba til New York er 5. ds. strandet ved Jupiter i Nærheden af Floridastrædet. Hele Besætningen reddet ved egen Hjælp. Skibet, som nu er Vrag, blev bygget for 8 Aar siden paa S. Abrahamsens Værft i Nordby. Det maalte 360 Reg. Tons og var lavt forsikret.

Anna Christine, Skonnert, der som meddelt grundstødte udfor Wisby d. 2. ds., er kommet flot, efter at have losset en Del af Ladningen. Skibet fortsatte Rejsen til Stockholm.

Bavaria, Dpsk. af Swinemünde, kom d. 2. ds. paa Rejsen fra Newcastle til Hjemstedet paa Grund ved Lappen. Flot med Assistance af Svitzers efter at have kastet ca. 200 Tons Kul overbord. Fortsat Rejsen ubeskadiget.

Alpha, Skonnert af Svendborg, er Natten til d. 5. ds. udfor Sandhammeren bleven oversejlet af Dpsk. Carl Hecksher af Kbhvn. Skonnerten sank, Besætningen bjergedes om Bord i Carl Hecksher, der derpaa fortsatte Rejsen til Riga.

Edvine, Skonnert af Drøbak, er paa Rejsen fra Burntisland til Moss med Kul sunket i Nordsøen. Dpsk. Gevalia af Gefle bjergede Besætningen 5 Mand og landsatte dem i Helsingør.

Falken, Galease, er paa Rejsen fra Drøbak til Odense, sunket i Kallundborg Fjord d. 6. ds. Besætning er reddet.

Familiens Haab. Det har nu vist sig, at den Damper, der, som meddelt, udfor Kastrup oversejlede ovennævnte Skonnert, er „Director Arthur Bartz" af Rostock.

Trientje, Tjalk af Groningen, har paa Rejsen fra Hamburg med Oliekager til Elbing maattet søge ind til Nexø læk, for at losse og reparere.

Siam, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Østasien til Odessa ved Afsejlingen fra Kavak været i Kollision med den græske Damper Andrea Vagliano. Siam fik en Del Skade paa Bougen medens den græske Damper forsøgte man at sætte den paa Land, men den sank paa 22 Favne Vand. Kokken fra Andrea Vagliano druknede.

Florida, Dpsk. af Kjøbenhavn, har maattet retournere til New Orleans d. 3. ds. med beskadiget Fødepumpe.

Den i forrige Nr. omtalte Hull Damper hed „Majestic" ikke „Majesty."

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra New York 29. August, bestemt til Kbhvn. — Alexandra, Svensson, afgik fra New York 29. August, bestemt til Kbhvn. — Algarve, Borries, afgik fra Denia 8. Septbr., bestemt til Malaga. — Antwerpen, Kihl, ank. til St. Petersborg 3. Septbr. — Arkansas, Jespersen, pass. Stornaway 9. Septbr., bestemt til Aarhus. — Arno, Strubberg, afgik fra Lissabon 8. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Beira, Lunge, ankom til Denia 8. Septbr. — Chr. Broberg, Harder, er ankommen til Finland. — Dagmar, Gade, afg. fra Dartmouth 9. Septbr., bestemt til Canarierne. — Douro, Egense, afgik fra Wasa 8. Septbr., bestemt til Palma. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 9. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Garonne, Rasmussen, afgik fra La Rochelle 10. Septbr., bestemt til Havre. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra St. Petersborg 5. Septbr., bestemt til Dunkirk. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Finland 28. August, bestemt til Barcelona. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 5. Septbr., bestemt til New York. — Kentucky, Caroc, afgik fra Hamburg 4. Septbr., bestemt til Boston. — Loire, Rabe, afgik fra Finland 1. Septbr., bestemt til Bordeaux. — Louisiana, Jensen, afgik fra Aarhus 5. Septbr., bestemt til New York. — L. P. Holmblad, Petersen, afg. fra Antwerpen 9. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Nicolai II, Michelsen, ankom til St. Petersborg 28. August. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 30. August, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Kbhvn. 8. Septbr. — — Omsk, Müller, afgik fra Messina 3. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Seine, Staal, afgik fra Reval 10. Septbr., best. til St. Petersborg. — Texas, Holm, afgik fra Hamburg 25. August, bestemt til New Orleans. — Thingvalla, Laub, afgik fra Rotterdam 5. Septbr., bestemt til New York. — Tiber, Bech, ankom til Barcelona 8. Septbr. — Tomsk, Andersén, er ankommen til Livorno. — Xenia, Thidemann, ankom til Kbhvn. 7. Septbr.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til London 5. Septbr. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Throndhjem 10. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Rotterdam 6. Septbr., bestemt til Newcastle. — Ceres, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 4. Septbr., bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til London 9. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Stettin 9. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Constantin, Niedersø, ankom til Wallsend 3. Septbr., bestemt til Island. — Ella, Mortensen, ank. til Kbhvn. 10. Septbr., bestemt til Danzig. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Kbhvn. 8. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 31. August, bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingwartsen, ankom til Kbhvn. 7. Septbr., bestemt til Libau. — Kasan, Hansen, ank. til Hamburg 10. Septbr., best. til Kbhvn. — Kiew, Jacobsen, ankom til Antwerpen 31. August, bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 18. August, bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 9. Septbr., best. til Hull. — Maja, Petersen, ankom til Danzig 8. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ank. til Kbhvn. 9. Septbr., bestemt til Vestnorge. — Moskov, Rohde, pass. Holtenau 10. Septbr., bestemt til Hull. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Riga 6. Septbr., bestemt til Ghent. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Kbhvn. 10. Septbr., bestemt til Kønigsberg — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 10. Septbr., bestemt til London. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 9. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 8. Septbr., bestemt til Libau. — Valdemar, Kofoed, pass. Holtenau 10. Septbr., best. til London. — Vendsyssel, Kiær, ank. til Kbhvn. 2. Septbr., bestemt til Island. — Vesta, Holm, ankom til Leith 10. Septbr., bestemt til Island. — Vesus, Andresen, ankom til London 5. Septbr., bestemt til Newcastle. — Viking, Lorentzen, afg. fra Antwerpen 9. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Eos, Christensen, afgik fra London 9. Septbr., bestemt til Libau. — Jyden, Erichsen, ankom til Kbhvn. 10. Septbr., bestemt til Hamburg.

Ficaria, Thøgersen, afgik fra Newcastle 10. Septbr. anløbende Kbhvn., bestemt til Reval. — Esbjerg, Bentzen, afg. fra Malmø 12. Septbr. via Helsingborg, bestemt til Grimsby. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 12. Septbr., best. til Odense. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 12. Septbr., best. til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 12. Sepbtr. via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 13. Septbr., best. til Newcastle. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 12. Septbr. via Svendborg og Odense, best. til Newcastle. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 12. Septbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 7. Septbr., best. til London. — Frode, Wrisberg, ankom til Riga 5. Septbr. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Trangsund 9. Septbr. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Newcastle 8. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Skjold, Schmidt, afgik fra St. Petersborg 7. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Danmark, Kraemer, ankom til Dunkirk 31. August. — Ragnar, Holst, afgik fra Stettin 11. Septbr., best. til Riga. — Volmer, Riber, afgik fra Newcastle 7. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Dan, Tofte, afgik fra St. Petersborg 6. Septbr., bestemt til London. — Magnus, Jørgensen, afgik fra St. Petersborg 2. Septbr., bestemt til Dunkirk. — Olaf, Petersen, afgik fra Brahestad 6. Septbr., bestemt til Rouen.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom 2. Septbr. til Kronstadt. — Russ, Jensen, ankom 5. Septbr. til Kronstadt. — Eduard Bary, Jensen, ankom 9. Septbr. til Kronstadt. — Pawel Andrejeff, Johnsen, ankom 7. Septbr. til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. 9. Septbr. til Aberdeen. — Johan Siem, Knudsen, afgik 8. Septbr. fra Kronstadt.

Urania. Polarstjernen, Callesen, ankom til New York 5. Septbr. — Ekliptika, Klaaborg, ank. til Grimsby 30. August. — Venus, Petersen, ank. til Emden 8. Septbr. — Sirius, Branth, pass. Tarifa 7. Septbr. — Mars, Nielsen, ankom til Libau 5. Septbr.

Nordsøen. Nordland, Pii, ankom til Ghent 5. Septbr. — Holland, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 11. Septbr. — England, Andresen, ankom til Cardiff 5. Septbr. — Rusland, Møller, ankom til Pillau 4. Septbr.

Heimdal. Anine, Ratje, ank. til Kronstadt 10. Septbr. — Kamma, Petersen, afgik fra Riga 6. Septbr. — Helga, Lagesen, ankom til Pillau 9. Septbr. — Martha, Jørgensen, ank. til Granvik 9. Septbr. — Elna, Christensen, ank. til Dunkirk 8. Septbr. — Therese, Løffler, ankom til Lübeck 9. Septbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Newcastle 7. Septbr. best. til Kronstadt. — Niobe, Schmidt, ank. til Lovisa 5. Septbr. — Nancy, Mathisen, ankom til Kemi 5. Septbr. — Nautik, Mortensen, ankom til Kronstadt 11. Septbr. — Nora, Christensen, afgik fra Sundsvall 8. Septbr. bestemt til Harlingen. — Nerma, Knutzen, ankom til Kotka 10. Septbr. — Alfa, Nielsen, ankom til Vestervik 8. Septbr.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ankom til Honfleur 10. Septbr. — Karen, Degn, afgik fra Newcastle 6. Septbr. best. til Kronstadt

Dania. Lilly, Nielsen, afgik fra Alloa 7. Septbr. best. til Königsberg. — Mary, Lorentzen, afgik fra Esbjerg 11. Septbr. best. til Christiania.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, ankom til Grimsby 4. Septbr. — Fyen, Hansen, ank. til Rotterdam 9. Septbr. — Hafnia, Troensegaard, ankom til Kbhvn. 8. Septbr. — Russia, Hansen, afgik fra Riga 9. Septbr., bestemt til Dordrecht. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Riga 7. Septbr.

Østersøen. Yrsa, Jensen, afgik fra Königsberg 8. Septbr. bestemt til Ghent. — Rita, Jørgensen, ankom til Archangel 5. Septbr. — Cimbria, Hansen, ankom til Luleå 8. Septbr. — Patria, Larsen, afgik fra Luleå 4. Septbr., bestemt til Rotterdam.

Union. Anglia, Larsen, ankom til Grangemouth 7. Septbr. — Frisia, Skov, ankom til Delfzijl 7. Septbr. — Gallia, Nielsen, afg. fra Blyth 10. Septbr. bestemt til Libau. — Britannia, Nielsen, afg. fra Rotterdam 4. Septbr. bestemt til Luleå. — Caledonia, Fisker, afg. fra Amsterdam 8. Septbr. bestemt til Riga.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afgik fra Stugsund 10. Septbr., bestemt til Calais. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Rosario 18. August, bestemt til Cuxhaven. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Savona 4. Septbr., bestemt til Poti. — Fredenborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 11. Septbr. — Jomsborg, Kühl, ankom til Rouen 5. Septbr. — Kronborg, Schultz, afgik fra St. Petersborg 6. Septbr., bestemt til Østasien. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Kristinestad 7. Septbr., bestemt til Rouen. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Kramfors 7. Septbr. — Søborg, Fischer, ank. til Rouen 31. August. — Uranienborg, Schmidt, ankom til West Hartlepool 12. Septbr. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Sevilla 8. Septbr., bestemt til Glasgow.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, ank. til Genua 6. Septbr. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 12. Septbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Rouen 10. Septbr. — Marselisborg, Andersen, ankom til Hamburg 9. Septbr. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Kbhvn. 9. Septbr., bestemt til Dieppedalle. — Skodsborg, Lund, afgik fra Kramfors 11. Septbr., bestemt til Sundsvall. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Rouen 4. Septbr. — Ulfsborg, Hveissel, ankom til Uleaborg 10. Septbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Newcastle 9. Septbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Riga 8. Septbr., bestemt til Ghent. — Hermia, Sørensen, ankom til Burntisland 8. Septbr. — Alice, Hansen, ankom til Burntisland 5. Septbr. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Reval 6. Septbr. — Bornholm, Petersen, afgik fra Burntisland 8. Septbr., bestemt til Kiel. — Nauta, Madsen, afg. fra Kiel 9. Septbr. — Rønne, Hintze, ankom til Cimbrishamn 9. Septbr.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Methil 8. Septbr. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Methil 6. Septbr. — Ansgar, Larsen, afgik fra Riga 8. Septbr., bestemt til Dunkirk. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Methil 3. Septbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Newcastle 6. Septbr. — Helge, Mathiesen, afgik fra Newcastle 5. Septbr., bestemt til Kronstadt.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, ank. til Odessa 10. Septbr. — Annam, Berg, ankom til Singapore 9. Septbr. — Normannia, Eriksen, afgik fra Antwerpen 9. Septbr., bestemt til Port Said. — Kronborg, Schultz, pass. Helsingør 9. Septbr., bestemt til Port Said.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afg. fra Hernösand 11. Septbr. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Kbhvn. 10. Septbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Grangemouth 8. Septbr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Kronstadt 5. Septbr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra St. Petersborg 9. Septbr., bestemt til London. — London, Bom, afgik fra Grangemouth 10. Septbr., bestemt til Kbhvn.

Myren. Anna, Moyell, ank. til St. Petersborg 8. Septbr. — Clara, Petersen, afgik fra Burntisland 8. Septbr., best. til Kiel.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 6. Septbr. paa Møthil Red. — Fnigheden, Nielsen, ank. 9. Septbr. til Stugsund.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Kiel 10. Septbr. — Svend, Bønnelycke, afgik fra St. Petersborg 11. Septbr., bestemt til Amsterdam.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Nancy, Pedersen, sejlet fra Tynemouth 30. August til Gibraltar. — Embla, Jepsen, ankom til St. Petersborg 4. Septbr. fra Yucatankysten. — Frantz Schwalbe, Poulsen, sejlet fra Menado 31. Juli til Punta Delgade. — Prinsesse Marie, Winther, ankom til Iquique 6. Septbr. fra Pisaqua. — Gladstone, Nielsen, sejlet fra Diago Suarez 1. Septbr. til Newcastle N. S. W. — Anna, Clausen, ankom paa Kjøbenhavns Red 9. Septbr. fra Åbo. — Medor, Svarrer, ankom paa Kjøbenhavns Red 9. Septbr. fra Kemi til London. — Verdande, Nielsen, ankom paa Kjøbenhavns Red 9. Septbr. fra Kemi til London. — Johanne, Thomsen, ankom til Menado medio August fra Cape Town. — Tercera, Pedersen, sejlet fra Hamburg 8. Septbr. til Port Natal.

Fanø. Sønderho. Killena, Hansen, afgik 30. August fra Fremantle til Bahia Blanca. — Anne Jenssine, Øhle, ankom til Drammen 4. Septbr. — Anna, Mortensen, afgik fra Rochester 5. Septbr. til Ørnskjoldsvik. — Fides, Sørensen, ankom 9. Septbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Sundswall til Mersey.

Rønne. Jørgensen, Jørgensen, afgik fra Paspedinac 1. Septbr., bestemt til Conway, Nordwales. — Herman Olsen, Jacobsen, ankom til Kiel 2. Septbr. — Rolf, Hermansen, ankom til Stolpemünde 3. Septbr. — John Hintze, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 1. Septbr. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Swinemünde 1. Septbr. — Freja, Bech, ankom til Ystad 6. Septbr. — Erik, Sonne, ankom til London 7. Septbr.

Ærø. Caroline, Albertsen, ank. 1. Septbr. til Kbhvn. — Ellen, Svendstrup, ankom 2. Septbr. til Königsberg. — Else, Mortensen, ankom 1. Septbr. til Kjøbenhavn. — Malfridur, Hansen, ankom 3. Septbr. til Kjøbenhavn. — Caroline, Madsen, ankom 3. Septbr. til Kjøbenhavn. — Debora, Rasmussen, ank. 3. Septbr. til Skuru. — Juliane, Christensen, ankom 3. Septbr. til Stege. — Hildur, Schmidt, ankom 4. Septbr. til Åbo. — Gertrud, Jørgensen, afgik 26. August fra Pornic til Saffi. — Anna Margrethe, Raahauge, ank. 29. August til Dysart. — Aeriel, Madsen, ankom 1. Septbr. til Præstø. — Skirner, Jepsen, ankom 5. Septbr. til Ekensund. — Frederik & Ane, Wilhelmsen, ankom 5. Septbr. til Pillau. — Sømanden, Rasmussen, ankom 4. Septbr. til Tranebjerg. — Sejerskransen, Jørgensen, ank. 4. Septbr. til Lezardrieux. — Forældres Minde, Christensen, ankom 5. Septbr. til Kotka. — Ceres, Bager, ankom 5. Septbr. til Svendborg. — Agnes, Henriksen, afgik 4. Septbr. fra Kbhvn. tii Odense. — Kiana, Christensen, ankom 4. Septbr. til Kemi. — Skjold, Mygind, ankom 5. Septbr. til Aberdeen fra Archangel. — Marie, Kromann, ankom 4. Septbr. til Kjøbenhavn. — Neptunus, Bager, ankom 2. Septbr. til Aalborg. — Noah, Eriksen, er ankommen til Kirkcudbright. — Condor, Christensen, ankom 6. Septbr. til Königsberg. — Christian, Eriksen, ankom 5. Septbr. til Rudkjøbing. — Elise Marie, Olsen, ank. 7. Septbr. til Bremen. — Frederikke, Clausen, ank. 5. Septbr. til Kjøbenhavn. — Dorthea, Christensen, ank. 7. Septbr. til Wivenhoe. — Ærø, Christensen, ankom 2. Septbr. til Skellefteå. — Prøven, Schmidt, ankom 10. Septbr, til Littlehampton. — Hermod, Dreimann, ankom 9. Septbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Kemi til London. — Hansigne, Clausen, ankom 9. Septbr. til Hudiksvall. — Elise, Simonsen, ankom 8. Septbr. til Kjøbenhavn. — Thea, Friis, var 7. Septbr. sejlfærdig i Gøteborg bestemt til Mazagan (Marokko). — Fuglen, Hansen, afgik 6. Septbr. fra Odense til Finland. — Abba, Petersen, ankom 10. Septbr. til Ayr Docks. — Ægir, Rasmussen, ankom 7. Septbr. til Flensborg. — Amor, Rasmussen, ankom 9. Septbr. til St. Valery sur Somme.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde ere 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, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Torup, Klitmøller og Vigsø. *Torup* Baake er ombygget, *Klitmøller* Baake er under Arbejde og Ombygningen af *Vigsø* Baake begyndes om nogle Dage.

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

Paa *Havrevlen* 11 Fod.

I Kanalen 10 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 10 Fod.

Limfjorden. Hals Barre. Den gravede Rende over *Hals* Barre er uddybet til 22 Fod ved dagligt Højvande.

Kattegat. Mariager-Fjord. Den nye gravede Rende over Barren i Indløbet til *Mariager-Fjord* er nu afmærket og Ledebaakerne opførte.

Nærmere Meddelelse senere.

Sundet. Kjøbenhavn. Fra den 24de September til den 2den Oktober 1900 inddrages Afmærkningen for Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran *Mellemfort* og *Prøvesten*. I samme Tid ere Varselfyrene paa begge Forter slukkede.

Østersøen. Laaland S. Rødsand. Østre-Mærker. Løbet *Østre-Mærker* over *Rødsand* er nu afmærket paa Ø.-Siden med to røde Stager med Kost, der staa i 11 Fod Vand, og paa V.-Siden med to hvide Stager med Halmvisk, i 10 Fod Vand.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Sandhammaren SØ. Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Malmö* er en Skonnert sunken 4 Kml. SØ. $^1/_2$ S. fra *Sandhammaren* Fyr. Stængerne ere over Vandet. Vraget vil saa vidt muligt om Natten blive afmærket med en hvid Lanterne.

Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg. Mellem *Marjaniemi* og *Uleåborg* Red ere følgende Grunde fundne og afmærkede saaledes:

S. for 16 Fods Grunden *Wälimatala* en rød Stage med Kost. 65° 7′ 43″ N. Br. 24° 37′ 27″ Ø. Lgd.

S. for 21 Fods Grunden *Otun Matala* en rød Stage med Kost. 65° 7′ 36″ N. Br. 24° 47′ 13″ Ø. Lgd.

S. for 20 Fods Grunden *Keskisuu* en rød Stage med Kost. 65° 7′ 26″ N. Br. 24° 50′ 42″ Ø. Lgd.

N. for Revet *Hiidenniemen Matala* en hvid Stage med nedadvendt Kost. 65° 6′ 53″ N. Br. 24° 50′ 42″ Ø. Lgd.

S. for 22 Fods Grunden *Hietain Matala Vestra* en rød Stage med Kost. 65° 6′ 27″ N. Br. 24° 53′ 45″ Ø. Lgd.

N. for Revet *Pökön Nokka Vestra* en hvid Stage med nedadvendt Kost. 65° 6′ 17″ N. Br. 24° 53′ 40″ Ø. Lgd.

S. for 22 Fods Grunden *Hietain Matala Östra* en rød Stage med Kost. 65° 6′ 18″ N. Br. 24° 54′ 15″ Ø. Lgd.

N. for Revet *Pökön Nokka Östra* en hvid Stage med nedadvendt Kost. 65° 6′ 8″ N. Br. 24° 54′ 28″ Ø. Lgd.

N. for 17 Fods Grunden *Piekkolankari* en hvid Stage med nedadvendt Kost. 65° 5′ 3″ N. Br. 24° 57′ 30″ Ø. Lgd.

Stagerne staa i 24 à 25 Fod Vand.

Den hvide Stage med nedadvendt Kost, der stod N. for *Hiidenniemen Matala*, paa 65° 7′ — N. Br. 24° 50′ 10″ Ø. Lgd., er inddragen.

Den hvide Stage med nedadvendt Kost, der stod N. for *Hietain Matala*, paa 65° 6′ 23″ N. Br. 24° 54′ 8″ Ø. Lgd., er inddragen.

Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Bergö. Paa N.-Spidsen af *Bergön* er en stor Sten malet hvid. 60° 19′ 34″ N. Br. 26° 8′ 48″ Ø. Lgd.

Østersøen. Oder-Banke Ø. Ifølge Telegram af 8de September 1900 fra „Marineamt" i *Berlin* ligger et sunket Vrag Ø. for *Oder-Banke* paa 54° 20′ N. Br. 14° 43′ Ø. Lgd. Topperne ere 6 Fod over Vandet.

Tyskland. Lübeck Bugt. Dameshöft. Ved *Dameshöft* strækker 5 Fv. Grænsen sig $1_{,4}$ Kml. ØSØ. fra Fyrtaarnet. Mellem 3 og 4 Fv. Grænsen ligge tolv Puller med 6 à 9 Fod Vand indtil $1_{,1}$ Kml. fra Fyrtaarnet. En 2 Fv. Grund ligger $0_{,7}$ Kml. Ø. for Fyrtaarnet, tæt ved 5 Fv. Grænsen. Hele Grunden hedder *Schwarzer Grund*.

Paa *Valkyrie Grund* er tæt ved 10 Fv. Grænsen fundet $3^1/_2$ Fv. Vand. 54° 6′ 45″ N. Br. 11° 2′ 30″ Ø. Lgd.

Kieler Fjord. Friedrichsort. Fra 17de til 19de September 1900 er det forbudt at passere Farvandet ved *Friedrichsort* uden Lods, der afgives uden Betaling ved Tønde C og ved Toldvagtskibet.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Uddevalla. Sunningesund. I *Sunningesund* er Dybden nu 24 Fod ved daglig Vandstand.

Norge. Svenøer. En Bo med 1 Fod Vand er funden i det Ø.-lige Indløb til *Svenøer* Havn. 58° 58′ 1″ N. Br. 10° 9′ 27″ Ø. Lgd.

Haaøen V. Kalven. I Løbet *Kalven*, V. for *Haaøens* S.-Spids, er funden en Bo med kun lidt Vand. 58° 59′ 18″ N. Br. 9° 49′ 40″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Jade. Wangeroog og Minsener Farvand. I *Wangeroog Farvand* har Spirtønde E/E nu Kegle.

I *Minsener Farvand* er Baaketønde Nr. 8 ombyttet med en sort Spidstønde Nr. 8.

Holland. Dokkumerzijl. Nieuwe Zijlen. *Nieuwe Zijlen* Sluse er midlertidig spærret paa Grund af Eftersyn.

Fra omtrent d. 14. Septbr. 1900 er Fyrskibet „*Terschellingerbank*" inddraget i kort Tid. I den Tid ligger saa vidt muligt en Lodskutter ved Fyrskibets Station.

Zeegat Hoek van Holland. Den røde Spidstønde med sort Spids og rød Ballon, der angiver Stedet, hvor Fyld maa losses, NNV. for *Hoek van Holland*, er flyttet og ligger nu i 9 Fv. Vand. 52° 1′ 25″ N. Br. 4° 1′ 40″ Ø. Lgd.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. *Zuiden* kan nu besejles med et Dybgaaende af $21^1/_2$ Fod, *Hoorn* med 23 Fod og Farvandet S. for *Maassluis* med $21^1/_3$ Fod.

Zuiden. I *Zuiden* er det hvide Blinkfyr paa Duc d'Albe Nr. 3 paa Farvandets S.-Side midlertidig slukket. Fra Stedet vises Lanterner som for Vrag.

Zeegat van Goeree. Rak van Scheelhoek. I *Rak van Scheelhoek* er Dybden nu $9^1/_2$ Fod.

Frankrig. Dyck SV. Vraget af „*Triton*", der var sunket SV. for *Dyck*, er uskadeliggjort.

Banc de Bergues. Den sorte Spidstønde Nr 1 med Kegle ved *Banc de Bergues* er inddragen permanent. 51° 16′ 25″ 2° 18′ 15″ Ø. Lgd.

England. Themsen. NW. Shingles. *NW. Shingles* Tønde er flyttet $^3/_4$ Kbl. N. 9° Ø. hen og ligger nu i $7^1/_2$ Fv. Vand, fra *NW. Shingles* Baake i S. 69° V. og fra *Girdler* Baake i N. Br. N. 48° V.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Skotland. Firth of Clyde. Irvine. Den 14. September 1900 tændes paa S.-Siden af Indløbet til *Irvine Harbour* et hvidt, fast Fyr, der vises fra en Baake. 55° 36′ 10″ N. Br. 4° 42′ 0″ V. Lgd. Man skal gaa N. om Fyret.

Nordlige Atlanterhav.

Canada. St. Lawrence Bugt. Chaleur Bay. Dalhousie Harbour. I *Dalhousie Harbour* er den røde Spirtønde paa SØ.-Kanten af *Middle Ground* flyttet $2^1/_4$ Kbl. S. 61° V. hen i 6 Fod Vand paa S.-Kant af Grunden, fra *Dalhousie Island* Fyr i N. 7° Ø., $1^3/_4$ Kbl.

Ved *Maguacha Spit* er i 4 Fv. Vand udlagt en rød Stumptønde, fra *Maguacha Point* i S. 69° V., $9^3/_4$ Kbl. og fra *Yacta Point* i S. 26° Ø.

Spiret paa den nye Kirke ligger $1^1/_2$ Kbl. N. 57° Ø. fra den i Kaartet angivne Plads. 48° 4′ N. Br. 66° 22′ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Fyrskibet „*Great Round Shoal*" Nr. 42 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 58. Det viser samme Fyr og giver samme Taagesignal som Nr. 42.

Virginia. Hampton Roads. Newport News. Ved *Newport News* ere følgende hvide Spidstønder inddragne: *Newport News* øvre, mellemste og nedre Ankerplads Tønder.

South Carolina. Bull Bay. Omtrent d. 8. Septbr. 1900 tændes paa NØ.-Enden af *Bull Island* et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 11° V. gennem N., Ø. og S. til S. 79° V. Flammens Højde: 48 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Det vises fra en brun, firkantet, pyramideformet Baake med sort Lanterne. 32° 55′ 35″ N. Br. 79° 33′ 53″ V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Fransk Guyana. Cayenne Flod. En 9 Fods Grund ligger i *Cayenne* Flod midt i Løbet, der fører til Ankerpladsen ved *Crique Fouillée*, $8^1/_2$ Kbl. S. 26° V. fra Semaforen.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Rio de Janeiro. Ved *Rio de Janeiro* ere de sorte Tønder med Topbetegnelse, der afmærkede Telegraf-Kablet mellem *Rio de Janeiro* og *Nitheroy*, ombyttede med

Lystønder, der vise Fyr med En-Formørkelse hver 4 S., og ligge i 14½ Fv. Vand.

Den Ø.-lige Tønde Nr. 2 ligger 1/16 Kml. N. 79° Ø. fra Observatoriet og i N. 12° V. fra Fort *Santa Cruz*.

Den V.-lige Tønde ligger 0.. Kml. N. 67° Ø. fra Observatoriet og i N. 30° V. fra Fort *Santa Cruz*.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østrig-Ungarn. Canal de Morter. Løbet mellem *Morter* og og Fastlandet er atter aabent.

Rusland. Pynt Meganom. Paa Pynt *Meganom* er Fyret midlertidig ombyttet med et Fyr med svagere Lysstyrke og hvis Blink og Mørke mellem Blinkene ere af lidt længere Varighed.

Tunis. Bizerte. Et Fyrskib, der viser et grønt, fast Fyr ligger c. 1 Kbl. fra N.-Molens Hoved, ved *Bizerte*. Flammens Højde: 13 Fod. Synsvidden: 1½ Kml.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Tonkin. Cua Nam Trieu. Ved Indløbet til *Cua Nam Trieu* ere følgende Fyr tændte:

Uden for Barren i 16 Fod Vand, Lavvande, et hvidt, fast Fyr.

Ved Yderenden af Grundene, der strække sig ud mod SØ. fra fra Halvøen *Dinh Vu* to røde, faste Fyr, der holdte overet lede over Barren.

I Floden to hvide, faste Fyr, der holdte overet lede i Løbet fra Barren til den første Krumning i *Cua Nam Trieu*.

Disse fem Fyr vises fra Baaker. Synsvidden: 6 Kml.

Karantænebestemmelser.

Færøerne. — Bestemmelserne i Lov af 8. Januar 1872 og Bekendtgørelse af 16. Oktober 1879 om Foranstaltninger til at forhindre smitsomme Sygdommes Indførelse paa *Færøerne* ere satte i Kraft overfor Skibe fra *Glasgow*.

Spanien. — *Glasgow* er erklæret for pestsmittet.

Sverig. — *Glasgow* er erklæret for pestsmittet.

Italien. — *Paraguay, Hedjaz, Macao, Smyrna* og *Beirut* ere erklærede for pestfri.

Tlf. 5047.

VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering

anbefales:

A. FORMANNS

BLODBUDDING

(i hermetisk lukkede Daaser).

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Onsdag den 19. September 1900 Kl. 11 Form. bliver ved **offentlig Auktion**, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt:

6700 Pd. Tovværk, 4600 Pd. Spild af Tov, 500 Pd. Klude, 100 Pd. umalet Sejldug, 100 Pd. Haardug, 8 Sejldugskøjer, 150 Pd. Kautsjuk, 54,600 Pd. gl. Jærn, 3960 Pd. Metalspaaner, 180 Pd. Metal, 115 Pd. Messing, 100 Pd. gl. Kobber, 200 Pd. gl. Staal, 6 Kugle-Lanterner, 33 Slingrestager, 28 Kistebænke. 25 Borde, 1 Fartøj, 25 Aarer, 45 Vinfustager, 600 Sække m. m.

Sagerne paavises Mandag den 17. og Tirsdag den 18. September fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 11. September 1900.

SØREN JENSEN'S

Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,

Holbergsgade 26,

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

Københavns Børskurs d. 12. Septbr. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	99¾	½	99½	99¾
Danmark			92¼	93
Norden			124	125
Kjøbenhavn	103	½	103¼	103½
Carl			57¼	57¾
Dannebrog			104	104¾
Skjold			77¾	78
Urania			84½	84¾
Union			106	107
Dampsk. af 1896			105½	106½
Østasiatiske	104	103¾	103¾	104
Østersøen			102½	103
Nordsøen	80		78	80
Torm			—	—
Gorm			110	116
Foren. Bugser-Selsk.			60	90
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal	114		114	114½
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			96	97
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			91½	93
3½% Husejer Kreditk.			77¾	79
3½% Kbhvns Kreditf.			81½	83
4% — — 2. Serie	86¼	½	86¼	86½
4% — — 1. —			88¾	90
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.	82½		82¼	82¾
4% — — 6 —	82¼	½	82½	82¾
3½% Landkreditk. 3 —			85	87
Aktier.				
Nationalbank			136¼	138
Privatbank	123¼		123	123½
Landmandsbank			115½	117
Handelsbank			115½	116
Grundejerbank			98¼	99
Burm. & Wain			75½	76
Helsingørs Jærnsk.			94½	95½
Sukkerfabr.			98½	99
Bryggeri Aktier			89½	89¾

Vekselkurser d. 11. Septbr. 1900.

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.23	18.19
Paris	72.60	—
Amsterdam	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 11. Septbr. 1900.

Russiske Noter	216.40
4% Russiske Consols	—
3 8/10% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	97.50
5% Rumænske Stats	87.10
4% — — 1890	74.90

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

„Det Foren. Dampskibs." 18,000, „Danmark" 4,000, „Kjøbenhavn" 18,000, „Carl" 10,000, „Dannebrog" 14,000, „Skjold" 10,000, „Urania" 10,000, „Østasiatiske" 16,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

S. Lindtner,

Skibsværft, Vejle,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Damp-Rambuk
haves til Udleje.

Georg Sørensen,

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

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.

Gl. Carlsbergs

nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.
HELSINGØR.

Café van Zandt,

H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

H. B. HANSEN,

SEJLMAGER,
HAVNEVEJEN, KOLDING.

Christensens

Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

Joh. Husmann,

18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.
Største Lager
af ferske, saltede og rogede
Fedevarer.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

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.

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.

LANDMANDSBANKEN

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

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,
Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.
Damp & Sejl.
• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.
*Telefon 155. * Telegrams Skandinav.*

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

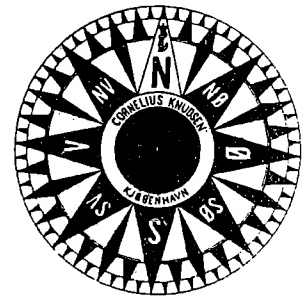
H. HANSENS Skibshandel,

Havnegade, Kolding.
anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.

Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.
Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

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.**

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.

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.

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. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

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.

LISSABON.

ALBERT OLSEN & CTA.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALT- & BEFRAGTNINGSFORRETNING.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: HUSTED.

N. C. BACH,
Skibsmægler.
Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,
Nørresundby.
Telegramadresse: BACH.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

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"

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans Förening.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,
Skibsmægler,
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg"
Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.
Aarhus.

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.

Husk nu!
PAUL SØRENSEN,
Skomagermester,
77, Bredgade 77,
Hj. af Toldbodvej.
Fh. Toldbodvej 18.
Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af
1ste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.
Telefon 4819.

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

AKTIESELSKABET
NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,
KJØBENHAVNS FRIHAVN,

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

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

PETER IBSEN.

Lager af Værktøj.
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

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.

Café Hotel „SIAM".
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

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.

KJØBENHAVNS DAMPVASKERI
TELEFON 3592. • NØRREGADE 35. • TELEFON 3592.
bør anvendes af ethvert
RHEDERI *og enhver* **OFFICER.**

Aalborg Havn.
Vanddybden 22 Fod.

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

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

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

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

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

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

Udvalget for Havnevæsenet.

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

L. KLAUSEN,
Skibsinventariehandel.
Telefon 5833.
Strandboulevarden 29.
Kjøbenhavn.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

Sagfører Ludvig Metz,
Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

N. Reippürt,
Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

N. F. Hansens Skibsværft,
Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

CARL FEERUP,
Esbjerg.
Stort Lager af Toug, Olie, Maling,
Kolonial — Konserves.
Udførselsvarer særdeles billig.

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.

INDHOLD:

Sø- og Handelsretsdomme. — Enkelt Skib overfor Eskadre. — Fragtmarkedet. — Ejendommelige Bjærgningsbetingelser. — Sammenstød i den engelske Kanal. — Høj Bjærgningsbetaling i La Plata. — Colliery working day. — Signallod. — Ingeniør A. v. Anreps Redningsbaad. — Nyt Søkort. — Litteratur. — Til vore Korrespondenter. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

Midlertidig Ansvarshavende: **Kapt. N. JENSEN.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 38. Kjøbenhavn, Torsdag den 20. September 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

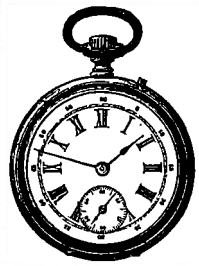
3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

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



W. O. le Maire,
Ur- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14–16.
Reparations-Værksted.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. udvidet 1877.

Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.

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

Alm. Kompasser.

Baadskompas m. m.

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

Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.

Azimuth & Peilinstrumenter efter forskellige Modeller.

Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine** Cherup & A.

Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.

Barometre, enk. og dobb.

Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle **Conserves til Skibsbrug** af Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l. • Prislister udleveres paa Forlangende.
Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

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. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestaurateurer.
Filial:
St. Strandstræde 43.

Sagfører Ludvig Metz,
Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

N. Reippürt,
Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

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 henhørende til D'hrr. Skibsføreres velvillige Erindring.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

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.**

AKTIESELSKABET
NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,
KJØBENHAVNS FRIHAVN,
anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.
Kan leveres ufortoldet.
Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

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.

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.)

Husk nu!
PAUL SØRENSEN,
Skomagermester,
77, Bredgade 77,
Hj. af Toldbodvej.
Fh. Toldbodvej 18.
Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af
Iste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.
Telefon 4819.

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Hansa Composition.
Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

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, Øster Farimagsgade 4.

Uundværlig for Søfolk
er Kingleys elektriske Bælter. Fortrinligt Lægemiddel mod Gigt, Kathar, daarlige Nerver, Svækkelse, Hovedpine, Søvnløshed, kønslig Svækkelse osv. Faas til 10, 16 og 24 Kr. hos **G. N. Forsbeck,** Rømersgade 24, 1. Sal, Kjøbenhavn. Indsend 8 Øre i Frimærker og forlang Katalog. Naar De skriver, nævn da dette Blad. Telefon 2341.

Spis kun
Nørgaards
Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: **Nørregade 35.**
Telefon 7305.

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

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

Nexø Havn.

I „Nationaltidende“ er rettet nogle Angreb dels paa nærværende Blad, dels paa „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ i Anledning af Foreningens og vor Stilling til Spørgsmaalet om en Nødhavn ved Nexø. Det er særlig Hr. Borgmester Smit i Nexø, der ret skarpt kritiserer denne Stilling. Vi have ikke hidtil taget til Orde imod disse Angreb, fordi vi unægtelig havde ventet et Supplement til den ærede Borgmesters sidste Artikel, i hvilken han skriver, at Sejlskibsrederi-Foreningen „med valen Haand har lagt Roret om og lader Skuden drive for Vinden“, fordi den har besluttet foreløbig ikke at røre ved dette Havnespørgsmaal „trods ansete Skibsrederes Protest.“ Det vilde nemlig ikke alene være interessant, men tillige ret afgørende for Værdien af Borgmesterens Udtalelser, at erfare, hvem disse ansete Skibsredere ere, og vi havde virkelig næret det Haab, at Borgmesteren i en afsluttende Artikel havde oplyst dette. For os synes Stillingen nemlig at være denne: Sejlskibsrederi-Foreningens Generalforsamling vedtog i Fjor enstemmigt (selv den til Stede værende Repræsentant fra Nexø stemte i hvert Fald ikke derimod) at forelægge Spørgsmaalet for „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“, hvis Nexø Byraad eller Havneudvalg anmodede derom. For Foreningens Generalforsamling i Aar forelaa Spørgsmaalet, om der var Grund til at forandre denne en Gang indtagne Stilling, og Generalforsamlingen vedtog enstemmigt at fastholde Stillingen fra i Fjor. Man tør vel efter dette have Ret til at udtale, at fra Sejlskibsrederne foreligger ikke nogen Protest som den af Hr. Borgmester Smit omtalte. Men yderligere oplystes det jo paa Generalforsamlingen, at Dampskibsrederi-Fereningen ikke har taget Stilling til Sagen, som den nu foreligger, og at Fællesrepræsentationen ganske har sluttet sig til Sejlskibsrederi-Foreningens Standpunkt. Vi ere derfor ude af Stand til at se, til hvem Hr. Smit sigter, naar han taler om de „ansete Skibsrederes“ Protest.

Men til yderligere Belysning af Sejlskibsrederi-Foreningens Stilling skulle vi gøre den ærede Borgmester opmærksom paa, hvad iøvrigt fremgaar af det officielle Referat her i Bladet af Generalforsamlingens Forhandlinger, at denne Stilling til Dels motiveredes derved, at den nu vedtagne Uddybning af Nexø Havn i det væsentlige tilfredsstiller Sejlskibene. Hvorfor skal netop Sejlskibsrederi-Foreningen gaa i Spidsen i denne Sag? Skal den optages paany, var det dog rimeligere, om Dampskibsrederne eller Skibsførerne toge Initiativet, og Hr. Borgmesteren har næppe Grund til at fordre mere af Sejlskibsrederi-Foreningen end dens Tilsagn om at ville støtte Sagen, hvis den rejses fra anden Side. Snarere turde Foreningen maaske paaregne nogen Anerkendelse netop fra Borgmesteren i Nexø for den ikke ganske værdiløse Støtte, den i sin Tid ydede denne Sag, da Spørgsmaalet om den nu vedtagne Uddybning forelaa. Vi kunne ikke se, at det er saa urimeligt, at man har fordret en Henvendelse fra Nexø Byraad som Forudsætning for at fremme Sagen, thi vi have ikke glemt, hvad Hr. Borgmesteren mærkelig nok synes at have gjort, at Nexø Byraad i en lang Aarrække har været Leder af Bevægelsen for at faa ikke alene en Havn ved Nexø, der tilfredsstillede de lokale Krav, men en for Skibsfarten tjenlig Nød- og Tilflugtshavn. Foreningen har derfor vanskeligt kunnet tænke sig, at Byraadet nu foretrak den tilbagetrukne Stilling, som Borgmesteren anviser det; langt snarere har den maattet antage, at Borgmesteren ikke var bange for at gaa i Ilden med sit Byraad endnu en Gang for den selv samme Sag, som de har taget saa mangen Tørn for i Fortiden.

Hr. Borgmester Smit og en anonym Indsender i „Nationaltidende“ protestere endelig energisk mod en tidligere Udtalelse fra vor Side om, at Regeringen ikke har vist nogen varm Interesse for Nexø Havnesag. Men naar vi ved „Nexø Havnesag“ forstaa den af Nexø Byraad og af vore største Søfartsforeninger i sin Tid fordrede Uddybning til 20 Fod, og naar Regeringen saa fremlægger Forslag om at nøjes med en Uddybning til 16 Fod, berettiger saa dette ikke vor Udtalelse? Noget andet er, som Hr. Borgmesteren antyder, at militære m. fl. Hensyn her kan have spillet en Rolle. Men til disse have vi intet Kendskab havt og have i hvert Fald ingen Forpligtelse til at lade dem være bestemmende for vort Standpunkt.

Lanternen paa Toldbodbommen.

Ifølge Kjøbenhavns Havnereglement, „vil der om Natten paa Toldbodbommen, over de derværende grønne Ledefyr, blive hejst en Lanterne med hvidt Lys til Angivelse af, at Bombroen er lukket, eller at Farvandet paa anden Maade er spærret.“

Bestemmelsen om denne hvide Lanterne er vistnok ældre end Ledefyrene, den stammer muligvis fra en Tid, da der var mindre Trafik og ikke ret mange hvide Lys der i Nærheden. Det maa dog indrømmes, at den har svaret til Hensigten; thi det er ubekendt, at den har givet Anledning til Misforstaaelse, og da saadanne Signaler ikke bør forandres mere end højst nødvendig, saa skal det ikke nægtes, at Havnevæsenet kan være berettiget til at gaa ud fra, at det har gjort sin Pligt ved at foreskrive et Signal, som enhver skal rette sig efter, eller tage Følgerne deraf, naar de ikke rette sig derefter.

Der kan muligvis gaas ud fra, at enhver Lods eller Skibsfører, der om Natten færdes i Havnen, er bekendt med og husker paa, at den hvide Lanterne paa Bommen er et Faresignal, der meddeler: at Passagen er spærret; men der er under Ind- og Udsejlingen meget andet at tænke paa, end at se efter om Lanternen er hejst, og selv om der sættes speciel Udkig til at passe paa den, kan det være vanskeligt og mange Gange helt umuligt at opdage den mellem de mange kraftige Gasblus paa Kajerne og Lanternerne paa Skibene, saa tidlig at der kan tages de nødvendige Forholdsregler.

Fraset det vanskelige ved at opdage det klare Lys paa Bommen, saa kan det Tilfælde ogsaa tænkes, at Skibsførere, der ere vante til at sejle paa udenlandske Havne og ikke for nylig have gennemlæst Havnereglementet, kunne blive i Tvivl om dets Betydning, fordi det ellers er almindeligt at betragte hvide Fyr som en Oplysning om, at Farvandet er frit.

Naar Havnevæsenet giver Tilladelse til Sejlads gennem Havnen hele Døgnet, bør man forudsætte, at der fra dets Side er gjort hvad der kan, for at lette Trafiken under de vanskelige Forhold, navnlig i de lange Vinternætter. Om dette er Tilfældet, kan der være delte Meninger; men der er noget paafaldende i, at Sejladsen gennem Bomløbet bliver om Dagen lettet ved, at der hejses 1, 2 eller 3 Kugler, eftersom Farvandet er spærret, eller frit for ind- eller udgaaende Skibe, medens

der, under de ulige vanskeligere Forhold om Natten, kun er den klare Lanterne til Vejledning.

Gennem Kjøbenhavns Havn sejler nu saamange store Dampere om Natten, at det ikke kan betragtes som ubilligt at henlede rette Vedkommendes Opmærksomhed paa Nødvendigheden af, at der indføres Signaler, der kan bringe saadanne Oplysninger, at det derved kan forhindres, at større Skibe under Fart nødsages til at passere hinanden i Havneløbet indenfor Bommen. Da Vandstanden ingen Hindring lægger i Vejen, saa er der uden Tvivl Tid nok til, at det ene Fartøj kan komme gennem Havnen uden at forulempe et andet, der skal den modsatte Vej.

Som et Signal, der fra Bommen vil være hensigtsmæssigere end det ene hvide Lys, kan anbefales to horisontale Lanterner, der viser hvidt Lys mod den Side, hvorfra Skibe maa passere, og rødt mod den Side, hvorfra Skibe ikke maa passere. Dette Signal, særlig de røde Lanterner, som ere de vigtigste, vil lettest opdages og paa den tydeligste Maade advare Skibsførerne, da det kan forudsættes at være mange af dem bekendt fra „Kaiser Wilhelms Kanal", hvor det betyder: „Broen er lukket" eller „en uforudset Forhindring er forhaanden". *P.*

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge har Fragtmarkedet holdt sig godt, og skønt der nogle Steder har været nogen Nedgang i Raterne paa Grund af Overfyldning af Tonnage, saa er der til Gengæld en saa stærk Efterspørgsel og Mangel paa Tonnage andre Steder, at Raterne gennemgaaende ere i Stigning, især fra Amerika, og det saavel for Korn som for Bomuld og Træ. Flere Befragtere i de sidstnævnte Brancher holde igen, da Købmændene daarlig kunne tjene noget paa deres Varer, naar der skal betales saa høje Fragtrater, men til sidst blive dog Køberne her i Evropa nødte til at betale saa meget mere for Varerne, at det kan opveje de høje Rater. Et godt Tegn for Fremtiden er den vedblivende livlige Efterspørgsel for Tonnage til Tidsbefragtning, og der er saagar sluttet en Baad til Stillehavsfarten for et Tidsrum af tre Aar til en smuk Fragt, og en meget stor Baad paa 11,000 Tons til Atlanterhavs og anden Fart for 12 Maaneder, saa naar Befragterne slutte for saa lang Tid, maa det absolut være Tegn paa, at de have god Tiltro til Fremtiden.

Kulmarkedet har været livligt i den senere Tid, og Fragtraterne holde sig godt oppe, men ere dog noget lettere for Middelhavshavnenes Vedkommende, og fra Cardiff have en Del Redere allerede sluttet forud til vestlige Havne for Oktober/November. Derimod ere Udfragterne til det østlige Marked næsten gaaede ganske istaa. Fra Cardiff noteres: Til Frederikshavn 8/3, Kjøbenhavn 7/9 à 8/3, Korsør 8/, Masnedsund 9/, Fredericia 9/, Aarhus 8/, Nykjøbing F. 8/6, Nyborg 8/ à 8/3, Ystad 8/6, Stockholm 8/6, Oxeløsund 9/6, Lübeck 9/3, Svinemünde 8/6 for mindre, 7/ à 7/6 for større Baade, Wyborg 11/, Kronstadt 9/6, Hamburg 7/3, Dunkirk, Havre 7/, Oporto 9/, Gibraltar 9/3, Valencia/Gandia 11/, Barcelona 12/6 à 13/, Malaga 10/9, Taragona 12/6, Algier $12^1/_2$ Frcs., Oran 13 Frcs., Tunis $14^1/_2$ Frcs., Bona $13^1/_2$ Frcs., Benisaf 14 Frcs., Marseilles $13^1/_2$ Frcs., Genua 11/ à 11/6, Neapel 10/9 à 11/, Smyrna/Saloniki 11/3, Piræus/Syra 10/6, Port Said 12/9 à 13/, Alexandria 12/9, Konstantinopel, Odessa 10/9 à 10/6, Madeira, Las Palmas, Cap Verd 11/ à 11/6, Buenos Ayres 24/ à 25/, Rio 22/6, Santos 24/, Aden 22/6, Colombo 25/6, Singapore 32/6, Hongkong 40/, Japan 45/, Wladiwostok eller Port Arthur c. 50/. Fra Newcastle noteres: Til Kronstadt 5/9, Norrkøping 6/, Pillau 6/, Riga 6/, Stockholm 6/6, Svinemünde 5/6, Genua 10/, Barcelona 11/, Neapel 10/, Alexandria 12/9, Port Said 12/6, Konstantinopel 10/6. Fra Firth of Forth meddeles, at alle Havnene ere overfyldte med Tonnage, og som Følge deraf er Tørnen i Methil nu 14 Dage, i Burntisland en god Uge og i Grangemouth, Boness, Leith og Granton 3 à 4 Dage. Der noteres: Fra Methil til Wismar 9/, Rostock 9/6, Neüfahrwasser 8/9 à 9/, Pillau 10/6, Norrkøping 8/6, Oran 10/6, Genua 11/6, Venedig 14/. Fra Burntisland til Korsør 8/, Horsens, Vejle 8/6 à 8/9, Randers 9/, Stettin 7/6, Stockholm 8/, Malmø 7/6. Fra de andre Havne i Forhold hertil.

Østersømarkedet er i den forløbne Uge blevet en Del flovere, men især i St. Petersborg er det helt faldet sammen, paa Grund af al for megen Tonnage og ingen Varer, saa at Dampere have taget 1/9 til London og 2/ til Rotterdam, dog haaber man senere hen at faa mere Forretning til følgende Rater: Til London eller Østkyst 2/3, Rotterdam, Amsterdam $2/3^3/_4$, Hamburg, Weser, Antwerpen, Dunkirk, Ghent $2/4^1/_2$, Kontinent 2/6, Rouen 2/9, alt Hvedebasis pr 496 lbs. Til Stettin 18 à 20 Rmk., Sydsverrig 21 Rmk., Danmark 22 Rmk., Østnorge 24 Rmk., alt pr. 2000 Kg Rugbasis. Fra Riga noteres: Til London, Hull $1/4^1/_2$, Rotterdam, Dunkirk, Ghent $1/4^1/_2$ à 1/6, Amsterdam 1/6, alt Havrebasis. Til Stettin 12 à 13 Rmk., Sydsverrig 16 Rmk., Flensborg 17 à 18 Rmk., Østnorge 18 Rmk., Kjøbenhavn 17 Rmk., alt pr. 2,000 Kg Rugbasis. Fra Libau noteres: Til London, Hull $1/4^1/_2$ à 1/6. Leith, Rotterdam 1/6, Antwerpen 1/6 à $1/7^1/_2$, og for mindre Baade til Newcastle $1/7^1/_2$, London eller Østkyst 1/9, Engelske Kanalen $1/10^1/_2$, Bristol Kanalen $2/1^1/_2$ og Gloucester $2/4^1/_2$, alt Havrebasis.

Trælastmarkedet er nærmere lidt flovere for Østersøen og Hvidehavets Vedkommende, dog med nogenlunde de samme Rater, hvorimod Fragterne ere stegne fra Amerika, og der synes at være Udsigt til yderligere Stigning. Efter Katastrofen i Galveston er det vanskeligt at forudsige, hvorledes Forholdene ville stille sig der, da Masser af Varer ere blevne ødelagte tilligemed Byen. Fra Kronstadt noteres: Til London 40/ D. B., 2/6 ekstra for Bds., September-Oktober Lastning; Leith 37/6, D. B. $^1/_3$ Bds. Fra Riga noteres 37/6 til Østkyst U. K. eller London, 45 Frcs. Belgien, 50 Frcs. Rouen og 19 fl. Holland. Fra Libau noteres: 35/ til London, Østkyst U. K., 19 à 20 fl. Holland, alt pr. Stndr. D. B. Fra Botten kan faas for Dampere til danske Provinshavne 32 à 35 Rmk., og for Sejlere fra Nordbotten til danske Provinshavne, større 32 à 33 Rmk., og mindre 33 à 35 Rmk. Fra Sydbotten eller Sydfinland til danske Provinshavne, større 27 à 29 Rmk., og mindre 29 à 31 Rmk. Fra Smaaland til danske Provinshavne 11 Øre pr. Kubikfod. Fra Quebec eller Montreal til Hull eller Hartlepool 75/, London 75/, Liverpool antagelig 70/. Fra nedre St. Lawrence omtrent samme Rater. Pitchpine fra Pensacola eller Mobile til Mersey, Belfast eller Clyden 122/6, Tynen, Hartlepool eller Hull 125/, Holland 127/6, Nord-Frankrig 127/6, Alexandria 135/, Genua 132/6 à 135/. Pensacola til Lübeck 132/6, alt pr. Stndr. med „Pixpinus" Form af Certeparti. Ønskes der sluttet paa de gamle Betingelser, kan dette vistnok faas med 15/ mere pr. Stndr. Det er ikke usandsynligt, at der kan faas højere Rater end de noterede Pitchpinerater, og de ville muligvis stige til 140/.

Middelhavet, Sorte- og Azoffhavet. I Middelhavet er der ikke stor Forandring, og Raterne holde sig temmelig uforandrede, saavel fra Frugthavnene som Espartohavnene og den syriske Kyst. Fra Ertshavnene ere kun faa Forretninger gjorte, og de bedste Rater ere: Benisaf-Rotterdam 12/, Carloforte-Antwerpen 20 Frcs., Malaga-Rotterdam 13/6, Elba-Rotterdam eller Dunkirk 12/, Carthagena-Maryport 13/6, alt paa sædvanlige fulde Betingelser. Fra de græske Havne ere de bedste:

Seriphos-Rotterdam 13/, Ergasteria-Antwerpen 13/6 à 14/, Skyros-West Hartlepool 12/6. Der har været betalt gode Fragter for Corrender fra Grækenland op til 21/ paa D. W. Alexandria Markedet er fast med ringe Forretning à 14/ for Bomuldsfrø til London. I Sortehavet og Azoffhavet betales næsten Recordrater. Berth Raterne fra Odessa ere 15/6 à 16/ til L. H. A. R. og fra Sulina 16/9 à 17/3. Paa Certeparti kan bekvemme Baade faa fra Sulina, Novorossisk og Theodosia 17/3 à 17/9 n. c. Fra Odessa og Novorossisk til Port Arthur bydes 50/ à 55/ paa D. W. for presset Hø i Baller. Fra Azoff bydes paa Certeparti 19/6 til U. K. eller Kont., og 20/ til Elben, samt for mindre Baade til Byg 20/ à 20/6, n. c.

Det amerikanske Marked er meget fast og stærkt. Berth Kornfragterne fra de nordlige Havne ere 3/10½ à 4/ til p. p., og med fuld „dreading" option 4/3 à 4/6. Paa C. f. O. Basis kan faas fra Philadelphia 4/9 for Oktober, 4/7½ for November og 4/6 for December og Januar. Fra Baltimore 4/9 for Oktober og 4/7½ for November. Paa Netto Certeparti kan faas fra de nordlige Havne 17/6 à 18/ og fra Gulfhavnene til U. K. eller Kont. 22/6 for September-Oktober og 22/ for 2 Rejser. Fosfat fra Fernandina til Rotterdam 22/ mulig 23/, til Hamburg 23/ à 23/6 og til Stettin 24/ à 25/. Fra Savannah til Antwerpen eller Rotterdam 22/. Bomuldsfragterne ere fra Savannah til Liverpool 55/ à 56/3 for September og 56/3 à 57/6 for Oktober, til Bremen 1/3 ekstra og til Genua kan faas 60/. Fra New Orleans til Liverpool eller Manchester kan faas 61/3 for November. Der gøres ogsaa betydelige Forretninger med Kul, og Raterne ere: 21/6 til Marseilles eller Italien, 22/6 til Port Said eller Adriaterhavet og 25/ til River Plate. Dette Marked er lidt bedre, og der bydes 23/9 fra ikke ovenover San Lorenzo til p. p. U. K. eller Kont.

Det østlige Marked er vedblivende daarligt, og store Forandringer er der ikke i Raterne. Fra Calcutta 30/, fra Persiske Gulfen 28/ à 30/, fra Java 31/3 à 32/6, og disse Rater ere jo ikke fristende. Derimod meddeles fra Australien, at der er Udsigt til gode Fragter derfra, da en Mængde Foderstoffer, Hvedemel, Kød og levende Kreaturer i de kommende Maaneder skulle føres derfra til Syd Afrika og Kina; men der bør handles med Forsigtighed for ikke at faa lange Ophold i Havnene. Over 30,000 Tons Sukker skal føres fra Java til Australien, og dette vilde passe udmærket for Dampere, som komme fra Kinakysten og agte sig til Australien. Det vilde vistnok være fordelagtigst for Rederne at overlade disse Fragtslutninger til deres Kaptajner, da de ere paa Stedet og kunne indrette sig efter Forholdene og derved faa bedre Rater og Vilkaar.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Fra en Skibsfører have vi modtaget følgende: Henhører Grundlovsdagen under de i Søloven nævnte „Hjemlandets Søn- og Helligdage", og kan Mandskabet derfor forlange Overarbejdspenge for Arbejde ydet paa denne Dag, naar Skibet er beliggende i Udlandet? *A. N. P.*

Sv.: Grundlovsdagen falder ganske vist ikke ind under Ordene „Søn- og Helligdage", men ved Lov af 1ste April 1891 er Loven om Fred paa Folkekirkens Helligdage udvidet til at gælde for Grundlovsdagen efter Kl. 12 Middag, og da Grundlovsdagen derved er bleven til en halv Fridag, synes Mandskabet at maatte have Krav paa Godtgørelse for Arbejde med Losning og Lastning paa denne Dag om Eftermiddagen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet „Bore II", bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Ångfartygs Aktiebolaget „Bore" i Åbo, foretoges d. 12. dennes officiel Prøvetur i Sundet.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Britisk L'loyds højeste Klasse, er 180' 0" langt i Hoveddækket, 28' 10" bredt og 13' 9" dybt i Rummet og forsynet med Triple Expansionsmaskine med Overflade Kondensation.

Paa Prøveturen opnaaedes en Fart af 12⅝ Mil med et Kulforbrug af kun 0,6 Kilo pr. IH.K. Ved Forcering indicerede Maskinen indtil 1240 Hestes Kraft.

„Bore II" er indrettet til Vintertrafik mellem Stockholm og Åbo og har særlige Forstærkninger for Isbrydning, det er i enhver Henseende udrustet med alle Nutidens Bekvemmeligheder for et første Klasses Passagerskib, saasom elegant monterede Spise-, Ryge-, Dame- og Spille-Saloner, elektrisk Belysning i alle Kamre og Saloner, samt paa Dækket, Telefon fra Salonerne til Pantry m. m.

Lørdag den 15de dennes foretoges Prøvetur med den paa „Flensborg Skibsværft" byggede Damper „Løwenburg", som løb af Stabelen d. 7. Juli d. A. (se dette Blads Nr. 28), hvilken Prøvetur forløb fuldkommen tilfredsstillende for Rederiets Repræsentant. Skibet opnaaede en Fart af 13.6 Knob og afsejlede straks efter Prøveturen under Kommando af Kapt. Frerichs gennem „Kaiser Wilhelm Kanalen" til Wilhelmshafen for at indtage Ladning til Kina.

Brig „Cito", tilhørende et Aktieselskab paa Fanø, er i disse Dage solgt for 17,000 Rm. til Kapt. Martinsen fra Frederiksstad (Norge). Skibet er beliggende i Flensborg og skal fremtidig hedde „Johannes".

Hurtig Ekspedition. Den 28. August løb Dampskibet „Tantallon" af Stabelen paa J. Mc. Arthurs Værft i Paisly og allerede den 1. September gjorde den Prøvetur paa Clyden. Det har saaledes kun varet 72 Timer om at indsætte Maskinen, tilrigge Skibet og gøre klar til Fart. Prøveturen forløb tilfredsstillende. Skibet er usædvanligt stærkt bygget og opnaaede en Fart af 10,5 Knob.

Personalia.

Dampskibet Vendsyssel, der den 13de afgik til Island, er paa denne Rejse overtaget af Føreren af Ceres, Premierløjtnant Kjær, medens sidstnævnte Skib er overtaget af Føreren fra Vendsyssel, A. Jacobæus.

Dampskibet Douro er atter overtaget af Kapt. A. Ørum, hvorefter den midlertidige Fører, Styrm. O. Egense, har overtaget Dampskibet Botnia under Kapt. Bays Sygdom.

Den tidligere Fører af S.S. Omsk, Kapt. Chr. Erichsen, er efter længere Tids Sygeleje afgaaet ved Døden den 17. ds. paa Kommunehospitalet. I Bladets næste Nummer bringes Fotografi og en mindre Nekrolog over den Afdøde.

Ugens Havarier.

Najaden, Dpsk. af Esbjerg, har d. 11. ds. udfor Utklipperna ved Karlskrona været i Kollision med Dpsk. Nordstjernan af Sundswall. Nordstjernan er sunken i Karlskrona Havn og Najaden ligger i Karlskrona Havn meget beskadiget. Efter foreløbig Reparation bringes Skibet hertil for at istandsættes.

Oskar II, Barkskib, har i Drogden været i Kollision og faaet Jagerbommen brækket. Fortsat Rejsen til Shields.

Thor Hovland, Brig af Drammen, er paa Rejsen fra Kemi til Antwerpen med en Ladning Staver, indkommet hertil læk, maa losse og reparere.

Dania, Kutter af Frederikshavn, er totalt forlist paa Rødefjord. Hele Besætningen er reddet. Dania var bygget i Frederikshavn i 1899 af Eg og maalte 13 Nt. Reg. Tons.

Mary Coles, Skonnertbrig af Liverpool, kom d. 15. ds. paa Rejsen fra St. Ybes til Finland med Salt paa Grund Nord for Marienlyst. Flot med Assistance og indbragt til Helsingør.

Salome, Skonnert af Banff, kom d. 14. ds. paa Rejsen fra Portsay til Kønigsberg med en Ladning Sild paa Grund ved Anholt. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Helsingør for at reparere.

Rettelser.

I Nr. 37 af dette Blad er indløbet følgende Fejl: I Vidnesøsag 27/1900 er Skonnerten kaldt „Kati Maas", skal være „Kali Maas". I „Colliery working day" staar ved „Court of Appeal", — men i Sagen mellem de to Dampskibsselskaber, — skal være, — men i Sagen mellem Dampskibsselskabet og Sejlskibsselskabet.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 17. Septbr. — Alexandra, Svensson, ankom til Kbhvn. 15. Septbr. — Algarve, Borries, afgik fra Cadiz 17. Septbr., bestemt til Lissabon. — Antwerpen, Kihl, afgik fra St. Petersborg 17. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Arkansas, Jespersen, ankom til Aarhus 12. Septbr. — Arno, Strubberg, ankom til Kbhvn. 17. Septbr. — Beira, Lunge, ankom til Denia 8. Septbr. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Trangsund 16. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, ankom til Teneriffe 15. Septbr. — Douro, Ørum, afgik fra Finland 8. Septbr., bestemt til Palma. — Florida, Koch, afgik fra Newport News 17. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Garonne, Rasmussen, afgik fra Havre 15. Septbr., bestemt til Kbhvn — Georgios I, Jørgensen, ankom til Dunkirk 12. Septbr. — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 15. Septbr., best. til Christianssand. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Barcelona 14. Septbr. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 7. Septbr., bestemt til New York. — Kentucky, Caroc, afgik fra Hamburg 4. Septbr., bestemt til Boston. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 15. Septbr. — Loire, Rabe, ankom til Bordeaux 12. Septbr. — Louisiana, Jensen, afgik fra Aarhus 5. Septbr., bestemt til New York. — L. P. Holmblad, Petersen, er ankommen til Kbhvn. — Nicolai II, Michelsen, ankom til Kbhvn. 17. Septbr. — Norge, Knudsen, ankom til Kbhvn. 15. Septbr. — O. B. Suhr, Lissner, er ankommen til St. Petersborg. — Omsk, Müller, afgik fra Messina 3. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Seine, Staal, afgik fra St. Petersborg 16. Septbr., best. til Finland. — Texas, Holm, ankom til New Orleans 17. Septbr. — Thingvalla, Laub, afgik fra Rotterdam 5. Septbr., bestemt til New York. — Tiber, Bech, ankom til Tarragona 16. Septbr. — Tomsk, Andersen, ank. til Livorno 2. Septbr. — Xenia, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 12. Septbr., bestemt til Boston.

A. N. Hansen, Paaske, ank. til Antwerpen 15. Septbr. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 18. Septbr., best. til Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Kbhvn. 17. Septbr., best. til Riga. — Ceres, Jacobæus, afgik fra Kbhvn. 15. Septbr., best. til Leith. — Christian IX, Mollerup, afgik fra London 16. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Kbhvn. 14. Septbr., bestemt til Vestnorge. — Adolph Andersen, Schubert, ankom til Riga 13. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Ella, Mortensen, ank. til Danzig 14. Septbr., best. til Kbhvn. — Eos, Christensen, pass. Holtenau 17. Septbr., bestemt til London. — Frederik, Thomsen, ankom til Kbhvn. 14. Septbr., bestemt til Kønigsberg. — Jolantha, Ingwartsen, ankom til Kbhvn. 18. Septbr., bestemt til Hull. — Kasan, Jonsson, ank. til Libau 17. Septbr., best. til Kbhvn. — Kiew, Jacobsen, ankom til Antwerpen 31. August, bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, ank. til Kbhvn. 17. Septbr., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 15. Septbr., best. til Hull. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 14. Septbr., bestemt til Hamburg. — Morsø, Frisenette, ank. til Arendal 14. Septbr., best. til Throndhjem. — Moskov, Rohde, ankom til Hull 13. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Nielsen, ankom til Ghent 13. Septbr., bestemt til Methil. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kbhvn. 17. Septbr., bestemt til London. — Perm, Christensen, ankom til London 17. Septbr., bestemt til Hamburg. — Pregel, Olsen, ankom til Newcastle 15. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, ankom til Libau 14. Septbr, bestemt til Hull. — Valdemar, Kofoed, afgik fra London 16. Septbr., best. til Hamburg. — Vendsyssel, Kiær, ank. til Leith 16. Septbr., bestemt til Island. — Vesta, Holm, afgik fra Leith 11. Septbr., bestemt til Island. — Vesus, Andresen, ankom til Newcastle 17. Septbr., bestemt til Libau. — Jyden, Erichsen, ankom til Kbhvn. 17. Septbr., bestemt til Danzig.

Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 20. Septbr., bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Grimsby 19. Septbr., bestemt til Malmø. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 20. Septbr., best. til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 19. Sepbtr. via Svendborg og Odense, bestemt til Newcastle. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 19. Septbr., best. til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 19. Septbr., best. til Kbhvn. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 19. Septbr., bestemt til Nakskov. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 19. Septbr. via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til London 14. Septbr. — Frode, Wrisberg, ankom til Riga 5. Septbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Trangsund 16. Septbr., best. til Rouen. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Kronstadt 14. Septbr. — Skjold, Schmidt, ankom til Antwerpen 14. Septbr. — Danmark, Kraemer, ankom til Newcastle 13. Septbr. — Ragnar, Holst, afgik fra Riga 16. Septbr., bestemt til Emden. — Volmer, Riber, ankom til Kronstadt 13. Septbr. — Dan, Tofte, ankom til London 14. Septbr. — Magnus, Jørgensen, ankom til Newcastle 17. Septbr. — Olaf, Petersen, ankom til Rouen 16. Septbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Tannebæk, ankom 12. Septbr. til Rotterdam. — Johan Siem, Knudsen, ank. 15. Septbr. til Brake. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom 17. Septbr. til Sunderland.

Urania. Polarstjernen, Callesen, ankom til New York 5. Septbr. — Venus, Petersen, ank. til Emden 9. Septbr. — Sirius, Branth, pass. Cap Tarifa 7. Septbr. — Urania, Jørgensen, ankom til Jacobstad 14. Septbr. — Pallas, Degn, ankom til Riga 11. Septbr.

Nordsøen. Wineland, Høgsted, ankom til Hamburg 16. Septbr. — Nordland, Pii, ankom til Grangemouth 13. Septbr.

Helmdal. Anine, Ratje, ankom til Lovisa 14. Septbr. — Kamma, Petersen, afgik fra Ghent 17 Septbr. — Helga, Lagesen, ankom til Sundsvall 16. Septbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Haparanda 18. Septbr. — Therese, Løffler, ankom til Sandvik 17. Septbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Grimsby 11. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Fyen, Hansen, afgik fra Sunderland 16. Septbr., bestemt til Swinemünde. — Hafnia, Troensegaard, ankom til Riga 17. Septbr. — Russia, Hansen, ankom til Dordrecht 16. Septbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 13. Septbr., bestemt til Ghent.

Østersøen. Yrsa, Jensen, afgik fra Ghent 16. Septbr., bestemt til Swansea. — Rita, Jørgensen, afgik fra Archangel 12. Septbr., bestemt til Bristol. — Cimbria, Hansen, afgik fra Luleå 11. Septbr., best. til Rotterdam. — Patria, Larsen, afgik fra Rotterdam 15. Septbr., bestemt til Luleå.

Union. Anglia, Larsen, ankom til Kbhvn. 18. Septbr. — Frisia, Skov, ankom til Blyth 16. Septbr. — Gallia, Nielsen, ankom til Libau 16. Septbr. — Britannia, Nielsen, afg. fra Luleå 14. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Caledonia, Fisker, ankom til Riga 13. Septbr.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Calais 17. Septbr. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Tenerifa 16. August, bestemt til Hamburg. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Poti 18. Septbr. — Fredenborg, Hartmann, ankom til Methil 18. Septbr. — Jomsborg, Kühl, ankom til Newcastle 17. Septbr. — Kronborg, Schultz, afgik fra Plymouth 14. Septbr., bestemt til Østasien. — Rosenborg, Schultz, ank. til Rouen 15. Septbr. — Skanderborg, v. Deurs, ank. til Honfleur 15. Septbr. — Søborg, Fischer, ank. til Hull 15. Septbr. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 17. Septbr. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Glasgow 17. Septbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, ank. til Sevilla 17. Septbr. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 17. Septbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Rouen 10. Septbr. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Hamburg 17. Septbr., bestemt til Cardiff. — Silkeborg, Petersen, ankom til Rouen 14. Septbr. — Skodsborg, Lund, afgik fra Sundsvall 16. Septbr., best. til Dieppedalle. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Burntisland 15. Septbr. — Ulfsborg, Hveissel, ankom til Uleaborg 10. Septbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Nyborg 15. Septbr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til St. Petersborg 14. Septbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Ghent 17. Septbr., bestemt til Burntisland. — Hermia, Sørensen, ankom til Kiel 18. Septbr. — Alice, Hansen, ankom til Kiel 16. Septbr. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 15. Septbr., bestemt til Grangemouth. — Nauta, Madsen, ankom til Grangemouth 16. Septbr. — Rønne, Hintze, ankom til Liaau 14. Septbr.

Danmark. Rolf, Hahn, lader i Methil. — Thorvaldsen, Predbjørn, afgik fra Methil 14. Septbr., bestemt til Kiel. — Ansgar, Larsen, ankom til Dunkirk 14. Septbr. — J. N. Madvig, Olsen, lader i Methil. — Hamlet, Sommer, afgik fra Kbhvn. 18. Septbr. — Helge, Mathiesen, ankom til Kronstadt 12. Septbr.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afg. fra Odessa 18. Septbr., bestemt til Konstantinopel. — Annam, Berg, afgik fra Singapore 16. Septbr., hjemefter. — Normannia, Eriksen, afgik fra Antwerpen 9. Septbr.,

for udgaaende. — Kronborg, Schultz, ankom til Plymouth 14. Septbr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Dunkirk 18. Septbr. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 15. Septbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kbhvn. 18. Septbr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Grangemouth 18. Septbr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til London 17. Septbr. — London, Bom, ank. til Kbhvn. 14. Septbr.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra St. Petersborg 13. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Clara, Petersen, afgik fra Kiel 17. Septbr., best. til Sundswall.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Libau 18. Septbr. — Svend, Nielsen, afgik fra St. Petersborg 11. Septbr., best. til Amsterdam.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Vega, Pedersen, prajet 3. Septbr. paa 50° N. Br. 18° W. Lgd. fra Corinto til Kanalen f. O. — Anna & Emmy, Svarrer, ankom til Weymouth 10. Septbr. fra Axelwik. — Neiros, Sonnicksen, sejlet fra Carnarvon 8. Septbr. til Harburg. — Anna, Clausen, pass. Helsingør 11. Septbr. fra Åbo. — Dania, Nørby, ank. til Cujo Ankona 7. Septbr. fra Hamburg. — Doris Brodersen, Hansen, sejlet fra Tonga Øerne 20. August til Marseille. — Mary José, Brinck, ankom til Åbyn 14. Septbr. fra Hamburg. — Tercera, Petersen, pass. Dungeness 11. Septbr. fra Hamburg til Port Natal. — Puck, Clausen, prajet 19. August paa 40° N. Br. 62° W. Lgd. fra Yucatan til Falmouth. — Nancy, Pedersen, ankom til Gibraltar 14. Septbr. fra Teignmouth. — Emilie, Thomsen, ankom til Macassar 15. Septbr. fra Amsterdam.

Fanø. Sønderho. Anna, Mortensen, pass. Helsingør 11. Septbr. paa Rejse fra Rochester til Ørnskjoldsvik. — Ribe, Skov, ankom til Pensacola 14. Septbr. fra Buenos Ayres. 111 Dages Rejse.

Rønne. Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Kjøbenhavn 10. Septbr. — Camtoos, Pedersen, ank. til Grimsby 8. Septbr. — Hans Peter, Vesth, ankom til Kjøbenhavn 9. Septbr. — Rolf, Hermansen, ank. til Kjøbenhavn 10. Septbr. — Herman Olsen, Jacobsen, ank. til Burgstaaen 10 Septbr. — Næstved, Larsen, ank. til Stolpemünde 10. Septbr. — Odin, Møller, ank. til Karrebæksminde 10. Septbr. — Zephyr, Henrichsen, ank. til Bergen 11. Septbr. — Prøven, Bistrup, ank. til Stockholm 13. Septbr.

Svendborg. Helge, Hansen, ankom til St. Valery 9. Septbr. — Frejer, Hansen, ankom til Ræfsø 10. Septbr. — Doris, Hansen, ankom til St. Petersborg 10. Septbr. — Confidentse, Mouritzen, ankom til Aarhus 10. Septbr. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Kallundborg 10. Septbr. — Hans Emil, Hansen, ankom til St. Petersborg 10. Septbr. — Dannebrog, Clausen, ankom til Dunkirk 8. Septbr. — Adonis, Andersen, ankom til Kotka 8. Septbr. — Galathea, Bom, ankom til Yarmouth 11. Septbr. — Venus, Jensen, ankom til Rudkjøbing 11. Septbr. — Sophie, Jensen, ankom til Reval 12. Septbr. — Diana, Fallentin, ankom til Riga 11. Septbr. — Martin Nisson, Petersen, ankom til Kotka 12. Septbr. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Risør 11. Septbr. — Skjold, Larsen, ankom til Umeå 11. Septbr. — Bellona, Petersen, ankom til Nykjøbing S. 11. Septbr. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Havre 11. Septbr. — Urda, Rasmussen, ankom til Folkestone 12. Septbr. — I. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Pillau 13. Septbr. — — Althea, Rasmussen, ankom til Rønne 13. Septbr. — Samson, Hansen, ankom til St. Petersborg 12. Septbr. — Hanne, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 13. Septbr. — Grethe, Brandt, ankom til Uleaborg 14. Septbr. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Kotka 14. Septbr. — Niord, Svennevig, ankom til Riga 17. Septbr. — Lyø. Jensen, ankom til Kønigsberg 15. Septbr. — Hertha, Hansen, ankom til St. Petersborg 15. Septbr. — Niels, Hansen, ankom til Christianssand 16. Septbr. — Fortuna, Christiansen, ankom til Uleaborg 16. Septbr. — Ruth, Møller, ankom til Newcastle 16. Septbr. — Union, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 15. Septbr. — Roma, Jensen, ankom til Stettin 15. Septbr. — Mine, Møller, ankom til Wisbech 15. Septbr. — Kirstine, Dam, ankom til St. Petersborg 17. Septbr. — Marie, Petersen, ankom til St. Petersborg 17. Septbr.

Ærø. Lucinde, Christensen, afgik 3, Septbr. fra Vliessingen til Saffi. — Berthel, Levinsen, ank. 11. Septbr. til London. — M. Hay, Petersen, ank. 10. Septbr. til Frederikstad. — Sylphe, Petersen, ank. 11. Septbr. til Charlestown. — Ydun, Christensen, ank. 10, Septbr. til Alloa. — Duen, Christensen, ank. 9. Septbr. til Boness. — Fred, Friis, ank. 9. Septbr. til Hudiksvall. — Frem, Folmer, ank. 10. Septbr. til Burntisland. — Freden, Bøye, ank. 12. Septbr. til Granton. — Sylfid, Østermann. passerede 10. Septbr. Skagen paa Rejse fra Frankrig til Bottenhavet. — Aurora, Raahauge, ankom 9. Septbr. til Urmeå — Expres, Bøye, ankom 10. Septbr. til Pillau. — Caroline, Knudsen, ank. 12. Septbr. til St. Valery. — Anne, Jensen, ank. 12. Septbr. til Christinestad. Ellen, Lauritzen, ankom 12. Septbr. til Trangsung. — Christian d. 9ende, Knudsen, ank. 12. Septbr. til Vejle. — Johanne, Grube, ank. 12. Septbr. til Falmouth. — Hosanna, Hay, ankom 11. Septbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Urmeå til Dunkirk. — Kathinka, Rasmussen, ank. 11. Septbr. til Ekernsund. — Pauline, Jørgensen, afgik 11. Septbr. fra Kjøbenhavn til Ekernsund. — Fortuna, Schmidt, ank. 11. Septbr. til Faxe. — Dronning Louise, Petersen, ankom 13. Septbr. til Fovey. — Maren, Christensen, ankom 12. Septbr. paa Boness Red. — Margrethe, Christensen ank. 11. Septbr. til Faaborg. — Mathilde, Hansen, ank. 13. Septb. til Leith. — Johanne, Grube, er best. til Irvine at losse. — Nansen, Pofler, ankom 13. Septbr. til Caen. — Gabrielle, Henriksen ank. 12. Septbr. til Kjøbenhavn — Thora Johanne, Christensen, ank. 12. Septbr. til Kjøbenhavn. — Anna, Albertsen, ankom 12. Septbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra St. Davids til Kønigsberg. — Ingeborg, Rasmussen, ank. 12. Septbr. til Kjøbenhavn. — Cecilie, Schaarup, ank. 12. Sept. paa Helsingørs Red. — Salvador, Fabricius, ank. 15. Septbr. til Rochespoint. — Alfa, Rasmussen, ank. 14. Septbr. til Archangel. — Union, Christensen, ank. 13. Septbr. til Kjøbenhavn. — Karen, Hansen, ank. 14. Septbr. til Kønigsberg. — Alma Marie, Hansen, ank. 14. Sept. til Alloa. — Marie, Christensen, ankom 15. Septbr. til Libau, — Kvik, Andersen, ankom 17. Septbr. til Blyth. — Freja, Petersen, ankom 14. Septbr. paa Kbhvn.s Red paa Rejse fra Karlshamn til Hull. — Ellen, Hansen, ankom 14. Septbr. til Kbhvn. — Enigheden, Hansen, ank. 15. Septbr. til Kbhvn. — Eden, Petersen, ankom 16. Septbr. til Piteå. — Fuglen, Hansen, ankom 15. Septbr. til Trangsund. — Familien, Frederiksen, ankom 15. Septbr. til Hudikswall. — Hans, Folmer, ankom 17. Septbr. til Leith. — Dannebrog, Boye, ankom 16. Septbr. til Mo. — H. C. Christensen, Boye, ankom 15. Septbr. til Rochester. — Phønix, Friksen, ankom 15. Septbr. til Bandholm.

Barkskibet Eden, Kaptain P. Wentzel af Vejle, afsejlede den 17. dennes fra Antwerpen til Westervik med Støbesand. Fra Westervik er Skibet befragtet med Planker til Valencia.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Klitmøller, Vigsø og Bulbjerg. *Klitmøller* Baake er ombygget, *Vigsø* Baake er under Arbejde og Ombygningen af *Bulbjerg* Baake begyndes om nogle Dage.

Kattegat. Anholt-NV.-Rev. Slusen. Løbet *Slusen*, over *Anholt-NV.-Rev*, c. 2 Kml. fra *Anholt* NV.-Pynt, er paa N.-Siden afmærket med en rød Stage med Kost og paa S.-Siden med en hvid Stage med Halmvisk.

Store-Bælt. Laaland NV.-Kyst. Onse-Vig. Indløbet til *Onse-Vig* er nu afmærket saaledes:

En Risprik i 10 Fod Vand paa V.-Siden af det N.-lige Indløb, paa Ø.-Siden af 8 Fods Pladen.

En Halmprik i 11 Fod Vand, paa Ø.-Siden af det N.-lige Indløb, omtrent lige over for Risprikken.

En Risprik med 2 Koste i 12 Fod Vand ved NØ.-Spidsen af Landgrunden V. for Vigen.

En Halmprik i 10 Fod Vand paa Vigens Ø.-Side, SV. for *Spagesten*.

Smaalands-Farvandet. Møen N. Koster-Rende og Stege Indløb. En hvid Stumptønde er i 3½ Fv. Vand udlagt c 50 Alen V. for den V.-ligste Halmprik ved *Koster-Rende*, en rød Spidstønde c. 400 Alen V. t. S. for Risprikken ved Rendens Ø.-Ende, en hvid Stumptønde tæt N. for Halmprikken S. for *Lindholm-Flak*, og en rød Spidstønde S. for Risprikken med 2 Koste ved *Kulø*. Disse Sømærker ere udlagte til Forsøg.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Kalmarsund. Grimskär. *Grimskär* Fyr viser nu hvidt To-Blink fra S. 6° Ø. gennem S. til S. 13° V., hvidt, fast Lys fra S. 13° V. til S. 24° V. og rødt Et-Blink fra S. 24° V. til S. 41° V.

Stockholms Norra Skjærgaard. Furusund—Svenska Högarne. 10 Fods Grunden i Farvandet mellem *Furusund* og *Svenska Högarne* er nu afmærket.

Bottniske Bugt. Sundsvall. Tjufholmen. Paa *Tjufholmen* V.-Pynt er tændt et hurtigblinkende Fyr, der viser hvidt Lys fra S. 42½° Ø. til S. 36° Ø., og rødt Lys fra S. 36° Ø. gennem S. og V. til N. 61° V. Flammens Højde: 12 Fod. Synsvidden: 6.5 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde Lys. Hvidt, rundt Fyrhus. Brændetid: 1ste August—15de Maj. Der er ikke Vagt ved Fyret. 62° 22′ 48″ N. Br. 17° 23′ 20″ Ø. Lgd.

Norra Qvarken. Holmögadd. Grunden ved *Holmögadd* Fyr, paa hvilken der er 25 Fod Vand, er nu afmærket.

Ångermanelfven. Ramvik. Forandringer i Afmærkningen af Grunden uden for *Ramvik* er nu foretagen.

Piteå. Vargö. Paa *Vargö* opføres i 1900 to Sømærker. Det N.-lige er en Stang med Firkant. 65° 15′ 55″ N. Br. 21° 45′ 20″ Ø. Lgd. Det S.-lige er en Pyramide. 65° 15′ 0″ N. Br. 21° 45′ 10° Ø. Lgd.

Rusland. Møøn-Sund. Steinskär. Lystønden *Steinskär* er atter udlagt paa Station.

Tyskland. Swinemünde—Stettin. Udenrigsministeriet meddeler:

Farvandet *Swinemünde—Stettin* maa nu besejles af Skibe med 21 Fods Dybgaaende.

Skibe med 16 Fods Dybgaaende og derover, som altsaa maa holde sig i de uddybede og afmærkede Render, skulle i Bagbords Fokkevant vise to Balloner eller to røde Lanterner lodret for hinanden i mindst 6 Fods Afstand fra hinanden og mindst 20 Fod over Dækket.

Alle andre Skibe, som i de uddybede Render møde Skibe med ovennævnte Signaler, skulle gaa af Vejen for disse. Det samme gælder Fiskefartøjer.

Stralsund Farvand. Bock. Paa Wattet *Bock*, N. for *Barhöft*, er tændt to hvide Fyr med Formærkelser, der vises fra Baaker. Holdte overet lede de gennem *Vierendehl Rinne*. Flammens Højde: 25 og 12 Fod. 54° 26′ 58″ N. Br. 13° 1′ 47″ Ø. Lgd. og 54° 26′ 42″ N. Br. 13° 2′ 8″ Ø. Lgd.

Rügen. Hiddensö. Gellen. Paa Baakerne paa *Gellen* brænder Lanterner fra 15de September til 15de Maj.

Lübeck Bugt. Travemünde. Ved Vinkbaaken ved *Travemünde* gives følgende Signaler for Strøm: En Ballon ved Baakens N.-Side betyder indgaaende Strøm, og en Ballon ved Baakens S.-Side betyder udgaaende Strøm.

Ifølge Telegram af 11te September 1900 fra „Marineamt" i *Berlin* er Fyrskibet *„Stollergrund"* atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Grønningen. Den 15. Septbr. 1900 tændes *Grønningen* Fyrlampe ved *Svinør*. Den viser fast Lys fra S. 85° V., fri S. om *Ereholmen*, gennem S. til S. 88° Ø., fri S. om *Merra*. Lyset er rødt fra S. 85° V. til S. 13° V., fri Ø. om *Gæslingerne*, grønt fra S. 7° Ø. til S. 19° Ø. over *Grønningboen*, rødt fra S. 34° Ø., fri V. om *Tvisteinen*, til S. 88° Ø., hvidt forøvrigt, samt hvidt fra N. til N. 76° V. over Havnen. Flammens Højde: 41 Fod. Lysevnen: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde, 3 Kml. for det grønne Lys. 58° 1′ 25″ N. Br. 7° 15′ 15″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Hvide Hav. Tersk. Trek Island. En 3 Fods Grund ligger c. 8 Kbl. S. fra *Vestmyak* eller *Trek Island* Taarn. S. for Grunden staar en rød Stage med en opadvendt Kost. 67° 5′ 30″ N. Br. 41° 26′ 0″ Ø. Lgd.

Norge. Den 1. Oktober 1900 forandres følgende Fyr og Fyrlamper saaledes:

Svinø Fyr ved *Balstad, Lofoten*, skal vise rødt Lys fra S. 26° V., fri Ø. om *Mjaagrundskallen*, til N. 74° V.

Værholmnakke Fyrlampe, *Røst*, skal vise Fyr med Formærkelse og lyse fra N. 11° V. gennem V. og S. til S. 70° Ø. fri S. om *Faldene*. Lyset er rødt fra S. 30° Ø.. fri V. om *Tenskærtarren* og Grundene ved *Kvaløen*, til S. 70° Ø., hvidt forøvrigt.

Bratskær Fyrlampe, *Røst*, skal vise Fyr med Formærkelser, forøvrigt uforandret.

Valderhaug Fyrlampe. *Søndmøre*, er flyttet til en Baake ved Kysten og lyser fra S. 51° V., fri S. om *Hogstenen*, gennem S. og Ø. til N. 57° Ø., fri S. om *Skindbroka*.

Ved *Sletringen* Fyr, *Frøien*, tændes 18 Fod under Hovedfyret et rødt, fast Fyr, der lyser fra N. 4° V. til N. 17° V. over *Kya* ydre Fald, stærkest i Vinklens Midte. Flammens Højde: 46 Fod.

Titran Fyrlampe, *Frøien*, er flyttet c. 1 Kbl. S. hen og lyser fra N. 67° V., gennem V. og S. til S. 70° Ø., fri S. om *Kallen*. Lyset er rødt fra N. 67° V. til S. 52° V., fri S. om *Sildholmsskærene*, og fra S. 40° Ø., fri V. om *Stabfluerne*, til S. 70° Ø., hvidt forøvrigt.

Hellevik Fiskefyr, *Søndmøre*, skal vise rødt Lys fra N. 31° V., fri V. om *Stavnesflua*, til N. 4° V. Forøvrigt uforandret.

Den 15. September 1900 tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formærkelser:

Bondesund, Hardangerfjord, paa *Mørkevaagnæset*. Den lyser fra N. 2° Ø., fri Ø. om *Furhovde*, gennem Ø. til S. 12° Ø., fri Ø. om *Vestérvikpynten* og Skærene ved *Grønnevik*. Lyset er rødt fra N. 2° Ø. til N. 45° Ø., fri S. om *Kraakegrunden*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 51 Fod. Lysevnen 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde Lys. 60° 8′ 0″ N. Br. 5° 55′ 0″ Ø. Lgd.

Kvamsø, Hardangerfjord. Den lyser fra N., fri Ø. om *Bjelkesnæs*, gennem Ø. og S. til S. 88° V., fri S. om *Valandsholmen*. Lyset er rødt fra N. 76° Ø., fri N. om *Samlenæs*, gennem Ø. til S. 69° Ø., fri V. om *Mulen* og *Sæverhaggrunden*, grønt fra S. 62° Ø. til S. 46° Ø., over *Herundsholmerne*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 162 Fod. Lysevnen: 7 Kml. for det hvide, 4.6 Kml. for det røde og 4 Kml. for det grønne Lys. 60° 21′ 35″ N. Br. 6° 17′ 5″ Ø. Lgd.

Hindøsund, Søndfjord. Den viser rødt Lys fra N. 17° V., fri. Ø. om *Svetange*, til N. 10° V., fri V. om *Frithiofboen*, grønt Lys fra N. 10° V., gennem N., Ø. og S. til S. 40° V. Flammens Højde: 17 Fod. Lysevnen: 4 Kml. for det røde, 3 Kml. for det grønne Lys. 61° 22′ 15″ N. Br. 4° 54′ 0″ Ø. Lgd.

Brændetid: 15. Juli—15. Maj.

Tyskland. Elben. Paa Grund af Farvandets Forandring ere følgende Sømærker i *Elben* flyttede og ligge nu saaledes:

„Fyrskibet *Elbe Nr. IV*" i 41 Fod Vand. 53° 56′ 36″ N. Br. 8° 39′ 55″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 5 i 44 Fod Vand. 53° 58′ 56″ N. Br. 8° 28′ 38″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 6 i 48 Fod Vand. 53° 58′ 23″ N. Br. 8° 30′ 22″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 7 i 38 Fod Vand. 53° 57′ 48″ N. Br. 8° 32′ 30″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 9 i 38 Fod Vand. 53° 57′ 12″ N. Br. 8° 38′ 15″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 14 i 32 Fod Vand. 53° 53′ 0″ N. Br. 8° 43′ 18″ Ø. Lgd.

Spirtønde F i 54 Fod Vand. 53° 57′ 52″ N. Br. 8° 29′ 12″ Ø. Lgd.

Spirtønde G i 54 Fod Vand. 53° 57′ 32″ N. Br. 8° 30′ 13″ Ø. Lgd.

Spirtønde H i 57 Fod Vand. 53° 57′ 14″ N. Br. 8° 31′ 2″ Ø. Lgd.

Spirtønde J i 48 Fod Vand. 53° 56′ 44″ N. Br. 8° 32′ 32″ Ø. Lgd.

Rød og sort Baaketønde *Mittelgrund W.* i 22 Fod Vand. 53° 56′ 40″ N. Br. 8° 35′ 54″ Ø. Lgd.

Rød og sort Baaketønde *Mittelgrund O.* i 19 Fod Vand. 53° 55′ 55″ N. Br. 8° 39′ 20″ Ø. Lgd.

Fyrskibet „Weser" NV. Vragtønden ved den NV. for Fyrskibet *„Weser"* sunkne Pontonskive er inddragen.

Norderneyer Seegat. I Indløbet til *Dovetief* er der nu kun 6 Fod, Lavvande, og samme Dybde findes nu paa Barren uden for *Schluchter* tæt ved Tønde C i *Dovetief*. I *Schluchter* er udlagt en rød Baaketønde som Anduvningstønde og en sort Spidstønde.

Holland. Zeegat van Texel. Schulpengat. I *Schulpengat* foretages om kort Tid følgende Forandringer:

Den rød og sort stribede Anduvningstønde flyttes til Skæringen af Mærkerne: *Zanddijk* Ledefyr overet og *Kijkduin* Fyr overet med den gamle Fyrbygning paa *Huisduinen*.

I den S.-lige Del af *Schulpengat* flyttes Spidstønder og Stumptønder til omtrent lige Afstand paa begge Sider af det sidstnævnte Mærke i N. 39° Ø. og S. 39° V.

Omtrent samtidig slukkes *Dirkoomsduin* hvide, faste Fyr og et hvidt, fast, midlertidigt Fyr tændes paa den gamle Fyrbygning paa *Huisduinen*.

Kijkduin Fyr, holdt overet med dette midlertidige Fyr i N. 53° Ø., leder i den S.-lige Del af *Schulpengat*, indtil *Schilbolsnol* Fyr kommer overet med *Stuifdijk* Fyr paa *Texel*, hvilket er omtrent samtidig med at *Falga* Fyr fra at være grønt, bliver rødt.

Fyret paa *Huisduinen* skal ombyttes med et permanent Fyr, der vises fra en Jernbaake, 70 Alen N. 53° Ø. for den gamle Fyrbygning, som derpaa borttages.

Schweningen. Paa Yderenden af *Wandelhoofd* ved *Schweningen* er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 28 Fod. Det lyser over en Vinkel af 270°. 52° 7′ 0″ N. Br. 4° 16″ 40″ Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. Hitsertsche Gat. Stumptønde Nr. 2 i *Vuile* eller *Hitchertsche Gat* ligger paa 51° 46′ 3″ N. Br. 4° 14′ 16″ Ø. Lgd.

England. Tyne. En Damper ligger sunken i 24 Fod Vand, Lavvande, ½ Kbl. S. 29° Ø. fra Yderenden af S.-Pieren ved *Tyne* Indløb. Ved Vraget ligger, naar muligt, et Mærkeskib, der viser grønt Flag og om Natten to hvide Lanterner, vandret for hinanden. 55° 0′.5 N. Br. 1° 24′, Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Carentan. Anduvningstønden uden for *Carentan*

er rød med Kegle. 49° 25′ 54″ N. Br. 1° 8′ 56″ V. Lgd. I *Chênal de Carentan* ligge to hvide og røde Tønder, 6 sorte Tønder Nr. 1—11, og 4 røde Tønder Nr. 2—8. I *Passe des Dames* ligge to sorte Spidstønder Nr. 1 og 3 og to røde Spidstønder Nr. 2 og 4.

Roches Douvres. *Roches Douvres* Fyr viser nu kun i den N.-lige Del af de to Vinkler uregelmæssige Blink.

Englands S.-Kyst. Newhawen. En Brigantine ligger sunken 1¼ Kbl. S. 27° Ø. fra *Newhaven* Ø.-Piers Hoved. Naar muligt, vises om Natten to røde Lanterner ved Vraget. 50° 46′,5 N. Br. 0° 3′,7 Ø. Lgd.

England. Portland. Ved *Portland* udvides Duc d'Albe A til at have en Diameter af 150 Fod. De to hvide, faste Fyr lodret for hinanden vises fra Duc d'Albens Midte. B og C skulle ogsaa udvides. 50° 35′ N. Br. 2° 25′ V. Lgd.

Irlands V.-Kyst. Bantry Harbor. Den sorte Tønde udfor V.-Siden af *Horse Island* er flyttet til Kanten af Grunden, som strækker sig ud mod V. fra *Gurteenroe Point.* Den ligger nu i 37 Fod Vand, Lavvande, 2½ Kbl. S. 53° Ø. fra *Horse Island* S.-Pynt. 51° 41′ 45″ N. Br. 9° 27′ 55″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Newfoundland og Canada. St. Lavrence Bugt. Lloyd's Signal-Stationer, der udveksle Signaler med Skibe, findes paa følgende Steder: *Cape Ray, Newfoundland; St. Paul Island* og *Cape St. Lawrence, Cape Breton Island; Heath Point, South Point* og *Southwest Point, Anticosti; Cape Rosier, Fame Point* og *Cape Madalene* paa Kysten *Gaspé,* og paa *Amherst Island* af *Madalene Islands.*

Canada. Bay of Fundy. Petit Caudiac River. Grindstone Island SV. En rød Spidstønde, mærket *Grindstone Island,* er i 5 Fv. Vand udlagt 5 Kbl. S. 46° V. fra *Grindstone Island* Fyr. 45° 43′ N. Br. 64° 38′ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Mericoneag Sound. Harpswell Harbor. Cox Ledge. En rød Stang med rød Tønde paa Toppen, 23 Fod høj over Højvande, er rejst paa *Cox Ledge,* som ved Middel-Lavvande netop er overflydt. Stagen staar 90 Alen S. 19° V. fra *Cox Ledge* røde Spirtønde Nr. 4.

Massachusetts. Buzzards Bay. Fatal Rock. En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 9 Fod Vand udlagt tæt N. for 3 Fods Klippen *Fatal Rocks,* fra *Clarks Point* gamle Taarn i S. 22° V. og fra *Dumpling Rock* Fyr i N. 24° V. Passeres Klippen paa S.-Siden, skal man gaa mindst 50 Alen uden om Tønden.

New Jersey. New York Upper Bay. Communipaw. Vraget ud for *Communipaw* Kul-Dok er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Key West. Boca Grande Channel. En sort Stumptønde er i 10 Fod Vand, Lavvande, udlagt ved Enden af 8 Fods Barren, der strækker sig S. 66° Ø. hen fra Tønden, fra *Northwest Passage* Fyr i S. 89° V. og fra *Sand Key* Fyr i N. 49° V.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Maceio. Jaragua Ankerplads. Et Fartøj ligger sunket paa *Jaragua* Ankerplads. Vraget er afmærket med en grøn Tønde, mærket „C S".

Argentina. Pynt Mogotes. Fyret paa Pynt *Mogotes* er et hvidt Blinkfyr, der hver 1 Minut viser Et-Blink af 9 S. Varighed. Mørket er ikke fuldstændigt.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Nizza. En lille 16 Fods Klippegrund ligger i *Nizza* Havn, 25 Alen fra Kajen paa Ø.-Siden af Indløbet til N.-Bassinet. Grunden er afmærket med en pyramideformet Baake, hvorfra vises et grønt Fyr.

Rusland. Azovske Hav. Berdiansk Red. Et Sejlskib er sunket 3/8 Kml. N. 50° V. fra *Berdiansk* Forfyr. Vraget er afmærket med en sort og hvid Stage med Ballon. 46° 40′ 30″ N. Br. 36° 41′ 45″ Ø. Lgd.

Algier. Kap Rose SØ. En Grund med 6 Fod Vand strækker sig c. ½ Kbl. ud mod N. 6° V. fra Klippen *Eschiavone,* SØ. for Kap *Rose.* 36° 38′ 8″ N. Br. 8° 15′ 42″ Ø. Lgd.

Marokko. Melilla. Alhucemas. Fyret paa *Alhucemas* er ombyttet med et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 118 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Fyret vises fra det hvide Taarn paa Øens Højeste. 35° 12′ 50″ N. Br. 3° 52′ 40″ V. Lgd.

Melilla hvide, faste Fyr er ombyttet med et rødt, fast Fyr.

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

Birma. Rangoon River. En sort Stumptønde er i 23 Fod Vand udlagt 3 Kbl. N. 3° V. for *Spit Tongue* Tønde, ved *Spit Sand,* i Indløbet til *Rangoon River.* 16° 27′ N. Br. 96° 21′,5 Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Tonkin. Cua Nam Trieu. Det hvide, faste Fyr paa Barren ved Indløbet til *Cua Nam Trieu* vises fra en rød Baake, der staar i 16 Fod Vand, Lavvande. Flammens Højde: 36 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyret lyser fra N. 7° V. gennem V., S. og Ø. til N. 83° Ø. 20° 43′ 14″ N. Br. 106° 53′ 45″ Ø. Lgd.

Ledefyrene ved Yderenden af Grundene, der strække sig ud mod SØ. fra Halvøen *Dinh Vu*;

Forfyret er rødt, fast og vises fra en sort Baake. Flammens Højde: 26 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Det lyser fra S. 42° Ø. gennem Ø og N. til N. 42° V. 20° 45′ 52″ N. Br. 106° 49′ 22″ Ø. Lgd.

Bagfyret er hvidt, fast og vises fra en sort Baake. Flammens Højde: 44 Fod. Det lyser fra S. 44° Ø. til S. 69° Ø. 20° 46′ 41″ N. Br. 106° 48′ 3″ Ø. Lgd.

Ledefyrene, der lede fra den foregaaende Fyrlinie til den første Krumning i *Cua Nam Trieu,* ere hvide, faste Fyr.

Forfyret vises fra en rød Baake, der staar i 13 Fod Vand paa Flodens højre Bred. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Det lyser fra S. 60° Ø. gjennem S. og V. til N. 60° V. 20° 50′ 0″ N. Br. 106° 47′ 27″ Ø. Lgd.

Bagfyret vises fra en rød Baake, c. 1⅔ Kml. N. 30° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 52 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Det lyser fra S. 17½° Ø. til S. 42½° Ø. 20° 51′ 27″ N. Br. og 106° 46′ 35″ Ø. Lgd.

China. Great Yangtse Bank NØ. Den *engelske* Damper *„Socrota"* har stødt paa en 18 Fods Grund NØ. for *Great Yangtse Bank* paa 32° 9′ N. Br. 125° 7′ Ø. Lgd.

Kiautschau Bugt. Tsingtau. Yu Nui San. Fyret paa Pynt *Yu Nui San* faar en Flamme-Højde af 96 Fod. Synsvidden bliver 16 Kml. for det faste Lys og 18 Kml. for Blinkene. Det hvide, faste Lys skal lyse over Farvandet mellem de smaa Øer *Schiau Kung Tau* mod N. og *Tai Kung Tau* mod S. For Indgaaende har man Et-Blink om Styrbord og To-Blink om Bagbord af det faste Fyr.

Sibirien. Amur Liman. Sakalin Løb. *Sakalin Løb* i *Amur* Munding er nu afmærket. En hvid Baake er opført paa Pynt *Menchikov,* Øen *Langr* SØ.-Pynt, S. 37° Ø. for Anduvningstønden uden for Mundingen. 53° 18′ N. Br. 141° 32′ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Norge. — *Glasgow* og *Paraguay* ere erklærede for pestsmittede.

Frankrig. — Alle Skibe, der ankomme fra *England, Skotland* og *Irland,* skulle være forsynede med Sundhedspas.

Tyrkiet. — Skibe fra *Glasgow* underkastes 10 Dages Karantæne.

Rusland. — Skibe fra *Glasgow* bestemte til *Kronstadt* eller *St. Petersborg* skulle anløbe *Känsö* ved *Göteborg* for at underkastes Karantæne.

Rettelser.

I „Efterretninger for Søfarende" Nr. 35/1296. Kjøbenhavn 1900. *Gjeitholmen* Fyrlampe. „12° 40′ 40″ Ø Lgd.", læs: „12° 15′ 40″ Ø. Lgd.

I „Efterretninger for Søfarende" Nr. 37/1376. Kjøbenhavn 1900. „Fra den 24de September" læs: „Fra den 21de September".

Tlf. 5047.

VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering

anbefales:

A. FORMANNS

BLODBUDDING

(i hermetisk lukkede Daaser).

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Københavns Børskurs d. 19. Septbr. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			99½	100
Danmark	93		93	93¼
Norden			124	125
Kjøbenhavn			103½	104
Carl			57	58
Dannebrog	104½		104¼	104¾
Skjold			77¾	78½
Urania			85¼	86
Union			106	107
Dampsk. af 1896			105¾	106
Østasiatiske	105		104¾	105
Østersøen			102½	103
Nordsøen	80		78	80
Torm			—	—
Gorm			110	116
Foren. Bugser-Selsk.			60	90
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal	114		114	114½
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			96	97
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			91	92½
3½% Husejer Kreditk.			78	79½
3½% Kbhvns Kreditf.			81¼	83
4% — — 2. Serie	86¾		86½	86¾
4% — — 1. —			90	90¾
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			82	84
4% — — 6 —			82¼	83½
3½% Landkreditk. 3 —			85	87
Aktier.				
Nationalbank			130	130½
Privatbank			123	123½
Landmandsbank			115½	117
Handelsbank			115½	116
Grundejerbank	99¾		99¾	100
Burm. & Wain			75½	76
Helsingørs Jærnsk.			95½	97
Sukkerfabr.	99		99	99¼
Bryggeri Aktier	89		89	89¼

Vekselkurser d. 18. Septbr. 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.21	18.17
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.55	—

Notering paa Berlins Børs d. 18. Septbr. 1900.

Russiske Noter	216.35
4% Russiske Consols	—
3 6/10% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	97.50
5% Rumænske Stats	86.90
4% — — 1890	74.50

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

„Det Foren. Dampskibs." 12,000, „Danmark" 8,000, „Kjøbenhavn" 34,000, „Carl" 4,000, „Dannebrog" 6,000, „Skjold" 6,000, „Urania" 2,000, „Østasiatiske" 20,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Marius Hoffgaard,
Fotograf.
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6, 3.
Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

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

Gl. Carlsbergs
nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

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

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

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. B. MAYMANN,
REBSLAGER.
HELSINGØR.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:
Kort Nr. 183. Kjøbenhavn, Red og Havn.
Maalestok 1 : 10,000. Pris Kr. 2,00.
Kort Nr. 164. Kjøbenhavn, Inderred med Frihavn annulleres.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,
CARDIFF,
Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.
Damp & Sejl.
• • *Direkte Importører af Skandinaviske Produkter* • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.
Telefon 155. ✱ *Telegrams Skandinav.*

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

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.

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.

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.

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"

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

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

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

Telegr.-Adr.: Heckshers

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (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.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,

Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg".

Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

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.

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.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

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.

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.

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"

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

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

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

Telegr.-Adr.: Heckshers

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (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.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,

Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg".

Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

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.

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.

Café Hotel „SIAM“.
Rigs-Telf. 5362
ved **Nyhavns Bro.**
Mest centrale Beliggenhed for d'Hrr. Skibsofficerer.
Chr. Rasmussen.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

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.

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.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

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

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

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

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

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

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

Udvalget for Havnevæsenet.

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.

EMIL HAMMELEV,
TOLDBODVEJ 1.
■ **FREMMEDE TRÆSORTER.** ■
Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood & Mahogni i vellagrede Varer.
Stort Lager forefindes.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

Café van Zandt,
H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Jensen & Petersen,
Tapetserer og Dekorator.
Skibsarbejde,
saavel Nyt som Reparationer udføres hurtig.
116, St. Pauls Kirkeplads 116.

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Georg Sørensen,
Nyhavn 13. Telefon 6404.
Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.
Prima Varer • Billigste Priser.

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

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

INDHOLD: Nexø Havn. — Lanternen paa Toldbodbommen. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Ugens Havarier. — Rettelser. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

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

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

Midlertidig Ansvarshavende: **Kapt. N. JENSEN.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 39. Kjøbenhavn, Torsdag den 27. September 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

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

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

Sextanter.
Oktanter.
Barometre.
Patent Log.
Kikkerter.
Uhre etc.
Lauritz Kirkeby, 26, Laxegade 26. Grundl. 1826.

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.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Nestlés Milk
(med Sukker)
& Viking
(uden Sukker)
ere de bedste Mærker.
Depot hos: **J. D. BEAUVAIS,**
St. Kongensgade 106. København.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 39. Kjøbenhavn, Torsdag den 27. September 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

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

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

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

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

Sextanter.
Oktanter.
Barometre.
Patent Log.
Kikkerter.
Uhre etc.
Lauritz Kirkeby, 26, Laxegade 26. Grundl. 1826.

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.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Nestlés Milk
(med Sukker)
& Viking
(uden Sukker)
ere de bedste Mærker.
Depot hos: **J. D. BEAUVAIS,**
St. Kongensgade 106. København.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle
Conserves til Skibsbrug
af Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l. • Prislister udleveres paa Forlangende.
Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

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

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, Øster Farimagsgade 4.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestaurateurer.
Filial:
St. Strandstræde 43.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

TH. MØLLER,
Nyhavn 45 & 47.
Telefon 387.
Skibsproviant, Kolonialvarer,
Vine og Spirituosa
en gros & en detail.
• Import & Eksport •
• Frilager •

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

CARL FEERUP,
Esbjerg.
Stort Lager af Toug, Olie, Maling,
Kolonial — Konserves.
Udførselsvarer særdeles billig.

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.

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.

Husk nu!
PAUL SØRENSEN,
Skomagermester,
77, Bredgade 77,
Hj. af Toldbodvej.
Fh. Toldbodvej 18.
Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af
Iste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.
Telefon 4819.

PETER IBSEN. **Lager af Værktøj.**
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Hansa Composition.
Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

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

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.

H. B. HANSEN,
SEJLMAGER,
HAVNEVEJEN, KOLDING.

S. Lindtner,
Skibsværft, Vejle,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Damp-Rambuk
haves til Udleje.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel,
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender.

Nr. 18 indeholder: 62. En Dom afsagt af Aarhus Søret d. 1. Juni 1900 i en Sag imellem Kaptajn A. Cordinèr og Aktieselskabet Korn & Foderstofkompagniet.

Korn & Foderstofkompagniet var Modtager af en Ladning Byg fra Nicolajeff, afskibet af Neufeld & Co. I Certepartiet stod der, at Skibet i Odessa skulde indtage en fuld og komplet Ladning (nemlig omtrent 3,500 Tons, 10 % flere eller færre Tons engelsk Vægt), og fandtes der i Marginen en Skala for Fragtenheder, hvor en Tons Byg sattes lig 929 Kilogram.

Den 13. September (russisk Tid) var Skibet tillastet, og antages straks efter at være afsejlet. Den 19. Septbr. protesterede Afladeren hos Konsulen i Nicolajeff mod at Kaptajnen, der var forpligtet til at indtage mindst 3,150 Tons, kun havde indtaget 3,010 Tons.

Efter Skibets Ankomst til Aarhus protesterede Modtagerne mod at Ladningen ikke var af den kontraherede Størrelse; dette havde tilføjet dem et Tab af £ 55.17.9. Dette Beløb holdtes tilbage af Fragten og deponeredes i Banken, og Kaptajnen anlagde Sag imod Modtagerne til Betaling af Beløbet.

Han hævdede først og fremmest, at det indstævnte Kompagni ikke havde nogen Ret til at optræde paa Afskiberens Vegne og gøre dennes mulige Ret gældende, idet en saadan Ret ikke var gaaet over paa dem gennem Konnossementets Overleverelse. Dernæst anførte han, at det var en Fejltagelse, at Ordene Tons engelsk Vægt ikke vare blevne overstregede, idet Tonsenes nærmere Beskaffenhed skulde bestemmes efter Fragtskalaen, og efter denne regnedes en Tons Byg = 929 Kilo, efter hvilken Beregning han havde indtaget 3,208½ Tons.

Indstævnte paastod, at de havde faaet Befragterens Rettigheder efter Konnossementet overdragne og hans Ret til at kræve Erstatning for den foreliggende Misligholdelse af Kontrakten.

Retten kunde nu ikke give indstævnte Ret i denne Betragtning. Befragtningskontrakten var ikke afsluttet af dem, og det var ej heller bevist, at den af Neufeld & Co. var afsluttet paa deres Vegne; der forelaa ingen Oplysninger om Handelens Indgaaelse og Vilkaar, og indstævnte havde med Konnossementet kun faaet Afladerens Ret efter Befragtningskontrakten overdraget, forsaavidt angik den, i Konnossementet ommeldte, i Skibet indtagne Ladning.

Da det ikke var godtgjort, at Kravet paa anden Maade skulde være overgaaet til indstævnte, og de ikke havde godtgjort at have noget selvstændigt Krav paa Erstatning, eller at have lidt noget Tab, maatte Kaptajnens Paastand paa at faa udbetalt det deponerede Beløb (i Referatet staar dette Beløb først som £ 55.17.9, senere som £ 95.17.9) med Rente godkendes. Sagens Omkostninger hævedes.

Samme Nr. indeholder desforuden: 61. Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn d. 6. Juni 1900. Firma Jansen & Co. for Kaptajn K. Olsen, Fører af Dampskibet „Nora", mod Skibsreder Martin Carl, som korresponderende Reder for Dampskibet „Martha". — 63. Kongl. Majt.s dom den 23. Maj 1900. Motala Rederiaktiebolag mot Tändsticksfabriksaktiebolaget Vulcan. — 64. Kongl. Majt.s utslag den 28. Maj 1900 i mål angående klander of dispache. — 65. Dom afsagt af Bergens Sjøret den 1. Juni. Maskinist Jørgen Henriksen mod Kaptajn Natvig som Fører af S/S „Munin".

Nr. 19 indeholder: 68. Efterfølgende af Faaborg Søret d. 15. Juni afsagt Dom:

Faaborg Gasværk havde befragtet Skonnert Niels, Kaptajn A. M. Hansen, til at gaa til Ladepladsen ved Kulminen Pelaw Main Spout ved Tyne og der indlade, i 5 Kulværksarbejdsdage, paa sædvanlig Maade efter Tur en fuld og bekvem Ladning Kul. Certepartiet indrømmede endvidere Befragteren 10 Overliggedage à 2 £ pr. Dag, undtagen i Tilfælde af Strike, Jærnbaneforsinkelser og anden Aarsag udenfor Befragterens Kontrol. Lade- og Lossedage skulde begynde, naar Skibet var klart og ved passende Lade- og Lodsepladser.

Efter at Kaptajnen, hos det i Certepartiet nævnte Mæglerfirma, havde faaet et Ladekort, der gav ham Ret til at modtage en Ladning Kul fra Pelaw Main Minen, afleverede han d. 27. Oktober om Eftermiddagen, da han med Skibet var ankommet, Ladekortet til Minens Forstander ved Spouten (the staithman) og meldte sig ladeklar. Da Lørdag ikke var Arbejdsdag, kunde Indladningen først være begyndt d. 30., men først d. 13. November kom Skibet under Spouten og begyndte Indladningen. Konnossementet forsynedes med Paategning om, at Kaptajnen havde tilgode for 10 Overliggedage.

Modtagerne, Faaborg Gasværk, gjorde nu gældende, at de ikke vare pligtige at betale for Overliggedage, idet Kaptajnen havde undladt at stille den i Sølovens § 114 omhandlede Opfordring om at faa Ladeplads angivet, og undladt at give Befragteren den i Sølovens § 118 ommeldte Meddelelse om, at han var klar til at laste.

Hvad Sagens Realitet angik, udtalte Retten nu, at der ikke fra Kaptajnens Side var vist nogen Forsømmelse; han havde henvendt sig til rette vedkommende og paa rette Sted. Der var i dette Tilfælde ingen Anvendelse for Sølovens § 114, da Ladepladsen i Certepartiet var tydelig angivet som den bestemte Minespout. Det kunde ikke siges, som af Sagsøgerne hævdet, at Skibet først var paa rette Ladeplads, naar det laa under Spouten; thi herhen kunde Skibet først bringes, naar dets Tur kom, og naar det var under Spouten blev det straks lastet, saa at der i saa Fald intet Spørgsmaal kunde opstaa om Ligge- eller Overliggedage. Ifølge Sølovens § 118 skulde Skipperen give Afladeren Meddelelse om, at han var ladeklar, men dette havde han ogsaa gjort, medens der ikke i Paragrafen fordredes, at han ogsaa skulde underrette Befragterne.

Den indstævnte Kaptajn frifandtes og der tillagdes ham 50 Kr. i Sagsomkostninger.

Med Hensyn til ovenstaaende Dom, som vi finde fuldtud retfærdig, skulle vi kun henlede Opmærksomheden paa, at lignende Spørgsmaal tidligere have faaet en modsat Besvarelse i England og i Sverige, hvor der er fældet Domme, der til stor Skade for Rederierne, paalagde dem Tabet ved Forsinkelser i Land ved Lastning eller Losning. Vi kunne saaledes henvise til en Dom, der er refereret i „Dansk Søfartstidende" for den 24. August 1899, og ved hvilken Damperen „Skodsborg", der laa ladeklar i Grimsby Dok, ikke erklæredes for ladeklar, før den var kommen til Kulkranen, ligesom to svenske Domme (se „Dansk Søfartstidende" for 31. Aug. 1899) paalagde Rederierne Tabet ved, at der manglede Kajplads til Losning.

Samme Nr. indeholder desforuden: 66. Kongl. Majt.s utslag den 29. Maj 1900. Ångslupsbefälhafvaren Nils Henriksson och Stockholms Ångslups Aktiebolag mot Stadsfiskalen C. G. Lidberg. 67. Dom, afsagt af Kristiania Sjøret den 13. Juni 1900. „Nora"s Rederi mod O. Parr & Co.

Søfarts-Kommissionen.

Vi have modtaget følgende:

I „Nationaltidende“ for d. 13. Juli, der først nu er kommet mig i Hænde, rettes et Angreb paa de Udtalelser om Søfarts-Kommissionens Arbejde, der fremsattes paa Sejlskibsrederi-Foreningens Generalforsamling af Hr. Havnefoged Møller i Svendborg. Da dette Angreb, saa vidt mig bekendt, ikke har faaet noget Tilsvar, og da det er ganske ubeføjet, fremkommer disse Linier som et saadant.

Naar et Medlem af en Forening paa dens Generalforsamling henstiller til Bestyrelsen at søge et Kommissionsarbejde, som denne Bestyrelse er nær knyttet til, fremmet hurtigere, end det tilsyneladende bliver det, og naar Bestyrelsens Formand hertil svarer, at et Initiativ fra Bestyrelsens Side i saa Henseende vilde være mindre korrekt og formaalstjenligt, uden at Sagen derefter giver Anledning til yderligere Diskussion, saa vil ethvert fornuftigt Menneske opfatte dette som et Tegn paa den Trang til at se Resultater af Kommissionens Arbejde, der er til Stede, i det foreliggende Tilfælde saa meget mere som Henstillingen kom fra et Medlem, der taler med megen Autoritet og der med Rette nyder megen Anseelse. Og der synes herefter ikke at være Anledning til yderlige Drøftelse af denne Sag. Naar „Nationaltidende“ trods dette har fundet Anledning til at offre den en hel Artikel, saa vilde det unægtelig have været heldigere, om Bladet havde undladt i denne at fremsætte en Række ganske vildledende Bemærkninger om Kommissionsarbejder i Almindelighed. Thi vel er det rigtigt, naar det siges, at disse ofte maa baseres paa en stor Mængde Oplysninger, der maa indhentes, og at de ofte møde store Vanskeligheder, men det er fuldstændig fejlagtigt at skelne mellem „lønnede Arbejdere“ og ulønnede Kommissionsmedlemmer, naar Talen er om Kommissionsarbejders Fremme. En Mand, der indtræder i en Kommission, paatager sig faktisk at være med til at fremme dennes Arbejde saa hurtigt, som de givne Forhold kræve det; hvor hurtigt dette er, kan altid være Genstand for Meningsforskel, men at Hr. Møller ikke er ene om at mene, at flere, og det af de mest betydende Sager, der foreligge Søfarts-Kommissionen, kræve særlig hurtig Fremme, det bør „Nationaltidende“ se et afgørende Bevis for i den Omstændighed, at Sejlskibsrederi-Foreningens Bestyrelse i sin Aarsberetning udtrykkelig udtaler et Ønske i ganske samme Retning. Naar Hr. Torm, hvis Udtalelser paa Generalforsamlingen „Nationaltidende“ med Rette tillægger megen Værdi, sammenligner Kommissioner med „de saakaldte Begravelsesudvalg“, saa synes det ikke saa forunderligt, at Udenforstaaende kunne nære en vis Frygt for, at et Arbejde, hvis hurtige Fremme man lægger Vægt paa, skal komme til at gaa for langsomt.

„Nationaltidende“ vilde maaske have afholdt sig fra sine uberettigede Udtalelser, naar Bladet havde erindret, at det ingenlunde er noget usædvanligt, at Trangen til at se Resultater af Kommissionsarbejder komme til Orde; i saa Henseende behøver kun at henvises til talrige Udtalelser i sidste Rigsdagssamling om den nedsatte Havnekommissions Arbejder. Det er ganske urimeligt at opfatte saadanne Udtalelser som Angreb paa Kommissionen eller dens enkelte Medlemmer, hvad „Nationaltidende“ i det foreliggende Tilfælde da ogsaa har været ene om, og det vilde sikkert være i høj Grad uheldigt, om man i Praksis begrænsede Retten til udefra at fremsætte de Ønsker med Hensyn til de nedsatte Kommissioners Arbejder, som der næres.

Et Medlem af Sejlskibsrederi-Foreningen.

Enkelt Skib overfor Eskadre.

Da vi havde tænkt os at være færdige med denne Sag, kunne vi ikke nægte, at vi bleve noget forbausede over atter at finde en Artikel med denne Overskrift i „Nationaltidendes Søfartsafdeling“. Det forundrer os at Redaktionen lader Lederen af dets Søfartstidende fylde Bladet med den Slags — skulle vi sige: Dristige Paastande —. Naar vi tage til Genmæle mod disse Paastande, er det fordi de vidne om en lidt for livlig Fantasi. Vi ville dog først tilraade den ærede Redaktør af „Natt. Søf.“ at hænge alle de — skulle vi sige: Dristige Paastande op i de Syv-tomme-spir, hvor de ville være godt gemte; men derefter ville vi, for at blive i Stilen, med et Syvtommer Spiger slaa fast: at vi i vore Artikler intetsomhelst have sagt, end ikke med et eneste Ord, som berettiger den ærede Redaktør til at komme med disse — skulle vi sige: Dristige Paastande —, da vi hverken have givet nogetsomhelst grovt Spark, (som han meget smagfuldt udtrykker sig), til noget Lands Søofficerer, ejheller opkastet os til Forsvarere for nogen af de vilde Ideer, han med fremhævet Tryk nedskriver i Slutningen af sin Artikel. At Marineofficerer og Koffardiofficerer maa have en forskellig Opfattelse af Søsager synes dog ikke at være saa underligt; men da den ærede Redaktør synes at være noget tungnem til at forstaa os, skulle vi endnu en Gang præcisere vort Standpunkt til denne Sag, som forresten er det samme som Lord Justice A. L. Smith indtog i denne Affære, nemlig: At der hverken kan, bør eller maa være nogensomhelst Forskel i Søvejsreglerne for Krigsskibe og Handelsskibe, men at begge Parter maa rette sig efter de internationale Søvejsregler, da den ene Part ikke har større Rettighed til Vejen paa Havet end den anden. Andet og mere have vi ikke sagt, og vi skulle vel vogte os for at give vore, som Regel, dygtige og erfarne Skibsførere nogetsomhelst Raad med Hensyn til Artikel 21, men overlade til dem selv at handle paa eget Ansvar, da de fleste af dem vistnok have mødt saavel Eskadrer som enkelte Krigsskibe, og vide hvorledes disse manøvrere. Det er uheldigt, at den ærede Redaktør af „Natt. Søf.“ ikke kan komme bort fra den Tanke, at vi endnu leve i Frederik den Sjettes Tid. Spørgsmaalet om den faglige Diskussion skulle vi ikke indlade os paa, men hvad der forundrer os er, at den ærede Redaktør, som ellers altid holder paa at indskærpe Nødvendigheden af de internationale Søvejsreglers Efterfølgelse, nu foreslaar Skibsførerne at rette sig efter „Board of Trade“s Advarsel, og imod Søvejsreglerne altid at gaa af Vejen for Krigsskibene. Anmærkningen i § 21 kunne vi ikke indse har noget med denne Sag at gøre; thi havde man paa Krigsskibet holdt ordentlig Udkig og kendt Bugserdamperens Lanternefø ring, saa havde Kollisionen ikke fundet Sted.

Fragtmarkedet.

Siden vor sidste Beretning har Markedet havt en jævn stigende Tendens. Paa Grund af Katastrofen i Galveston var der en lille Nedgang, men denne er overstaaet nu, da det synes, som om Købmændene snart igen kunne begynde at afskibe derfra. Det varme Vejr har bevirket, at Bomuldshøsten er kommet noget tidligere, og dette igen Efterspørgsel for Tonnage og dermed højere Rater. Da Tonnagen er jævnt fordelt over hele Jorden, og da Efterspørgslen de fleste Steder er større end Tilbudet, saa ere Udsigterne lyse for Rederne,

da det ser ud til, at Raterne, som for Tiden næsten ere dobbelt saa høje som for nogle Aar siden, dog under disse Omstændigheder ville rejse endnu mere.

Kulmarkedet holder sig vedblivende fast, og Raterne ere tildels højere. Fra Cardiff berettes, at Raterne til Middelhavet ere støtte og faste, de indre Havne lidt lettere og det vestlige Marked ligesaa. Derimod er den Biskayiske Havbugt meget stærk, og til Hamburg er der stor Efterspørgsel. Der noteres: Til Frederikshavn 8/6, Esbjerg 8/ à 8/6, Kjøbenhavn 8/ à 8/6 for større og 8/6 à 9/ for mindre Baade, Nyborg 8/ à 8/6, Carlshamn 8/6, Stockholm 8/6 à 9/, Svinemünde 7/6 à 8/6 for større og 9/ for mindre Baade, Wyborg 11/, Kronstadt 9/6 à 10/, Hamburg 8/6, Antwerpen 7/ à 7/6, Rouen 8/ à 8/3, Bordeaux 9 Frcs., Oporto 10/, Gibraltar 9/3, Valencia/Gandia 11/ à 12/, Barcelona 13/6, Genua 11/, Malta 9/3, Smyrna/Salonika 11/6, Port Said 12/9 à 13/, Alexandria 12/9, Odessa 10/6, Konstantinopel 10/9, Perim, Aden 26/, Colombo 27/6, Wladiwostok 50/, Cape Town 35/. Fra Firth of Forth er stadig Lastetørnene lang, men da der ikke bliver sluttet mange Forretninger, saa forventer man snart en Forbedring heri. Der noteres: Fra Firth Dok til god dansk Havn 9/, dansk 14 Fods Havn 9/, 9/3 à 9/6, do. 14/15 Fod 9/ à 9/3, Aalesund 8/3 à 8/6, Svinemünde 7/3. Fra Burntisland til Eckernførde, Sønderborg 9/6; Burntisland eller Grangemouth til Aarhus 7/6, Kiel 8/9 à 9/. Fra Methil til Kronstadt 7/, Kallundborg 8/9, Korsør 8 à 8/3, Kiel, Wismar 9/6 à 9/9, Rostock 9/9, Neüfahrwasser 10/, Memel 9/6.

Østersømarkedet er omtrent uforandret. St. Petersborg er vedblivende mat, men Raterne fra de fleste Havne ere, paa Ubetydeligheder nær, uforandrede. Fra Pernau noteres 2/ til Schiedam, Ghent, Hull, alt paa Havrebasis. Fra Neüfahrwasser kan faas 3/4,000 Tons Sukker til Montreal eller Halifax à 16/.

Trælastmarkedet er uden synderlig Forandring, men Raterne holde sig, dog er der ikke megen Befragtning nu fra Hvidehavet og Østersøen, da Sæsonen nærmer sig sin Slutning. Fra Kronstadt, Riga, Libau ere Raterne omtrent uforandrede siden vor sidste Beretning, ligeledes for Dampere fra Botten, hvorimod Raterne for Sejlere ere omtrent en Rmk. lavere. Nogle lokale Fragter kunne faas fra Sydsverrig og Sydfinland til London eller Østkyst fra 45/ til 50/ pr. Stnd. D. B. B. og til Honfleur c. 50 Frcs. Fra Umeå til Bilbao 70 Frcs. pr. Stdr. D. B. B. og fra Hudiksvall til Alexandria 115 Frcs. pr. Stndr. 3/500 D. B. B. Resten Bjælker. I Amerika er der heller ikke store Forandringer. Pitchpinefragterne ere ganske stille, og da Plankerne fra de nordlige Havne ere faldne i Pris, er der ikke stor Efterspørgsel for Tonnage. Rederne forlange 65/ fra St. Johns til Vestkyst England, hvorimod Afskiberne kun byde 60/. Fra Quebec eller Montreal til Hull eller Hartlepool 75/, til London 75/, og til Liverpool maaske 70/. Pitchpineraterne ere 125/ til Vestkyst, 127/6 til Østkyst England og 130/ til Holland og Nord Frankrig.

Middelhavet, Sorte- og Azoffhavet. I Middelhavet er der ikke store Forandringer, og saavel Forholholdene som Raterne ere omtrent uforandrede siden vor sidste Beretning. Sortehavet er derimod meget stærkt, og Fragtraterne ere yderligere stegne, især for prompte Baade, paa hvilke der er stor Mangel, og høje Rater kunne derfor faas. Efterspørgslen strækker sig til Oktober-November Lastning, og næsten ved hver Afslutning stige Raterne. Donau viser mere Liv og Oktober Tonnage er værd 21/ til Antwerpen eller Rotterdam paa Berth terms. Sulina byder 19/ til samme Pladser, Novorossisk 17/6, Odessa 17/ for Oktober, 6 d. mindre for November. Fra Nicolaijeff til Middelhavet 17 Frcs., at komplettere i Odessa til $15^1/_2$ Frcs. er bleven tilbudt. Azoff har taget en stor Mængde Tonnage à 20/ til direkte Havn, 20/6 til Hamburg, 19 à 20 Frcs. til Middelhavet, og disse Rater bydes temmelig frit. Fra Poti ere Raterne stegne til 21/ til Newport, 22/6 til Middelsbro, eller Rotterdam 23/ til Fleetwood.

Det amerikanske Marked er fast over det hele, med Undtagelse af Bomuldsfragterne, som ere lidt lettere, begrundet paa den Uorden der kom i Handelen ved Katastrofen i Galveston, men som dog om nogle Uger vil rette sig igen. Berth Kornraterne fra de nordlige Havne ere til U. K. eller Kont. $3/10^1/_2$ à 4/ og for blandede Ladninger af tungt Korn og Havre 3/9 til $3/10^1/_2$ og 3/3 til $3/4^1/_2$. Mange af disse Ladninger ere bestemte for London og losses i „Commercial Dock", og vi raade Rederne til at faa indført i Certepartierne, at hvis der ingen Plads er i Dokken, Tiden da skal regnes fra Skibets Ankomst udenfor den, eller at der gives Tilladelse til at gaa til en anden Dok eller Lossested. Det kan let faas at vide ved Gravesend, om Skibet kan komme i Dokken og faa Plads der. Vi tro, at der er mange trælastede Dampere, som ligge ved Gravesend og vente paa at komme i Dok, og mange, som ere komne i Dok, have været der i lang Tid og have endnu ikke faaet deres Dækslast losset, da Dokken er opfyldt med Tømmer. Paa C. f. O. Basis kan faas for September/Oktober 4/9 og for November, December og Januar 4/6 à $4/7^1/_2$. Netto Certepartiraterne fra de nordlige Havne ere 17/9 à 18/3 til p. p. U. K. eller Kont. for prompte Baade og for Oktober 17/6 à 18/. Bomuldsfragterne ere for September/Oktober fra Atlanterhavshavnene 55/ à 56/3 til Liverpool eller Manchester, 1/3 à 2/6 ekstra for Kont. for Baade med en Balle-Kapacitet af 130 fl. pr. N. R. T. Der kan endda faas 1/3 over disse Rater for Baade, som ere straks disponible. Fra Gulfhavnene kan faas 60/ à 62/6. Fosfatfragterne fra Florida ere 25/ til U. K. eller Kont. og 27/6 til Sundhavne. Kulfragterne ere omtrent uforandrede til Middelhavshavne. Ligeledes er La Plata Markedet omtrent uforandret. Fra St. Francisco meddeles, at skønt der er megen ubefragtet Tonnage i Havnen, saa vise dog Noteringerne for Kornfragterne nogen Forbedring, og der tales om noget som 38/6 à 39/9. Et Skib er sluttet til U. K. med almindelig Option af Hvede og Byg til 38/6. Nordre Fragtmarkedet er stille, og den sidste meddelte Fragtslutning er 42/6 fra Portland for September/Oktober. Lumberfragterne ere næppe saa faste som før, og de ere gaaede mere ned til Vestkysten end til Australien. Fra Kina er ingen Efterspørgsel, men det kommer nok, naar den nuværende Krise er overstaaet. Fra de nordlige Havne noteres følgende Rater for prompt Lastning: Sydney 52/6, Melbourne eller Adelaide 60/, Port Perie 57/ à 60/. Freemantle 70/, Geraldton 71/3, Vestkysten (Pisagua Range) 62/6 à 63/9, Callao 62/6, Buenos Ayres 70/ à 71/3, Hongkong 62/6, Shanghai 65/, Nagasaki 60/, Port Arthur 70/, Tientsin 75/, Taku 70/, Newschwang 70/, Wladiwostok 65/, Syd Afrika 72/6 à 75, og U. K. 82/6 à 85/. En norsk Damper er sluttet med Korn og Købmandsvarer til Port Arthur.

Det østlige Marked er vedvarende uforandret, med samme tarvelige Rater som tidligere meddelt. Der er en enorm Efterspørgsel for Tonnage til Tidsbefragtning, og hvor store end Baadene ere, blive de befragtede til en Rate af 6/ à 6/3 pr. Ton D. W. eller 10/ à 10/3 pr. Gross Register Ton. Fra Australien søges Dampere for Uld til en Rate af 32/6 à 35/ pr. 40 Cubf., og for Hvedeladninger til U. K. eller Kont. til 42/6 à 45/. Udsigterne for Fremtiden synes saaledes vedblivende at holde sig lyse.

Befragterne og Stuvningen i Sortehavsfarten.

Til „Shipping Gaz." skrives: Opmærksomheden henledes paa den Klausul, som er bleven indført i Certepartierne, om at Stuvningen af Ladningen overdrages til Befragteren eller hans Repræsentant.

Jeg skal forsøge ved Fakta at vise, hvilken Skade og Ulejlighed denne Overdragelse forvolder Rederne. Det er meget ofte Tilfældet, at Dampere, som skulde have deres Ordre ved Kertch, blive opholdte der én à to Dage, og naar de da komme til deres Ladeplads, forlange de disse Dage godtgjorte og meddele dette i den skriftlige Notits, som de sende Købmanden; men naar Skibene ere færdige og Konnossementerne skulle undertegnes, nægte i Reglen Afskiberne at anerkende denne Tid, der saaledes er brugt. Det maa dertil bemærkes, at sædvanligvis kommer Afskiberen først med Konnossementerne om Aftenen, og man kan da let tænke sig Skibsførerens Stilling, som enten jager paa for at blive færdig for ikke at tabe en Dag, eller venter til den næste Dag, for at notere Protest og med en fjern Udsigt til at vinde Dagen. Alt vel overvejet, hvad Fordel har saa Skibsføreren af at følge denne Kurs, da han jo bogstavelig er bunden til Købmanden paa Haand og Fod, for Stuvning, Toldbodforretninger og det nødvendige Forskud til at betale sine Udgifter med, og alle disse Tjenester skal nødvendigvis udføres paa hans Kontor? Kort og godt, Resultatet bliver, at Skibsføreren fuldstændig er afhængig af Købmandens Naade og at han er uden den Hjælp og de Raad, som han skulde have havt Fordelen af, hvis han havde været i Hænderne paa en uinteresseret Part, hvis Formaal kun var at støtte ham i hans Fordringer, saa godt det stod i Vedkommendes Magt. Det er derfor klart, at Skibsføreren, som nu til Dags er saaledes bunden ved alle disse Konditioner, ofte befinder sig i en slem Knibe, og hvor han tidligere blev støttet paa alle mulige Maader af Agenten, kommer dette slet ikke paa Tale nu til Dags. Tidligere fik Agenten Forretningen, enten ved direkte Arrangement med Rederen, eller ogsaa blev han antaget af Kaptajnen. Nu er der vendt op og ned paa al Ting; thi under de nuværende Omstændigheder er Agenten magtesløs til at handle og understøtte Skibsføreren i hans Klager, hvor retfærdige de end monne være, og det af den gode Grund, at han er Købmandens Underordnede i alle Maader.

En anden Sag, hvori der foregaar megen Misbrug, er Afmatningen. Tidligere betaltes der 2 à 3 Kopek pr. Chetwert derfor, medens det nu er bleven reduceret til $^3/_4$ à 1 Kopek, og nogle Købmænd overtage selv Afmatningen, under Opsyn af en Kontorist, som ofte ikke har Spor af Begreb om, hvad der er nødvendigt i denne Retning, medens Ansvaret derfor paahviler Kaptajnen. Stillet som den sidste er under Købmandens Kommando, kan det ofte blive meget ubehageligt for ham. Købmændene fremstille, uskyldig nok, Indførelsen af disse Klausuler, der her omtales, som om de ere indsatte for det almene Bedstes Skyld. Set fra den ene Side er dette sandt nok; thi Købmandens Beskyttelse og venlige Tjeneste bevirker simpelthen, at den Stuver, som bliver beæret dermed, har at betale derfor 5 Rubler for hvert Tusinde Chetwerts, som bliver indladet; desforuden er der stipuleret Otte til Tolv Guineas i Agent-Kommission, som jo alt gaar til at fylde Købmandens Lommer, endskønt disse Sportler ere erhvervede paa daarlig Maade. Naar Forretningsgangen saaledes bliver værre og værre, synes det at være i Redernes egen Interesse at slutte sig sammen og gøre et kraftigt Forsøg paa at sætte en Stopper for disse uretfærdige og hidtil ubørte Forlangender, som under alle Omstændigheder kun kan være skadelige i enhver Retning.

Marinpol, Azoffhavet, i August 1900.

S.

Opbringelse af privat Ejendom paa Søen under Krigsforhold.

The international law Association har i August Maaned holdt Møde i Rouen. Mødet beskæftigede sig først med Spørgsmaalet om internationale Søforsikringsregler.

Dette meget vanskelige og omfattende Spørgsmaal, hvis Løsning sikkert har meget lange Udsigter, skulle vi foreløbig ikke komme ind paa, da vi mene, at det ikke for Øjeblikket har nogen praktisk Interesse. Vi skulle derimod kortelig omtale et andet paa Mødet drøftet Emne, det i Overskriften nævnte: Opbringelse af privat Ejendom paa Søen under Krigsforhold, ikke fordi dette Spørgsmaal fik nogen Løsning i Form af en Resolution eller lignende, men fordi selve Spørgsmaalet efter vor Mening har almindelig Interesse, og fordi flere af de under Forhandlingerne faldne Udtalelser ere værd at lægge Mærke til.

Det var Forskellen mellem den amerikanske og den evropæiske Opfattelse af dette Spørgsmaal, der gjorde, at Amerika i sin Tid ikke tiltraadte Pariser Deklarationen i 1856. Ifølge denne skulde fjendtligt Gods i neutralt Skib ikke kunne opbringes, og Kaperi skulde være forbudt; men Amerikanerne fordrede endvidere, at privat Ejendom, tilhørende en krigsførende Magts Undersaatter, i aaben Sø skulde være fritaget for Opbringelse, naar det ikke var Kontrabande. Dette vilde de øvrige Magter ikke gaa ind paa, hvorfor Amerika ikke tiltraadte Deklarationen.

Paa Fredskongressen i Haag i 1899 forsøgte Amerika at faa sin Opfattelse af Spørgsmaalet godkendt og udtalt, men de øvrige Deltagere fandt ikke at Spørgsmaalet faldt indenfor Kongressens Omraade.

Paa Mødet i Rouen bragte Amerikanerne atter Spørgsmaalet frem, og foreslog at der skulde gøres en Forandring i de nuværende Regler for Søkrig med Hensyn til privat Ejendom, og at der i den Hensigt skulde afholdes en Kongres, bestaaende af Repræsentanter fra alle Sømagter i Verden.

Fra engelsk Side bekæmpedes Forslaget kraftigt, og det udtaltes, at ingen Stat ved Pariser Deklarationen havde havt til Hensigt at gøre noget Skridt hen imod den Lære, at en Undersaat kan have Fredens Rettigheder, naar hans Land har Krig; naar Magterne havde opgivet Retten til at konfiskere fjendtlig Ejendom i neutralt Skib, var dette alene af Hensyn til de neutrale. Læren om Landets Krig og Undersaattens Fred vilde kun føre til at forlænge Krigen og udsætte Freden; ganske vist kunde Opbringelse bringe Ulykke for mangen en privat Mand, og Hensyn hertil kunde føre til Ønsket om privat Ejendoms Uantastelighed; men et langt større Maal var det at forhindre Krig eller gøre den kortvarig; og Erfaringen viste, at Frygten for Tab og Tabet selv vare væsentlige Bevæggrunde til hurtig at ende Krig. Det var ogsaa heldigt at have en Ordning, der medførte, at selv den mægtigste Nation led ved at føre Krig, og jo mere saarbar en Nation var, des nødigere indlod den sig i Krig.

Fra amerikansk Side hævdedes det, at, naar man anerkendte Retten til at konfiskere Kontrabande, var dette tilstrækkeligt, og der saas ingen retfærdig Grund til at give Ret til at tage private (ikke i Kampen del-

tagende) Folks Ejendom. Ødelæggelsen af Fjendens Handel skulde ligge i Blokaden og ikke i Opbringelse. Retten til Opbringelse havde ikke spillet nogen Rolle i den spansk-amerikanske Krig. Retten til Blokade, Undersøgelse og Konfiskation af Kontrabande burde bibeholdes, men man burde opgive Retten til at tage privat Ejendom paa Søen, idet dette var uretfærdigt og unødvendigt.

Efter en meget lang Forhandling, hvorved det viste sig, at Meningerne stadig stod skarpt imod hinanden, fandtes det umuligt at komme til nogen Resolution, hvorfor Forhandlingerne sluttede uden en saadan.

(Sh. Gaz.)

Esbjerg Fiskerihavn.

Arbejdet paa den ny Fiskerihavn skrider godt fremad; det rolige Vejr vi have havt i Sommer med gennemgaaende ret lav Vandstand har bidraget til, at særlig Arbejdet paa den ny vestre Mole er skredet godt fremad. En stor Del af det nordlige Terræn bliver i denne Tid planeret og belagt med et Lag Jord fra Banken, hvorpaa Havnevæsenets gamle Bygning stod. Den paakørte Jord hindrer Sandflugt, som nok er værd at sætte Dæmper for i Tide, især da man har den Erfaring fra tidligere Aar, at i umiddelbar Nærhed af Fiskerihavnen, nemlig nedenfor Havgade, gjorde Vinden saadan Indhug i den høje Sandbanke, at der blev et Hul saa stort, at en Jolle blev skjult i den nogle Dage efter ved svær Højvande.

Forarbejderne til den projekterede Fiskehalle og Tunnel ere paabegyndte, ligesom det ny Slæbested, med sine fire Beddinger, fremmes for hver Dag, og man har allerede nu en Forstaaelse af, at her bliver et tidssvarende Anlæg saavel med Hensyn til Konstruktion som Materialer. De Beddinger, som her anlægges, ere ikke efter den gammeldags Konstruktion; men de blive paa Midtbjælken forsynede med Jærnskinner og Slæberen bliver erstattet med en Vogn med Hjul under, hvor Skibet anbringes paa. Saadanne Beddinger høre ellers kun de nyere og større Skibsværfter til, men Esbjerg som Vestkystens eneste Fiskeri- og Nødhavn bør ogsaa i saa Henseende paaagtes, især naar man mindes hvormange Traade til Forbedring af Landets Eksport og Import, der løbe sammen her, saa skønt Byen er yngst af Alder som Købstad, er den dog alligevel Vestkystens Storby.

P. K. P.

Personalia.

Som kortelig omtalt i dette Blads forrige No. afgik. Kapt. Anton Jørg. Chr. Erichsen, efter længere Tids Sygeleje ved Døden paa Frederiks Hospital d. 17. ds.

Erichsen var født i Nyborg d. 28. Juni 1848, kom til Søs i 14 Aars Alderen, tog Styrmandseksamen d. 1. April 1869 i Svendborg, hvorefter han i 10 Aar sejlede som Styrmand i Sejlskibe paa Nordsøen, Middelhavet og Afrikas Vestkyst. I 1879 fik han Skonnertbriggen „Frejr" af Nyborg at føre og da dette Skib i 1881 solgtes til Firmaet Moses & Søn G. Melchior her i Byen, blev Erichsen ledig, men resolut underkastede han sig, ligeledes i Svendborg, 2. Afdeling af Navigations-Eksamen samt Maskineksamen og tog herefter i Begyndelsen af 1882 Hyre som Matros i „Det forenede Dampskibsselskabs" Damper „O. B. Suhr". 1833 forfremmedes han til 2. Styrmand og 1885 til 1. Styrmand, som saadan førte han midlertidig Dampskibene „L. P. Holmblad", „Jolantha" og „Xenia".

I 1897 ansattes han som Fører af Dampskibet „Ella" og efter gentagne Gange, under Sygdomsforfald at have ført Selskabets større Skibe, navnlig paa Amerika, ansattes han paa Dampskibet „Omsk" 1899, hvilket Skib han som syg maatte forlade i April Maaned dette Aar. Kapt. Erichsen var en solid, rettænkende og dygtig Sømand og i sit Udseende ret en Type paa en saadan. Han efterlader sig Hustru og en Søn paa 10 Aar.

Søndag den 23. ds. begravedes han under stor Deltagelse fra Frederiksberg Kirke.

Til Kisten var der sendt talrige Kranse, deraf flere signerede, saaledes havde „Det forenede Dampskibsselskab sendt en meget smuk Palme-Dekoration med Baand, og samme Selskabs Kaptajner et pragtfuld Skjold, forestillende Selskabets Kontorflag i hvide og blaa Blomster, omgivet af Palmegrene sammenbundne med en Buket. „Odd fellow Ordenens" Brødre, af hvilket Selskab den Afdøde var Medlem, bare Kisten fra Kapellet ind i Kirken, og her paraderede 10 af „D. F. D. S." Styrmænd i Uniform, to af dem med floromvundne Flag, tilligemed Ordenens Brødre med Emblemer. Efter en smuk Tale af Pastor Grested, bares Kisten til Graven af Styrmænd. I det store Følge, som næsten fyldte Kirken, bemærkedes talrige Repræsentanter for „Det forenede Dampskibsselskab", samt en Mængde Kaptajner og Styrmænd, næsten alle i Uniform, desuden var Odd fellow Ordenens Brødre stærkt repræsenterede. En af disse bragte ved Graven, efter at Kisten var sænket ned, den Afdøde et sidste Farvel fra Brødrene.

„Skik og Brug".

I Anledning af en Artikel i dette Blads Nr. 22 for i Aar, og med ovennævnte Overskrift, dateret Danzig 24. Maj og underskrevet C. Andersen, Sk. „Ingeborg", have vi fra den herværende tyske Generalkonsul erholdt en Skrivelse, hvori der protesteres imod disse Udtalelser, for Danzigs Vedkommende, at det skulde være nødvendigt at give Lodserne Drikkepenge, da det ellers vilde forvolde Skibet unødigt Ophold.

Med Skrivelsen fulgte en Afskrift af en paa Embeds Medfør foretagen Undersøgelse, der i Anledning af Artiklen var afholdt i Danzig, og hvor alle de Lodse, nemlig Sølodsen Bless, Inderlodserne Schlicht, Lawrenz, Rüterbusch og Grill, samt Lodsamtsassistenten Fischer, som havde havt med Skibet at gøre under dets Ophold i Neufahrwasser og Danzig, have erklæret, at de hverken have faaet eller forlangt nogle Drikkepenge, ejheller er Skibet blevet opholdt, eftersom det var det første Skib, der blev udklareret paa Afgangsdagen, og blev sammen med en svensk Galease slæbt ud af en Slæbedamper. Ialt har Skibet betalt M. 4,00 + M. 1,50 + M. 1,50 + M. 1,50 + M. 4,00 + M. 2,00, tilsammen M. 14,50 i Lodspenge. Til Slutning bemærkes, at da Skibet er indkommet den 19. Maj og udgaaet den 3. Juni, men Skrivelsen er dateret 24. Maj, saa beviser dette, at Klagen er ugrundet. Sølodsen Bless har erklæret, at Kaptajn Andersen havde tilbudt ham en Drikkeskilling med de Ord: „Drik herfor et Glas Øl", hvortil Lodsen svarede: „Jeg takker, Kaptajn, jeg har fast Gage af Regeringen, men senere kunne vi jo drikke et Glas Øl sammen."

Efter Generalkonsulens Ønske have vi optaget dette, men skal dog bemærke, at Artiklen intet indeholder om, at der er forlangt Drikkepenge i Danzig, men at der kun er Tale om Tyskland i det hele taget. Det er muligvis hændet Kaptajnen paa en anden Plads, og saa har han benyttet sit Ophold i Danzig til at skrive derom, mens han havde det i frisk Minde. Iøvrigt opfordre vi Kaptajn Andersen til selv at svare herpaa. Forskellige Folk, som vi have talt med, og som dels kende Forholdene i Tyskland og dels have Skibe, der sejle derpaa, erklære, at denne Uskik endnu finder Sted. Tidligere var det næsten Skik og Brug overalt, og Lodserne fik ofte Drikkepengene hos Mæglerne efter en bestemt Regel, saa de behøvede ikke at bede derom. Vi vide, at denne Uskik er afskaffet nogle Steder, men tvivle ikke om, at den endnu florerer mange Steder i de forskellige Lande.

Lloyds Register of British and Foreign Shipping.

Denne over hele Verden bekendte Institution flytter om kort Tid sin Virksomhed hen i en ny pragtfuld Bygning, der er rejst i Fenchurch Street, London E. C.

Som bekendt begyndte Virksomheden i det 17. Aarhundrede i et af Mr. Edward Lloyd oprettet Kaffehus paa en Tid, da disse Kaffehuse i stor Mængde oprettedes rundt om i London. Lloyds Kaffehus besøgtes navnlig af Folk, der vare interesserede i Søfart og Assurance, og i Tidens Løb dannede Kaffehusets Gæster en Forening til Varetagelse af deres Interesser.

I denne Forening uddannedes Reglerne for Søassurance, og „Lloyds customs" have altid spillet en betydelig Rolle i Assuranceverdenen. I Lloyd lagdes endvidere Grunden til Klassifikationsinstitutet, idet man allerede paa et tidligt Tidsrum indsaa Nytten af at have Lister over de forskellige Skibe, deres Bygning, deres Alder, deres Rejser etc.

Saaledes som dette efterhaanden er blevet udviklet, og med den til alle Jordens Kanter spredte Virksomhed, har Lloyds altid havt og har til Stadighed en mægtig Betydning for hele Verdens Skibsfart.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Hvad er Grunden til, at „Dansk Søfartstidende" ikke indeholder „Skibsefterretninger" vedkommende Odense Handelsflaade, særlig dens Sejlskibe, hvoraf mange gaa i oversøisk Fart, medens Bladet derimod har saadanne Efterretninger f. Eks. fra Svendborg og Rønne?

En Abonnent i Odense.

Sv.: Hvis Rederne ønske deres Skibe anmeldte, kan dette let lade sig ordne med Redaktionen.

Fra Sø og Land.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet: Ved Indbrud paa det danske Generalkonsulat i Buenos Ayres Natten mellem d. 25. og 26. f. M. er mellem 100 og 200 private Breve adresserede til Generalkonsulatet blevne bortstjaalne.

Efter at Englænderne havde anerkendt deres Forpligtelse til at give Erstatning for Beslaglæggelsen af de tyske Skibe i den sydafrikanske Krig, blev der nedsat en engelsk-tysk Kommission til Afgørelse af Erstatningernes Størrelse. Resultatet af Kommissionens Undersøgelser og Forhandlinger foreligger nu, hvorefter der er tilstaaet for Beslaglæggelse af de tyske Postdampere „Bundesrath", „General" og „Herzog" Lstr. 20,000 og Lstr. 5,000 som Erstatning til dem, der vare interesserede i Losning af Godset. For at stoppe den tyske Bark „Hans Wagner" er tilstaaet Lstr. 4,437 og for Arrest paa den tyske Bark „Marie" Lstr. 126.

„Fairplay".

Anthony Pollock Præmien paa 100,000 Frcs., som var udsat for den bedste Opfindelse til at redde Menneskeliv, under Kollisionstilfælde og lignende, og som var overgivet Juryen i Handelsmarine-Afdelingen paa Pariserudstillingen til Bedømmelse, har nu afgivet sit Skøn. Der var indkommet i Alt 435 Opfindelser, hvoraf Modeller vare udstillede i Kælderen til Palais de Navigation. I Henhold til de opstillede Betingelser havde Juryen Magt til enten at give hele Summen til en Opfindelse af saa fremragende Betydning, at den fortjente Præmien, eller ogsaa at dele Summen mellem Opfindelser af lige Værdi, eller helt tilbageholde Summen, hvis ingen Opfindelse efter deres Mening var værdig til Præmie, men i sidste Tilfælde skulde Udstillerne holdes skadesløse for de Omkostninger, de havde havt, paa den Maade som Juryen fandt raadeligst. Den internationale Jury ansatte en Underjury, som sammen med Eksperter undersøgte det indsendte i Enkelthederne. Efter en omhyggelig Undersøgelse blev der af Kaptajn i den franske Marine Clavaud indgivet en Rapport, hvis Slutning var, at ingen af de indsendte Opfindelser vare værdige til den fulde Sum. Hovedparten af dem vare hverken ny eller praktiske. Juryen skænkede dog en Sum af 10,000 Frcs. til Mr. L. Roper af Palace Chambers, Westminster, for Redningsbaade,

Flaader og andre Redningsapparater, tilligemed en Guldmedaille. Det blev vedtaget, at Konkurrencen skulde gentages næste Aar paa ny Konditioner, som senere ville blive bekendtgjorte. Juryen vedtog ikke at give nogen Skadeserstatning til de uheldige Udstillere, da den mente at de burde dele Skæbne med andre Udstillere, som ingen Præmie faar. Det forlyder, at nogle af de uheldige Kandidater vil tvinge Juryen til at uddele Pengene til Udstillerne i Forhold til Opfindelsens Godhed, eller holde dem skadesløse for deres Udgifter.

Fra Amerika meddeles: Siden den gamle „Thingvallapier" brændte under Katastrofen i Hoboken, har Selskabet midlertidigt havt Plads ved den hollandske Pier, men der har i Mellemtiden været store Planer i Gang om en fuldstændig Flytning, og Følgen er bleven, at „Skandinavien-Amerikalinien" for Eftertiden skal have sin amerikanske Endestation ved Pier Nr. 3 for Enden af den 41. Gade i Syd Brooklyn.

Selskabet vil her faa en moderne og praktisk udstyret Dok, som baade med Hensyn til Beliggenhed og Bekvemmelighed vil byde baade Passagererne og Godstrafiken betydelige Fordele fremfor den gamle Pier i Hoboken. Den ligger nogle faa Minutters Gang fra Færgestationen ved den 39. Gade og staar herved i Forbindelse med alle New Yorks Baner, Sporvogne m. m. Den ny Dok er 600 Fod lang og 120 Fod bred, er overbygget i hele sin Længde og paa den ene Side forsynet med en 30 Fod bred Kørevej, hvorfra alt Gods kan ind- og udleveres uden at genere Publikum i Dokken. Der er indlagt elektrisk Belysning. Kontorlokaler for Kapt. Schmidten og hans Stab af Folk, for A. E. Johnsons Passagerafdeling, samt Lokaler til Toldvæsenet og Venteværelse for Passagerer med Bagagerum. Fra den 41. Gade er der speciel Indgang for Passagererne. Rygterne havde længe gaaet om Flytningen til Brooklyn, men ingen havde tænkt sig, at det kunde ske saa hurtigt og blive saa godt.

Ugens Havarier.

Brig „Medor", Kapt. Svarrer af Fanø, er bleven paasejlet af Fiskedamperen „Golden Groon" ved Spurn Head og 20. ds. indslæbt til Grimsby med Haveri.

Bark „Nordby", Kapt. Christiansen af Fanø, er strandet ved Tahita (Sydhavsøerne). Besætningen reddet. Skibet var lastet med Kopra og assureret. „Nordby" er bygget i Dundee 1888 og maalte 624 Reg. T.

Marie Paullig, Dpsk. af Hamburg, er paa Rejsen til Calais med Trælast indslæbt til Frederikshavn af Dpsk Livonia, som traf Marie Paullig 20 Kvartmil vest for Hanstholm med svær Maskinskade. Skibet reparerer i Frederikshavn.

Bertie, Barkskib af Christiania, er d. 20. ds. paa Rejsen fra Dieppe til Sundswall, landsat 1/4 Mil Syd for Bovbjerg. Tuskjær Redningsbaad reddede Besætningen, 14 Mand og Kaptainens Hustru. Barkskibet var bleven paasejlet af Fiskedamperen Bürgermeister Smidt. Da Sammenstødet skete, kastede Kaptainens Hustru sit lille Barn ombord i Damperen og blev saaledes skilt fra det. Barnet er i god Behold landsat i Bremerhafen.

Typhon, Kutter af Tvedestrand, er d. 20. ds. grundstødt paa Brændevinshagen Syd for Læsø. Flot og indbjerget til Læsø.

Anna, Skonnert af Holbæk, kom Natten til d. 21. ds. paa Grund paa Lappegrunden efter at være bleven paasejlet af en Galease. Kom flot ved egen Hjælp.

Octa, Dpsk. af Kjøbenhavn, er indslæbt til Kjerteminde efter Grundstødning paa Romsø

Marie, Dampskonnert af Marstal, er d. 24. ds. i tæt Taage strandet udfor Arendal og bliver sandsynligvis Vrag. Mandskabet er bjerget.

Sølling, Skonnert af Svaneke, er efter Kollision med Skonnert Helen Hatchinson af Banff indbragt hertil for at repareres. Helen Hatchinson indkom ligeledes hertil med Skade.

Lisa, svensk Damper grundstødt i Nærheden af Stevns. Svitzer-Damperne „Kattegat" og „Em. Z. Svitzer" afsendt til Assistance. Ved Ankomsten var Skibet, som var ladet med Props, kommet af ved egen Hjælp, efter at have kastet overbord af Ladningen. Tilsyneladende ubeskadiget. Fortsatte Rejsen.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 17. Septbr. — Alexandra, Svensson, ankom til St. Petersborg 24. Septbr. — Algarve, Borries, afgik fra Lissabon 20. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Kihl, afgik fra St. Petersborg 17. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Arkansas, Jespersen, er ankommen til Kbhvn. — Arno, Strubberg, afgik fra Kbhvn. 22. Septbr., bestemt til St. Petersborg. — Beira, Lunge, ankom til Cadiz 23. Septbr. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Finland 16. Septbr., bestemt til Barcelona. — Dagmar, Gade, ankom til Funchal 23. Septbr. — Douro, Ørum, afgik fra Gibraltar 22. Septbr., bestemt til Palma. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 9. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Garonne, Rasmussen, afgik fra Kbhvn 23. Septbr., bestemt til St. Petersborg. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Cardiff 23. Septbr., best. til Bordeaux — Hekla, Thomsen, afgik fra New York 15. Septbr., best. til Christianssand. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Cette 23. Septbr., bestemt til Tarragona. — Island, Skjødt, ankom til New York 22. Septbr. — Kentucky, Caroc, ankom til Boston 20. Septbr. — Leopold II, Kruse, afgik fra Antwerpen 23. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Loire, Rabe, ankom til Bordeaux 12. Septbr. — Louisiana, Jensen, afgik fra Aarhus 5. Septbr., bestemt til New York. — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til St. Petersborg 22. Septbr. — Nicolai II, Michelsen, ankom til Hamborg 24. Septbr. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 22. Septbr., bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, i Finland. — Omsk, Müller, ankom til Kbhvn. 22. Septbr. — Texas, Holm, ankom til New Orleans 17. Septbr. — Thingvalla, Laub, ankom til New York 21. Septbr. — Xenia, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 12. Septbr., best. til New Orleans.

Adolph Andersen, Schubert, pass. Holtenau 24. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ank. til Kbhvn. 23. Septbr., best. til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 24. Septbr., best. til Riga. — Ceres, Jacobæus, afgik fra Leith 19. Septbr., best. til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til Pillau 23. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Arendal 20. Septbr., bestemt til Throndhjem. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 21. Septbr., bestemt til Hamburg. — Eos, Christensen, ankom til Newcastle 24. Septbr., bestemt til Libau. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 20. Septbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Ingwartsen, ankom til Hull 22. Septbr., bestemt til Hamburg. — Kasan, Jonsson, ankom til Kbhvn. 24. Septbr., bestemt til London. — Kiew, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 23. Septbr. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 17. Septbr., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 18. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 24. Septbr., bestemt til Danzig. — Mørsø, Frisenette, ankom til Bergen 25. Septbr., best. til Kbhvn. — Moskov, Rohde, afgik fra Hull 23. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Nielsen, ankom til Methil 20. Septbr., bestemt til Libau. — Nordjylland, Kromann, ankom til London 24. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Hamburg 24. Septbr., best. til Kbhvn. — Pregel, Olsen, afgik fra Kbhvn. 24. Septbr., bestemt til Libau. — Thyra, Jørgensen, pass. Holtenau 25. Septbr., bestemt til Hull. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Kbhvn. 24. Septbr., best. til Libau. — Vendsyssel, Kiær, afgik fra Leith 18. Septbr., bestemt til Island. — Vesta, Holm, afg. fra Leith 11. Septbr., bestemt til Island. — Vesus, Andresen, pass. Holtenau 22. Septbr., bestemt til Libau. — Viking, Lorentzen, ankom til Riga 20. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Kursk, Møller, pass. Holtenau 24. Septbr., bestemt til London. — Jyden, Erichsen, ankom til Danzig 22. Septbr., bestemt til Kbhvn.

Ficaria, Thøgersen, afgik fra Newcastle 26. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 26. Septbr., bestemt til Odense. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Malmø 27. Septbr. via Helsingborg, best. til Grimsby. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra New-

castle 26. Sepbtr., bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 26. Septbr. via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 27. Septbr., bestemt til Newcastle — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 26. Septbr. via Svendborg og Odense, best. til Newcastle. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 26. Septbr., best. til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til London 14. Septbr. — Frode, Wrisberg, afgik fra Riga 19. Septbr., best. til Rouen. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Trangsund 16. Septbr. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Brahestad 24. Septbr. — Skjold, Schmidt, ankom til Newcastle 24. Septbr. — Danmark. Kraemer. ankom til Riga 21. Septbr. — Ragnar, Holst, ankom til Emden 22. Septbr. Volmer, Riber, afgik fra St. Petersborg 23. Septbr., best. til Brake. — Dan, Tofte, ankom til Newcastle 22. Septbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Grimsby 21. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Olaf, Petersen, ankom til Sunderland 21. Septbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Pawel Andrejeff, Johnsen, afgik fra Kronstadt 19. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Sunderland 20. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Russ, Jensen, afgik fra Kronstadt 21. Septbr., bestemt til London. — Peter Berg, Tannebæk, er afgaaet fra Rotterdam, best. til St. Petersborg. — Johan Siem, Knudsen, ankom til North Shields 22. Septbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 22. Septbr., bestemt til Ghent.

Urania. Ekliptika, Klaaborg, ankom til Kronstadt 21. Septbr. — Venus, Petersen, ank. til Luleå 23. Septbr. — Sirius, Branth, ankom til Port Said 16. Septbr. — Mars, Lyngby, ankom til Granton 23. Septbr.

Nordsøen. Nordland, Pii, ankom til Kbhvn. 22. Septbr. — England, Andresen, ankom til Libau 24. Septbr. — Rusland, Møller, ankom til Zaandam 23. Septbr.

Heimdal. Anine, Ratje, afgik fra Lovisa 22. Septbr. — Kamma, Petersen, afgik fra Tyne 21 Septbr. — Helga, Lagesen, afgik fra Sundsvall 23. Septbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Haparanda 18. Septbr. — Elna, Møller, afgik fra Blyth 21. Septbr. — Therese, Løffler, afgik fra Kramfors 23. Septbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, ank. til Kronstadt 18. Septbr. — Fyen, Hansen, afgik fra Stettin 23. Septbr., bestemt til St. Petersborg. — Hafnia, Thoensegaard, afgik fra Riga 20. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Russia, Hansen, ankom til Sunderland 22. Septbr. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Ghent 20. Septbr.,

Østersøen. Yrsa, Jensen, afg. fra Swansea 21. Septbr., bestemt til Kønigsberg. — Cimbria, Hansen, ankom til Methil 24. Septbr. — Patria, Larsen, afgik fra Luleå 24. Septbr., bestemt til Rotterdam.

Union. Anglia, Poulsen, afgik fra Kbhvn. 24. Septbr. best. til Libau. — Frisia, Skov, ankom til Lübeck 23. Septbr. — Gallia, Nielsen, ankom til Riga 22. Septbr. — Britannia, Nielsen, ankom til Rotterdam 23. Septbr. — Caledonia, Fisker, afgik fra Riga 19. Septbr., bestemt til Dordrecht.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Calais 17. Septbr. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Tenerifa 16. August, bestemt til Hamburg. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Poti 18. Septbr. — Fredenborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 25. Septbr. — Jomsborg, Kühl, ankom til Newcastle 17. Septbr. — Kronborg, Schultz, afgik fra Plymouth 14. Septbr., bestemt til Østasien. — Rosenborg, Schultz, ank. til Boness 25. Septbr. — Skanderborg, v. Deurs, ank. til Honfleur 21. Septbr. — Søborg, Fischer, afgik fra Hull 24. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Sunderland 24. Septbr. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Glasgow 17. Septbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, afgik fra Sevilla 22. Septbr., bestemt til Ardrossan. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 23. Septbr. — Klampenborg, Jensen, ank. til Newcastle 21. Septbr. — Marselisborg, Andersen, ankom til Cardiff 21. Septbr. — Silkeborg, Petersen, ankom til Newport 25. Septbr. — Skodsborg, Lund, ankom til Dieppedalle 24. Septbr. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Kbhvn. 25. Septbr. — Ulfsborg, Hveissel, afgik fra Kbhvn. 25. Septbr., best. til Rouen.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Memel 24. Septbr. — Agnete, Jensen, ankom til Burntisland 19. Septbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 24. Septbr., bestemt til Riga. — Alice, Hansen, afgik fra Kiel 21. Septbr., bestemt til Burntisland. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra St. Petersborg 20. Septbr., bestemt til Amsterdam. — Bornholm, Petersen, ankom til Grangemouth 19. Septbr. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 23. Septbr. — Rønne, Hintze, afgik fra Malmø 24. Septbr., bestemt til Libau.

Danmark. Rolf, Hahn, under Ladning i Methil. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Kiel 23. Septbr., best. til Methil. — Ansgar, Larsen. afgik fra Blyth 24. Septbr., bestemt til Kbhvn. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Methil 21. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Hamlet, Sommer, ankom til Riga 21. Septbr. — Helge, Mathiesen, afgik fra Kronstadt 23. Septbr., bestemt til Rotterdam.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, ank. til Konstantinopel 20. Septbr. — Annam. Berg, afgik fra Singapore 16. Septbr., bestemt til Port Said. — Normannia, Eriksen, afgik fra Antwerpen 16. Septbr., bestemt til Port Said. — Kronborg, Schultz, afg. fra Plymouth 14. Septbr., bestemt til Port Said. — Nordkap, Rasmussen afgik fra St. Petersborg 24. Septbr., bestemt til Kbhvn.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Dunkirk 18. Septbr. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Kronstadt 19. Septbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Kbhvn. 22. Septbr., bestemt til Kronstadt.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Grangemouth 18. Septbr.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 20. Septbr. til Kallundborg. — Fnigheden, Nielsen, ank. 21. Septbr. til Gravelines.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til London 17. Septbr. — London, Bom, ank. til Sundsvall 23. Septbr.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Methil 24. Septbr. — Clara, Petersen, ankom til Sundswall 21. Septbr.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Libau 23. Septbr. — bestemt til Rotterdam. — Svend, Bønnelycke ankom til Burntisland 25. Septbr.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Vega, Pedersen, ankom til Bremen 24. September fra Corinto. — Puck, Clausen, ankom til Falmouth 17 Septbr. fra Progreso beordret til Hamburg. — Medor, Svarrer indkom til Grimsby 20. Septbr. efter Kollision med en Fiskertravler paa Rejsen fra Kemi til London. — Nanna, Warrer, ankom til Scilly Øerne 21. Septbr. fra Yucatan og afgik 22. September. til Hamburg. — Dorane, Sigurdsen, ankom til Antwerpen 22. Septbr. fra Rosario. — Nancy, Pedersen, ank. til Cadix 22. Septbr. fra Gibraltar. — Kronprinsesse Louise, Pedersen, afg. fra London 23. Septbr. til Port Natal. — Thora, Thomsen, ank. til Hamburg 24. Septbr. fra Sydhavet. — Nordby, Christiansen, strandet ved Rajatea 21. Aug. Mandskabet reddet. Skibet sank 26. August.

Fanø. Senderho. Anna, Mortensen, ank. 21. ds. til Ørenskoldsvik fra Rockester. — Merida, Jørgensen, ank. 23. ds. til Kjøge fra London.

Rønne. Klara Marie, Kofod, ank, til Kjøbenhavn 18. Septbr. — Coureer, Jacobsen. ank. til Helsingør 18. Septbr. — Camtoos, Pedersen, afgik fra Grimsby 19. Septbr., best. til Rønne. — Freja, Bech, ank. til Riga 19. Septbr. — Ansgar, Clausen, ank. til London 20. Septbr. — Tordenskjold, Larsen, ank. til Sundswall 21. Septbr.

Svendborg. Estrup, Madsen, ankom til Amsterdam 17. Septbr. — Newsky, Nielsen. ank. til St. Petersborg 17. Septbr. — Hejmdal, Andreasen, ankom til Sundswall 17. Septbr. — Pallesen, Jensen ank. til Newcastle 18. Septbr. — Svend, Huusfeldt, ank. til Dysart 18. Septbr. — Emanuel, Bentzen, ank. til St. Petersborg 19. Septbr. — Frits Emil. Henriksen, ank. til Harlingen 20. Septbr. — Phønix, Hansen, ank. til Aarhus 20. Septbr. — Triton, Nielsen, ankom til St. Petersborg 19. Septbr. — Hansine, Hansen ank. til St. Petersborg 20. Septbr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Skien 20. Septbr. — Agnes, Dam, ank. til Kjøbenhavn 21. Septbr. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Kotka 21. Septbr. — Brage, Jørgensen, ankom til Helsingborg 21. Septbr. — Marie, Nielsen, ank. til St. Petersborg 20. Septbr. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til St. Petersborg 21. Septbr. — Adolfine, Sørensen ank. til Inverness 21. Septbr. — Odin, Andersen, ankom til Klintebjerg 21. September. — Pomona, Nielsen, ankom til St. Petersborg 22. Septbr. — Solon, Hansen, ank. til Kolberg 22. Septbr. — Skirner, Nielsen, ank. til St. Petersborg 22. Septbr. — Svafva, Dam, ank. til St. Petersborg 24. Septbr. — Ariel, Nielsen. ankom til Wyborg 24. Septbr. — Sofie, Jensen, ankom til St. Petersborg. 23. Septbr.

Ærø. Skjold, Mygind, ank. 17. Septbr. til West Wemyss. — Marie, Eriksen, ank. 18. Septbr. til Sletten (Helsingør), — Arken, Christensen, ank. 18. Septbr. til Dysart. — Fri-Rasmussen, ank. 18 Septbr. til Dysart. — Elise Dyreborg, Simonsen, ankom 19. Septbr. til Leith. — Birgtte, Hansen,

ank. 18. Septbr. til Kjøbenhavn. — Anna, Hansen, ank. 18. Septbr til Gøteborg. — Norden, Rasmussen, ank. 18. Septbr. til Bjästa (Ørnskoldsvik Distrikt). — Alf, Rasmussen, ank. 18. Septbr. til Fowey. — Fredensborg, Kisby, ankom 19. Septbr. paa Boness Red. — Anna, Johansen, afg. 15. Septbr. fra Odense til Norge. — Catrine, Christensen, ankom 17. Septbr. til Aalborg. — Svanen, Møllmann, ank 11. Septbr. til Stornoway fra Island. — De tvende Brødre, Bøye, ank. 11. Septbr. til Methil. — Caroline, Albertsen, ankom 19. Septbr. til Odense. — Anne Marie, Hansen, ankom 19. Septbr. til Odense. — Johanne, Grube, ankom 19. Septbr. til Irwine. — Laurine, Kastrup. ank. 15. Septbr. til Gøteborg fra Granton. — Hjalmar, Rosenbeck, ank 21. Septbr. til Kotka. — Juliane, Christensen, ank. 19. September til Grebbestad. — Nielsine, Christensen, ankom 21. Septbr. til Holbæk. — Claudia, Simonsen, ank. 21. Septbr. til Neder Kalix. — Sylfid, Østermann. ankom 21. Septbr. til Bjästa (Ørnskoldsvik Distrikt). — Ingeborg, Svane, ankom 21. Septbr. til Rotterdam. — Marie, Weber, ank. 18. Septbr. til Fredericia fra Kings Lynn. — Cæsar, Jørgensen, ank. 16. Septbr. til Kønigsberg. — Cecilie Schaarup, ank. 16. Septbr. til Kønigsberg. — Chaloupens Minde, Rasmussen, ank 21. Septbr. til Kjøbenhavn. — Dannebrog, Harris ank. 19. Septbr. til Kiel fra Karlshamn. — Anna, Petersen, afg. 21. Septbr. fra Odense til Sverrig. — Condor, Christensen, ank. 22. Septbr. til Kjøbenhavn. — Ceres, Bager, ank. 24. Septbr. til Sikeå (Umeås Distrikt). — Kathinka, Rasmussen, afg. 22. Septbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Mette, Andersen, ank. 21. Septbr. paa Kjøbenhavns Red fra Ralich f. O. — Elna, Carlsen, ankom 22. Septbr. til Inverkeithing. — Harris, Torsteinson, ank. 24. Septbr. til Sundsvall. — Kirstine, Rasmussen, ank. 22. Septbr, til Rudkjøbing. — Søstrene, Christensen, ankom 23. Septbr. til Roumo. — Dorthea, Christensen, ank. 24. Septbr. til Leith.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Nyminde-Gab. *Nyminde-Gab* har i den sidste Tid flyttet sig c. 750 Alen S. efter. Lede-Baakerne staa nu VSV. og ØNØ. for hinanden. Paa Barren er der nu 5 Fod Vand ved Højvande.

Skagerrak. Vigsø, Bulbjerg, Spirbakken og Skagen. *Vigsø* Baake er ombygget, *Bulbjerg* Baake er under Arbejde og Ombygningen af *Spirbakken* og *Skagen* Baaker begyndes om nogle Dage.

Limfjorden. Aalborg V. „Portland-Cementfabrik Norden". Paa *„Norden's"* Bro er tændt to røde, faste Fyr, der kun lyse V. for Linien N. t. Ø. Dybden ved Broen er 18 Fod.

Østersøen. Bornholm. Rønne. Det V.-lige af de to grønne, faste Ledefyr S. for *Rønne* Havn er atter tændt. Brændetid: 1. Aug.—15. Maj.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Trelleborg. Kullagrundet. I de nærmeste Dage udlægges ved *Kullagrundet*, 5 Kml. SØ. for *Trelleborg*, en Klokketønde. 55° 19′ 10″ N. Br. 13° 16′ 0″ Ø. Lgd.

Sandhammeren SØ. Ifølge Telegram fra Lodskaptejnen i *Malmö* er Vraget af den 4 Kml. SØ. ½ S. fra *Sandhammaren* Fyr sunkne Skonnert uskadeliggjort. Mindste Dybde paa Stedet er 5 Fv.

Kalmarsund. Bergqvara. Ved *Bergqvara* Havn skal tændes to røde, faste Ledefyr, som holdte overet i N. 85° Ø. lede i det Ø.-lige Indløb, S. om *Garpen* Fyr. De vises fra Pæle, 38 og 29 Fod høje med sort Firkant, hvori er malet en hvid Trekant. 56° 22′ 50″ N. Br. 16° 5′ 40″ Ø. Lgd.

Häfringe Fyr. Paa 16 Fods Grunden ved *Häfringe* Fyr, paa hvilken *„Maud Castle"* stødte, er der kastet Ladning overbord, saa at Dybden nu kun er 9 Fod. En Stage med Kost er udsat paa 58° 36′ 5″ N. Br. 17° 20′ 20″ Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Söderhamn. Til Vejledning fra *Brandhällsredd* til *Stugsuud* ved *Söderhamn* skulle følgende Fyr tændes: Paa *St. Garpen* to Fyr, hvoraf det S.-lige skal vise hvidt, rødt og grønt fast Lys og det Ø.-lige fast grønt Lys, to røde faste Ledefyr ved *Ullbacka*, og et grønt fast Fyr uden for *Grundvik*. Brændetid: Fra Skibsfartens Begyndelse til 15. Maj og fra 1. Aug. til Skibsfartens Ophør.

Finland. Åbo og Ålands Distrikt. *Husö* Fyr viser nu rødt og hvidt vekslende Lys fra N. 53° V. gennem N. og Ø. til S. 63° Ø. og stærkt rødt og svagt rødt vekslende Lys fra N. 68° V. til N. 53° V. Hvidt Fyrhus.

Purha og *Pitkäniemi* Fyr vises nu fra hvide Fyrhuse, forøvrigt uforandret.

Svartholm Fyr er flyttet til *Hejsala Landet* og hedder nu *Hejsala* Forfyr. Det er et rødt og hvidt vekslende Fyr. Flammens Højde: 25 Fod. Hvidt Fyrhus. 60° 10′ 41″ N. Br. 22° 13′ 7″ Ø. Lgd.

Hejsala Bagfyr er et hvidt, fast Fyr, 230 Alen fra Forfyret. Flammens Højde: 48 Fod. Fyrpæl. 60° 10′ 38″ N. Br. 22° 13′ 15″ Ø. Lgd.

Holdte overet lede de mellem Sømærkerne, fra *Hafverö* Fyrlinie.

Tyskland. Lübeck Bugt. Om Dybden mellem *Neustadt* og *Travemünde* gives følgende Oplysninger:

N. for *Aal-Beek* Sluse ved *Niendorf* ligger 19 Fods Grænsen 2 Kbl. N.-ligere. Uden for 32 Fods Grænsen findes Plader med 28 Fod Vand. S. for *Neustadt* Havn ligger 10½ Fv. Grænsen indtil 3,200 Alen Ø.-ligere og Landgrunden er uren. Paa Stenrevet N. for *Travemünde* er der mindre Dybde. Uden for 19 Fods Grænsen ligger en 17 Fods Plade 4 Kbl. og en 19 Fods Plade 8 Kbl. N. t. Ø. for Baaketønden *Brothen O.* N. for *Brothen* ligger 19 Fods Grænsen 4 Kbl. længere ude, og endnu længere ude findes Plader med 17 Fod.

Travemünde Havn, Broer m. m. ere forandrede.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Andersbådan. Paa *Andersbådan* er nu rejst et 19 Fod højt, rødt Stangmærke med Kost, hvorunder en Ballon.

Norge. Den 20. Septbr. 1900 tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formørkelser:

Grønholmskjær, Risør Ø.-lige Indløbs N.-Side, lyser fra N. 56° Ø. gennem Ø. og S. til S. 78° V. Lyset er rødt fra N. 56° Ø. til N. 71° Ø., fri S. om *Pershausen*, grønt fra N. 83° Ø., fri N. om *Jersboen*, gennem Ø. og S. til S. 70° V., fri N. om *Jagteboen* og *Buviksuggen*, hvidt i Løbet. Flammens Højde: 22 Fod. 58° 44′ 35″ N. Br. 9° 20′ 0″ Ø. Lgd.

Homborgsund Ledefyr. Forfyret paa *Hestvigpynten* er hvidt og lyser fra S. 33° Ø., fri V. om *Skarveskjær*, gennem S. til S. 53° V., fri Ø. om *Haralden*. Flammens Højde: 18 Fod. 58° 15′ 35″ N. Br. 8° 29′ 55″ Ø. Lgd. Bagfyret er et rødt, fast Fyr c. 1,200 Alen N. 42½° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 95 Fod Lyser over en Vinkel af 3° paa hver Side af Fyrlinien, stærkest i denne. Holdte overet lede Fyrene fri Ø. om *Havsteinsboen, Bergskirke* og *Aalesøboen*, V. om *Svertinggrund, Aslaggen* og *Skjolden*.

Humlesund paa *Bergsø* NØ.-Pynt, viser rødt Lys fra S. 78° Ø., fri S. om *Fugleskjærflakket*, til S. 60° Ø. og fra S. 25° V., fri V. om Skærene ved *Malmen*, til S. 29° V. Flammens Højde: 24 Fod. 58° 14′ 20″ N. Br. 8° 25′ 40″ Ø. Lgd.

Ledholmen, Kristianssand Fjord, paa Holmens N.-Pynt lyser fra N. 51° Ø., fri V. om *Bakmandskjær*, gennem N. og V. til S. 38° V., fri V. om *Dvergsøhausen*. Lyset er rødt fra N. 51° Ø. til N. 63° V., fri S. om *Olafsholmen*, grønt fra N. 68° V., fri N. om *Dvergsø* og *Dybingen*, til S. 65° V., fri S. om *Dvergsø*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 23 Fod. 58° 6′ 25″ N. Br. 8° 5′ 40″ Ø. Lgd.

Lysevnen: 6 Kml. for hvidt, 4 Kml. for rødt og 3 Kml. for grønt Lys. Brændetid: Hele Aaret.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Den 20de September 1900 tændtes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formørkelser:

Linesund, Stavanger Fjord, paa *Tørskjær*, viser hvidt Lys fra N. 43° Ø., gennem N., V. og S. til S. 36° Ø. Flammens Højde: 13 Fod. 59° 2′ 35″ N. Br. 5° 41′ 15″ Ø. Lgd.

Panvigodden, Gansfjord, lyser fra N. 28° V. gjennem N., Ø. og S. til S. 7° V., fri Ø. om *Ramsviggrunden*. Lyset er grønt fra N. 28° V. til N. 4° Ø., fri Ø. om *Kjærringgrunden*, rødt fra N. 39° Ø., fri V. om *Maröstenen*, til S. 7° Ø., fri V. om *Gansflua*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 16 Fod. 58° 57′ 40″ N. Br. 5° 46′ 35″ Ø. Lgd.

Lysevnen: 6 Kml. for hvidt, 4 Kml. for rødt og 3 Kml. for grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj.

Tyskland. Elben. Pagensand. Sort Spidstønde Nr. ⅝ S. for *Pagensand* er midlertidig inddragen paa Grund af Uddybningsarbejder.

Holland. Zeegat van Ameland. I *Westgat Borndiep*, er Dybden aftagen. En Spidstønde Nr. 6 a er i 5 Fv. Vand udlagt paa 53° 26′ 43″ N. Br. 5° 34′ 27″ Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 6 er inddragen.

Farvandet har forandret sig, og Afmærkningen er flyttet efter Farvandet.

Zeegat van Texel. I *Texelstroom* er Flaaden til Brug ved Skydeøvelser inddragen.

Zuiderzee. Inschot. I *Inschot* er midlertidig udlagt to Spidstønder Nr. 2 a og 3 a, hver med Ballon.

Zeegat van Brouwershaven. Dwars in den Weg. I Farvandet S. for *Dwars in den Weg* er i 6½ Fv. Vand udlagt en Spidstønde Nr. 1. 51° 44′ 0″ N. Br. 3° 55′ 0″ Ø. Lgd

Krammer og Noordergat. I *Krammer* er Stumptønde Nr. 4 inddragen. Sort Lystønde Nr. 3 har nu Nr. 4 og ligger i 38 Fod Vand. 51° 40′ 58″ N. Br. 4° 8′ 20″ Ø. Lgd. En Stumptønde Nr. 3 er udlagt i 16 Fod Vand. 51° 40′ 59″ N. Br. 4° 7′ 59″ Ø. Lgd.

I *Noordergat* er Stumptønde Nr. 6 flyttet og ligger i 13 Fod Vand. 51° 39′ 5″ N. Br. 4° 15′ 10″ Ø. Lgd. Sort Lystønde Nr. 7 er flyttet og ligger i 16 Fod Vand. 51° 38′ 57″ N. Br. 4° 15′ 46″ Ø. Lgd.

Krammer, Volkerak og Hellegat. I *Krammer* er Spidstønde Nr. 2 ombyttet med en rødmalet Lystønde Nr. 2.

I *Volkerak Karolina Geul*, er Lystønde Nr. 1 ombyttet med en Spidstønde Nr. 1, der ligger i 14 Fod Vand. Spidstønde Nr 9 med Ballon er ombyttet med en rødmalet Lystønde Nr. 9, der ligger i 25 Fod Vand. En sort Lystønde Nr. 1 er udlagt i 24 Fod Vand. 51° 39′ 14″ N. Br. 4° 17′ 54″ Ø. Lgd.

I *West-Hellegat* har den sorte Lystønde Nr. 3 nu Nr. 4 og er flyttet til Stumptønde Nr. 4's Plads. Stumptønde Nr. 4 har nu Nr. 3 og er flyttet til den sorte Lystønde Nr. 3's Plads. Den sorte Lystønde Nr. 6 har nu Nr. 7 og er flyttet til Stumptønde Nr. 7's Plads. Stumptønde Nr. 7 har nu Nr. 6 og er flyttet til den sorte Lystønde Nr. 6's Plads.

Lystønderne vise Fyr med Formørkelser, Lys i 7 S., Mørke i 3 S. Synsvidden: 5 Kml.

Zeegat van Goeree. Aardappelengat. I *Aardappelengat* er den mindtte Dybde nu 17 Fod.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Four. I *Four* Fyr er det nu kun i den Vinkel af 40°, der vender mod *Landunvez* Semafor, at Blinkene ere delte ved en delvis, kort Formørkelse.

Saint Mathieu. Den 1ste Oktober 1900 forstærkes Lysevnen i *Saint Mathieu* Fyr i en Vinkel af 2°, hvis Midte gaar gennem *Kermovan* Fyr i S. 21½° Ø., til 30 Kml.

Skotland. Firth of Clyde. St. Patrick. Black Head. Den 1ste Oktober 1900 tændes paa *Black Head*, 3 Kml. N. for *Port Patrick*, *Killantringan*, hvide Blinkfyr, der hver ½ Minut viser To-Blink. Flammens Højde: 153 Fod. Synsvidden: 19 Kml. Fyret lyser Farvandet rundt. Hvidt, cylindrisk, 68 Fod højt Fyrtaarn. 54° 51′ 40″ N. Br. 5° 8′ 40″ V. Lgd.

Taagesignal gives ved Fyrtaarnet med Sirene, der hver 1½ Minut giver tre hurtig paa hinanden følgende Stød, hvert af 3 S. Varighed, det første og andet Stød have en dyb, det tredje en høj Tone.

Samtidig slukkes *Port Patrick* hvide, faste Fyr.

Nordlige Atlanterhav.

Portugal V.-Kyst. Esposende. *Esposende* Fyr flyttes den 30te September 1900 til sin gamle Plads.

Nova Scotia SØ.-Kyst. Mary Joseph Harbor. I det V.-lige Indløb til *Mary Joseph Harbor* er udlagt en rød Spirtønde ved SV.-Siden af *Frenchman Rock* og en rød Spirtønde ved V.-Siden af *Siteman Rock*, og i det Ø.-lige Indløb en sort Spirtønde ved N.-Enden af *Pan Shoal*, en sort Spirtønde ved Ø.-Enden af *Turner Shoal* og en rød Spirtønde ved S.-Enden af *Middle Ground*.

Nova Scotia SV.-Kyst. Cockerwit Passage. Woods Harbor. Paa *Big Ledge* er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 26 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Det vises fra en hvid, firkantet Bygning med rød Lanterne, som staar paa Grunden, der er overflydt ved Højvande. Skibets Taagesignal besvares med et Haandkrafts Taagehorn. 43° 30′ 55″ N. Br. 65° 44′ 45″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. New York Upper Bay. En Lægter er sunken i *New York Upper Bay*. En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 22 Fod Vand udlagt tæt SSV. for Vraget, fra *Statue of Liberty* i S. og fra *Robbins Reef* i S. 81° Ø.

South Carolina. North Edisto River. Det S.-lige Indløb til *North Edisto River* har lukket sig. Den sort og hvid lodret stribede Anduvningstønde „*N E*" og den røde Spidstønde Nr. 2, *North Breaker*, ere inddragne. En sort og hvid lodret stribet Stumptønde „*N E*" er udlagt i 25 Fod Vand uden for Barren ved det Ø.-lige Indløb til *North Edisto River*, fra N.-Siden af *Botany Bay Island* i S. 56° Ø. og fra N.-Siden af *Tramptons Inlet* i S. 87° Ø.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Mexiko. Vera Cruz. Blanquilla og El Rizo. Paa Baaken paa NV.-Kanten af Revet *Blanquilla* er tændt et Lynfyr, der viser rødt To-Lyn. Flammers Højde: 32 Fod. Synsvidden: 11 Kml. Lysevne: 23 Kml. Baaken er trekantet, hvid og rød vandret stribet.

Holdt overet med *Benito Juarez* Fyr leder det fra *Anegada de Adentro* til den hvide Vinkel i *Sacrificios* Fyr. 19° 13′ 40″ N. Br. 96° 6′ 5″ V. Lgd.

Paa Baaken paa SØ.-Enden af Revet *El Rizo*, uden for *Anton Lizardo*, er tændt et Lynfyr, der viser hvidt Tre-Lyn. Baaken er trekantet, rød. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden: 11 Kml. Lysevnen: 30 Kml. 19° 3′ 20″ N. Br., 95° 55′ 15″ V. Lgd.

Yucatan. Øen Cozumel. Paa Øen *Cozumel* S.-Ende, Pynt *Celarain*, er tændt et Lynfyr, der viser hvidt Et-Lyn. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Lysevnen: 20 Kml. Fyret vises fra en rød, 48 Fod høj Baake ved en hvid Bygning med rødt Tag. Revet strækker sig c. ½ Kml. S. ud fra Fyret. 20° 16′ 20″ N. Br. 86° 59′ 4″ V, Lgd.

Paa Øen *Cozumel* N.-Ende, Pynt *Molas*, er tændt et Lynfyr, der viser hvidt Tre-Lyn. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Lysevnen: 37 Kml. Fyret vises fra et rødt, 44 Fod højt Jerntaarn ved en rød Fyrpasserbolig. N. for Fyret strækker et Rev c. 1 Kml. ud. Kysten ved Fyret er lav. 20° 35′ 50″ N. Br. 86° 43′ 45″ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Grækenland. Piræus. Ved *Piræus* Havn er Yderenden af N.-Molen, som er under Bygning, nu afmærket med et Fartøj, der viser en rød og en hvid Lanterne lodret for hinanden. Yderenden af S.-Molen, som er under Bygning, er afmærket med en Spirtønde, hvorfra om Natten vises en grøn Lanterne.

Euboa N. En hvid og blaa vandret stribet, 16 Fod høj, kegledannet Baake er opført ved Indløbet til *Lamia Bugt*, paa *Euboa* N.-Ende 38° 57′ 6″ N. Br. 23° 3′ 18″ Ø. Lgd.

Algier. Agha. Uden for Molen i *Agha* Bugt er Fyrskibet ombyttet med en Lystønde, der viser grønt Lys. Synsvidden: 3 Kml. 36° 46′ 6″ N. Br. 3° 4′ 15″ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Ostindiske Archipel. Snmatra Ø.-Kyst. Fyrskibet „*Deli*" er atter udlagt paa Station og den midlertidig udlagte Lystønde inddragen.

China. Petchili Bugt. Chang Shan Channel. Et i N. og S. c. 1 Kbl. langt Klipperev med 3½ Fv. Vand er funden ved S.-Siden af *Chang Shan Channel*, c. 4 Kbl. S. 15° V. fra den 25 Fod høje Klippe. 38° 0′ 32″ N. Br. 120° 40′ 20″ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Tyskland. — Indførsel af smittefarligt Gods fra *Glasgow* er forbudt. Mistænkeligt Gods underkastes Desinfektion.

Grækenland. — Skibe fra *Glasgow* underkastes 5 Dages Observationskarantæne og fra det øvrige Storbritanien Lægeeftersyn.

Rusland. — Skibe fra *Glasgow* til *russiske* Havne ved *Østersøen* underkastes Karantæne i *Känsö* ved *Göteborg*. Skibe fra det øvrige *Storbritanien* underkastes Lægeundersøgelse.

Ifølge Beretning fra det danske Konsulat i Stettin er det fra den 15. d. M. blevet paabudt enhver Fører af Skib indenfor Regeringsdistriktet Stettin at anmelde ethvert Sygdomstilfælde ombord, saavidt muligt straks og i al Fald inden 12 Timer efter at det er kommet til hans Kundskab.

For Skibe i Stettins Havn eller paa Oderen fra den nedre Grænse for Stettins Havn indtil Kratzwiecks nedre Grænse afgives Anmeldelsen til det Kgl. Politikontor i Stettin; i Swinemünde til det derværende „Schifffahrtsamt" og iøvrigt til den lokale Politimyndighed.

Overtrædelsen af dette Paabud medfører, for saa vidt ikke Lovene paabyde højere Straf, en Bøde af indtil 60 Mark.

Den tyske Regering har forbudt Indførsel og Transit af Linned, brugte Klæder, brugt Sengetøj og Klude af enhver Art fra Glasgow. Dog undtages Linned, Sengetøj og Klæder, der medføres af Rejsende til eget Brug eller som Flyttegods, eventuelt kan Indførsel af Rejsegods og Flyttegods gøres afhængig af Desinfektion.

Ved en Kejserlig tysk Forordning af 21de f. M. er det paalagt fremmede Koffardiskibe at hejse deres Nationalflag:

1. Naar de i en Afstand af mindre end 3 Sømil fra Kystlinien passere en tysk Kystbefæstning, fra hvilken Krigsflaget vajer.
2. Naar de indenfor samme Afstand fra tysk Kyst pas-

sere et til den Kejserlige Marine hørende Skib, paa hvilket Rigs-Orlogsflaget er hejst.

3. Naar de løbe ind i en tysk Havn.

Kapt. Nielsen, S.S. „Lilly", meddeler, at han den 9. Sept. paa Rejsen fra Alloa til Kønigsberg, har passeret en Stang og Gaffel stikkende op af Vandet, sandsynligvis Masten af et sunkent Vrag. Den optagne Pejling viste Sandhammeren i misvisende N. $^3/_4$ O. og Hammeren (Bornholm) i misvisende O. $^1/_2$ S. — Ifølge Kortet skulde der paa dette Sted være ca. 10 Favne Vand.

Da Vraget ligger farligt for Skibsfarten, bringes dette til Søfarendes Kundskab.

Fra Udenrigsministeriet have vi modtaget „Gesetz- und Verordnungsblatt" for Lübeck med følgende Bekendtgørelser:

For at vise Strømretningen i Travemünde Havn vil der, fra den 24. August d. A., blive hejst paa Siderne af Vinkbaaken paa Nordre Bolværk en sort Kugle. Kuglen paa Nordsiden af Baaken betyder, at Strømmen er indgaaende, og Kuglen paa Sydsiden, at Strømmen er udgaaende.

Syvende Tillæg til Lübecks Havne- og Flodregler af 29. Juli 1893.

I § 22 Afsats 2 i „Lübecks Havne- og Flodregler" af 29. Juli 1893 i den gennem Tillæg af 25. November 1899 fastsatte Affattelse skal efter den anden Sætning indføres:
Skibe med 2 Master, hvis Netto Rumindhold ikke er over 200 Kubikmeter, blive ved tilladelig Slæbepaahæng at betragte som lige med Skibe med en Mast."

Senatsforsamlingen i Lübeck den 1. Septbr. 1900.
(sign) Geise Dr.
Sekretær.

Forordning betræffende Sundhedspolitiets Tilsyn med de i den herværende og i Travemünde Havn ankommende Skibe.

(Offentliggjort den 7. September 1900.)

Senatet anordner herved følgende:

§ 1.

Alle Skibe, som ankomme til Lübeck eller Travemünde, eller ligge i disse Havne, ere underkastede Sundhedspolitiets Undersøgelse og Tilsyn gennem Medicinalamtet.

§ 2.

Personer, som lide af smitsomme Sygdomme, saasom Feber, Diarhoe,, Udslet eller Skørbug, er det ikke tilladt at gaa fra Skibet, førend de ere undersøgte af den tjenestgørende Læge og af denne have faaet Tilladelse dertil.

§ 3.

Alle Sygdomme, der opstaa ombord, medens Skibet opholder sig i Havnen, skulle snarest muligt af Skibsføreren eller hans Befuldmægtige angives til Medicinalamtet. Paa Forlangende paatager saavel Havnepolitiet som Lodskommandøren sig at være Mellemmand.

§ 4.

Skibsføreren eller hans Repræsentant er forpligtiget til at meddele den kontrollerende Læge (Sundhedsbetjent), ved hans Besøg ombord, alle mulige Oplysninger. Isærdeleshed skal han have Oplysninger om alle paa Rejsen forefaldende Døds- og Sygdomstilfælde, ligeledes alle ved Ankomsten værende eller under Opholdet i Havnen forekommende indvendige Sygdomme.

§ 5.

Den af Medicinalamtet til Skibskontrol ansatte Læge er berettiget til at anordne alle Isoleringer, Udskibninger, Desinfektion, Vaccination eller lignende Midler, som han finder nødvendige for den offentlige Sundheds Skyld, og lade dem udføre ved Hjælp af Havnepolitiet.

Det samme gælder med Hensyn til Istandsættelsen, Renligheden, Ventilationen, Opvarmning og Indretning af Mandskabets Rum samt om Godheden af Provianten og Drikkevandet.

§ 6.

Raat Flod- eller Kanalvand maa ikke bruges, hverken til at drikke eller til Rengøring af Spise-, Drikke- eller Kogekar.

§ 7.

Denne Forordning finder ikke Anvendelse paa Skibe af den kejserlige Marine.

§ 8.

For Overtrædelse af disse Forskrifter, saavel som Modstand mod de kompetente Myndigheder, i Udførelsen af de trufne Anordninger, vil der, saafremt ikke Bestemmelserne i Rigsstraffelovbogen kunne komme i Anvendelse, være at betale en Pengebøde indtil M. 150, eller straffes med Fængsel indtil 6 Uger.

Senatsforsamlingen i Lübeck d. 1. September 1900.
(sign.) Geise Dr.
Sekretær.

Københavns Børskursd. 26. Septbr. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			$99^3/_4$	100
Danmark	93	$92^1/_2$	$92^1/_4$	93
Norden			$124^1/_2$	$125^1/_4$
Kjøbenhavn			$103^1/_2$	104
Carl	$57^1/_4$	57	57	$57^1/_2$
Dannebrog			$104^1/_2$	105
Skjold			77	78
Urania	$85^3/_4$	86	$85^3/_4$	86
Union			$106^1/_4$	108
Dampsk. af 1896			106	107
Østasiatiske			104	105
Østersøen			103	104
Nordsøen	$87^1/_2$	87	86	87
Torm			—	—
Gorm			—	115
Foren. Bugser-Selsk.			65	85
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			$112^1/_2$	$114^1/_2$
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			96	$97^1/_2$
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
$3^1/_2$% uopsig. Stats			91	92
$3^1/_2$% Husejer Kreditk.			78	80
$3^1/_2$% Kbhvns Kreditf.			$81^1/_2$	83
4% — — 2. Serie	$86^3/_4$		$86^1/_2$	87
4% — — 1. —			90	91
$3^1/_2$% Østift. Kreditf. 6 Ser.			$82^1/_2$	83
4% — — 6 —			$82^1/_4$	84
$3^1/_2$% Landkreditk. 3 —			85	86
Aktier.				
Nationalbank			$130^3/_4$	132
Privatbank	123		$122^3/_4$	123
Landmandsbank			$115^1/_2$	$117^1/_2$
Handelsbank			115	116
Grundejerbank			$99^1/_2$	100
Burm. & Wain			$75^3/_4$	76
Helsingørs Jærnsk.			94	96
Sukkerfabr.	99	$98^3/_4$	$89^3/_4$	$99^1/_4$
Bryggeri Aktier			$98^1/_4$	$89^1/_2$

Vekselkurser d. 25. Septbr. 1900.

	Ævista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.23	18.19
Paris	72.55	—
Amsterdam	150.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 25. Septbr. 1900.

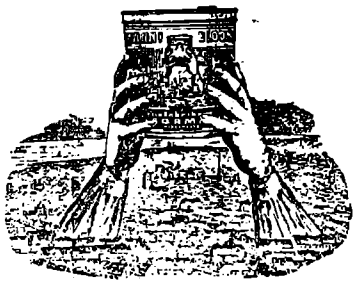
Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	97.10
$3^8/_{10}$% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	97.10
5% Rumænske Stats	85.90
4% — — 1890	73.10

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

„Det Foren. Dampskibs." 2,000, „Danmark" 10,000, „Kjøbenhavn" 10,000, „Carl" 8,000, „Dannebrog" 8,000, „Skjold" 2,000, „Urania" 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Tlf. 5047.



VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering

anbefales:

A. FORMANNS

BLODBUDDING

(i hermetisk lukkede Daaser).

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

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

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co. 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.

AKTIESELSKABET

NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

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

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved **Claus Christensen,**
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

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.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af ferske, saltede og røgede

Fedevarer.

Carl Wildschiødtz,

Uhr- & Chronometer- samt Instrumentmager.

Skibsuhre, Optiske Instrumenter, Tegnebestik.

Eget mekanisk Værksted.

Specialitet:

Instrumenter til Søfarts- & Maskinvæsen.

St. Kongensgade 54.

Telefon-Nr. 5358.

Wilh. G. Brummerstedt,

Uhrmager.

St. Strandstræde 43.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.

Kjøbenhavn K.

Telefon 3528.

Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.

Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.

Telefon 2657.

Lille Strandstræde 8.

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. B. MAYMANN,

REBSLAGER.

HELSINGØR.

EMIL HAMMELEV,

TOLDBODVEJ 1.

FREMMEDE TRÆSORTER.

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

Stort Lager forefindes.

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.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

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.

Spis kun
Nørgaards
Dampkogte Skinker.

Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,
CARDIFF,
Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.
Damp & Sejl.
• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.
Telefon 155. ✳ Telegrams Skandinav.

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"

Holm & Wonsild,
Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

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

Telegr.-Adr.: Heckshers

LISSABON.

ALBERT OLSEN & CTA.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALT- & BEFRAGTNINGSFORRETNING.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg"
Telefon Nr. 56.

N. C. BACH,

Skibsmægler.
Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,
Nørresundby.
Telegramadresse: BACH.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,
Skibsmægler,
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.
Aarhus.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

H. HANSENS Skibshandel,
Havnegade, Kolding.
anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.

Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.
Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

SØREN JENSEN'S
Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,
Holbergsgade 26,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Uniformer som civilt. Da jeg selv er Fagmand, kan jeg garantere for godt og solidt Arbejde, som udføres paa eget Værksted.

LANDMANDSBANKEN

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

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.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

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

KJØBENHAVNS DAMPVASKERI
TELEFON 3592. • NØRREGADE 35. • TELEFON 3592.
bør anvendes af ethvert
RHEDERI *og enhver* **OFFICER.**

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

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

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

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

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

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

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S
Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

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.

Gl. Carlsbergs
nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

Georg Sørensen,
Nyhavn 13. Telefon 6404.
Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.
Prima Varer • Billigste Priser.

Sagfører Ludvig Metz,
Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

N. Reippürt,
Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

N. F. Hansens Skibsværft,
Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Gafé van Zandt,
H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
samt **Skibshandel.**
P. Schou, Frederikshavn.

INDHOLD: Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender. — Søfarts-Kommissionen. — Enkelt Skib overfor Eskadre. — Fragtmarkedet. — Befragterne og Stuvningen i Sortehavsfarten. — Opbringelse af privat Ejendom paa Søen under Krigsforhold. — Esbjerg Fiskerihavn. — Personalia. — „Skik og Brug". — Lloyds Register of British and Foreign Shipping. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende" har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn", Telefon Nr 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30%	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20%	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende" sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Midlertidig Ansvarshavende: **Kapt. N. JENSEN.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 40. Kjøbenhavn, Torsdag den 4. Oktober 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.

Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

Tør Dok 470'×76'×24.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

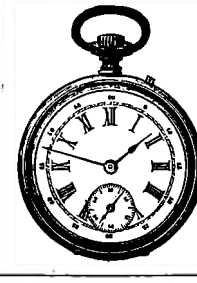
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

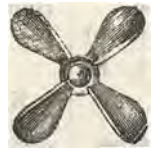
H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.



W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14–16.
Reparations-Værksted.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,
grundlagt 1799. udvidet 1877.

Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.
Kompasser af eget Fabrikat, komplet. (efter Lord Kelvins Princip).
Alm. Kompasser.
Baadskompas m. m.
E. S. Ritchie & Sons originale **Spritkompasser** med kurvet elle flad Rose med Grader.

Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.
Azimuth & Peil-instrumenter efter forskellige Modeller.
Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine** Cherup & A.
Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.
Barometre, enk. og dobb.
Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 40. Kjøbenhavn, Torsdag den 4. Oktober 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.

Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

Tør Dok 470'×76'×24.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

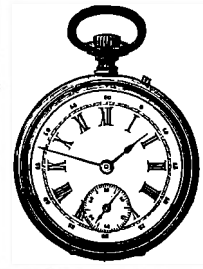
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

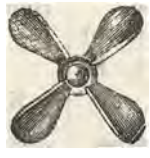
Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.



W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14–16.
Reparations-Værksted.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,
grundlagt 1799. udvidet 1877.

Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.

Kompasser af eget Fabrikat, komplet. (efter Lord Kelvins Princip).

Alm. Kompasser.

Baadskompas m. m.

E. S. Ritchie & Sons originale **Spritkompasser** med kurvet elle flad Rose med Grader.

Lord Kelvins Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.

Azimuth & Peilinstrumenter efter forskellige Modeller.

Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine** Cherup & A.

Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.

Barometre, enk. og dobb.

Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres.

Edinburgh.

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**

og gøre vi endnu specielt opmærksom paa, at Mærket gentager sig i korte Mellemrum paa vor Dug, foruden det fuldstændige Stykkemærke paa selve Rullen.

Edinburgh Roperie & Sailcloth Co. Ltd.
Leith. Grundlagt 1750.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestaurateurer.
Filial:
St. Strandstræde 43.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* Telefon 5598. *

Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

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.

PETER IBSEN. Lager af Værktøj.
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Hansa Composition.
Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

Gl. Carlsbergs
nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

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.

Edinburgh.

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**

og gøre vi endnu specielt opmærksom paa, at Mærket gentager sig i korte Mellemrum paa vor Dug, foruden det fuldstændige Stykkemærke paa selve Rullen.

Edinburgh Roperie & Sailcloth Co. Ltd.
Leith. Grundlagt 1750.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestaurateurer.
Filial:
St. Strandstræde 43.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* Telefon 5598. *

Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

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.

PETER IBSEN. Lager af Værktøj.
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Hansa Composition.
Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

Gl. Carlsbergs
nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

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.

Pariser Kongressen for Handelsmarinerne.

Nedenfor give vi efter „Shipping Gazette" en Liste over alle de Resolutioner, som den i August Maaned i Paris afholdte Kongres for Handelsskibsfart vedtog. Som det vil ses, ere Resolutionerne talrige, og det er mange Spørgsmaal, der have været under Forhandling, men som oftest er jo Vejen lang fra en Kongresresolution til den paagældende Sags Virkeliggørelse. Naar imidlertid blot en mindre Del af de behandlede Spørgsmaal maatte siges ved denne Kongres at være bragte deres Løsning nærmere, var allerede meget vundet.

1. Der anbefaledes Forbedringer af Kanaler og Flodløb, af Hensyn til den store Betydning dette havde for Handel og Skibsfart,

2. Der udtaltes Ønske om, at man ikke i Anstrængelserne for at forbedre Skibene og andet til Skibsfarten nødvendigt Materiale maatte tænke paa at nedsætte Arbejdsløn eller Hyre, og at Rederne og Skibsbyggerne aldrig maatte undlade at drage Omsorg for deres Arbejdere.

3, 4, 5 og 6. Udtalelser om en overdreven Beskyttelses uheldige Virkninger; Anbefaling af Frihavne, Friland og Frilagere; Udtalelser om Krigs Indflydelse paa Fragters Opgang og senere Nedgang.

7. Der udtaltes Ønske om, at de forskellige Lande vilde give en ensartet Betegnelse af Fyr paa Grundlag af Inddelingen i faste Fyr, Drejefyr, Blinkfyr og blandede Fyr.

8. — at Fyrenes virkelige Lysstyrke maatte blive angivet paa Fyrlisterne og det paa en saadan Maade, at de forskellige Fyrs Styrke let lod sig læse og sammenligne med andre.

9. — at det maatte blive angivet, hvilken Synsvidde, Fyrene havde under Atmosfærens forskellige Tilstand.

10. — at der, i Stedet for Angivelse af Synsvidden for en bestemt Højde over Vandet, skulde gives Midler til at beregne Synsvidden for den faktiske Højde, hvori man befandt sig, samt at Fyrets Højde (baade Lysets og Bygningens) skulde angives over højeste Vandstand.

11. — at alle søfarende Nationer vilde antage den af Washington Konferencen anbefalede ensartede Maade til Mærkning af Bøjer og Vagere.

12. — at alle søfarende Nationer vilde antage en ensartet indrettet Bog til Indførelse af Kaptajnens meteorologiske Bemærkninger.

13. — at alle søfarende Nationer vilde enes om fælles Signaler til Advarsel om kommende Uvejr.

14. — at det nærmere undersøgtes, hvorvidt det burde gøres tvungent at føre to Toplanterner bag hinanden, idet det paavistes, at dette vilde støde paa Vanskeligheder overfor mindre Skibe og Skibe med 1 Mast.

15. — at der til Reglen i de internationale Søvejsreglers Art. 15 føjedes en Bestemmelse om en Minimums Længde af Fløjtesignaler.

16. — at alle søfarende Nationer vilde antage den samme Betydning af Kommandoordene til Rorgængeren.

17. — at et Skib skulde gøres forpligtet til at mindske Fart, naar det mødte en Gruppe af Skibe (mindst 3), der sejlede i Forening og ved et bestemt Signal gjorde dette tydeligt.

18. — at der maatte indføres internationale Regler for Lanterner paa Fiskeskibe.

19. — at Autoriteterne vilde anordne et bedre Eftersyn af Redningsapparater ombord.

20. — at Brugen af Olie som Bølgedæmper vilde blive gjort mere almindelig.

21. — at udvendigt Maal maatte danne Grundlag for Tonnageberegningen.

21 a og b. — at der, da der ikke fandtes faste Regler for Bedømmelsen af Stabiliteten, ikke skulde fastsættes nogen ensartet Regel for Ladelinie, eller at det i al Fald skulde overlades Rederne paa eget Ansvar at sætte Ladelinien, samt at der skulde foranstaltes Undersøgelser for for at komme til en Maade, hvorpaa et Skibs Stabilitet hurtig og let lod sig bestemme.

22. — at Ødelæggelsen af flydende Vrag skulde gøres til Genstand for international Ordning.

23 og 24. — at de søfarende Nationer skulde enes om at forbyde Sejlads i visse bestemte for Fiskeri forbeholdte Farvande, og at de forskellige Rederier, indtil en saadan Ordning blev truffen, skulde enes om at give deres Førere visse Regler i denne Retning.

25. — at man vilde begunstige Forsøg med Telegrafering uden Traad med Henblik paa Anvendelsen i Handelsmarinen.

26. — at der oprettedes et internationalt Søfartsbureau til Undersøgelse af og Arbejde paa Forholdsregler til at undgaa Ulykker paa Søen.

27. — at man ad diplomatisk Vej vilde undersøge Spørgsmaalet om Oprettelse af internationale Søretter for Sager mellem Personer af forskellig Nationalitet.

28. Det anbefaledes at revidere Lodsreglerne i liberal Retning.

29. — at lade Lodsbaadene efterhaanden gaa over fra Sejl til Damp.

30. Det foresloges, at Regeringerne skulde stille sig velvilligt overfor Udviklingen af Undervandstelegraf.

31. Der udtaltes Ønsket om, at Indførelse og Brug af Petroleum til Brug paa Søen maatte gøres lettere.

32. — at der paa Steder, hvor Kulforsyning sker ved Lægtere, maatte foranstaltes en ensartet Maade til Verification af Vægten, saaledes som nu i Port Said.

33. Der udtaltes Ønsket om, at der i de vigtigste Havnestæder maatte oprettes Kontorer, aabne for Sømænd af alle Nationer, hvor de kunde faa Hjælp, Understøttelse, Anvisning paa Hyre etc.

34. — at der paa Pladser, hvor Sømandshjem ikke findes, maatte oprettes saadanne.

35. — at Tilladelse til at have Forhyringskontor kun maatte gives fuldt ud hæderlige Personer, og at saadanne ikke ved Siden af maatte have Logihus, Beværtning eller Ekviperingshandel.

36. — at Spørgsmaalet om Hyrebasser skulde tages under Overvejelse, og internationale Foranstaltninger tages til at forhindre Sømænds Udplyndring.

37. — at Autoriteter og private vilde opmuntre Dannelsen af Sømandsbiblioteker, Læsestuer og lignende til moralsk Støtte og Belæring for Sømanden.

38. — at der i alle Havne skulde opføres Regler for Kvantitet og Kvalitet af den Føde, et Menneske behøver, saaledes at disse Regler skulde søges gennemførte i Skibene under Strafansvar.

39. — at Skibe skulde være forpligtede til at udtage Reserveproviant, svarende til Rejsens antagelige Maksimumsvarighed.

40. — at der i de større Handelsstæder maatte oprettes fri Undervisning for unge Mænd, der vilde være Maskinister ombord.

41. — at de Nationer, der havde Skibe paa Fiskeri ved Newfoundland og Island, skulde enes om at sende et Hospitalsskib, der skulde være stationeret der under Fiskeriet.

42. — at der i nye Skibe skulde indføres betydelige sanitære Forbedringer ved Mandskabets Opholdsrum.

43. — at eksaminerede Maskinister skulde have Sæde i de Kommissioner, der inspicere Dampere og besigtiger Skader.

44. — at Regeringerne vilde forsøge ved alle Midler, uden derved at forandre de lovlige Grænser for Ansvar, at lette de Byrder, der hvile paa Sømænd og Smaaskippere som Følge af Risikoen ved deres Stilling.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. $^{2}/_{1900}$, afsagt d. 12. September, (Skibsbygmester Bonnesen imod Bogtrykker Frederik Bagge).

Skibsbygmester Bonnesen anlagde Sag til Betaling af ialt 806 Kr. 55 Øre, for Opbevaring af, samt forskellige Reparationer m. m. paa to, Frederik Bagge tilhørende, Lystkuttere „Sybelle“ og „La Mouette“. Indstævnte paastod kun at skulle betale 417 Kr. 37 Øre, idet nogle af de omhandlede Arbejder ikke vare udførte i saa stort Omfang, som af Sagsøgeren angivet, og at den beregnede Betaling var imod tidligere Aftaler, eller i al Fald urimelig høj.

Efter det Retten forelagte kunde det nu ikke siges, at der var truffet nogen bestemt Akkord, lige saa lidt som det Arbejde, der skulde udføres, var tydelig og endelig betegnet, hvorfor Indstævntes Indsigelser imod et Par af de dyreste Arbejder ikke kunde tages til Følge, da Beløbene herfor ikke kunde siges at være i Strid med trufne Aftaler eller urimelig høje. Derimod fandt Retten, at forskellige Beløb for at optage og udsætte „Sybelle“ samt at have den i Vinterleje, burde nedsættes efter hvad der sædvanlig betales for saadanne Arbejder, ligesom et Beløb af 93 Kr. 37 Ø., for at have „La Mouette“ i Vinterleje, nedsattes til 75 Kr., da dette Beløb, der svarede til hvad tidligere var blevet betalt andet Steds, i og for sig maatte anses tilstrækkeligt.

Der blev herefter at tilkende Sagsøgeren, Skibsbygmester Bonnesen, ialt 711 Kr. 33 Ø. med Renter. Sagens Omkostninger hævedes.

Dom i S. S. Nr. $^{7}/_{1900}$, afsagt d. 14. September, (Grosserer J. Lauritzen i Esbjerg mod Grosserer William Callesen i Kjøbenhavn).

Lauritzens Damper „Nerma“ var befragtet med Kul til indstævnte. Ifølge Certepartiet skulde Ladningen losses i 3 Arbejdsdage, Søn- og Helligdage undtagne, saaledes, at Lossedagene regnedes fra den Tid, da Damperen var klar til at losse og skriftlig Meddelelse var givet, dog at de ikke begyndte mellem Kl. 5 Eftm og Kl. 6 Morgen; for Ophold her udover skulde betales 12 Shilling pr. løbende Time; Ladningen skulde leveres „at the customs of the port“, og Modtagerens Folk skulde losse, imod at Kaptajnen ydede sædvanlig Betaling derfor. „Nerma“ fortøjede d. 2. Oktober Kl. 6,10 Efterm. ved Lossepladsen Syd for Knippelsbro, og samme Eftermiddag Kl. $6^{3}/_{4}$ fik Modtageren Underretning. Losningen begyndte den næste Formiddag den 3., omtrent Kl. 9, og var tilendebragt d. 6. omtrent Kl. $9^{1}/_{2}$.

Da Skibet var losseklart d. 3., Kl. 6 Morgen, og derfor skulde have været udlosset d. 5., Kl. 6 Aften, forlangte Rederen Godtgørelse for den overskydende Tid, 16 Timer à 12 Shilling = £ 9.12.0, og, da Modtageren nægtede at betale dette, anlagdes der Sag.

Naar indstævnte under Sagen gjorde gældende, at Lossetiden i Henhold til Sølovens § 118 først begyndte d. 4. om Morgenen, da kunde der ikke gives ham Medhold, da denne Paragraf ingen Anvendelse fik i nærværende Tilfælde overfor Certepartiets positive Bestemmelse, ligesaalidt som der af Certepartiets Ord om „custom of the port“ i nærværende Tilfælde kan udledes noget til Fordel for indstævnte, da der intet er oplyst om nogen særlig Kutyme her i den omhandlede Henseende. Da Grunden til at Losningen først begyndte Kl. 9 og ikke Kl. 6 utvivlsomt var, at der ikke før Kl. 9 var rejst Stilladser til Losningen, og dette var noget, der paahvilede Modtageren, medens der ikke fra Skibets Lossegrejer etc. var noget i Vejen for Losningen, maatte Skylden for Opholdet falde paa indstævnte.

Da „working days“ dernæst maatte forstaas som Dage, hvor der arbejdedes fuldt ud, i den efter Aarstiden sædvanlige Arbejdstid, skulde Losningen have været tilendebragt d. 5. om Aftenen.

Sagsøgerens Paastand toges derfor til Følge og indstævnte dømtes til at betale £ 9.12 med Renter. Sagens Omkostninger hævedes.

Dom i S. S. Nr. $^{10}/_{1900}$, afsagt d. 19. September, (Dansk Frøavlskompagni i Randers imod „Det forenede Dampskibsselskab“).

Nogle Sække med Frø, afsendte fra Stettin og i Kjøbenhavn omladede til Randers, havde ved Omladningen i Kjøbenhavn taget Skade, paa Grund af stærke Regnskyl. Konnossementet tillod Omladning, saavel fra Skib til Skib som over Land og ved Hjælp af Lægtere, for Skibets Regning men for Ejerens Risiko.

Da der, efter det under Sagen oplyste, ikke kunde paavises nogen Mangel paa Omhu fra det indstævnte Dampskibsselskabs Side, og det ikke kunde bebrejdes dette, at det ikke paa egen Haand besluttede at lade Varerne vente paa Grund af Regnvejret, maatte Dampskibsselskabet være at frifinde, og der tillagdes det 60 Kr. i Sagsomkostninger.

V. M.

Fragtmarkedet.

Der er ikke megen Forandring i Fragtmarkedet i den sidste Uge, og Raterne ere temmelig faste; men da Efterspørgslen for Tonnage stiger fra Uge til Uge og der ikke er Overflod af Tilbud, saa bliver dog Slutningen, at Befragterne blive nødsagede til at betale maaske endnu højere Rater, skønt de holde igen og fragte ikke mere end højst nødvendigt, i Haab om at Raterne skulle falde; dog jo mere de holde igen, desto vanskeligere vil det blive for dem at faa deres Oktober Ordre udfyldte, og det er derfor højst sandsynlig, at det vil tage det meste af dette Aar og muligt noget ind i næste, inden der bliver Balance mellem Efterspørgsel og Tilbud. Da mange Befragtere vistnok ville lide store Tab, saa er det nødvendigt, at Rederne se sig godt for, med hvem de slutte; thi der er jo ikke saa lidt usundt i al den nuværende Spekulation. Vi skrev i vor sidste Beretning om, at det var vanskeligt at komme ind og faa Plads i „Surrey Commercial Dok“ i London, men siden den Tid er det blevet meget værre, og mange store Dampere ligge ved Gravesend og vente paa at faa Tørn til at komme ind. Efterspørgslen for Tidsbefragtning

vedbliver, især for meget store Baade, men i denne Retning bør der ogsaa vises megen stor Forsigtighed, med hvem der sluttes.

Kulmarkedet har for Wales Vedkommende været livligt i den sidste Uge, og Raterne ere holdte godt oppe, i nogle Tilfælde endog højere, hvorimod det fra Østkysten og Skotland har været mattere, især med Befragtningen til Østersøen. Fra Swansea noteres: Til Pillau 9/6, Svinemünde 8/6 à 9/. Wismar 10/, Wyborg 12/, Malmø 9/6, Rostock 10/, Karlskrona 9/, alt for mindre Baade; til Oran 13½ Frcs., Marseilles 13½ Frcs., Cette 14 à 14½ Frcs., Livorno 11/6, Messina, Trapani. Palermo 12/3, Barcelona 13/6, Genua 11/6, Valencia 12/, Tarragona 12/3, Civita Vecchia 12/, for Baade mellem 1,000 à 2,500 Tons. Fra Newcastle noteres: Til Kjøbenhavn 6/9 for mindre og 6/ for større Skibe, Korsør 6/3, Odense 7/, Nakskov 7/3, Tuborg 6/9, Aarhus 5/9, Kjøge 6/9, Rønne 7/6, Nykjøbing F. 6/9, Landscrona 7/. Colberg 8/, Svinemünde 5/6, Neüfahrwasser 6/9, Pillau 5/9 store, 6/3 smaa, Kønigsberg 9/, Lübeck 6/6, Malmø 6/9, Skutskär 6/9, Stockholm 6/6, Gefle 6/6, Riga 6/6 à 6/9. Reval 6/9, Kotka 7/, Wyborg 7/6, Kronstadt 5/9, Bordeaux 6/6 à 6/9, Bilbao 5/9 à 6/, Santander 6/, Vigo 8/9, Oporto 9/6, Lissabon 8/6 à 9/, Carthagena 10/. Malaga 9/, Port Mahon 11/6, Valencia 9/9, Barcelona 12/ à 12/6, Marseilles 10/9, Genua 10/6, Neapel 10/6, Bari 13/6, Ergasteria 13/, Alexandria 13/, Port Said 12/9, Odessa 10/6 à 11/. Fra Firth of Forth er ikke megen Forretning, men Raterne ere omtrent uforandrede. En Damper er allerede sluttet for Rejser til Riga i 1901 til en Rate af 6/9, og for Kronstadt antages 6/6 at kunne faas. Fra Cardiff ere Raterne lidt bedre til Østen, nemlig: Perim, Aden, Bombay 27/6, Colombo 28/, Cape Town 35/, og Port Arthur 50/.

Østersømarkedet er ikke undergaaet store Forandringer i sidste Uge. Fra St. Petersborg ere Raterne: 2/0 Østkyst, London, Rotterdam; 2/1½ Antwerpen, Dunkirk; 2/4½ Rouen, alt Hvedebasis. 20 à 21 Rmk. til Østsverrig, 21 à 22 Rmk. til Danmark, 23 à 24 Rmk. til Østnorge, alt pr. 2,000 Kg Rugbasis. Til Stettin 14 à 16 Rmk. pr. Ton Klid og 8 à 9 Rmk. pr. Ton Rug. Fra Reval noteres: 1/10½ à 2/ London, Rotterdam, Hvedebasis. Fra Riga noteres: 1/6 Hull, London, Rotterdam, Schiedam, Antwerpen; 1/7½ Dunkirk, Ghent, Havrebasis. For Hør betales 22/6 til Dundee, Leith, og 30 Frcs. til Dunkirk, Ghent pr. Ton. Fra Libau 1/6 til Leith, Hull, London, Rotterdam, Havrebasis og 14 Rmk. til Stettin pr. 2,000 Kg Rugbasis. Fra Kønigsberg noteres: 2/ London, 2/ Hull, Leith, 1/10½ à 2/ Newcastle, 2/ Amsterdam, 2/3 Rotterdam, 2/6 Antwerpen, 3/ Rouen, alt Hvedebasis. Østkyst Slesvig-Holsten 17 à 18 Rmk., Danmark til Aarhus 17 à 18 Rmk., Svenske Sundhavne, Sydsverrig 16 à 17 Rmk., alt pr. 2,500 Kg Rug.

Trælastmarkedet er for Østersøens Vedkommende omtrent uforandret, ligeledes for Nordbotten, hvorimod der fra Sydbotten og Sydfinland bydes c. 1 Rmk. højere for Sejlere. Fra Memel bydes for □ Fyrre Sveller: til Birkenhead, Dublin 15/, London 11/, Grimsby, Sunderland, West Hartlepool 10/, Boston 10/6, Boness, Granton 9/6 à 10/, alt pr. Load. For Sejlere bydes: til Hamburg 40/55 Stdr. 33 Rmk., Oldenburg 35/100 Stdr. 35 Rmk., Emden 30/70 Stdr. 35 Rmk., Bremerhaven 25/30 Stdr. 36 à 38 Rmk., Middelburg 120/160 Stdr. D. B. B. 20 fl., Amsterdam 100 Stdr. D. B. B. 20 fl., Newcastle 120/170 Stdr. D. B. B. 32/6, Durban 350 Stdr. D. £ 5 pr. Stdr. I Amerika er der heller ikke stor Forandring, og Raterne noteres lig med vor forrige Beretning, men det synes dog, som om Redernes Forlangende af 65/ fra St. Johns vil gaa i Opfyldelse, og for Pitchpinefragterne er det ikke usandsynligt, at de ville gaa op til 140/.

Middelhavet, Sorte- og Azoffhavet. I Middelhavet er der lidt Forbedring, og Raterne ere stegne noget. Fra de spanske Frugthavne er der stærk Efterspørgsel for Tonnage, nu da Frugtsæsonen er inde, og passende Baade kunne faa 15/ pr. T. D. W. til Østkyst U. K. Espartofragterne ere faste 21/ à 22/ fra Spanien og 20/ fra Algier til Østkyst U. K. Der gøres ikke meget fra Ertshavnene, da Raterne ikke ere i Proportion til, hvad der bydes andet Steds fra. Der bydes 12/ Benisaf-Rotterdam og 13/ Malaga, Rotterdam eller Dunkirk, paa fulde Betingelser. Fra Sicilien er der stor Mangel paa passende Baade og 27/6 pr. N. R. vil kunne faas. Alexandria Markedet er flovt, men det vil ikke vare længe, førend der trænges til Tonnage, og det er muligt at 15/ kan faas. Smyrna har betalt 20/ paa D. W. til London, Hull og Leith, og fra den syriske Kyst er betalt 21/ pr. Ton Byg. I Sortehavet ere nogle meget høje Rater blevne betalte for prompt Tonnage, og fra Odessa er betalt op til 19/. Store Skibe ere blevne sluttede fra Sulina til 20/ L. H. A. R. for prompt Lastning, og for hele Oktober er 18/6 à 19/ almindelig. Fra Odessa og Novorossisk og andre udvalgte Havne betales der villigt for Oktober Lastning 18/ à 18/6 til L. H. A. R., ogsaa 18 Frcs. til Vest Italien. Donau er flov med ikke megen Forretning, men prompt Tonnage kan faa 22/ til Antwerpen, Rotterdam. Fra Azoff kan faas for passende Baade 21/ for Bygladninger, og større Baade kan sluttes til 20/6 p. p. U. K. eller Kont., eller 21 Frcs. til Middelhavet, Spanien udelukket Fra Poit kan faas 22/ à 22/6 til Middelsbro' eller Rotterdam.

Det amerikanske Marked viser ikke megen Aktivitet, men det har dog Tendens til Fasthed og tiltagende Efterspørgsel for Tonnage. I Galveston begynder Forretningerne saa smaat igen, men hovedsagelig for Berth Dampere. New Orleans har været livlig som Følge af Katastrofen, og der bydes glat væk 23/ paa Netto Korn Certeparti, ogsaa 5/ pr. Quarter til U. K. eller Kont. Fra de nordlige Havne kan faas til C. f. O., for mindre Baade 4/9 à 4/10½ og for større 4/ til p. p. U. K. eller Kont., og paa Netto Korn Certeparti bydes 18/. Bomuldsbefragterne synes at have forsynet sig med Tonnage til Øjeblikkets Brug, men Dampere med god Balle-Kapacitet kunne endnu sluttes til 55/ Liverpool, 56/3 Bremen, paa Anglo-Certeparti med passende Liggedage. Fosfat Fragterne ere fuldstændig negligerede. River Plate Markedet er stivere med mere Efterspørgsel, dog ikke saa meget for prompte Baade som til Januar og Februar Lastning til 26/ fra ikke ovenover St. Lorenzo til U. K. eller Kont., paa sædvanlige Betingelser eller 1/ mindre til p. p. paa Berth terms. Kulfragterne fra Virginien ere rigelige, og der bydes 21/6 til Marseilles, 22/6 til Adriaterhavet, 30/ til Buenos Ayres og 40/ til Cape Town.

Det østlige Marked er vedblivende støt, men med lave Rater. De bedste ere: Bombay til p. p. 17/9 à 18/3 til én og 18/6 til to Havne, Calcutta 30/ à 31/3, paa Jute-Basis, til U. K. eller Kont., og fra den persiske Gulf 30/ paa D. W., hvilket for Skibe, som have Udfragt til Aden, synes at være den bedste Hjemfragt.

Fra Firmaet Hänschel & Co. paa Barbados have vi modtaget følgende, dateret 15. September: Siden vor sidste Beretning, dateret 18. August, har Befragtningen været indskrænket til faa Afslutninger, af den simple Grund at her har været meget lidt Tonnage. Med de nuværende høje Rater synes Rederne at være ivrige til at tage, uden Overvejelse, hvad der bliver tilbudt dem; slutte Skibe, under deres Kontrol, paa Rejsen ud, og mene, at de have gjort det godt; men de glemme rent, at de kunde have gjort det meget bedre, naar de havde ventet, til Skibet var herude paa Stedet. Det er udenfor al Tvivl, at saavel Rater som Certepartikonditioner kunde Rederne faa langt bedre ved at slutte her i Vestindien, end de kunde faa ved at slutte paa deres egen Side, og vi maa indtrængende anmode dem om at sætte sig i Forbindelse med os, førend de afslutte en

Fragt, som tilbydes dem. Vi bemærke, at Skibe af hvilkensomhelst Størrelse kunne her i Barbados hurtigt blive befragtede til at lade Tømmer i U. S. Gulfhavne til saavel Brasilien som La Plata og evropæiske Havne.

Fragterne ere for Tiden herfra Vestindien til Evropa, følgende: Kokusnødder fra Trinidad til London 22/6 og 32/6 med $^2/_3$ Ladning afskallet. Dividivi fra Rio Hacha til C. f. O. 47/6 à 50/, og fra Maracaibo til C. f. O. 55/ à 57/6. Logwood fra Syd Cuba 35 à 36/, Belize 35/ à 36/, St. Marc 37/6 à 39/3, Yucatan 33/ à 34/ én Havn, Laguna de Terminos 37/6, alt til C. f. O. Mahogni fra Laguna de Terminos 47/6, Cabaret 40/ og fri Havnepenge, Barahona 35/ og fri Havnepenge, alt til C. f. O. Lignumvitæ fra Barahona til C. f. O. 32/6 og fri Havnepenge. Ceder og/eller Mahogni fra St. Cruz, Cuba 45/, Tunas de Zaga 45/, Nuevitas 45/, alt til C. f. O. Rom fra Jamaica direkte til U. K. 37/6 à 40/ og Rom fra Guadeloupe direkte til fransk Havn 45 Frcs.

Vi erindre Redere og Skibsførere, hvis Skibe ere for Udgaaende hertil fragtsøgende, om, at de have stor Fordel ved at underrette os i Tide, hvilken Sort Fragt, de ønske, saa alt kan være klart ved deres Ankomst.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: I Henhold til indlagte Certeparti skulde min Damper lade i L., via en Havn paa Vejen fra Englands Østkyst. Skibet indtog en Ladning Kul i Hull, ankom til A. under Havari, og Reparationen af Skaderne vil tage en Maaned. Jeg antager, at Skibet kan blive klar til at gaa til Søs i den sidste Del af September. I Certepartiet er „Annuleringsdagen sat til den 31. August 1900". Der staar intet om, at Købmanden har Valget (option) til at annulere, eller andre Ord med samme Mening, og da den 31. August vil blive langt overskreden, saa antager jeg, at jeg ikke behøver at sende Skibet ud til L. i det hele taget. Vær saa venlig at sige mig Deres Mening derom? Jeg antager, at da Købmanden ikke selv har forbeholdt sig Ret til Valg, saa kan jeg godt annulere Certepartiet, da Opholdet er *force majeure* og det er umuligt, at Skibet kan være i L. den 30. August, da det ved den Tid endnu vil være i A.

Deres Reder.

Sv.: Betingelserne synes at være almindelige og at fritage Rederen, dersom Skibet ikke kan række Ladepladsen til den bestemte Dag. Vi kunne dog kun give vor egen Mening, da Spørgsmaalet, saa vidt os bekendt, aldrig har været afgjort ved Dom. „Sh. Gaz."

Sp.: Et Skib, som ligger i Cardiff Dok, er befragtet til at lade i Cardiff. Kan Købmanden tvinge Skibet til at lade i Penarth Dok? Deres Skibsfører.

Sv.: Vi skulle sige Nej! men det er et af de Spørgsmaal, som i Tilfælde af at det kommer til Strid, maa afgøres af en Jury eller en Dommer, og Afgørelsen vil afhænge af de Vidnesbyrd, som blive bragte frem. Spørgsmaalet er i Virkeligheden dette: Hvad er den lokale Mening med Ordet i Certepartiet? og hvorledes dette vil blive besvaret, kunne vi ikke med Sikkerhed sige. „Sh. Gaz."

Svar til en Abonnent i Odense. Naar vi faa Deres Navn og Adresse, skulle vi privat besvare Deres Forespørgsel.

Generalforsamlinger.

Onsdag d. 26. September 1900 holdt Flensborg Skibsbygnings-Selskab sin ordinære aarlige Generalforsamling i Selskabets Lokale i Flensborg. Ifølge Beretningen udtalte Bestyrelsen, at Aaret havde været ligesaa godt som det foregaaende, saa at man saa sig i Stand til at udbetale en Dividende paa 18 pCt., efter at der var afskrevet betydeligt og henlagt rigelige Summer.

Aaret havde indbragt en Rengevinst af M. 676,573.37 som fordeltes paa følgende Maade:

18 pCt. Dividende af Aktiekapital	M. 361,800.00
Tantieme ifølge Statuterne	„ 115,781.91
Anvisning til Dispositionsfondet	„ 100,000.00
„ „ Understøttelsesfondet	„ 28,991.46
„ „ Fondet for Velgørenhedsindretninger	„ 70,000.00
Summa	M. 676,573.37

Af Nybygninger ere 6 Dampskibe med en Drægtighed af 27,212 Brutto R. T. og 3 Lægtere med 687 Brutto R. T. afleverede. Deraf ere de 3 Lægtere og en lille Damper paa 85 Brutto Tons leverede til Danmark, Resten til Tyskland. De have en Drægtighed af 5,217, 5,217, 5,915, 5,623 og 5,155 Brutto R. T. og ere forsynede med Tregangs Maskiner paa 2000/2500 indicerede H. K. Disse Nybygninger gave en Bruttoindtægt af M. 6,604,227.60. Siden Regnskabsafslutningen er en større Damper afleveret til Hamburg og en anden større Damper omtrent klar til Aflevering. Desforuden ere 8 større Dampere, dels paa Stablen dels bestilte.

Benyttelsen af Flydedokken har ogsaa været livlig, og 98 større og mindre Dampere have benyttet samme for Reparation eller Rengøring.

Det Grundstykke, hvorpaa det nye Værft skal anlægges, er stegen c. M. 10,000 i Værdi det sidste Aar. Dette Værft har man begyndt paa Anlæget af og haaber det ikke skal vare længe, førend det er saavidt fremskreden, at Værftet kan paatage sig al Slags Skibs- og Maskinarbejde.

Paa en ekstraordinær Generalforsamling d. 7. Juni d. A. blev det vedtaget at udvide Aktiekapitalen med M. 1,290,000 og derfor udstede 860 Aktier, Serie V. à M. 1500. Disses Udstedelse blev overgiven forskellige Banker til en Kurs af $162^1/_2$ pCt., og disse Banker tilbød de gamle Aktionærer 1 Aktie for hver 2 gamle til en Kurs af 165 pCt., samtidig bleve Aktierne noterede saavel paa Hamburgs som Berlins Børs.

Selskabets Grundkapital andrager fra I. Juli d. A. et Beløb af M. 3,300,000. Fra 1875 til 78 gaves intet Udbytte, men fra 1878 til 1900 er udbetalt M. 4,599,750 eller $245^1/_2$ pCt., deraf har det mindste aarlige Udbytte været 4 pCt. og det største 19 pCt. Samtidig er der afskrevet M. 2,592,773.82 og paa en Aktiekapital paa M. 2,010,000 haves et Reservefond paa M. 202,500 og et Dispositionsfond paa M. 800,000.

Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri holdt i Lørdags aarlig Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand gav Meddelelse om Forretningens Gang. Der er ikke i Aarets Løb forefaldet Begivenheder af Betydning. Omsætningen har været 3,524,000 Kr. mod 3,271,000 Kr. Aaret i Forvejen. Antallet af Arbejdere har været 1022, til hvilke der er udbetalt en Arbejdsløn af 1,099,000 Kr. mod 976 og 1,030,000 Kr. det foregaaende Aar. Gennemsnitslønnen pr. Arbejder, Lærlingerne indbefattede, var 1075 Kr. 96 Øre eller lidt mere end forrige Aar. Der foreslaaes udbetalt et Udbytte af $6^1/_2$ pCt. af Aktiekapitalen, og et Tilskud af 5000 Kr. til et Pensionsfond for Mestre og Funktionærer, hvortil det er Meningen, at disse selv skulle bidrage. Til Reservefonden henlægges 110,000 Kr. Antallet af Skibe, der indkomme til Reparation, er i stadig Stigning, hvilket man havde forudset ved den store Udvidelse for nogle Aar siden. For det kommende Aar har Værftet rigeligt Arbejde. Regnskabet godkendtes.

Fra Sø og Land.

Undervands-Fartøj. I Woolwich træffes Forberedelser til at prøve en ny konstrueret Undervandsbaad. De Eksperimenter, som hidentil ere foretagne, have givet et tilfredsstillende Resultat. Baaden sænkes under Vandet og gaar godt under dette, samt er saaledes konstrueret, at den med hele Mandskabet kan passere under en Fjendes største Krigsskib. Paa denne Maade kan en Mine, ladet med 500 lbs. Skydebomuld (svarende til 2000 lbs. Krudt), anbringes paa det fjendtlige Krigsskib, og Undervandsbaaden faar Tid nok til at bringes udenfor al Fare, førend Eksplosionen sker. Baaden er forsynet med 2 Rør til Udskydning af Torpedoer, saavel over som under Vandet, og er armeret saavel med hurtigskydende som Maskinkanoner. Fartøjet, saaledes udrustet, vil, naar det er antaget af Admiralitetet, blive en frygtelig Krigsmaskine. Skulde det blive nødvendigt i en Søkrig at tage dette djævelske lille Fartøj i Brug, saa tror man, at det med Held kan angribe det største Pantserskib, som flyder paa Havet. Sh. Gaz.

Havneforbedringer i Nicolaijeff. Den engelske Vicekonsul i Nicolaijeff meddeler i sin Rapport for 1899, at Opmudringen af Otchakov Barre ikke gaar saa raskt, som man havde ventet, da den nye Opmudrings-Maskine, som forlod Clyden for nogle Maaneder siden, gik under i den Biscayiske Havbugt. Den oprindelige Plan, at uddybe Farvandet til 25 Fod, holder man sig vedblivende til, men under de nuværende Omstændigheder er det vanskeligt at sige, naar dette Arbejde vil blive fuldført. Da Trafikministeriets Repræsentant selv har overbevist sig om, at Bekvemmelighederne, for Lastning af fremmede Dampere, ere utilstrækkelige i Nicolaijeff, har han udkastet en Plan til at forbedre dette Forhold ved at bygge en Mole, 1,120 Fod lang og 350 Fod bred, hvilken vilde give Plads til ni flere Dampere. Planen er antagen af Kommunen og venter kun paa Ministeriets Sanktion. Havnen er forsynet med 2 Isbrydere, den ene, „Ledokol", tilhører Trafikministeriet og den anden, „Gaidamack", tilhører Nicolaijeff Lodskompagni. Den første var ikke til megen Nytte forrige Vinter paa Grund af daarlige Kedler, og den anden vilde kun hjælpe Skibene mod en Godtgørelse, som varierede i Forhold til Antallet af Dampere, som forlangte dens Hjælp paa én Gang, Isens Tykkelse og saa fremdeles. Kommunen agter nu at købe denne Isbryder af Lodskompagniet, som ikke har Midler til at holde den vedlige. Hvis denne Plan bliver udført, ville Damperne blive hjulpne gratis gennem Isen om Vinteren og med mindre Ophold end som tidligere.

De russiske Frihavne. Den længe ventede Lukning af Frihavnene i det russiske yderste Østen er nu en fuldbragt Kendsgerning. Fra den 1.—14. Januar næste Aar skulle alle fremmede Varer, som indføres paa russisk Territorium, enten ad Søvejen eller over Landgrænsen gennem Kina, betale samme Afgifter, som der betales for Varer, der indføres over den Russisk—Evropæiske Grænse. Der gøres dog mange Undtagelser for Handelsartikler, som ere nødvendige for disse Landes Velvære. Hovedartiklerne af disse ere: Brødstof, Kreaturer, Kød, alle Sorter Grøntsager, Bygningssten, Drainrør af Ler og andre Rør, Kul, Jærn, Landbrugs-Maskiner etc. samt Medikamenter af alle Slags. En Klausul forbeholder en yderligere Overvejelse af hele Afgiftsspørgsmaalet i disse Regioner, saasnart Jærnbanen gennem Sibirien og Manchuriet er fuldført til Stillehavskysten.
Sh. Gaz.

Projekterede Havneforbedringer i Capkolonien. Regeringen i Capkolonien agter at rejse et Laan paa Lstr. 1,291,300, som skal anvendes til at forbedre Havneforholdene der. Summen agtes fordelt til Forbedring af følgende Havne: Table Bay Lstr. 1,051,800; Port Elisabeth Lstr. 130,000; East London Lstr. 99,500; og Mossel Bay Lstr. 10,000. Sh. Gaz.

Den vældige Tankdamper „Bulysses" har ikke været heldig paa sin Jomfrurejse. Straks efter Prøveturen forlod den Tynen med en Record Ladning paa 10,000 Tons Kul, bestemt til Alexandria. Uheldigvis hængte en tyk Taage over Kysten, og „Bulysses" var knapt kommet klar af Tynen, førend den kom i Kollision med Kuldamperen „Greenwood", som var for indgaaende fra Syd. Kuldamperen sank i Løbet af faa Minutter lige klar af Farvandet, medens en Del af Mandskabet reddede sig ved at krybe ombord i „Bulysses", og Resten blev fisket op af en Slæbedamper, som passerede forbi. „Bulysses" maatte vende tilbage for Eftersyn og Reparation.

Høj Pris paa Dampere. Dampskibet „Denton Grange", som er 5,742 Gross Tons og 3,759 N. R. T. stort, bygget i 1896 af Messrs. Workman, Clark & Co. i Belfast, og som strandede ved Las Palmas, men senere bjærgedes og bragtes til Tynen, blev solgt ved offentlig Auktion paa Londons Skibsbørs af Messrs. H. E. Moss & Co. Der var en Masse Skibsredere og Skibsbyggere fra næsten alle Egne af Landet tilstede, og Resultatet af denne store Konkurrence blev, at Skibet, hvor Buddene begyndte med Lstr. 20,000, blev tilslaaet et London Firma for Lstr. 46,000. Det fortælles, at Reparationen vil beløbe sig til Lstr. 45,000 og at den saaledes vil komme til at staa de ny Redere i Lstr. 90,000 à 100,000. Det er ikke saa lille en Pris for en Damper fire Aar gammel. Sh. Gaz.

Den i dette Blads Nr. 36 omtalte ny Boug til den store russiske Isbryder „Ermack", som byggedes paa Messrs. Armstrong, Whitworth & Co. Værft, er den 11. September løbet af Stabelen. For at denne mærkelige Konstruktion ikke skulde vælte, naar den kom i Vandet, var der bygget en Staalpontoon paa hver Side og fastnittet til den. Den var ogsaa forsynet med Ballast, som var meget omhyggelig anbragt. Paa denne Maade slap denne mærkelige Bygning godt i Vandet uden Vanskelighed og vil nu i Flydedokken blive samlet med det øvrige Skrog. Den nye Boug er 75 Fod lang og vejer 500 Tons.

Krigen i det fjerne Østen, sammen med den i Syd-Afrika, har ikke alene forbedret Fragterne i Almindelighed, men har ogsaa bragt specielle Fragter i Markedet, som i flere Tilfælde have vist sig at være en ualmindelig god Forretning for Rederne. To saadanne Fragter ere nyligen blevne sikrede to Newcastle Dampere. Den ene, Dampskibet „Briardale", er bleven befragtet under Admiralitets Certeparti til at føre en Ladning Regeringsvarer fra London til Cape Town for en Lumpsum af Lstr. 9,500. „Briardale" er en Damper paa 4,800 Tons. Den anden er Dampskibet „Caithness", som er bleven befragtet af den tyske Regering til at føre Kul fra Hamburg til Kina, til Brug for de tyske Krigsskibe i de kinesiske Farvande, og har sikret sig derfor 60 sh. pr. Ton. „Caithness" er en Taarndamper paa 5,400 Tons, og dens Fragt ud vil beløbe sig til Lstr. 16,200. Skibet har losset i Tynen den største Ladning Tømmer, som nogensinde er bragt dertil. Det er i Grunden en mærkelig Omstændighed, at et Skib forlader Tynen for at lade Kul i Hamburg. Sh. Gaz.

God Bjærgeløn. I Admiralitetsretten tilkendte Dommeren Barnes og Trinity Masters Dampskibet „Lord Londonderry" en Bjærgeløn af Lstr. 10,000 for at bjærge Damp-

skibet „Delano" af Sunderland. Paa Rejsen fra Baltimore til Rotterdam med en Stykgodsladning, brækkede „Delanos" Aksel, og 36 Timer efter den 21. Februar blev den antruffen af „Lord Londonderry", som var i Ballast fra Belfast til Newport News. Først forsøgte den at slæbe „Delano" til Newport News, men efter flere Dages Slæbning maatte det opgives paa Grund af Vejret og Gulfstrømmen, som satte dem svært østefter. Der blev derfor sat Kurs efter Bermudas, som ogsaa raktes den 5. Marts. Bjærgningsskibet led betydelig Skade derved, og dets Redere lede betydelige Tab ved Tiden, det blev opholdt. Værdien af „Delano" og dets Ladning blev man enig om at sætte til Lstr. 80,000. Dommeren Barnes beskrev det som en overordentlig anerkendelsesværdig Bjærgningssag, hvor store Værdier vare blevne reddede fra betydelig Fare ved den store Hjælp, der var ydet med stort Mod og megen Energi. „Delano" var efter de „Elder Brethren"s Mening i meget stor Fare.

Sh. Gaz.

Hurtig Rejse. Det meddeles, at Sejlskibet „Enrichetta", som tilhører „Societa Commerciale Italiana dé Navigazione" i Genua, for nylig har foretaget Rejsen fra Newcastle N. S. W. til Valparaiso i 32 Dage. Det er konstateret, at den bedste Rejse, som tidligere er gjort, har taget 34 Dage. Baade „Euphrates" og „County of Cardigan", den sidste i Aaret 1898, have udført Rejsen paa den Tid.

En æventyrlig Rejse. Et Reuter Telegram fra Gibraltar meddeler: Kaptajn Johansen, som er afgaaet herfra paa en Rejse tværs over Atlanterhavet til Pine Island, Florida, er en naturaliseret Englænder og er 57 Aar gammel. Hans Baad, „Lotta", som han selv har bygget i Yokohama og bragt med sig fra Liverpool for faa Uger siden, fører det engelske Flag. Baaden er ganske aaben, er 29 Fod 6 Tommer lang og 7 Fod 6 Tommer bred. Den ligger 36" agter og 32" for. Rigningen bestaar af et Storsejl med Gaffeltopsejl, Klyver, Stagsejl og Spiler. Paa Kølen fører den 675 lbs. Bly og en Straakøl af Træ, som er kobret, det hele fastgjort med Kobberbolte. Den har vist sig at være en ypperlig Søbaad, og der synes ikke at være Grund til Frygt for dens Stabilitet til en saadan Rejse paa denne Aarstid. Baaden er provianteret for 60 Dage, og Provianten bestaar af preserved Kød og Kahyts Beskøiter, Chocolade, preserverede Ferskener, Kødekstrakt, noget Medicin, Cognac og 60 Gallons Vand. En god Forsyning af friske Grøntsager og Frugt blev indtaget før Afrejsen, og Forsyningen kan nok blive kompletteret af forbisejlende Skibe. Kaptajnen mener at kunne fuldføre Rejsen i 40 Dage. Han agter at styre Syd efter til Nordostpassaten, passere mellem Madeira og de Canariske Øer og sætte Kursen efter Montserrat i det caraibiske Hav, mulig stoppe lidt der førend han fortsætter Rejsen. Endvidere er han forsynet med Kompas, Kort, Kronometer, Sekstant, Kikkert, Barometer og med en god Forsyning af Tobak og Lekture. I Tilfælde af daarligt Vejr har han et Drivanker og Olieposer til at bryde Søen med. Fire Gallon Colza Olie er medtaget til dette Brug og til Sidelanternerne. En Søn paa $12^1/_2$ Aar, én af fem, gaar med ham paa Rejsen og ser ud til at være en rask lille Fyr.

En ny Gnistslukker for Dampskibe. Paa Bugserbaaden „Skønvik" er, ifølge „Sundsvallposten", prøvet en, af Baadens Fører, opfunden Gnistslukker, der er rosende omtalt af Fagmænd. Det ny Apparat bestaar af én i Skorstenen anbragt Nikkeldug, som hindrer de glødende Kulpartikler fra at hvirvle op i Luften. Den paa de nu brugelige Gnistslukkere gennemhullede Jærnplade, som anbringes øverst i Skorstenen, er her erstattet med en Nikkeldug, som i en Vinkel af 60° mod Horisontalplanet, er anbragt i Skorstenen lige ovenover Dampkedlens Overkant i Retning opad. Dugen er betydelig større end den gennemhullede Jærnplade, og herved opstaar den Fordel, at Trækket i Skorstenen ikke hindres. Derved reduceres Brændselsforbruget betydeligt. Hertil kommer, at Nikkeldugen er langt holdbarere end Jærnpladen, som lettere fordærves, dels ved Rust og dels ved Varmen.

Ved en særskilt praktisk Indretning i Skorstenen falder de store Kulpartikler, som af Dugen hindres i at gaa op, i en ved Skorstenen anbragt Cisterne. Denne er ved Kombination med Dampkedlen for en Del fyldt med stadig cirkulerende Vand, hvorved Kulpartiklerne gennem Rør føres ud i Søen.

Stor Skadeserstatning. Den 7. Januar d. A. havde S.S „Merkur" af Esbjerg og den russiske Damper „Lilja" et Sammenstød paa Elben. „Merkur" blev saa beskadiget, at den maatte sættes paa Grund. Det kostede 25,000 M. at faa „Merkur" af Grunden og indbugseret til Hamburg, hvor Reparationen af Skibet kostede 98,000 M. Merkurs Rederi sagsøgte „Lilja" til at yde Erstatning, og Sagen er nu vunden i Hamburg. „Lilja" skal ikke blot betale nævnte 123,000 M. men ogsaa erstatte Fragttab og betale Sagsomkostninger.

Et Opraab til alle Skippere.

Vedrørende Skibsfarten fra Ekensund med Mursten tillader jeg mig hermed at gøre Skipperne opmærksom paa, hvor nødvendigt det er, at vi slutte os sammen og gribe til andre Forholdsregler overfor Ringens Kontor, Befragterne og Modtagerne af Mursten, da vi ere de mest uheldig stillede. Arbejderne opnaa Lønforhøjelse netop paa Grund af Enighed, og Teglværksejerne faa af samme Aarsag højere Priser for deres Fabrikater, da de have dannet en Ring. De ere ikke mere hinandes Konkurrenter, men eje et Kontor, der overtager alt og derved bliver en stor Lettelse for dem, hvorimod det langtfra gavner Skipperne. En Skipper f. Eks., der er henvist til i Sommerdagene at sejle med Mursten fra Ekensund, drister sig ikke til at sige Nej til en Fragt, som tilbydes ham af Ringen, eller at have en anden Mening. Føler han sig forurettet af Modtageren, tør han ikke sige sin Mening, da der i saa Fald kan blive sendt Meddelelse til Ringen, og den paagældende Skipper kan da staa uden Ladning, indtil han enten maa lide Nød eller krybe til Korset Paa denne Vis er det at Magten kan anvendes, da man godt ved, at den ene Skipper er den andens Konkurrent, og den Skipper, som ikke ejer tilstrækkelig Kraft eller Evner til at forsvare sin Ret, eller en saadan, som blot tager en Ladning for at komme bort og ikke regner det saa nøje med Mursten, da han haaber at tjene mere andre Steder — han kan bruges til at undertrykke os, der ere hjemmehørende her, eller som ere henviste til at sejle meget med denne Vare her fra Pladsen. Nu er Spørgsmaalet: Hvorledes kunne vi hidføre en Forandring til det bedre? Ofte pukkes der paa, at Enigheden mangler og at det er umuligt at opnaa denne. Jeg mener det modsatte. Vi have jo set, hvorledes Skipperforeningen havde saare let ved at faa 50 Pf. mere for hver 1000 Sten uden Standsning. Dette var allerede en god Begyndelse; men det maa være indlysende for enhver, at det ikke er nemt at opnaa Enighed blandt Skipperne, saalænge de ikke eje et fast Forsamlingssted, hvor de kunne mødes og raadslaa, uden

at deres Forhandlinger straks rygtes videre, og afstedkomme at den Dristige, der har sagt sin Mening, enten faar en daarlig Fragt eller ingen. At faa et saadant Forsamlingssted, til at varetage Skippernes Interesser, kan næppe falde vanskeligt, men Formandens Stilling bliver ikke let, da han ikke paa en Gang kan sejle og dog være hjemme for at varetage alle Skipperes Interesser. Jeg tillader mig derfor at stille et Forslag, ligesom jeg beder enhver Skipper nøje at tage vor Stilling under Overvejelse og ikke undslaa sig for Medarbejde, enten dette nu sker af Tankeløshed eller af personlige Grunde, men derimod paa bedste Maade søge Sagen fremmet, til Gavn for de mindre Skibe og til en mere human Behandling af Skipperne som selvstændige Mennesker. Da det er en bekendt Sag, at vi i Ekensund have tre Mæglere, som udelukkende leve af Skipperne, saa er det let for enhver Skipper at begribe, at vi, naar vi holde sammen, meget let kunne holde et Lokale, hvor alle Skipperne kunne mødes, og hvorfra de kunne klarere alle Skibe, som henvende sig dertil, selv fremmede. Lokalet skal lejes af Foreningen og den Person, som skal bestyre det, ligeledes mod en maanedlig Løn, hvorimod Skipperne skulle betale deres sædvanlige Klarering. Disse Penge gaa i en Kasse, hvoraf Overskudet ved Aarets Slutning tilfalder Foreningen, som anvender det til Understøttelse af Skipperenker, til Betaling af Foreningens Havnepenge e. l. Bestyreren af Lokalet antages for et Aar ad Gangen, men kan genvælges.

Ud fra dette Lokale skal Ringen da have alle de Skibe, den skal bruge til Befordring af op til 50,000 Sten pr. Skib. Bestyreren skal sørge for, at enhver Skipper faar rent Konnossement uden Tørn og uden Usance, endvidere at Modtagerne skulle tage Stenene paa Dækket, paa det Sted, der losses, og desuden at Stenene betales efter 4 Punds Sten i Fragten, at ikke nogle gaa med de lette og andre altid skulle bortslæbe de svære. Paa denne Maade bliver den ene Skipper ikke den andens Konkurrent, og enhver kan da komme til sin Ret, dersom han bliver forurettet paa Lossepladsen, da Bestyreren ogsaa skal tage sig af disse Sager for Foreningens Medlemmer. Hvorledes Fragterne skulle være, kan drøftes og fastsættes ved et Møde. Under den fastsatte Fragt tør et Medlem af Foreningen ikke tage en Ladning. Overtræder han denne Bestemmelse, skal han første Gang betale 10 Mk. i Bøde til Foreningen, men i gentagne Tilfælde det dobbelte. At udstøde et Medlem af Foreningen bør undgaas, da de, som udslettes, skade Foreningen. Derimod maa der holdes paa, at alle Skippere uden Persons Anseelse komme i Foreningen, da det jo er en Kendsgerning, at Enighed gør stærk. At blive Medlem koster intet, da Foreningens Udgifter jo let kunne bestrides af Lokalets Overskud. Det er tillige nødvendigt at faa Skipperne fra Sønderborg, Arnis, Kiel og Haderslev med i Foreningen og tilmed, naar Enighed opnaas, at offentliggøre vore Vedtægter i „Dansk Søfartstidende", for at de danske Skippere ogsaa kunne faa Adgang til Lokalet. For at hidføre et Resultalt i den tilsigtede Retning, er det nødvendigt, at der afholdes et Møde. Naar og hvor dette skal være, overlader jeg til Formanden for Foreningen at bestemme, da Mødet meget godt kan afholdes, uden at alle Medlemmer ere til Stede, idet enhver, som er forhindret i at møde, kan meddele Forsamlingen sit Samtykke skriftligt og senere underskrive sit Navn i Foreningens Lokale. Et Lokale haaber jeg at kunne faa hos Rebslager Hansen, Ekensund, eller i Nærheden. Da jeg mener at være i Besiddelse af den Kraft og de Evner, der udfordres til at varetage Skippernes Interesser i Lokalet, kunde jeg ønske at overtage Ledelsen deraf det første Aar. Tvivler Foreningen om, at Lokalet ikke kan give Overskud eller bestaa, saa er jeg villig til at leje Lokalet og overtage det det første Aar for egen Regning samt føre nøjagtigt Regnskab over Indtægterne og Udgifterne, og Foreningen kan saa overtage Lokalet det følgende Aar.

En Betingelse er det selvfølgeligt, at Foreningens Medlemmer skulle klarere i Lokalet. I Haab om, at enhver Skipper maa kunne indse Nødvendigheden af dette Forslag og medvirke til dets Virkeliggørelse, tegner med Agtelse

J. Jensen,
Skipper, Graasten.

Tillæg til ovenstaaende Opraab.

Jeg kan herved meddele alle danske Skippere, at Skipperforeningen i Ekensund fuldtud billiger Opraabet og at alle Medlemmerne have besluttet at gennemføre Forslaget, saafremt de danske Skippere, i Særdeleshed dem fra Havnene i Store- og Lillebelt, kunne blive enige om at beslutte sig til at komme i Foreningens Lokale i Ekensund, for derfra at faa deres Murstensfragter, og tillige at klarere samme Steds fra. De maa naturligvis ved deres Underskrift forpligte sig til ikke at overtræde Foreningens Bestemmelser, men til Gengæld garanterer Skipperforeningen dem fuldtud Ligeberettigelse i alle de Fordele, som Foreningen raader over. I Overensstemmelse med Foreningen, anmoder jeg alle danske Skippere i Havnene fra Nakskov, ad Belterne ned til Aarhus, om at slutte sig sammen, og anmoder én Skipper i hver Havn om at besørge Underskrifter fra alle de andre Skippere paa Stedet, som undertiden sejler med Mursten fra Ekensund, og fremsende disse Underskrifter enten til undertegnede J. Jensen eller til Skipperforeningens Formand, Skipper M. Møller, Dalsgaard pr. Graasten. I Haab om, at de danske Skippere maa kunne indse, at hverken vi eller de mere kunne træde tilbage efter denne Bekendtgørelse, da Tilstandene for os da vilde blive meget daarligere, end de vare tilforn, saa anmodes de om at tage en rask Beslutning og indsende deres Underskrifter, sildigst den 1ste December d. A., for at vi kunne tage vore Forholdsregler derefter, da vi agte at aabne Skipperforeningens Lokale den 1ste Januar 1901. Indtil den Tid maa enhver slutte Fragt med Mursten, som han bedst kan. Derfor frisk Mod og lad ingen være bange for sin egen Skygge.

Skipper Jens Jensen,
Graasten.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 30. Septbr., bestemt til New Orleans. — Alexandra, Svensson, ank. til St. Petersborg 24. Septbr. — Algarve, Borries, ankom til Kbhvn. 28. Septbr. — Antwerpen, Kihl, ankom til Antwerpen 24. Septbr. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 26. Septbr., best. til New York. — Arno, Strubberg, ankom til St. Petersborg 26. Septbr. — Beira, Lunge, afgik fra Oporto 1. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Finland 16. Septbr., bestemt til Barcelona. — Dagmar, Gade, ankom til Funchal 23. Septbr. — Douro, Ørum, ankom til Tarragona 30. Septbr. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 9. Septbr., best. til Kbhvn. — Garonne, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 26. Septbr. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Bordeaux 26. Septbr. — Hekla, Thomsen, ankom til Kbhvn 1. Oktbr. — I. C. Jacobsen, Norden, ank. til Denia 27. Septbr. — Island, Skjødt, afgik fra New York 29. Septbr., best. til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, ankom til New York 27. Septbr. — Leopold II, Kruse, ankom til Kronstadt 29. Septbr. — Loire, Rabe, afgik fra Havre 1. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, ankom til New York 28. Septbr. — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til St. Petersborg 22. Septbr. — Nicolai II, Michelsen, ankom til Hamborg 24. Septbr. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 22. Septbr., bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner,

afgik fra Åbo 1. Oktbr., bestemt til Alicante. — Omsk, Müller, afgik fra Kbhvn. 29. Septbr., bestemt til St. Petersborg. — Seine, Staal, afgik fra Kbhvn. 30. Septbr., best. til Bordeaux. — Texas, Holm, ankom til New Orleans 17. Septbr. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 26. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, afgik fra Malaga 2. Oktbr. — Tomsk, Andersen, afgik fra Messina 27. Septbr., bestemt til Bari. — Xenia, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 12. Septbr., bestemt til Boston.

Adolph Andersen, Schubert, ankom til Antwerpen 26. Septbr., bestemt til Blyth. — Axelhuus, Nielsen, ank. til Arendal 28. Septbr., bestemt til Throndhjem. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Riga 27. Septbr., best. til Antwerpen. — Ceres, Jacobæus, afgik fra Leith 19. Septbr., best. til Island. — Christian IX, Mollerup, ank. til Kbhvn. 1. Oktbr., best. til London. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Kbhvn. 30. Septbr., bestemt til Stettin. — Eos, Christensen, ankom til Kbhvn. 28. Septbr. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 1. Oktbr., bestemt til Danzig. — Jyden, Erichsen, ank. til Kbhvn. 28. Septbr., bestemt til Hamburg. — Frederik, Thomsen, afgik fra Pillau 28. Septbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Ingwartsen, afgik fra Hull 29. Septbr., bestemt til Hamburg. — Kasan, Hansen, ankom til London 30. Septbr., best. til Hamburg. — Kiew, Jacobsen, ank. til Libau 30. Septbr., bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 29. Septbr., bestemt til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 28. Septbr., bestemt til Kønigsberg. — Maja, Petersen, ankom til Danzig 29. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 29 Septbr., best. til Vestnorge. — Moskov, Rohde, ankom til Libau 1. Oktbr., bestemt til Hull. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 1. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 30. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Libau 1. Oktbr., best. til Kbhvn. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 26. Septbr., bestemt til Hull. — Thyra, Jørgensen, ankom til Hull 28. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Libau 30. Septbr. — Vendsyssel, Kiær, afgik fra Leith 18. Septbr., bestemt til Island. — Vesta, Holm, afg. fra Leith 11. Septbr., best. til Island. — Vesus, Andresen, ankom til Libau 26. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Viking, Lorentzen, pass. Holtenau 30. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Kursk, Møller, afgik fra London 30. Septbr., bestemt til Aarhus.

Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 4. Oktbr., best. til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 4. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Grimsby 3. Oktbr., best. til Malmø. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nakskov 3. Oktbr. via Svendborg og Aalborg, bestemt til Newcastle. — Lolland, A Ankersen, afgik fra Leith 3. Oktbr., bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 3. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 3. Oktbr., bestemt til Nakskov. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 3. Oktbr. via Aarhus og Aalborg, best. til Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Blyth 28. Septbr. — Frode, Wrisberg, ank. til Rouen 26. Septbr. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Rouen 25. Septbr. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Brahestad 24. Septbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Newcastle 27. Septbr., best. til Libau. — Danmark, Kraemer, ankom til Riga 21. Septbr. — Ragnar, Holst, ankom til Emden 22. Septbr. Volmer, Riber, ankom til Brake 30. Septbr. — Dan, Tofte, afgik fra Newcastle 29. Septbr., bestemt til Riga. — Magnus, Jørgensen, ankom til Kronstadt 28. Septbr. — Olaf, Petersen, afgik fra Sunderland 28. Septbr., bestemt til Kbhvn.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Kronstadt 26. Septbr. — Russ, Jensen, ank. til London 29. Septbr. — Pawel Andrejeff, Johnsen, afgik fra Rotterdam 29. Septbr. — Peter Berg, Tannebæk, ankom til Kronstadt 20. Septbr. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Newcastle 29. Septbr., bestemt til Swinemünde.

Urania. Ekliptika, Klaaborg, ankom til Kronstadt 21. Septbr. — Venus, Petersen, ank. til Emden 1. Oktbr. — Sirius, Branth, passeret Aden 25. Septbr. — Urania, Jørgensen, ankom til Ghent 29. Septbr. — Mars, Lyngby, ankom til Kingslynn 1. Oktbr.

Nordsøen. Rusland, Møller, ankom til Alloa 2. Oktbr. — Nordland, Pii, afgik fra Kbhvn. 28. Septbr. — Holland, Jørgensen, afgik fra Kjøge 29. Septbr. — England, Andresen, afgik fra Libau 30. Septbr.

Helmdal. Anine, Ratje, ankom til Rouen 1. Oktbr. — Kamma, Petersen, ankom til Pillau 27. Septbr. — Helga, Lagesen, ankom til Rouen 2. Oktbr. — Martha, Jørgensen, ank. til Calais 27. Septbr. — Elna, Møller, afgik fra Stockholm 2. Oktbr. — Therese, Løffler, ankom til Rouen 2. Oktbr.

Vesterhavet. Niobe, Schmidt, afgik fra Nantes 29. Septbr. best. til Newcastle. — Nancy, Mathisen, afgik fra Kings Lynn 2. Oktbr., bestemt til Wismar. — Nautik, Mortensen, ank. til Fecamp 29. Septbr. — Nora, Christensen, ankom til Boness 1. Oktbr. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Trangsund 29. Septbr., bestemt til Gravelines. — Nerma, Knutzen, ankom til Esbjerg 1. Oktbr. — Alfa, Nielsen, ankom til Svendborg 2. Oktbr.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik fra Esbjerg 1. Oktbr. — Karen, Degn, afgik fra Kronstadt 30. Septbr., best. til Honfleur.

Dania. Lilly, Nielsen, afgik fra Jacobstad 24. Septbr., best. til South Alloa. — Mary, Lorentzen, ankom til Esbjerg 2. Oktbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra St. Petersborg 29. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Fyen, Hansen, ank. til St. Petersborg 26. Septbr. — Hafnia, Thoensegaard, ankom til Rotterdam 26. Septbr. — Russia, Hansen, ank. til Kbhvn. 29. Septbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Blyth 29. Septbr., bestemt til Lübeck.

Østersøen. Yrsa, Jensen, ankom til Kønigsberg 28. Septbr. — Patria, Larsen, afgik fra Luleå 24. Septbr., bestemt til Amsterdam.

Union. Anglia, Poulsen, ankom til Libau 26. Septbr. — Frisia, Skov, ankom til Riga 30. Septbr. — Gallia, Nielsen, afgik fra Riga 29. Septbr., bestemt til Dordrecht. — Britannia, Nielsen, afgik fra Rotterdam 28. Septbr., bestemt til Luleå. — Caledonia, Fisker, ankom til Dordrecht 26. Septbr.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Hull 30. Septbr. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Hamburg 26. Septbr. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Poti 28. Septbr., bestemt til Garston. — Fredenborg, Hartmann, ankom til Methil 2. Oktbr. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Newcastle 27. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Kronborg, Schultz, afgik fra Suez 29. Septbr., bestemt til Østasien. — Rosenborg, Schultz, ankom til Boness 25. Septbr. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Honfleur 21. Septbr. — Søborg, Fischer, ankom til Kronstadt 2. Oktbr. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Kbhvn. 29. Septbr. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Glasgow 28. Septbr., bestemt til Kbhvn.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, ank. til Ardrossan 1. Oktbr. — Jægersborg, Agerlin, afgik fra Kbhvn. 2. Oktbr., bestemt til Methil — Klampenborg, Jensen, ankom til Kronstadt 2. Oktbr. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Cardiff 27. Septbr., best. til Montevideo. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Newport 29. Septbr., bestemt til Algier. — Skodsborg, Lund, ankom til Rouen 24. Septbr. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Kbhvn. 25. Septbr. — Ulfsborg, Hveissel, ankom til Rouen 2. Oktbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Memel 24. Septbr. — Agnete, Jensen, ankom til Kiel 30. Septbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Riga 2. Oktbr., bestemt til Terneuzen. — Alice, Hansen, ank. til Grangemouth 25. Septbr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Amsterdam 26. Septbr. — Bornholm, Petersen, afgik fra Grangemouth 29. Septbr., bestemt til Kiel. — Rønne, Hintze, ankom til Ystad 30. Septbr. — Nauta, Madsen, ankom til Grangemouth 1. Oktbr.

Danmark. Rolf, Hahn, ank. til Nyborg 29. Septbr. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Methil 2. Oktbr., best. til Kiel. — Ansgar, Larsen, ankom til Kbhvn. 27. Septbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 28. Septbr. — Hamlet, Sommer, afgik fra Riga 27. Septbr., bestemt til Ghent. — Helge, Mathiesen, ankom til Rotterdam 1. Oktbr.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Annam, Berg, passeret Perim 1. Oktbr. for Hjemgaaende. — Siam, Glahn, i Konstantinopel. — Normannia, Eriksen, afgik fra Port Said 27. Septbr., bestemt til Østasien. — Nordkap, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 29. Septbr., bestemt til Østasien.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Grangemouth 29. Septbr. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Kronstadt 27. Septbr., bestemt til Grangemouth. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kronstadt 26. Septbr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Kbhvn. 1. Oktbr.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 28. Septbr. til Burntisland.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Tyne 27. Septbr. — London, Bom, afgik fra Hernøsand 29. Septbr., bestemt til Grangemouth.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Methil 24. Septbr. — Clara, Petersen, afgik fra Hernøsand 28. Septbr., best. til Leith.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Rotterdam 1. Oktbr. — Svend, Bønnelycke afgik fra Burntisland 1. Oktbr., best. til Kiel.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Verdande, Nielsen, ank. til Cliff Creak 25. Septbr. Kimi. — Union, Svarrer, ank. til Marseille 25. Septbr. fra Nukualofa. — Puk, Clausen, ank. til Hamburg 26. Septbr. fra Progreso via Falmouth. — Aalborg, Clausen, prajet 13. Septbr. paa 13° N. Br. 27° W. Lgd. fra Cardiff til East London. — Anna & Emmy, Svarrer, ank. til Fowey 23. Septbr. — Medor. Svarrer, var færdig med foreløbig Reparation i Grimsby 27. Septbr. efter Kollision, og vil blive bugseret til London. — Nanna, Warrer, ank. til Hamburg 30. Septbr. fra Yucatankysten via Scillyøerne.

Fanø. Sønderho. Fides, Sørensen, ank. 28. Septbr. til Birkenhead fra Sundswall.

Rønne. Veset. Ølsted, ank. til Methil 24. Septbr — Bornholm. Jensen, ank. til Vestervig 23. Septbr. — Thor, Jensen, ank. til Ørnskoldsvig 24. Septbr. — Næstved, Larsen, ankom til Rügenwalde 24. Septbr. John Hintze, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 25. Septbr. — Coureer, Jacobsen, ank. til Windau 26. Septbr. — Charles, Kjeldsen, ank til Danzig 26. Septbr. — Castor, Clausen, ank. til Pillau 27. September.

Svendborg. Kirstine, Sørensen, ankom 24. Septbr. til St. Petersborg. — Rota, Jørgensen, ank. til Kønigsberg 25. Septbr. — Niels, Hansen, ank. til Swinemünde 25. Septbr. — Erik. Hoffmann, ankom til Leith Red 25. September. — Lilly, Rasmussen ankom til St. Petersborg 25. Septbr. — Ane, Jørgensen, ank. til St. Petersborg 25. September. — Garibaldi, Andersen, ank. til Hull 25. Septbr. — Fylla, Rasmussen, ank. til Christiansand 25. Septbr. — Bellona, Petersen, ank. til Wallo 25. Septbr. — Urda, Rasmussen, ank. til Dysart 25. Septbr. — Brødrene, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 25. Septbr. — Elise, Andreasen ank. til St. Petersborg 25. Septbr. — Althea, Rasmussen, ank. til St. Petersborg 26. Septbr. — Guldborg, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavns Red 27. Septbr. — Christian, Jørgensen, ankom til Lynn, 26. Septbr. — Agnete, Møller, ankom til Husum 26. Septbr. — Fremad, Brandt, ank. til Helsingborg 28. Septbr. — Kruse, Larsen, ank. til Rochester 26. Septbr. — Galathea, Bom, ankom til Dysart 28. Septbr. — Venus, Jensen, ank. til Umeå 29. Septbr. — Freir, Jensen, ank. til St. Petersborg 23. Septbr. — Niels Juel, Henriksen, ank. til Porsgrund 30. Septbr. — Confidence, Mouritsen, ank. til Uleaborg 29. Septbr.

Ærø. Thekla, Fabricius, ankom 25. Septbr. til Pillau. — Marie, Rasmussen, ankom 25. Septbr. til Sandefjord. — Hekla, Jørgensen, ank. 24. Septbr. til London. — Nansen, Pofler, ankom 23. Septbr. til Havre. — Prøven, Schmidt, ankom 24. Septbr. til West Wemyss. — Jørgen, Albertsen, ankom 18. Septbr. til Kønigsberg. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 28. Septbr. til Stockholm. — Hosanna, Hay, ankom 25. Septbr. til Dunkirk. — Theodor, Andersen, ankom 21. Septbr. til Kbhvn. — Apollo, Albertsen, ankom 24. Septbr. til Kbhvn. — Ebenezer, Hansen, ankom 24. Septbr. til Kbhvn. — Salus, Bager, ankom 24. Septbr. til Præstø. — Astræa, Svane, ankom 26. Septbr. til Kjøge. — Alf, Rasmussen, ankom 21. Septbr. til Charlestown. — Freya, Østermann, ankom 26. Septbr. til Kjerteminde. — Gerda, Kromann, ankom 27. Septbr. til Svendborg. — Danmark, Caspersen, ankom 25. Septbr. paa Kbhvn.s Red paa Rejse fra Hernøsand til Landerneau. — Thyra, Rasmussen, ankom 27. Septbr. til Grangemouth. — Hebe, Clausen, ank. 27. Septbr. til St. Petersborg. — Matthæus Rickert, Lauritzen, ankom 26. Septbr. til Bridgeness. — Ansgar, Lauritzen, ankom 27. Septbr. til Kemi. — Kvik, Boye, ank. 19. Septbr. til Gøteborg. — Marie, Bøye, ankom 19. Septbr. til Alloa. — Thyra, Jørgensen, ankom 22. Septbr. til Aalborg. — Elise Marie, Olsen ankom 26. Septbr. til Danzig. — Immanuel, Hansen, ankom 26. Septbr. til Sundsvall. — Haabet, Christensen, ankom 26. Septbr. til Svendborg. — Christian den 9ende, Knudsen, ankom 27. Septbr. til Räfsø. — Salvador, Fabricius, ankom 27. Septbr. til Girvans. — Mindet, Rasmussen, ankom 26. Septbr. til Kbhvn. — Frederikke, Knudsen, ankom 22. Septbr. til Kønigsberg. — Baltic. Christensen, ankom 22. Septbr. til Kønigsberg. — Martha. Haagensen, ankom 27. Septbr. til Kønigsberg. — Duen, Christensen, ankom 26. Septbr. til Ommel fra England. — Hans, Folmer, afgik 25. Septbr. fra Odense til Norge. — Ægir, Rasmussen, ankom 24. Septbr. til Sundsvall. — Helene, Clausen, ankom 22. Septbr. til Kønigsberg. — Berthel, Levinsen, ank. 1. Oktbr. til Bridgeness. — Ydun, Christensen, ankom 26. Septbr. til Pillau. — De tvende Brødre, Boye, ank. 26. Septbr. til Nysted. — Brødrene, Petersen, ank. 27. Septbr. til Aalborg. — M. Hay, Petersen, ank. 30. Septbr. til Newcastle. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. 1. Oktbr. til Blyth. — Frem, Folmer, ank. 30. Septbr. til Sundswall.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Læsø Ø. Kobbergrund N. En Vager med hvid Stage og 2 nedadvendte Koste er i 11 Fod Vand udlagt ved N.-Enden af *Kobbergrund.* 57° 14′ 42″ N. Br. 11° 14′ 12″ Ø. Lgd.

Østersøen. Christiansø. Christiansø Havn. I *Christiansø* S.-Havn er Dybden ved hele Bolværket paa Ø.-Siden nu c. 12 Fod. S. for Bolværket er bygget en 15 Alen lang Tværmole.

Færøerne V. Det i Kaartene V. for *Færøerne* paa 62° 22′ N. Br. 9° 4′ V. Lgd. anførte Lodskud paa 75 Fv. er i 1900 forgæves eftersøgt. Paa det angivne Sted og i den nærmeste Omegn findes 230 Fv. uden Bund.

Island Ø.- og S.-Kyst.

1. *Dalatangi* Fyr lyser fra N. 43° V. gennem N., Ø. og S. til S. 17° V. Flammens Højde over Højvande: 53 Fod. 65° 16′,9 N. Br. 13° 32′,7 V. Lgd. (Isl.-Lods, Side 93. Fyr-Fort. Nr. 455. Kaart Nr. 53.)
2. *(Fairbakbodi) (Fairbak Bode).* Efter Opmaaling i 1900 ligger *Fairbakbodi* 9,2 Kml. S. 69° Ø. for *Kambanes (Kampnæs).* 64° 45′,1 N. Br. 13° 28′,3 V. Lgd. (Kaart Nr. 53. Isl.-Lods, Side 103). Mindste Dybde 12 Fv.
3. *Kambanes* Varde. Paa *Kambanes* højeste Humpel er rejst en Varde med en 20 Fod høj Stang. 64° 48′,5 N. Br. 13° 48′,5 V. Lgd. (Kaart N. 53).
4. Løb mellem *Kambanes* og *Larungerne.* Mellem det S. for *Kambanes* liggende *Yderskær* og den N. for *Larungerne* liggende Gruppe af blinde Skær *Hvopa* er der et c. 3 Kbl. bredt Løb. Gennem Løbet leder Mærket: det i *Breiddalen* liggende *Disastadirfell* halvt i Skjul af *Thverhamarfell* S.-lige Affald. Man maa ikke faa S.-Sjæl i Mærket, da der c. 1 Kbl. S. for dette findes Skær med c. 3 Fv. Vand. Naar *Skruden* trækker til *Kambanes,* kan dette Mærke holdes SV. hen. Med uroligt Vejr kan der staa betydelig Strømsø i Løbet. (Kaart Nr. 53 og 177. Isl.-Lods, Side 103 og 104). I Løbet er der dybt Vand.
5. Baaker i Indløbet til *Berufjørdr.* Paa *Skorbein* NØ.-lige Ø, Indløbets S.-Side, 2,75 Kml. N. 7½° V. fra *Papey* Varde, er rejst en 16 Fod høj Baake af Form som en Trekant med Spidsen opad. Paa *Livoldsker,* Indløbets S.-Side, 4,14 Kml. N. 13½° V. fra *Papey* Varde, er rejst en 11 Fod høj Stang med to vanrette Tværbrædder. Paa *Bjarnasker,* Indløbets N.-Side, 5,6 Kml. N. 7½° Ø. fra *Papey* Varde, er rejst en 22 Fod høj Baake af Form som et Timeglas. (Kaart Nr. 175. Isl.-Lods, Side 106 og 107). *Papey* Varde: 64° 35′ 42″ N. Br. 14° 8′ 20″ V. Lgd.
6. Omtrent 0,7 Kml. N. 16° Ø. fra Skæret *Hvitingr* er fundet et Skær, hvorpaa der er c. 6 Fod Vand, Lavvande. 64° 24′,5 N. Br. 14° 26′,0 V. Lgd. (Kaart Nr. 53. Isl.-Lods, Side 111).
7. Ifølge Opgivelse fra *islandske* Fiskere ligger et Skær, *Krosakampeyrar,* med 2 à 3 Fv. Vand c. 1 Kml. Ø. t. N. for *Ingolshøfdi,* paa c. 63° 48′,8 N. Br. 16° 34′,0 V. Lgd. (Kaart Nr. 51).
8. I *Medalland-Bugt, Island* SØ.-Kyst, ligger Kystlinien betydelig S.-ligere end angivet paa Kaartet. S. 68° Ø. for *Langholt* Kirke (Kaart Nr. 51) er Afstanden fra Kirken til Kystlinien saaledes 6,2 Kml. Fra dette Punkt bøjer Kysten jevnt af til begge Sider, mod N. til Udløbet af *Skapte Ós,* mod V. til Udløbet af *Kuda Fliot.*

Island S.-Kyst. Hornafjørdr. Paa *Hvaney (Horney),* ved Indløbet til *Hornafjørdr,* er rejst en hvid Varde. 64° 14′,5 N. Br. 15° 8′,6 V. Lgd. (Kaart Nr. 53).

Paa Tangen V. for *Hvaney* er rejst to Pæle, den bageste sort med Trekant med Spidsen nedad, den forreste hvid med et vandret Tværbræt. Holdte overet lede de i S. 79° V. og N. 79° Ø. mellem *Hvaney* og en Sandgrund, som skyder ud fra den Ø.-lige Tange. Mærket kan først søges, naar *Thinganessker* ere passerede; det leder i godt 3 Fv. Vand, Springtids Lavvande, tæt S. om Sandgrunden. Naar *Hvaney* Ø.-Pynt er passeret, bør man derfor holde S.-Skæl i Mærket. Løbet er kun ca. ½ Kbl. bredt.

Naar Handelstedet er vel fri V. for den Ø.-lige Tange kan man styre op mod Ankerpladsen, og ankre c. ⅔ Kbl.

fra den V.-lige Tange i Mærket, *Galten* overet med S.-Kant af *Hellir*.

Løbet kan paa Grund af den voldsomme Strøm kun besejles i den korte Tid ved Stille-Vande, enten ved Højvande eller Lavvande. Havnetiden er c. 6 T.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Finland. Ålands Øer. Skiftet. Bogskär. *Bogskär* Blinkfyr er forandret og viser nu hvidt Lys fra S. 77° V. til N. 83° V., rødt Lys fra N. 83° V. gennem N. til N. 80° Ø. og hvidt Lys fra N. 80° Ø. til N. 87° Ø. Denne sidste Retning, der gaar fri af *Snökubb*, maa benyttes med Forsigtighed, da Lysgrænsen ikke er skarp.

Tyskland. Jershöft. I den sidste Halvdel af September 1900 tændes *Jershöft* hvide Lynfyr, der viser To-Lyn med 2.4 S. Mørke mellem Lynene og 6 S. Mørke mellem Grupperne. Flammens Højde og Synsvidden blive uforandrede.

Samtidig slukkes det midlertidige Fyr.

Stettiner Haf. Grosses Haf. Vraget af den 7½ Kbl. NV. ½ N. fra Tønden *Büchentründel O* sunkne Uddybningsmaskine er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Kiel. I *Kiel* Havn er Fortøjtønden Nr. 5 a's Plads nu permanent.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Svenør. *Svenør* Fyr viser rødt Lys fra N. 52° Ø. til. N. 81° Ø. og fra S. 77° V. til S. 60° V.

Homborgsund. Havnæspynten. Den 15de Oktober 1900 forandres *Havnæspynten* Fyrlampe saaledes, at det røde Lys, der nu dækker over *Maageholmene*, ogsaa kommer til at lyse over *Steinene*, til N. 46° Ø. Paa *Steinene* inddrages den sorte og hvide Stage, og en sort Stage udsættes N. for og en hvid Stage S. for Grunden.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Kaiser Wilhelm Kanal. Ved Kanal-Lods-Stationen paa *Brunsbüttelkoog* vises om Natten følgende Svar-Signal til Skibe, der signalere efter Lods: Tre hvide Lanterner lodret over hverandre betyde, at Lods-Signalet er seet; de nedhales, naar Lodsdamperen sætter af.

Weser. Flagbalgersiel. Vraget af den lige over for *Flagbalgersiel* sunkne Lægter er borttaget. Det røde, faste Varselfyr paa Kysten er slukket og Afmærkningen inddragen.

Holland. I *Holland* er Vinterafmærkningen begyndt.

Fra 1ste Januar 1901 ere følgende Signaler, enkelte eller samlede, gældende for Skibe, der søge Lods ved *Hollands* Kyster:

Om Dagen: Nationsflaget med hvid Kant, hejst paa Fortoppen. Signalet P. T. Signalet S. med eller uden Kendingsstanderen ovenover. To Kugler eller kuglelignende Figurer over en Kegle med Spidsen opad.

Om Natten: Et Blaalys hver 15 Minutter Et klart, hvidt Lys vist med korte og ligestore Mellemrum over Lønningen.

Wester Ems og Ranselgat. I *Wester Ems* er den røde Vager W E med W og Ballon, *Buiten Huibert*, flyttet til 53° 35′ 0″ N. Br. 6° 34′ 15″ Ø. Lgd., og den røde Vager W F, *Midden Huibert*, til 53° 35′ 2″ N. Br. 6° 36′ 15″ Ø. Lgd.

Zuiderzee. Inschot. De to i *Inschot* midlertidig udlagte Spidstønder Nr. 2a og 3a ere inddragne.

Zeegat van Texel. Schulpengat. Den 25de September 1900 slukkes *Dirkoomsduin* hvide, faste Fyr og det midlertidige hvide, faste Fyr paa *Huisduinen* gamle Forbygning tændes. Forandringen i Afmærkningen er begyndt.

Zeegat van Brouwershaven. Hollandsch Diep. Numansdorp. Buitensluis. Den 25de September 1900 tændes tæt ved *Buitensluis* følgende Fyr:

Paa Enden af V.-Dæmningen af Færgehavnen, der anlægges c. 2,200 Alen V. for Havnen, et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 27 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Det lyser fra S. 36° Ø. gennem Ø., N. og V. til S. 54° V.

Paa Enden af Ø.-Dæmningen et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 14 Fod. Synsvidden: 1 Kml. Det lyser Horizonten rundt. 51° 43′ 0″ N. Br. 4° 25′ 4″ Ø. Lgd.

Frankrig. Dunkerque. Fyrskibet, der til Forsøg er udlagt paa *Dunkerque* Red. ligger nu i Linien Fyrskibene *„Dyck"* og *„Snouw"* overet, 3 Kbl. Ø. for det sidste. Det har en Mast og viser kun Ankerlanterne. 51° 3′ 32″ N. Br. 2° 13′ 13″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Porsal. Uden for *Porsal* er udlagt en Fortøjtønde 1½ Kbl. S. 26° Ø. fra *Petit Men-Louet* hvide Taarn.

Irlands V.-Kyst. Blacksod Bay. I *Blacksod Bay* ere følgende Grunde fundne:

En 1½ Fods Grund 17 Kbl. S. 67° V. fra *Claggan* NV.-Pynt. En 12 Fods Grund 13 Kbl. S. 59° V. fra *Claggan* NV.-Pynt. En 2¾ Fv. Grund 12,7 Kbl. S. 50° V. fra *Claggan* NV.-Pynt. En 4 Fv. Grund 11 Kbl. S. 47° V. fra *Claggan* NV.-Pynt. En 3¾ Fv. Grund 18,5 Kbl. N. 77° V. fra Toppen af *Rath Hill*. En 5 Fv. Grund 16,9 Kbl. S. 75° V. fra Toppen af *Rath Hill*. En 4¾ Fv. Grund 17 Kbl. S. 64° V. fra Toppen af *Ralh Hill*. 54° 9′ N. Br. 10° 4′ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Nova Scotia S.-Kyst. Little Hope Shoal. En rød, spids Fløjtetønde er i 14 Fv. Vand udlagt 5 Kbl. S. for Midten af *Little Hope Shoal*, fra *Little Hope* Fyr i S. 67° V., 2,5 Kml. og fra *Joli Point* i S. 27° Ø.

Nova Scotia SØ.-Kyst. Peter Island. Paa Yderenden af Revet, der strækker sig ud fra *Peter Island* NØ.-Side, er opført en sort 32 Fod høj Baake med Ballon, c. 1 Kbl. fra Højvandslinien. Man skal gaa mindst ¼ Kbl. uden om Baaken. 44° 15′ 30″ N. Br. 66° 20′ 25″ V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Tobago Island. Scarborough. Den 1ste December 1900 tændes ved *Scarborough* et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 466 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Hvidt, 19 Fod højt Fyrtaarn. 11° 10′,5 N. Br. 60° 43′,0 V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Magellan Stræde. Øen Contramaestre. Jente Grande Bugt. En 17 Fod høj. pyramideformet Baake med Ballon er opført paa den SV.-lige Top af Øen *Contramaestre*. 52° 57′ 5″ S. Br. 70° 21′ 15″ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Curzola. Valle Grande. Det grønne, faste Fyr paa Pynt *Vranac*, ved *Valle Grande*, brænder ikke, men derimod et fast Fyr, der viser rødt Lys over Indløbet til Bugten, hvidt Lys indad. 42° 57′ 41″ N. Br. 16° 42′ 30″ Ø. Lgd.

Signal-Stationer, der ere i Forbindelse med Telegrafnettet, og som udveksle Signaler efter det internationale Signal-System med Skibe, findes ved Fyrene *Salvore*, *Porer*, *Lissa*, *Lagosta* og Pynt *Ostro* i *Golfe de Cattaro*.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde-Hav.

Malacca Stræde. Perak River. Sembilan Islands Ø. En 12 Fods Grund er funden 1¼ Kml. SØ. ¼ S. fra den 180 Fod høje NØ.-ligste af *Sembilan Islands*. 4° 3′ 30″ N. Br. 100° 35′ 10″ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Grækenland. — Skibe fra *Glasgow* underkastes 10 Dages Karantæne i *Delos*. Al Indførsel af Varer fra *Glasgow* er forbudt. Karantænen for Skibe fra *Smyrna*, *Lilleasiens* Kyst mellem *Dekelia* og *Cheronta* samt fra *Beirut* er ophævet; de underkastes Lægeeftersyn og delvis Desinfektion.

Tyrkiet. — Karantænen for Skibe fra *Glasgow* er nedsat til 2 Døgn. *Syrien* er erklæret for pestfri.

Tlf. 5047.

VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering
anbefales:
A. FORMANNS
BLODBUDDING
(i hermetisk lukkede Daaser).
Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Københavns Børskurs d. 3. Oktbr. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			99½	99¾
Danmark			91½	92¾
Norden			123¾	124¼
Kjøbenhavn			103	103½
Carl			55½	56
Dannebrog			98½	99
Skjold			72½	72¾
Urania	87½	88½	87½	87¾
Union			106	106¾
Dampsk. af 1896			100	101
Østasiatiske	104½		104¼	104½
Østersøen			103	104
Nordsøen	89½	88	87½	88
Torm			—	—
Gorm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			—	—
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			91	93
3½% Husejer Kreditk.			78¼	78½
3½% Kbhvns Kreditf.			81½	81¾
4% — — 2. Serie			86½	87
4% — — 1. —			90	92
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			82½	83½
3½% — — 6 —			82½	84
3½% Landkreditk. 3 —			84½	86½
Aktier.				
Nationalbank			130¼	130½
Privatbank			122¾	123¼
Landmandsbank			115½	117½
Handelsbank	116		116	116¼
Grundejerbank			99½	101
Burm. & Wain			75¾	76
Helsingørs Jærnsk.			—	—
Sukkerfabr.			99	99¼
Bryggeri Aktier			89½	89¾

Vekselkurser d. 2. Oktbr. 1900.

	Ævista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.15	88.95
London	18.22	18.18
Paris	72.60	—
Amsterdam	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 2. Oktbr. 1900.

Russiske Noter	216.50
4% Russiske Consols	97.30
3 8/10% — Boden Kredit	91.20
5% Mexikanske 1899	97.10
5% Rumænske Stats	86.25
4% — — 1890	72.90

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Det Foren. Dampskibs." 30,000, „Norden" 2,000, „Kjøbenhavn" 22,000, „Dannebrog" 4,000, „Skjold" 22,000, „Urania" 28,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 4,000, „Østasiatiske" 8,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden

Nestlés Milk
(med Sukker)
& Viking
(uden Sukker)
ere de bedste Mærker.
Depot hos: **J. D. BEAUVAIS,**
St. Kongensgade 106. København.

Dampbaad under Bygning. Dimen. 76'×14'×9' 6", af Staal. 20 nom, H. K. Compound Maskine. Smuk Model. Tilsalgs ved Ingenieur de LINDE, Grimstad. Norge.

M. Christiansen
M. Christiansen,
Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.
John Hintzes Enke

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.

NEXØ TØRDOK,
Bornholm,
modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde
Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.
Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

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.

Københavns Børskurs d. 3. Oktbr. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			99½	99¾
Danmark			91½	92¾
Norden			123¾	124¼
Kjøbenhavn			103	103½
Carl			55½	56
Dannebrog			98½	99
Skjold			72½	72¾
Urania	87½	88½	87½	87¾
Union			106	106¾
Dampsk. af 1896			100	101
Østasiatiske	104½		104¼	104½
Østersøen			103	104
Nordsøen	89½	88	87½	88
Torm			—	—
Gorm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			—	—
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			91	93
3½% Husejer Kreditk.			78¼	78½
3½% Kbhvns Kreditf.			81½	81¾
4% — — 2. Serie			86½	87
4% — — 1. —			90	92
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			82½	83½
3½% — — 6 —			82½	84
3½% Landkreditk. 3 —			84½	86½
Aktier.				
Nationalbank			130¼	130½
Privatbank			122¾	123¼
Landmandsbank			115½	117½
Handelsbank	116		116	116¼
Grundejerbank			99½	101
Burm. & Wain			75¾	76
Helsingørs Jærnsk.			—	—
Sukkerfabr.			99	99¼
Bryggeri Aktier			89½	89¾

Vekselkurser d. 2. Oktbr. 1900.

	Ævista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.15	88.95
London	18.22	18.18
Paris	72.60	—
Amsterdam	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 2. Oktbr. 1900.

Russiske Noter	216.50
4% Russiske Consols	97.30
3 8/10% — Boden Kredit	91.20
5% Mexikanske 1899	97.10
5% Rumænske Stats	86.25
4% — — 1890	72.90

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Det Foren. Dampskibs." 30,000, „Norden" 2,000, „Kjøbenhavn" 22,000, „Dannebrog" 4,000, „Skjold" 22,000, „Urania" 28,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 4,000, „Østasiatiske" 8,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden

Nestlés Milk
(med Sukker)
& Viking
(uden Sukker)
ere de bedste Mærker.
Depot hos: **J. D. BEAUVAIS,**
St. Kongensgade 106. København.

Dampbaad under Bygning. Dimen. 76'×14'×9' 6", af Staal. 20 nom, H. K. Compound Maskine. Smuk Model. Tilsalgs ved Ingenieur de LINDE, Grimstad. Norge.

M. Christiansen
M. Christiansen,
Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.
John Hintzes Enke

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.

NEXØ TØRDOK,
Bornholm,
modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde
Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.
Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

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.

Marius Hoffgaard,

Fotograf.

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6. 3.

Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

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.

Jensen & Petersen,

Tapetserer og Dekorator.

Skibsarbejde,

saavel Nyt som Reparationer udføres hurtig.

116, St. Pauls Kirkeplads 116.

Niels Jensen,

Randers.

Smede- og Maskinværksted.

Vestergrave 50,

paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

Frihavns-Restaurationen

„Atlanten",

Indgang fra Nordre Frihavnsvej,

anbefales **d'Hrr. Skibs-Officerer** med

à la carte Retter

samt **koldt Bord hele Dagen.**

Telf. Frihavnen 68.

Ole Nielsen.

Café van Zandt,

H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

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 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.

AKTIESELSKABET

NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Husk nu!

PAUL SØRENSEN,

Skomagermester,

77, Bredgade 77,
Hj. af Toldbodvej.
Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af **1ste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.**

Telefon 4819.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i **Europa, Asien, Afrika, Amerika** og **Australien.** — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

H. R. HERMANSEN,

Søekviperingsforretning,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.
• Telefon 5826. •
Aarhus. Havnegade 28.

Er „Mossrose" Tobakken (den engelske) ægte, findes der paa hver Pakke fremtidigt **kun paatrykt Fabrikens Navn The Richmond Cavendish Company, Liverpool,** og **ikke** mere **nogen Agents Navn. Den ægte Mossrose erholdes** nu igen **overalt.** En gros kun hos Generalagenterne for Danmark:

Fr. Christensen & Philip.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.

Kjøbenhavn K.

Telefon 3528.

Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.

Vin- og Skibsprovianteringe. — Frilager.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af ferske, saltede og røgede Fedevarer.

Spis kun

Nørgaards Dampkogte Skinker.

Engelsk Patent Dampkogningsmetode.

Al Næringsværdi bibeholdt. Benfri, færdige til Spisning.

Fabrikslager: **Nørregade 35.**
Telefon 7305.

S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

Carl Wildschiødtz,

Uhr- & Chronometer- samt Instrumentmager.

Skibsuhre, Optiske Instrumenter, Tegnebestik.

Eget mekanisk Værksted.

Specialitet:

Instrumenter til Søfarts- & Maskinvæsen.

St. Kongensgade 54.
Telefon-Nr. 5358.

H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.

HELSINGØR.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: FELDBLUME. Børsplads: COMPTOIR 38. Telephon: 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.: Diootto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1852.

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"

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa 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.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,

Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. * Telegrams Skandinav.

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.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: FELDBLUME. Børsplads: COMPTOIR 38. Telephon: 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.: Diootto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1852.

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"

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa 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.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,

Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. * Telegrams Skandinav.

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.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

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, Øster Farimagsgade 4.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

J. Melander,
Blikkenslager,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Specielt alt Skibs-Arbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

Nordisk Skibssalgs-Bureau
ved **Claus Christensen,**
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Afdeling for Danmark:
Østergade 22, Kjøbenhavn K.
(Selskabets Ejendom).
„Thule" er Skandinaviens største og mest søgte Livsforsikringsselskab.
„Thule"s aarlige Udbytte til Aktionærerne er begrændset til 30,000 Kr., der aldrig kan overskrides.
„Thule"s Forsikrede fritages for Præmiebetaling i visse Invaliditetstilfælde.
„Thule"s Forsikrede udbetales aarlig stigende Bonus; for 1899: Kroner 431,176.00.

Aalborg Havn.
Vanddybden 22 Fod.
Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)
Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, **er der udlagt et Fyrskib,** der viser **hvidt Blinkfyr,** og hvorfra der med en Dampsirene gives **Taagesignal.**
I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.
Af Skibe, som passere Hals for indgaaende, og som have et Dybgaaende af over 12 Fod (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at **Skibe, som losse i Aalborg og som have betalt den nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havnepengene,** som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)
Aalborg, den 5. Septbr. 1900.
Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S
Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

EMIL HAMMELEV,
TOLDBODVEJ 1.
FREMMEDE TRÆSORTER.
Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood & Mahogni i vellagrede Varer.
Stort Lager forefindes.

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.

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 Reparationer af Dampskibsmaskiner.

N. F. Hansens Skibsværft,
Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

Georg Sørensen,
Nyhavn 13. Telefon 6404.
Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.
Prima Varer • Billigste Priser.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

INDHOLD: Pariser Kongressen for Handelsmarinerne. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Et Opraab til alle Skippere. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende" har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn", Telefon Nr 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30%	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20%	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende" sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.
Midlertidig Ansvarshavende: **Kapt. N. JENSEN.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 41. Kjøbenhavn, Torsdag den 11. Oktober 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS. KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.

Tør Dok 470'×76'×24.

Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

Sextanter.
Oktanter.
Barometre.
Patent Log.
Kikkerter.
Uhre etc.

Lauritz Kirkeby, 26, Laxegade 26. Grundl. 1845.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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.

Nestlés Milk
(med Sukker)
& Viking
(uden Sukker)
ere de bedste Mærker.

Depot hos: **J. D. BEAUVAIS,**
St. Kongensgade 106. København.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

J. D. BEAUVAIS,

siden 1850 Leverandør til den kgl. danske og svenske Marine, anbefaler sig med alle
Conserves til Skibsbrug
af Kød, Vildt, Fisk, Grøntsager, Frugter o. l. • Prislister udleveres paa Forlangende.
Kontor og Lager: **Store Kongensgade 106.**

„KEW" CERTIFICAT.
110 Kr.
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

TH. MØLLER,

Nyhavn 45 & 47.
Telefon 387.
Skibsproviant, Kolonialvarer,
Vine og Spirituosa
en gros & en detail.
• Import & Eksport •
• Frilager •

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Carl Wildschiødtz,

Uhr- & Chronometer- samt Instrumentmager.
Skibsuhre, Optiske Instrumenter, Tegnebestik.
Eget mekanisk Værksted.
Specialitet:
Instrumenter til Søfarts- & Maskinvæsen.
St. Kongensgade 54.
Telefon-Nr. 5358.

N. M. Hansen,

Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestaurateurer.
Filial:
St. Strandstræde 43.

Gl. Carlsbergs

nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

Christensens

Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

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.

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, 1. **Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

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.

PETER IBSEN.

Lager af Værktøj.
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

Er
„Mossrose" Tobakken

(den engelske) ægte, findes der paa hver Pakke fremtidigt **kun paatrykt Fabrikens Navn**
The Richmond Cavendish Company, Liverpool,
og **ikke** mere **nogen Agents Navn. Den ægte Mossrose erholdes** nu igen **overalt.** En gros kun hos Generalagenterne for Danmark:
Fr. Christensen & Philip.

Georg Sørensen,

Nyhavn 13. Telefon 6404.
Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.
Prima Varer • Billigste Priser.

Niels Jensen,

Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

Spis kun
Nørgaards
Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7805.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.
Største Lager
af ferske, saltede og røgede
Fedevarer.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved **Claus Christensen,**
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

De britiske Parlamentsvalg og Skibsfarten.

Fra London skrives d. 4. Oktober til „Dansk Søfartstidende“:

I Storbrittanien og Irland afholdes i disse Dage Valg til Parlamentet. Selvfølgelig er det de store politiske Spørgsmaal, der danne Grundlaget for Valgbevægelsen og Afstemningen, men dette udelukker jo ikke, at de forskellige Næringsvejes Repræsentationer have søgt at gøre deres Indflydelse gældende ved Opstillingen af Kandidaterne, og at paavirke disses Standpunkt overfor de foreliggende Spørgsmaal. Skibsfartens Organisationer have i denne Henseende udfoldet en ikke ringe Virksomhed, og det synes, at denne har bragt dem gode Resultater.

Her i England spiller Skibsfarten jo en meget fremtrædende Rolle som en af Landets vigtigste Næringsveje, og det er ikke underligt, at de politiske Partier have taget Hensyn til de Ønsker, der næredes af Skibsfartens Organisationer med Hensyn til Opstillingen af Kandidaterne i en Række Valgkredse. Dette har havt til Følge, at de britiske Skibsredere have opnaaet en endnu fyldigere Repræsentation i Parlamentet, end de havde tidligere, og at flere af deres mest fremtrædende Mænd, tilhørende forskellige politiske Partier, ere valgte. Blandt disse skal særlig nævnes Vicepræsidenten i de britiske Skibsrederes betydeligste Organisation, „The Chamber of Shipping“, Mr. Ropner, der som Medlem af Parlamentet vil være i Stand til at yde „Chamber of Shipping“s Arbejde en meget væsentlig Støtte. „Chamber of Shipping“ har ogsaa varetaget de britiske Rederiinteresser ved Valgene ved at forelægge et stort Antal af Kandidaterne en Række Spørgsmaal vedrørende de vigtigste af de Sager, hvis Løsning for Tiden er særlig paakrævet fra Rederiernes Side.

Ogsaa de britiske Skibsførerforeninger have været i Virksomhed i Anledning af Valgene. Skønt det skulde synes naturligt, at den store britiske Skibsførerstand saa et af sine Medlemmer indtræde i Parlamentet, er det dog ikke lykkedes dens Organisationer at udvirke dette, vistnok væsentligst fordi de ikke have opnaaet tilstrækkelig Fasthed og Sammenhold til at gøre sig gældende paa dette Omraade. Men „The Shipmasters and Officers Federation“, der er dannet ved en Sammenslutning af fire af Landets større Skibsførerforeninger, har for Valgkandidaterne forelagt de Spørgsmaal, der særlig ønskes fremmede af den britiske Skibsførerstand. De ere formulerede i følgende fire Punkter:

1. At Bemandingen af britiske Skibe og Lodstjenesten i britiske Farvande kun maa udøves af britiske Undersaatter.

2. At fraværende Søfolk faa Adgang til at udøve deres politiske Stemmeret.

3. At der foranstaltes undersøgt, hvad der kan gøres mod, at Skibe sejle med for lidt Ballast.

4. At der søges gennemført en Alderdomsforsørgelse for britiske Undersaatter, indbefattende eller begyndende med britiske Søfolk.

De nævnte Skibsførerforeninger have indtrængende anmodet Kandidaterne om deres Støtte til disse Sagers Fremme.

Det har i herværende Søfartskredse vakt betydelig Opsigt, at den bekendte Arbejderfører, Mr. J. Havelock Wilson, der hidtil repræsenterede Middlesbrough i Parlamentet, ikke opnaaede Genvalg. I 1895 sendte denne By ham ind i Parlamentet med en Majoritet af 2,020 Stemmer. Forinden Valget forrige Tirsdag var man nærmest tilbøjelig til at mene, at Mr. Wilson denne Gang vilde komme til at nøjes med en betydelig mindre Majoritet, men man tvivlede dog ikke om, at han vilde blive valgt. Intet Under derfor, at Overraskelsen var stor, da man erfarede, at hans Modkandidat var blevet den sejrende med en Majoritet af 55 Stemmer. Grundene til dette voldsomme Omslag ere ikke lette at udrede. Det vilde dog vistnok være forhastet at tro, at det er et almindeligt Frafald fra „Trade Union“, som Mr. Wilson skylder sit Uheld. Snarere er det hans Andel i Ledelsen af denne mægtige Arbejderorganisation, der har stødt mange Tilhængere fra ham. Saa vidt man kan skønne, har han ikke vist sig i Besiddelse af den Overlegenhed og Besindighed, der fordres som Leder af en saadan Organisation, og han synes, i Arbejdet for at forbedre Søfolkenes Kaar, at have ført dem til flere Nederlag, end hans Førerstilling taalte. Ikke heller som Medlem af Parlamentet viste han sig Stillingen voksen. Hans ensidige Syn paa alle foreliggende Sager tillod ham ikke tilstrækkeligt at tage Hensyn til, hvad der var opnaaeligt, og uden Tvivl har han forskertset adskillige Fremskridt, der kunde været vundne for Søfolkene, ved at fordre for meget og ville gennemføre for meget. Han havde ikke tilstrækkelig politisk Forstaaelse til at vinde Indflydelse i Parlamentet hos de politiske Partier, hvis Støtte han dog ikke kunde undvære. Derfor blev han ikke mere end Agitator. Som saadan har han udført et stort Arbejde, og den Rolle, han har spillet ved talrige Sømandsstrejker, baade her i England og paa Kontinentet, er for vel kendt ogsaa i Danmark til at behøve Omtale her. Den nærmeste Fremtid vil antagelig vise, om Valget i Middlesbrough ogsaa vil berøre hans Stilling som Leder af Fagbevægelsen blandt de britiske Søfolk.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. $^{55}/_{1900}$, afsagt d. 14. Septbr. En Kok og en Ungmand, forhyrede med 3-mastet Skonnert „Veset“, rømte i Halmstad.

Kokken idømtes 25 Slag Rotting, Ungmanden 20 Slag, hvorhos de tilpligtedes at erstatte Kaptajnen det ved deres Rømning foraarsagede Tab med 55 Kr. 60 Ø. og udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. $^{22}/_{1900}$, afsagt d. 28. September. (Matros Jens Hansen mod Firmaet C. K. Hansen).

Matros Jens Hansen, der var forhyret med Dampskibet „Uranienborg“, gjorde gældende, at han d. 24. Januar d. A var blevet opsagt til uden Varsel at fratræde sin Tjeneste straks, medens han kun lovlig kunde opsiges til Fratrædelse, naar Skibet efter næste Rejse var vendt tilbage hertil og udlosset, da han var forhyret efter de Regler, der i 1899 bleve vedtagne mellem Dampskibsrederi-Foreningen og Sømændenes Fagforening af 1897, hvorfor han paastod sig hos indstævnte Firma tilkendt 52 Kr. i Hyre, beregnet til den Tid, „Uranienborg“ først kunde ventes at være udlosset efter dets næste Rejse, samt Kost og Logi i samme Tidsrum efter Rettens Skøn.

Indstævnte, hvis Afvisningspaastand var forkastet ved Rettens Kendelse af 2. Maj (se „Dansk Søfartstidende" for 10. Maj 1900), fordrede sig frifunden under Paaberaabelse af, at Sagsøgeren i Virkeligheden maatte siges ved sin hele Optræden at have erklæret sig enig i og godkendt, at hans Forhold til Skibet ophørte uden videre d. 24. Januar.

Efter det under Sagen oplyste kaldte 1. Styrmand, der vidste, at 2 Folk, som man gerne vilde have, ønskede at komme ombord, d. 24. Januar om Eftermiddagen paa en Matros, Johannes Michelsen, og sagde til ham: „Deres Maaned er opsagt og Jens (nemlig Jens Hansen) maa ogsaa gaa", hvorpaa Styrmanden paa Spørgsmaal fra Michelsen, om de var færdige i Dag, svarede: „Ja, De kan gerne gaa i Dag". Kl. $4^1/_2$ gik de to Matroser i Land, men kom ombord om Aftenen og bleve ombord om Natten, men bleve ikke tørnede ud d. 25. Januar om Morgenen. Kl. 9 d. 25. gik de to Matroser hen til Styrmanden og sagde, at de vilde sagsøge Skibet, da Opsigelsen var ugyldig, hvortil Styrmanden bemærkede, at, hvis de ikke vilde tage Opsigelsen for gyldig, kunde de blive ombord. Kl. 11 gik de i Land og Kl. 3 hentede de deres Tøj, hvorefter de afmønstredes, og der beregnedes dem Hyre til d. 24. Januar inkl.

Retten fandt nu, at Styrmandens Udtalelser til Michelsen d. 24. Januar maatte siges at indeholde en klar og bestemt Opsigelse gennem ham til Jens Hansen, og det fandtes ikke, at Styrmanden ved sin Udtalelse d. 25. Januar om, at de, hvis de fandt Opsigelsen ugyldig, kunde blive ombord, var berettiget til at tilbagekalde den en Gang endelig skete Opsigelse. Sagsøgeren maatte være berettiget til at betragte Opsigelsen som sket af Styrmanden paa Kaptajnens Vegne. Da Opsigelsen paa det Tidspunkt var uberettiget efter de ved Antagelsen vedtagne Regler, maatte det indstævnte Firma betale Matrosen efter hans Paastand 52 Kr. i Hyre samt som Godtgørelse for Kost og Logi (beregnet med 66 Øre om Dagen) 17 Kr. 16 Øre, tillagt Renter, og i Sagsomkostninger 21 Kr. 59 Øre.

Dom i S. S. Nr. $^{23}/_{1900}$, afsagt d. 28. September. (Matros Johannes Michelsen mod Firmaet C. K. Hansen). Samme faktiske Omstændigheder og samme Dom som i S. S. Nr. 22.

Dom i S. S. Nr. $^{37}/_{1900}$, afsagt d. 28. September. 2 Fyrbødere, der havde henvendt sig til en Forhyringsagent og hos ham gjort Aftale om at tage Plads paa Damperen „Moskov" og havde afleveret deres Søfartsbøger til Forhyringsagenten, mødte paa Mønstringskontoret for at blive paamønstrede, men, da de skulde skrive deres Navn paa Bemandingslisten, nægtede de det og sagde, at nu vilde de ikke gaa med Skibet, fordi de havde opdaget, at en 3die Fyrbøder, der paamønstredes samtidig, ikke var Medlem af Fyrbødernes Forbund.

Det fandtes nu ikke, at den Omstændighed, at deres Bøger endnu ikke vare afleverede til Skibets Kaptajn, at de ikke havde faaet Afregningsbog, og at de ikke havde skrevet deres Navne paa Bemandingslisten, kunde faa Betydning for Sagens Afgørelse, idet disse Momenter ikke kunde siges at være Betingelser for, at en endelig og bindende Forhyringskontrakt kunde siges at være kommen i Stand. Det maatte derimod i modsat Retning være afgørende, at de omtalte Fyrbødere efter deres egen Fremstilling udtrykkelig havde erklæret sig villige til at lade sig forhyre med „Moskov", og at de med Bemærkning herom afleverede deres Søfartsbøger til Forhyringsagenten, der netop i Følge sin Stilling optraadte som Mellemmand mellem dem og Skibet, samt at de derefter mødte paa Mønstringskontoret, idet de ikke da kunde være berettigede til at træde tilbage under Paaberaabelse af en Omstændighed (den 3die Fyrbøders Staaen udenfor Fagforeningen), som de ikke forinden havde nævnt som en Betingelse for at lade sig paamønstre, og som ikke kunde betragtes som en stiltiende Forudsætning.

I Henhold til Sølovens § 297 bleve de to Fyrbødere dømte til en Bøde paa 40 Kr. hver og Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. $^{38}/_{1900}$, afsagt d. 28. September. (4 Matroser paa „Canadia" mod Firmaet Hecksher & Søn).

4 Matroser, der for forskellige Forseelser ombord af den danske Generalkonsul i Hamburg i Henhold til Sølovens § 102 vare idømte forskellige Bøder, anlagde ved Sø- og Handelsretten Sag for at faa Bøderne hævede eller nedsatte.

Efter de dels i Galveston dels i Hamburg foretagne Afhøringer, og hvad der iøvrigt fremkom under Sagen, maatte det anses for erkendt, at de paagældende Folk d. 19. Marts, da der mellem Kl. 3 og 4 Morgen tørnedes ud for at kaste Ballast overbord, vægrede sig ved at arbejde, før de havde faaet Kaffe, hvormed hengik 1 Time, samt at 3 af dem i Galveston vægrede sig ved at bringe deres Landgangstøj agterud, hvilket Kaptajnen paa Grund af et Rømningstilfælde beordrede (jfr. Sølovens § 107), endvidere at 1 af dem i Galveston ikke mødte rettidig paa Vagt og i Hamburg gik i Land trods nægtet Tilladelse.

Da disse Forseelser fandtes at gaa ind under Sølovens § 102 og der ingen Grund fandtes til, at de idømte Bøder (henholdsvis 90 Kr., 60 Kr., 45 Kr. og 22 Kr. 50 Øre) skulde bortfalde eller nedsættes, stadfæstedes den trufne Afgørelse.

V. M.

Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender.

Nr. 20 indeholder: 69. Dom afsagt af Trondhjems Sjøret d. 30. Maj 1900. Jensen & Co., Trondhjem, mod M. H. Lundgreens Enke. 70. Dom, afsagt af Christiania Sjøret d. 23. Maj 1900. Dampskibet „Nor"s Rederi mod Bark „Gustav Adolf"s Rederi. 71. Dom, afsagt af Bergens Sjøret d. 12. Maj 1900. Jakobsen og Karlsen mod Indre Nordhordlands Dampskibsselskab. 72. Kongl. Majt.s utslag d. 30. Maj 1900 i mål angående klander of dispache. Sjöförsäkringsföreningen „Norrtelje" i Norrtelje mod Konsul C. O. Søderbergh i Kalmar.

Nr. 21 indeholder: 73. Dom, afsagt af Bergens Sjøret, d. 6. Juli 1900. Et Skibs Liggetid var i Certepartiet fastsat til „48 colliery working hours" og „as per usual colliery guarantee". Skibet var kalkuleret at være paa Ladepladsen sidst i November eller i den første Halvdel af December. Befragteren betingede da Skibet Tørn fra 7. December, men Skibet ankom først d. 23. og kom ikke til at lade før 3. Januar. Skibet søgte nu Befragteren til at betale Overliggedagspenge, men Retten frifandt Befragteren, idet denne ansaas for at have været berettiget til i al Fald at betinge Tørn fra 16. December, og da Kulminegarantien bestemte et vist Tillæg til Certepartiets Lastetid, i Tilfælde af Skibets for sene Ankomst, og der derfor ved Skibets Ankomst var paaløbet (regnet fra 16. Decbr.) 126 Timers Tillæg, var Skibet jo blevet lastet indenfor denne Tid + de 48 i Certepartiet stipulerede Timer og var derfor ikke blevet opholdt.

76. Et Rederi gjort ansvarlig for den Skade, en Passager led ved, at en aabenstaaende Skylightsklap faldt ned paa hans Haand

og beskadigede to Fingre, da det maatte siges, at Skibets Maskinist havde udvist Uagtsomhed ved ikke at stille Klappen tilstrækkelig fast.

Samme Nr. indeholder desforuden: 74. Dom, afsagt af Bergens Sjøret d. 1. Juni 1900. Fyrbøderne Sigvard Johannesen, August Trondsen og Sigurd Larsen mod Kulkompagniet af 1871 S. S. „Bjørn"s Rederi ved P. Reimers. 75. Dom, afsagt af Bergens Sjøret d. 6. Juli 1900. Det forenede Dampskibsselskab mod A. J. Christensen. 77. Kongl. Majt.s utslag d. 25. Juni 1900 i mål angående klander of dispache. H. G. Søderbergs, Importaktiebolag i Stockholm mot Sjöförsäkrings Aktiebolaget Gauthiod i Gøteborg.

Tysk Seeamtskendelse og de internationale Søvejsregler.

Ved Brake Seeamt foretoges fornylig Undersøgelse, i Anledning af Damperen „Bremens" Sammenstød i Kanalen med det engelske Troppetransportskib „Orotava". Den 29. Juni 1900 kort før Kl. 9 blev det tæt Taage, og „Bremens" Fart mindskedes til langsom, saa at Skibet kun løb $2^1/_2$ Kml. i Timen. Der hørtes en lang Tone fra en Damper, og dette Signal gentoges af og til, ligesom „Bremen" stadig gav Taagesignal. „Bremens" Kaptajn mente nu at have en modgaaende Damper ret forude, hvorfor han lagde Roret Bagbord og gav et langt og et kort Stød i Fløjten. Fra den modgaaende Damper hørtes atter kun en lang Tone, ombord i „Bremen" lagde man Roret haardt Bagbord og gav samme Signal som før; den fremmede Damper gav atter en lang Tone, og kort efter bemærkedes „Orotava" i en Skibslængdes Afstand, hvorefter Sammenstødet skete.

Retten mente nu ikke efter det den forelagte Materiale at kunne lægge Skylden for Sammenstødet paa nogen af Damperne, men at maatte tilskrive den stærke Taage det. Der kunde intet siges imod „Bremens" Forholdsregler, idet der i rette Tid var givet Bagbords Ror og dette var gjort bekendt ved det anordnede Signal, hvorfor den engelske Kaptajn ikke havde besvaret Signalet og givet Bagbords Ror, kunde Retten ikke udtale sig om. Noget andet var, at Retten maatte betragte en Kursændring for farlig, naar man ikke kunde se det mødende Skib, og det havde været forsigtigere og rigtigere om Bremens Fører efter de internationale Søvejsregler Art. 16 havde stoppet og bakket; havde han da givet Signal om denne Manøvre, vilde den mødende Damper være bleven tvunget til det samme og Sammenstødet undgaaet.

Til denne Seeamtskendelse bemærker „Hansa", at Bladet aldeles ikke kan samstemme i Kendelsens Udtalelser. Efter „Hansa"s Mening har „Bremens" Fører gjort sig skyldig i en ligefrem Overtrædelse af de internationale Søvejsreglers Art. 16 og 28, og lige saa ønskeligt det kan være, at Skibsførerne i deres vanskelige og ansvarsfulde Stilling ikke blive urimelig strængt bedømte. lige saa uheldigt er det at lade klare Brud paa de internationale Søvejsregler gaa hen uden Paatale, idet dette kun kan bringe Forvirring i Begreberne. Den her omtalte Kendelse staar i absolut Modstrid med talrige tidligere Afgørelser, saaledes mod Hamburgs Seeamts Kendelse i Sagen „Pontos" imod „Star of New Zealand" (se „Dansk Søfartstidende" Nr. 9 for 1ste Marts 1900 om Art. 16 og 21) og imod den engelske Dom i Sagen „Hermann Koeppen" mod „Roxane" (se „Dansk Søfartstidende" Nr 31 for 2. August 1900 om Art. 16). Det er gentagende Gange fra Domstolenes Side blevet fastslaaet, at naar Art. 16 beordrer at stoppe og manøvrere med Forsigtighed, skal der først stoppes, og dette er en Regel, der absolut og strengt maa fastholdes. Art. 28 foreskriver, at naar Skibe ere i Sigte af hinanden skulle visse Kurssignaler gives, og har til Overskrift: Lydsignaler for Skibe, der ere i Sigte af hinanden.

Til Trods for disse to Artiklers klare Bestemmelser finder Brake Seeamt ikke at kunne indvende noget imod Forholdsreglerne fra „Bremens" Side, skønt disse ere i ligefrem Strid med Artiklerne. Det er det uheldige ved en saadan Kendelse, at den let kan forvirre Begreberne hos Skibsførerne, og at den i hvert Fald giver den paagældende Fører af „Bremen" en bestemt Overbevisning om at have handlet rigtigt, saa at han i en lignende Situation vil gøre det samme; men derved opstaar der netop den Fare for Sammenstød, som man ved de givne Regler har søgt at undgaa, og Føreren risikerer, naar hans Sag da kommer for en anden Ret, at blive kendt ubetinget skyldig.

(Hansa).

Naar det i ovenstaaende Referat hedder, at „Bremen" gav et langt og et kort Stød i Fløjten, da Roret lagdes Bagbord, maa dette vistnok forstaas baade som Taagesignal og Kurssignal, idet der ingen Kurssignaler er, der bestaar af et langt og et kort Stød.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge har Markedet været betydeligt svagere, og der er ikke gjort mange Forretninger; men Raterne have holdt sig nogenlunde oppe, men dog med nedadgaaende Tendens. Den betydelige Opgang i Fragterne fra Sortehavet er bleven efterfulgt af et betydeligt Fald, dog synes Rederne ikke at være bange, men mene, at det kun er et forbigaaende Fald, og slutte kun hvad prompt Tonnage, de have paa Stedet, og som nødvendigvis maa sluttes. Paa den anden Side holde Befragterne igen for at faa lavere Rater, og da der tilmed findes adskillige Befragtninger, som ønskes afstaaede, saa vil det vistnok vare noget, inden Raterne komme op. For prompte Skibe ere Raterne fra Odessa nominelt 16/ til L. H. A. R. og 1/ mere fra Nicolajeff paa Berthterms, medens der fra Sulina og nærliggende Havne bydes 17/6 til p. p. U. K. eller Kont. Donaumarkedet er meget sløjt til omtrent 20/ Antwerpen eller Rotterdam, Berthterms, eller 21/ paa de ny Certepartier. Kulmarkedet er flovt omtrent helt igennem. men Raterne holdes dog godt oppe, da der ikke er Overflod paa Tonnage. Fra Cardiff er gjort en Del Forretning til spanske Frugthavne, nu da Sæsonen er inde. I de østlige Kulhavne ere ikke mange Ordre tilbage, og ny Forretning er knap. Østersømarkedet er uden synderlig Forandring, men har dog mest nedadgaaende Tendens. Der er lidt Forandring i Raterne, til nogle Pladser lidt mindre, til andre lidt mere, alt i Forhold til Efterspørgslen. Trælastmarkedet er ogsaa uden Liv. Fra Kronstadt ere Raterne 37/6 Grangemouth, 40/ London og 22 fl. Holland. Fra Riga 33/ til London eller Østkyst, 41 à 42 Frcs. Antwerpen, 50 Frcs. Rouen, 60 Frcs. Bordeaux, 19 fl. Holland, alt pr. Stdr. D. B. og 22 fl. pr. Tylft Bjælker til Holland. Fra Windau til Granton 11/ à 11/6, Middlesbro' 12/ à 12/6 og fra Memel til Grangemouth eller Boness 10/, Boston 11/, alt pr. Load □ Fyrresveller. Fra Hernøsand til Gangemouth bydes kun 33/9 à 35/ for 5/600 Stdr. D. B. Enkelte Pitchpinefragter ere sluttede for Pensacola til 136/3 til Holland, paa „Pixpinus" Betingelser. Ertsbefragterne fra Middelhavshavnene tage Fordel af Nedgangen i Sortehavet, men Raterne maa dog falde betydelig mere, inden Rederne for Alvor tye til

Ertsfragterne, som ere uforandrede fra vor sidste Beretning. Alexandriamarkedet er flovt med 14/ à 14/6 til Hull eller London for Bomuldsfrø. Saavel fra Sicilien som den syriske Kyst ere de uforandrede. Azoff er ganske roligt med Rater 18/ til U. K. eller Kont. og 18/6 til Hamburg. Det amerikanske Marked er ogsaa uden videre Liv, og kun faa Fragter ere sluttede i de senere Dage; men Raterne holde sig godt oppe, til omtrent samme Noteringer som i vor forrige Meddelelse, nemlig: 4/6 à 4/9 til C. f. O. fra de nordlige Havne, men 3/10½ til p. p. U. K. eller Kont. paa Berth terms, eller 17/6 à 18/ paa Netto Certeparti. Kulfragterne fra Virginien til Middelhavshavnene, Argentinien og Cap ere støtte med samme Rater som hidtil. Bomuldsfragterne ere fra Atlanterhavshavnene, for Baade med god Balle-Kapacitet, 56/3 til Liverpool eller Manchester paa „Anglo" Certeparti med passende Liggedage, og fra New Orleans kan faas 62/6 paa samme Betingelser River Plate Markedet lover godt. Der er ligefrem stor Mangel paa prompt Tonnage, og Efterspørgslen er langt større end Tilbudet; men Befragterne ere i Virkeligheden mere interesserede i Januar og Februar Lastning, for hvilken Tid der bydes 26/, fra ikke ovenover St. Lorenzo, til U. K. eller Kont. og 1/ mindre paa Berth terms til p. p. U. K. eller Kont. Det østlige Marked er omtrent uforandret i alle Retninger. Efterspørgslen for Tonnage til Tidsbefragtning er vedblivende stor, især fra Amerika, og mange Redere slutte deres store nye Baade for Perioder indtil 3 Aar, og de ville sandsynligvis blive brugte til Farten, Kina, Australien eller Ny Zeeland og tilbage til U. S. Raterne der faas ere 5/3 à 5/9 paa D. W. for de lange Perioder og 6/3 à 6/9 for seks à tolv Maaneder. Bunkerkul holder sig stadig i høj Pris, og det kunde maaske endda gaa, men sørgeligere er det, at Kvaliteten bliver simplere og simplere, saa at Forbruget bliver saa meget desto større, og dette har bevirket, at mange Skibe, hvor man mente at have Kul nok til Rejsen, have maattet søge Havn for at forsyne sig med Kul til urimelig høje Priser, og dette har været et stort Tab for mange Redere. Der er derfor mange, som spekulere paa at forandre Skibenes Kedler til Fyring med flydende Brændsel.

Enkelt Skib overfor Eskadre.

„Nationaltidende" bringer i sit Fredag Aftennummer af 5. ds., atter en Artikel med ovennævnte Overskrift, der baade hvad Spørgsmaalets Realitet og dets formelle Side angaar er saa forvirret, at Pladsen først i næste Nummer tillader os at vise Forfatteren af nævnte Artikel til Rette.

Hvide kontra kulørte Skibsbesætninger.

I denne Tid, da i Politiken det hvide og det gule Spørgsmaal staar paa Dagsordenen, saa er det samme Tilfældet i Skibsfarten. I England er man meget ivrig paa, ikke alene at faa kulørte, men overhovedet alle fremmede Søfolk ud af de britiske Skibe; men ogsaa i Tyskland og saagar hos os har Spørgsmaalet været oppe. For godt 1 Maaned siden var der en offentlig Sømandsforsamling i Hamburg for at drøfte Spørgsmaalet: „Tysk og kinesisk Arbejdskraft ombord i tyske subventionerede Skibe". Efter en lang Forhandling blev man enig om følgende Resolution: „Den herværende Forsamling fordømmer paa det allerbestemteste, at, trods aarlange Protester fra de tyske Søfolks Side, samlede ved deres Sammenkomster og ved deres almindelige Kongresser, mod Antagelsen af farvede Søfolk, som ikke vare det tyske Sprog mægtige, hverken Regeringen eller Rigsdagen har taget noget energisk Skridt, for ved Lovgivning at tvinge de tyske Storredere til at afstaa fra at paamønstre saadanne Mandskaber. Isærdeleshed protesterer Forsamlingen, som tyske Statsborgere, imod, at der ansættes farvede Folk paa statssubventionerede Skibe, som dels bruges i den østasiatiske Fart og dels lejlighedsvis til Troppetransport, da disse Penge jo blive betalte af tyske Skatteydere; men ogsaa set fra et sømandsmæssigt Standpunkt, maa man forkaste Ansættelsen af disse Folk, som ikke ere det tyske Sprog saa mægtige, at de ved Indtrædelsen af en Katastrofe kunne forstaa Kommandoen, og derved kunne bringe Skib, Ladning, Mandskabets og Passagerernes Liv og Sundhed paa en letfærdig Maade i Fare. De Grunde, som Rederne angive for Ansættelsen (at de Farvede have mere Modstandskraft og holde længere ud) kan Forsamlingen ikke anerkende at holde Stik; men endnu en Gang maa den stille den Fordring til Regering og Rigsdag, at der udstedes lovlige Bestemmelser, som gør Forhyringen af farvede Folk ombord i Skibene umulig." Herhjemme have vi jo havt noget lignende, men privat, mellem „Det østasiatiske Kompagni" og Fyrbøderforeningen, da der var bleven ansat kinesiske Fyrbødere paa Kompagniets Skibe. Foreløbig ere Kineserne afskaffede paa Betingelse af, at de danske kunne udholde Arbejdet, hvilket vi dog ikke tro, de kunne i Længden. Foruden dette Brødspørgsmaal, ser man nu for Tiden i forskellige Landes Aviser de stakkels Kinesere blive afmalede som de værste Slyngler af Verden, og for nylig har der staaet en Artikel i „Norsk Søfartstidende" med Overskriften „Ching Ching", og hvori Kineserne faa en saa ublid Medfart, som om der slet ingen gode Sider fandtes hos dem. Selvfølgelig kan man ikke forlange, at de skulle være gode, naar de blive sparkede og behandlede som Hunde.

Vi ere overbeviste om, at alle Skibsførere og Maskinmestre, som have havt Anledning til at sejle med hvide Folk i Troperne, som f. Eks. paa Kinakysten, ville være enige med os i, at det var et forfærdelig Kval og Vrøvl at have dem ombord, hvorimod der blev en forbausende Fred, Orden og Renlighed, naar man fik kinesisk Besætning; saa vi tro ikke, at de Kommanderende vilde blive glade, hvis det blev lovbefalet kun at have sit eget Lands Folk ombord som Besætning. Det vilde ligefrem være en Umulighed mange Gange at kunne faa den. Vi have kendt et Tilfælde, hvor en Damper kom ind til Hongkong, og hvor der af en Besætning paa 22 Mand kun vare 5 à 6 tjenstdygtige. Af Maskinpersonalet vare 2 Mestre og alle Fyrbøderne syge, og dette maa dog fornuftige Folk indrømme er farligere for Skibets sikre Navigering, end som at Mandskabet ikke forstaar Landets Sprog. Vi have for nylig læst i „Hansa" følgende: „Anvendelse af farvede Fyrbødere i Dampskibe. I de Klager, som fra socialdemokratisk Side fremføres mod Rederierne, danner Anvendelsen af farvede Fyrbødere og Læmpere et staaende Æmne. Der anføres, at denne Anvendelse af eksotisk Arbejdskraft hindrer Landets Børn i at faa Arbejde og trykker Arbejdslønnen. Saavel fra denne Side, som fra andre politiske Partiers Side, stiller man sig sympatetisk til disse Udtalelser, og vil have, at Regeringen ved Lov skal forbyde denne Anvendelse. Den daglige Erfaring fra Dampere, som befare Troperne, bevise tilfulde, at de farvede Folk have langt mere Modstandskraft imod Heden, og Anvendelsen af dem er saaledes i Menneskelighedens Interesse.

Kaptajnen paa Dampskibet „Sambia" af Hamburg-Amerikalinien har nylig meddelt sit Rederi, at han har set sig nødsaget til i Hongkong at paamønstre kinesiske

Fyrbødere og Læmpere for Tilbagerejsen, begrundet paa at den evropæiske Besætning overfor den tyske Konsul paa lovmæssig Maade have erklæret, at de paa Grund af Heden ikke mere kunde udføre deres Arbejde. Man skulde dog tro, at alle de, hvem Arbejdsklassens Vel ligger paa Hjærte, kunne blive enige om, ligegyldig hvilket politisk Parti de tilhøre, ikke at gøre det besværligere for Rederierne ved Anskaffelsen af farvet Mandskab til Rejser i Troperne end nødvendigt, endnu mindre at gøre det umuligt for dem. Til Rejser udenfor Troperne tænke Rederne vist ikke paa at anvende farvede Folk, hvilket man ser f. Eks. i Farten mellem Hamburg—Amerika, som udelukkende bliver betjent af evropæisk Mandskab."

Efter at vi have skrevet dette, se vi i et nyt No. af „N. S." en „Ching Ching" Artikel, hvor der dog vises Kineserne lidt Anerkendelse, ja man bliver endda fortalt, at en stakkels Soldebroder af en Sømand har fattet et inderligt Venskab til en Kineser, som han agter mere end sig selv, fordi Kineseren sparer sine Penge til Kone og Barn hjemme. Foruden denne Sparsommelighed har Kineseren dog andre Dyder, nemlig Nøjsomhed, Flittighed, hurtig Opfattelsesævne, Renlighed og Hengivenhed lige overfor dem, som behandle ham godt. At der selvfølgelig findes Banditter i et saa stort Land er en Selvfølge, men det findes der ogsaa i Danmark, og vi tro, i Forhold til Befolkningens Antal, flere end i Kina. Med Hensyn til Spørgsmaalet om Hyren tro vi ikke, der spares noget, da Kinesernes Hyre er temmelig høj, og som Regel maa der haves større Besætning af dem; men til Gengæld haves der Orden, Fred og Ro ombord i Skibene, og vi tro, at alle Skibsofficerer ville erkende, at bedre Besætning faar man ikke ombord, forudsat de blive behandlede som Mennesker og ikke som Hunde.

Sømandsbibliotheket for Danmark.

Den 1. Septbr. var det et Aar siden Opraabet om dette Bibliotheks Dannelse udsendtes.

Den 1. Oktober 1900 er der ialt udsendt 1198 Bind til 50 Skibe, deraf 6 Dampskibe, Resten Sejlskibe i Fart paa Nordsøen, Hvidehavet, Amerika, Sydafrika og Kina.

Ekspl.: Kasse Nr. 44, Bark Tercera af Nordby, Hamburg—Port Natal, indeholder: 2 Ny Testamenter, 1 Lægmandsvidnesbyrd, Kirkebladet for 1888, De unges Blad 96, Murray: Bliver i Kristus, Betragtninger over Død og Evighed II, Kirkeklokkens Føljetoner, Volmer: Lykkelige Mennesker, Fiskedatterens Plejesøn, 2. Bind, Smaafortællinger, Rydberg: Fribytteren i Østersøen, Vang: I Brændingen, Blicher: Tre Fortællinger, III, Allen: Danmarks Historie, Thrige: Korstogene, Moldenhawer: Schweitzeralperne, John Hordons Levned, Humboldts Rejser, St. St. Blichers Levned, IV, Vahl: Ynglingen, der har forladt Hjemmet, Mau: Kr. Samler, Ill. Familieblad 1893. — Ialt 25 Bind.

Maatte dette Exempel, der er grebet i Flæng, kunne anbefale Sagen til velvillig Støtte. Der haves nu c. 600 Bind til Raadighed for næste Foraar, men vi skulde gerne naa c. 2000. Gaver i Bøger eller Penge bedes efter 15. Oktbr. adr.: Sømandsbibliotheket for Danmark: Odense. Lederen af Bibliotheket er Sømandsmissionær, fhv. Navigationslærer Vilh. Rasch, der i Efteraaret flytter fra Aarhus til Odense, hvorfor Bibliotheket fremtidig faar sit Hjemsted der.

Overenskomst.

Mellem „Dansk Dampskibsrederiforening" og „Sømændenes Forbund i Danmark" er der oprettet følgende Overenskomst. Hvor i denne intet andet stipuleres, henvises til Søloven.

§ 1. Hyren for befarne Tømmermænd (2 Aars Søfart) i danske Dampskibe, hvis Redere ere Medlemmer af „Dansk Dampskibsrederiforening", fastsættes i alle Farter til 70, er syvti Kroner maanedlig, for Matroser til 60, er seksti Kroner maanedlig, og for Letmatroser til 45, er firetifem Kroner maanedlig.

§ 2. Dæksfolkene maa som hidtil udføre den Tjeneste, som Skibsføreren eller Styrmanden maatte beordre. Naar Skibet ligger ved Land fortøjet paa dets Lade- eller Losseplads, betales ekstra for Arbejde paa Søn- og Hjemlandets Helligdage med 45 Øre pr. Time. En Søn- og Helligdag regnes fra Kl. 6 Morgen til Kl. 6 Aften.

For Natarbejde mellem 6 Aften og 6 Morgen betales ligeledes 45 Øre pr. Time for den Tid, i hvilken der arbejdes, heri indbefattes Forhaling for Lastning eller Losning i Havn, naar Skibet ikke er under Damp, og naar Forhalingen beordres af Ladningsejeren eller Havneautoriteterne.

Paabegyndte Timer under en halv Time betales med en halv Times Overtid, over en halv Time betales med fuld Time.

Dæksfolkene kunne ikke forlange Overtid betalt for: Arbejde paa Vagten i Søen, Vagt paa Dækket, alt Arbejde til Skibets Sikkerhed saavel tilsøs som ved Land, alt Arbejde i Forbindelse med Ankomst, Dokning eller Afgang, endvidere almindelig Søndagsrengøring (dog ikke udover 2 Timer eller senere end til Kl. 9 Formiddag), Baadtjeneste, Sejltørring, Proviants Ombordtagning, Fortøjning, Opklaring samt andet Arbejde, der efter Skibsførerens eller Styrmandens Mening ikke taaler Opsættelse.

Dæksfolkene ere forpligtede til at udføre alt Arbejde ved Transport af Bunkerkul fra Skibets Lastrum til de konstante og de i Forbindelse med disse staaende Reservekulbunkers.

Opfejning fra Lasterne og Transport af denne Opfejning skal forrettes af Dæksmandskabet, og ekstra Betaling for dette Arbejde saavelsom for Arbejdet ved Bunkerkullene finder kun Sted, naar Arbejdet forrettes om Søndagen eller paa Frivagterne.

Dæksfolkene ere kun forpligtede til at forrette Tjeneste ved Lastning eller Losning ombord i det Skib, hvormed de ere forhyrede.

Paa indenrigske Anløbssteder, hvor Skibstøreren skønner det nødvendigt for Skibets Ekspedition, ere Dæksfolkene forpligtede til paa Skibsførerens Forlangende at arbejde med Ladningen i Land samt i Lægtere.

§ 3. Naar Skibet ligger ved Land, i Havn eller paa andet sikkert Sted, hvor Vagt forlanges, udtages en Mand af Besætningen til Nattevagt fra Kl. 6 Aften til Kl. 6 Morgen, og samme Mand forretter om Morgenen Bakstørn og gør Lukafet rent fra Kl. 6—8 Morgen og har derefter fri til Kl. 6 Aften.

Vagtsmanden er forpligtet til uden ekstra Betaling at deltage i alt Arbejde, der maatte forefalde paa hans Vagt.

Under ekstraordinære Forhold, naar Skibsføreren eller Styrmanden anser det for nødvendigt, kunne flere Vagtsmænd beordres til at blive ombord til Skibets Sikkerhed.

Ingen maa forlade Skibet uden Førerens eller i hans Fraværelse Styrmandens Tilladelse.

Naar Skibet er ankommet og fortøjet i Havn, og Opklaring samt Oprigning til Lastning eller Losning endt, er Vagtsmanden fri til Kl. 6 Aften.

Ved Skibets Afgang møder Vagtsmanden paa Dækket til Arbejde.

§ 4. Naar Skibet ligger ved Land i Danmark, betales der paamønstrede befarne Matroser, som ikke faa Kosten ombord, en Dagløn af 3 Kr. 75 Øre, i saa Fald selvfølgelig uden Hyre, hvilken Dagløn ligeledes betales ikke paamøn-

strede befarne Matroser, som forrette Arbejde ombord uden Kost.

§ 5. Hvor Skib, Ladning eller Menneskeliv ere i Fare, er det Dæksfolkenes Pligt til hvilkensomhelst Tid af Døgnet at yde Hjælp overalt, hvor Skibsføreren eller Skibets Officerer stille Forlangende derom, saavel paa Dæk, i Maskine som ved Ladning.

§ 6. Mønstring finder Sted efter Søloven.

§ 7. „Sømændenes Forbund i Danmark" forpligter sig til, saalænge denne Overenskomst staar ved Magt, ikke at lægge Rederier, der ere Medlemmer af „Dansk Dampskibsrederiforening" Hindringer i Vejen ved Antagelsen af Mandskab, hvad enten denne finder Sted igennem Rederierne, disses Skibsførere eller de autoriserede Forhyringsagenter.

§ 8. Fra Dæksmandskabets Side maa der ikke lægges Skibene Hindringer i Vejen for disses Lastning, Losning eller Afgang.

§ 9. Eventuelle Stridspunkter denne Overenskomst vedrørende ville være at afgøre ved Voldgift, der skal bestaa af to Medlemmer fra hver Side eventuelt med en Opmand.

§ 10. Denne Overenskomst er bindende for begge Parter indtil den 31. December 1901 og derefter opsigelig fra begge Sider med 3 Maaneders Varsel.

Kjøbenhavn d. 29. September 1900.

For „Dansk Dampskibsrederiforening."

A. Carl. V. Hein, D. Torm.

For „Sømændenes Forbund i Danmark"

P. L. Meyer, S. Chr. Petersen. A. Svendsen.

Fra Sø og Land.

Det bekendte Selskab „Norddeutsche Lloyd", har besluttet at etablere en direkte Fart mellem Bremen og Lübeck, via Elb-Trave Kanal, med Lægtere. Hr. Frantz Heinrich i Lübeck er udnævnt til Agent for denne ny Enterprise.

„Sh. Gaz"

Ifølge „Libre Parole" af 6. Sept. lader det til, at de 5 store Dampskibs Selskaber i Marseilles ville indskrænke Farten af deres Skibe til Halvdelen af det nuværende Antal Ture, paa Grund af de usædvanlig høje Kulpriser; dette vil bevirke Afskedigelsen af en Mængde Mennesker, da en stor Del af Skibene ville blive oplagte. „Sh. Gaz."

Et „Central News" Telegram fra New York meddeler, at Pittsburg og Baltimore Kul Kompagni, har sluttet Kontrakt om Levering af 75,000 Tons Kul til England, paa gunstigere Betingelser end de engelske Kompagnier se sig i Stand til at byde. „Sh Gaz."

Store Kulkontrakter med Amerika. I omtrent fjorten Dage har nu et Foretagende af stor Betydning været forhandlet blandt Skibsrederne paa Englands N. O. Kyst; nemlig om hvilken Fragt de kunne bekvemme sig til at tage, for at lade deres Skibe transportere Kul fra Amerika til Frankrig. Tilsyneladende er et gunstigt Resultat opnaaet; thi Mr. Marshall Little af Liverpool averterer, at Agenter have udbudt 1 Million Tons Kul til Befragtning fra Norfolk og Newport News til Bordeaux og Marseilles inden Slutningen af Aaret 1901, forudsat at Betingelserne for Fragtraterne kunde arrangeres til de forskellige Parters Tilfredshed. Grundlaget for Fragt Kontrakterne blive som i Certepartierne fra Wales for Kul, med 2% Adresse Kommission; men fri for Mægler Kurtage og alle Stuvnings Agenturer. Til Indladning regnes 1000 Tons pr. Dag og til Udlosning 600 Tons. Fragten er foreløbig sat til 18 Sh. 9 d. for Bordeaux med Tillæg af 1 Sh. 3 d. for Marseilles, betalbar i London eller Liverpool efter Overenskomst. Dette er jo nok noget under Dags Noteringen, men tages Hensyn til Indholdet af Certepartiet, og at Skibene ville være engagerede for et Tidsrum af 16 Maaneder, skulde man synes, at det ikke vilde blive vanskeligt at faa sluttet paa de angivne Vilkaar.

Den Standsning i Leveringen af Wales Kul, som blev foraarsaget ved Taff Dale Jærnbane-Striken, har bevirket et livligt Opsving i Kulindustrien i Amerika, og et større Antal Dampere ere i de sidste 14 Dage befragtede til at lade i Philadelphia, Baltimore, Norfolk og Newport News, for Havne i Middelhavet til en Rate af 20/ à 22/6 pr. Ton; men den førstnævnte store Ordre er dog den der har den største Betydning. Der er saaledes Mulighed for, at Wales Kul kunne blive fortrængte fra Markedet; thi før Striken noteredes Wales Kul f. o. b. Cardiff 25/, saa de med Fragt kunde leveres for 31/6 i Bordeaux, og for 35/ i Marseilles. De amerikanske Kul kan derimod leveres for 30/9 og 32/ som gør en Forskel af 9 d. for Bordeaux, men 3. sh. for Marseilles. Samtidig erklære mange Forbrugere, at Poccahontas og New River Kul fuldstændig ere af lige saa god Kvalitet som Wales Kul. „Sh. Gaz."

Til „Shipping Gaz." skriver en Skibsfører om den lille Ø Amsterdam, der ligger paa c. 38½° S. Br. og 77° Ø. Lgd.: Paa Rejsen fra New York til Auckland pejledes Øen Amsterdam den 23. Juni d. A. i en Afstand af 47 Kvartmile. Ved Middagstid befandt vi os i c. 1 Kvartmils Afstand fra dens Nordkyst, og saa da tydeligt det franske Flag hejst paa en Stang, rimeligvis for at angive Stedet, hvor Proviant-Depotet fandtes. Jeg kunde se en Del Tømmer, som laa paa Klipperne, store firkantede Bjælker og andet som lignede Vraggods. Det der dog forundrede mig mest, var Synet af en hel Del smukt Kvæg, der gik rundt i Flokke paa 10 à 15 Stykker. Jeg antager, at der var en 50—60 Stykker i Alt. Jeg kunde imidlertid ikke opdage mindste Tegn til noget menneskeligt Væsen, ejheller hverken Huse eller Hytter. Det var fint Vejr, saa jeg havde rig Lejlighed til med min Kikkert at overse Øens Nord- og Vestkyst.

Bugsering i Nord-Østersøkanalen. Bugserbaadene i Kanalen tage nu kun 6 Fartøjer paa Slæb ad Gangen, medens de før tog 8. Som Følge heraf kunne de nu gaa med 9 Knobs Fart gennem Kanalen, hvilket er omtrent samme Fart, som et Dampskib gør. Der er i den Anledning anskaffet flere Bugserbaade, og Resultatet er, at der undgaas megen Forsinkelse.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 6. Trækning begynder Onsdag d. 17. Oktbr. 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, faa Gevinst i hver Trækning, hvorom, saavelsom om den øvrige Gevinstfordeling, det nærmere erfares af den med Bladene omdelte Lotteriplan. — Angaaende Gevinstfordelingen til 1. Trækning henvises til Lotteriets Bekendtgørelser.

I Henhold til Planens § 6 kunne Gevinsterne eventuelt tillades ombyttede, efter de Vindendes Ønske, med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. — Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet „I. C. la Cour", bygget for Regning „Det forenede Dampskibsselskab" i Kjøbenhavn, løb af Stabelen

fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri 6. Oktober Kl. 3 Eftermiddag.

Skibet der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse „special survey" er 270' 0" langt i Hoveddækket, 36' 6" bredt og 15' 4" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Expansions Maskine med Overflade Kondensation af 3,600 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Dampfærge til de danske Statsbaner.

Dampskibsselskabet "Carl" sidste ny Damper „Knud II" er for nogle Dage siden ankommen hertil. Det er et Skib paa Størrelse som „L. H. Carl" og er bygget i West-Hartlepool.

Personalia.

Kapt. Gram, Fanøfærgen, er for Tiden midlertidig Fører af S.S. „Ingrid" af Esbjerg.

Da Kapt. Warrer har kvitteret Dampskibet „N. J. Fjord" for at være til Disposition for det under Bygning i Helsingør værende Dampskib „J. C. la Cour", har Kapt. L. F. Mecklenburg fra „Koldinghus" overtaget „N. J. Fjord", Kapt. S. Kolster fra „Expres" har overtaget „Koldinghus" og Styrmand F. Søeberg fra „Riberhus" har indtil videre overtaget Førelsen af „Expres."

Dampskibet „Hekla" er under Kapt. Thomsens Fraværelse indtil videre overtaget af 1ste Styrmand W. Gundel.

Havnefoged ved Ballen paa Samsø, Jens Mortensen Øster, er afgaaet ved Døden i en høj Alder. Han var hædret med Dannebrogskorset.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Aug. Maaned 1900 anmeldt som forliste følgende Sejlskibe: 7 amerikanske, 13 britiske, 1 chilensisk, 2 danske, 2 hollandske, 2 franske, 1 tysk, 9 italienske, 1 japanesisk, 9 norske, 1 portugisisk, 3 russiske, 1 spansk, 3 svenske, ialt 55; Dampskibe: 11 britiske, 1 chilensisk, 1 hollandsk, 1 fransk, 1 tysk, 2 japanesiske, 1 norsk, ialt 18. Aarsagerne til Forlisene vare for Sejlskibene: Stranding 24, Kollision 4, Ild 1, sunkne 5, forladte 2, Kondemnation 16, borteblevne 3; Dampskibene: Stranding 10, Kollision 3, sunkne 3, Kondemnation 2.

Hans Peter, Skonnert af Rønne, blev Natten til 4. ds. i Kjøgebugt paasejlet af en engelsk Damper og fik et saa stort Hul i Bagbords Boug, at den løb fuld af Vand og indbragtes, flydende paa sin Bræddelast, til Malmø. Hans Peter var paa Rejsen fra Kalmar til Kjøbenhavn.

Ida, Skonnert af Wismar, har paa Rejsen fra Christiania til Hjemstedet med Jærnbanemateriel været paa Grund ved Sæby og indkom d. 5. ds. til Frederikshavn med 3 Fod Vand i Rummet samt med Tab af Anker og 30 Favne Kæde. Losser og reparerer.

Nora, Dpsk. af Haugesund, er d. 20. Septbr. under Orkanen paa Island strandet ved Patricksfjord og bliver sandsynligvis Vrag. Skibet var ankommet med Kul fra England og skulde lade Klipfisk til Middelhavet.

Othello, Skonnert af Stralsund, er paa Rejsen fra Danzig til Bandholm med Jærnbaneskinner grundstødt paa Vejrø.

Rolandseck, Dpsk. af Bremen, har været i Kollission med finsk 3/m Skonnert „Uljas" og indkom til Frederikshavn med Hul i Bagbordsboug. Skaden er provisorisk repareret og Skibet har fortsat sin Rejse til Wasa.

Vega, Kutter af Styrsøtangen, drev d. 5. ds. paa Molen ved Frederikshavn og blev Vrag. Besætningen bjærgedes.

Vertrouwen, Kuf, er d. 4. ds. om Aftenen paa Rejsen fra Boness med Kul til Nykjøbing p. M. strandet ved Indløbet til Thyborønkanalen. Besætningen bjærgedes af Redningsbaad. Skibet er sunket.

Wilhelm, Slup af Wolgast, blev d. 5. ds. paasejlet af Dpsk. Lion. Wilhelm blev indslæbt til Stubbekjøbing at Dpsk. Bogø med Tab af Bougspryd og beskadiget Stævn.

Hirundo, Dpsk., ankom d. 3. ds. til Aarhus med Tab af en Del af Dækslasten.

Cap Tarifa, Dpsk., grundstødt ved Hyllekrog, blev d. 2. ds. bragt flot af Svitzers og indbragt til Gjedser.

Lilia, Jagt, er paa Rejsen fra Torekov til Kjøbenhavn strandet paa Hittarp Rev og bliver rimeligvis Vrag. Mandskabet reddet.

Gertrud, Galease af Tvedestrand, er paa Rejsen fra Seaham til Helsingør med Kul strandet ved Hittarp og bliver rimeligvis Vrag. Mandskabet er reddet.

To Brødre, af Høganäs, er paa Rejsen til Kolding med ildfaste Sten og glasserede Rør strandet ved Ballen.

Nautik, Dpsk. af Esbjerg, har været i Kollission med Pieren i Fecamp og er returneret dertil med Skade paa Agterstævn.

Viben, Dpsk. af Kjøbenhavn. er paa Rejsen fra Nakskov hertil med Sukker grundstødt paa Kalø Rev. Bragt flot af Svitzers og indbragt hertil.

Marie, Skonnert, er d. 7. ds. i Frihavnen blevet paasejlet af Dpsk. Knud II og er sunket. Marie havde en Ladning Majs inde bestemt til Nykjøbing p. F.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, pass. Dunnethead 6. Oktbr., bestemt til New Orleans. — Alexandra, Svensson, ank. til St. Petersborg 24. Septbr., best. til Kbhvn. — Algarve, Borries, ankom til St. Petersborg 8. Oktbr. — Antwerpen, Kihl, ankom til Dunkirk 8. Oktbr., best. til Kbhvn. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Newcastle 1. Oktbr., bestemt til New York. — Arno, Strubberg, ankom til Kristinestad 4. Oktbr. — Beira, Lunge, ankom til Kbhvn. 8. Oktbr. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Barcelona 8. Oktbr., bestemt til Genua. — Dagmar, Gade, ankom til Oporto 8. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Douro, Ørum, ankom til Denia 5. Oktbr. — Florida, Koch, ankom til Kbhvn. 5. Oktbr. — Garonne, Rasmussen, ankom til Kemi 6. Oktbr., best. til La Rochelle. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Bordeaux 26. Septbr. — Hekla, Thomsen, ankom til Kbhvn. 1. Oktbr. — I. C. Jacobsen, Norden, ank. til Almeria 5. Oktbr. — Island, Skjødt, afgik fra New York 29. Septbr., best. til Christianssand. — Kentucky, Caroc, afgik fra New York 6. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersborg 8. Oktbr., best. til Antwerpen. — Loire, Rabe, ank. til Kbhvn. 5. Oktbr., best. til St. Petersborg. — Louisiana, Jensen, afgik fra New York 3. Oktbr., bestemt til Christiania. — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til St. Petersborg 22. Septbr., bestemt til Rouen. — Nicolai II, Michelsen, ankom til Hamburg 24. Septbr., bestemt til Boston. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 22. Septbr., bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 4. Oktbr., bestemt til Alicante. — Omsk, Müller, ankom til St. Petersborg 3. Oktbr., bestemt til Dunkirk. — Seine, Staal, afgik fra Portland 6. Oktbr., best. til Bordeaux. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 7. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afgik fra New York 26. Septbr., bestemt til Christiania. — Tiber, Bech, ankom til Cadiz 6. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kari 5. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Xenia, Thidemann, ankom til Boston 5. Oktbr., bestemt til New York.

Anglo Dane, Wiberg, afg. fra St. Petersborg 7. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ank. til Throndhjem 4. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afgik fra Riga 7. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Ceres, Jacobæus, afgik fra Leith 19. Septbr., best. til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til London 8. Oktbr., best. til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Kbhvn. 7. Oktbr., bestemt til Vestnorge. — Ella, Mortensen, ankom til Danzig 5. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ank. til Hull 3. Oktbr.,

bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingwartsen, ankom til Kbhvn. 6. Oktbr., bestemt til Libau. — Kasan, Hansen, ankom til Hamburg 9. Oktbr., best. til Kbhvn. — Kiew, Jacobsen, afgik fra Libau 8. Oktbr., bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 29. Septbr., best. til Island. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 3. Oktbr., bestemt til Hull. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 6. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Morsø, Frisenette, ankom til Arendal 7. Oktbr., bestemt til Throndhjem. — Moskov, Rohde, ankom til Libau 1. Oktbr., bestemt til Hull. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 1. Oktbr., bestemt til Boness. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kønigsberg 8. Oktbr., best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Libau 8. Oktbr., best. til Kbhvn. — Pregel, Olsen, pass. Holtenau 5. Oktbr., bestemt til Hull — Thyra, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 9. Oktbr., bestemt til Libau. — Valdemar, Kofoed, ankom til London 5. Oktbr., best. til Newcastle. — Vendsyssel, Kiær, ankom til Isafjord 29. Septbr., bestemt til Liverpool. — Vesta, Holm, ankom til Kbhvn. 7. Oktbr., best. til Island. — Vesus, Andresen, ankom til Kbhvn. 7. Oktbr., best. til Antwerpen. — Viking, Lorentzen, ankom til Antwerpen 2. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Kursk, Møller, afgik fra Kbhvn. 8. Oktbr., bestemt til Libau.

Ficaria, Thøgersen, afgik fra Newcastle 10. Oktbr., best. til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 10. Oktbr., bestemt til Odense. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Malmø 11. Oktbr. via Helsingborg, best. til Grimsby. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 10. Oktbr., bestemt til Aarhus. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 10. Oktbr. via Aarhus og Aalborg, best. til Leith. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 11. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 10. Oktbr. via Svendborg og Odense, bestemt til Newcastle. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 10. Oktbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Libau 8. Oktbr. — Frode, Wrisberg, ank. til Cardiff 8. Oktbr. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Hull 5. Oktbr. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Brahestad 4. Oktbr. best. til Rouen. — Skjold, Schmidt, ankom til Libau 2. Oktbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Riga 4. Oktbr. bestemt til Dunkerque. — Ragnar, Holst, ankom til Swansea 8. Oktbr. — Volmer, Riber, ankom til Blyth 8. Oktbr. — Dan, Tofte, ankom til Riga 4. Oktbr. — Magnus, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 1. Oktbr. — Olaf, Petersen, ankom til Koivusaari 8. Oktbr. — Knud II, Hansen, ankom til Kbhvn. 7. Oktbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Tannebæk, ankom til St. Petersborg 29. Septbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til St. Petersborg 26. Septbr. — Johan Siem, Knudsen, ank. til St. Petersborg 8. Oktbr. — Pawel Andrejeff, Johnsen, afgik fra Sunderland 7. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Rotterdam 8. Oktbr. — Russ, Jensen, ankom til London 29. Septbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Port Said 13. Septbr., bestemt til Port Arthur. — Eduard Bary, Thorsøe, ankom til St. Petersborg 16. Septbr.

Urania. Polarstjernen, Callesen, afgik fra New York 22. Septbr. — Ekliptika, Klaaborg, ankom til Kronstadt 7. Oktbr. — Venus, Petersen, ank. til Emden 1. Oktbr. — Sirius, Branth, ankom til Tanga 7. Oktbr. — Urania, Jørgensen, ankom til Ghent 29. Septbr. — Saturn, Lund, ankom til Brahestad 4. Oktbr. — Pallas, Degn, ankom til Dundee 3. Oktbr. — Mars, Lyngby, ankom til Itzehoe 8. Oktbr.

Nordsøen. Wineland, Høgstedt, afgik fra Hamburg 25. Septbr. — Nordland, Pii, ankom til Jacobstad 4. Oktbr. — Holland, Jørgensen, ankom til Gangemouth 3. Oktbr. — England, Andresen, ankom til Hartlepool 5. Oktbr. — Rusland, Møller, afgik fra Alloa 4. Oktbr.

Heimdal. Anine, Ratje, ankom til Newcastle 9. Oktbr. — Kamma, Petersen, ank. til Riga 3. Oktbr. — Martha, Jørgensen, ank. til Blyth 7. Oktbr. — Elna, Christensen, ank. til Salsåker 3. Oktbr. — Therese, Løffler, ankom til Rouen 4. Oktbr.

Vesterhavet. Niobe, Schmidt, afgik fra Newcastle 7. Oktbr., best. til Kronstadt. — Nancy, Mathisen, ankom til Wismar 8. Oktbr. — Nautik, Mortensen, afgik fra Fecamp 7. Oktbr., bestemt til Methil. — Nora, Christensen, afgik fra Boness 6. Oktbr., bestemt til Helsingør. — Nerma, Knutzen, afgik fra Alloa 6. Oktbr., bestemt til Kønigsberg. — Alfa, Nielsen, ankom til Hudikswall 9. Oktbr. — Neptun, Jørgensen, ankom til Gravelines 9. Oktbr.

Jylland. Ingrid, Gram, ankom til Methil 4. Oktbr.

Dania. Lilly, Nielsen, ankom til South Alloa 4. Oktbr. — Mary, Lorentzen, ankom til Methil 7. Oktbr.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afgik fra St. Petersborg 2. Oktbr., bestemt til Amsterdam. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Tynen 6. Oktbr., best. til Swinemünde. — Russia, Hansen, ankom til Riga 6. Oktbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Lübeck 8. Oktbr., bestemt til Riga.

Østersøen. Yrsa, Jensen, afgik fra Riga 6. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Rita, Jørgensen, afgik fra Britonferry 8. Oktbr., bestemt til Rouen. — Cimbria, Hansen, afgik fra Methil 5. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Patria, Larsen, ankom til Amsterdam 4. Oktbr.

Union. Anglia, Poulsen, afgik fra Libau 2. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Frisia, Skov, afgik fra Riga 4. Oktbr., bestemt til Ghent. — Gallia, Nielsen, ankom til Dordrecht 5. Oktbr. — Britannia, Nielsen, ankom til Luleå 5. Oktbr. — Caledonia, Fisker, ankom til Blyth 6. Oktbr.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Kbhvn. 6. Oktbr. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Cardiff 10. Oktbr. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Malta 6. Oktbr., bestemt til Garston. — Fredenborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 8. Oktbr. — Jomsborg, Kühl, ank. til Ripola 8. Oktbr. — Kronborg, Schultz, afgik fra Suez 29. Septbr., bestemt til Østasien. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 8. Oktbr. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Kbhvn. 7. Oktbr., bestemt til Nederkalix. — Søborg, Fischer, ankom til Kotka 7. Oktbr. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Sunderland 9. Oktbr. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Kbhvn. 6. Oktbr., bestemt til West Hartlepool.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, ank. til Ardrossan 1. Oktbr. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 6. Oktbr. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Kronstadt 6. Oktbr., bestemt til Luleå. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Cardiff 27. Septbr., best. til Montevideo for Ordre. — Silkeborg, Petersen, ankom til Algier 8. Oktbr. — Skodsborg, Lund, ankom til Newcastle 7. Oktbr. — Ulfsborg, Hveissel, afgik fra Rouen 9. Oktbr., bestemt til Honfleur. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Kbhvn. 7. Oktbr., bestemt til Brahestad.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Memel 8. Oktbr., bestemt til Dordrecht. — Agnete, Jensen, ankom til Riga 8. Oktbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Riga 2. Oktbr., bestemt til Terneuzen. — Alice, Hansen, ank. til Kiel 8. Oktbr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Burntisland 4. Oktbr. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 7. Oktbr., bestemt til Burntisland. — Rønne, Hintze, ankom til Libau 6. Oktbr. — Nauta, Madsen, afgik fra Grangemouth 5. Oktbr, bestemt til Kiel.

Danmark. Rolf, Hahn, ank. til Kønigsberg 6. Oktbr. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Kiel 6. Oktbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Kønigsberg 5. Oktbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 28. Septbr. — Hamlet, Sommer, afgik fra Ghent 8. Oktbr., bestemt til Blyth. — Helge, Mathiesen, ankom til Grimsby 7. Oktbr.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Annam, Berg, afgik fra Port Said 7. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Siam, Glahn, ankom til Pera 20. Septbr. — Kronborg, Schultz, afgik fra Suez 28. Septbr., bestemt til Singapore. — Normannia, Eriksen, afgik fra Suez 27. Septbr., bestemt til Colombo. — Nordkap, Rasmussen, afgik fra Plymouth 7. Oktbr., bestemt til Port Said.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Kbhvn. 9. Oktbr. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Grangemouth 5. Oktbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Kronstadt 4. Oktbr., bestemt til Grangemouth.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Kbhvn. 6. Oktbr., bestemt til Kotka.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 8. Oktbr. til Eckernførde.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Tyne 5. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — London, Bom, ankom til Grangemouth 8. Oktbr.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Pillau 9. Oktbr. — Clara, Petersen, ank. til Leith 6. Oktbr.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Methil 8. Oktbr. — Svend, Bønnelycke ankom til Kiel 4. Oktbr.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Esmeralde, Petersen, ank. til Melbourne 28. Septbr. fra Bombay. — Medor, Svarrer, ank. til London 1. Oktbr. fra Kemi via Grimsby. — Havila, Holm, prajet 18. Septbr. paa 19° N. Br. 26° W. Lgd. fra Iquiquie til Hamburg. — Merdor, Brinck, afsejlet fra Elben 30. Septbr. til Tampico. — Sixtus, Lassen, afsejlet fra Elben 29. Septbr.

til Kiautschau. — Bertha, Nørholm, afsejlet fra Elben 30. Septbr. til Porto Gallegos. — Prins Valdemar, Beck, afgik fra Newcastle N, S. W. 1. Septbr. til Valparaiso for Ordre. — Casma, Sonnicksen, afsejlet fra Galeta Buena 5. Oktbr. til Nantes.. — Serapis, Winther, ank. til Saigon 5. Oktbr. fra New York. — Wilhelmine, Lauridsen, afsejlet fra Tamatava 4. Septbr. til Mannanzary. — Nancy, Pedersen, afsejlet fra Cadix 29. Septbr. til St. Johns N. F. — Anna & Emmy, Svarrer, afsejlet fra Fowey 4. Oktbr. til Norrköping. — Rosa, Brinck, færdig i Rio Grande 2. Septbr. til Falmouth.

Fanø. Sønderho. Anne Jenssine, Øhle, afg. 28. Septbr. fra Drammen til Cardiff. — Mary. Lydom, ank. til Burntisland 3. Oktbr. fra Halmstad.

Rønne. Laurentine Emilie, Andersen, ankom til Aarhus 29. Septbr. — Ane Katrine, Pedersen, ankom til Kjøbenhavn 1. Oktbr, — Odin, Møller, ank. til Kjøbenhavn 30. Septbr. — Rolf, Hermansen, ank. til Karrebæksminde 1. Oktbr. — Zephyr, Henriksen, ank. til Åhus 4. Oktbr.

Svendborg. Saga, Clausen, ank. til Kjøbenhavn 1. Oktbr. — Roska, Petersen, ank. til St. Petersborg 1. Oktober. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. til St. Petersborg 1 Oktbr. — Peter, Jørgensen, ank. til Kolberg 3. Oktbr. — Magnet, Jensen, ank. til Gefle 2. Oktbr. — Estrup, Madsen, ank. til Leith 3. Oktbr. — Helge, Hansen, ank. til Ørnskjoldsvig 3. Oktbr. — Vega, Rasmussen, ank. til Chatham 4. Oktober — Senator, Hansen, ank. til Leith 4. Oktbr. — Freja, Hansen ank. til Vesley 4. Oktbr. — Haabet, Andreasen ank. til Danzig 5. Oktbr. — Lyø, Jensen, ank. til Raumo 5. Oktbr. — Roma, Jensen, ank. til St. Petersborg 5. Oktbr.

Ærø. Albert, Fabricius, ank. 1. Oktbr. til Banff. — Saga, Clausen, ank. 1. Oktbr. til Burntisland. — Fortuna, Schmidt, ank. 2. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Catrine, Christensen, ank. 2. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Anna, Albertsen, ank. 30. Septbr. til Aalborg fra Karlshamn. — Hermod, Dreimann. ankom 3. Oktbr. til London. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. 2. Oktbr. til Blyth. — Phønix, Eriksen, ank. 2. Oktbr. til Skellefteå. — Arken, Christensen, ank. 4. Oktbr. til Svendborg. — Skjold, Mygind, ank. 4. Oktbr. til Svendborg. — Elna. Carlsen, ank. 4. Oktbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra St. Davids til Kønigsberg. — Kvik, Andersen, ank. 4. Oktbr. til Viborg. — Wilhelmine, Jensen ankom 3. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Bien, Petersen, ank. 2. Oktbr. til Korsør. — Saga, Clausen, ank. 3. Oktbr. til Frihavnen fra Ostende. — De tre Søstre, Mathiesen, ank. 3. Oktbr. paa Helsingør Red. — Maren, Christensen ank. 5. Oktbr. til Bandholm. — Alf, Rasmussen, ankom 5. Oktbr. til Havre. — Hansigne, Clausen, ank. 5. Oktbr. paa Kjøbenhavns Red. — H. C. Christensen, Boye, ank. 5. Oktober til Hartlepool. — Jørgen, Albertsen, ankom 2. Oktbr. til Kønigsberg. — Salome, Nielsen, ank. 1. Oktbr. til Christiania. — Elna, Carlsen, ank. 7. Oktbr. til Kønigsberg. — Lucinde, Christensen, ank. 24. Septbr. til Saffi. — Marie, Boye, afgik 3. Oktober fra Thisted til Sverrig. — Cæsar, Jørgensen, ankom 6. Oktober til Kjøbenhavn. — Berthe Marie, Frederiksen. ank. 5. Oktober til Kjøbenhavn. — Catrine, Christensen, afgik 5. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Anna, Albertsen, afgik 4 Oktober fra Aalborg til Sverrig. — Brødrene, Petersen, afgik 4. Oktober fra Aalborg til Kiel. — Sylphid, Petersen, ank. 7. Oktbr. til Danzig. — Fred, Friis, ankrede 7. Oktober paa Kjøbenhavns Red. — Caroline, Knudsen, ank. 6. Oktbr. til Swinemünde. Abba, Petersen, ank. 8. Oktbr. til Nysted. — Juliane, Christensen, ank. 7. Oktbr. til Newcastle.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 16 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Hirsholm. *Hirsholm* Havn er nu uddybet til 10 Fod.

Sundet. Kronborg. Den 9de Oktober 1900 er *Kronborg* Fyr atter tændt og det midlertidige, hvide faste Fyr slukket.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Landsort. Bosknösen. Lys- og Klokketønden ved *Bosknösen* er bortdreven. Grunden afmærkes indtil videre ikke.

Finland. Bottniske Bugt. Ytteruddskär Lodsplads. Stor Ljusen. Paa *Stor Ljusen* er rejst to Baaker. Den S.-lige er en 46 Fod høj Stang med Trekant. 63° 26′ 6″ N. Br. 22° 5′ 4″ Ø. Lgd. Den N.-lige er en Stang med Firkant. 63° 26′ 16″ N. Br. 22° 5′ 10″ Ø. Lgd. Holdte overet lede de fri af Afmærkningen ved *Fiskargrund*.

Wasa Distrikt. Skaftunga Landet. Östra Karlhamn. Baaken paa *Östra Karlhamn* er borttagen. 62° 10′ 38″ N. Br. 21° 20′ 10″ Ø. Lgd.

Paa *Skaftunga Landet* er rejst en 33 Fod høj Baake med hvid Firkant. 62° 9′ 23″ N. Br. 21° 22′ 10″ Ø. Lgd.

Holdt overet med Baaken paa *Westra Karlhamn* leder den fra Mærket „*Torngrund* Baake overet med *Hansnässkatan* Sømærke" mellem *Norra Storbådan* og *Murgrundsbådan* til Farvandet ved *Härkmeri* Baake ved Indløbet til *Kristinestad*.

Finske Bugt. Helsingfors. Gråhara. *Gråhara* Fyrtaarn er nu 52 Fod højt, rødt med hvidt Bælte. Flammens Højde: 76 Fod. I den hvide Vinkel for Indsejlingen er Fyret forstærket. Klokken til Taagesignal er anbragt paa Taarnets Ø.-Side.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Paternoster. I Tiden fra 1ste Oktober, saa længe Sildefiskeriet ved *Marstrand* varer, gives Taagesignal paa *Paternoster* midlertidig med Knaldraketter, der eksplodere i c. 600 Fods Højde. Hver 15 Minutter gives Tre-Knald med 15 Sekunders Pause mellem Knaldene.

Norge. Sandefjord. Midtfjorden. Boen i *Midtfjorden* ligger paa 59° 3′ 58″ N. Br. 10° 17′ 36″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 27de September. 53° 18′ N. Br. 1° 35′ Ø. Lgd. Et kæntret Vrag.

Den 30te September. 53° 31′ N. Br. 3° 54′ Ø. Lgd. Et trælastet Sejlskib blev forladt af Mandskabet og er sandsynligvis kæntret.

Den 2den Oktober. 53° 43′, N. Br. 5° 1′,₃ Ø. Lgd. Et næsten nedbrændt Vrag,

Norge. Den 15de Oktober 1900 tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formørkelser:

Grimsholmen, Ø.-Siden af *Helligvær* S.-lige Indløb, lyser fra V gennem S. til S. 75° Ø. Lyset er rødt fra V. til S. 74° V., fri S. om *Kammerbøen*, og fra S. 41° Ø., fri V. om *Valløskjær*, til S. 75° Ø., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 30 Fod. 67° 23′ 10″ N. Br. 13° 53′ 30″ Ø. Lgd.

Nordkilklub, ved *Tilthornet*, lyser fra N. 26° V., fri V. om *Støbvigskallen*, gennem V. til S. 6° V., fri V. om *Kraakneset*. Lyset er rødt fra N. 34° V., fri Ø. om *Hornskjær* og *Masbøen*, til S. 20° V., fri Ø. om *Snedkerjoholmen*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 33 Fod. 68° 9′ 40″ N. Br. 15° 54′ 20″ Ø. Lgd.

Skogholmen, ved *Valberg*, *Lofoten*, lyser fra S. 79° Ø., fri S. om *Stenen*, gennem S. til S. 24° V., fri Ø. om *Kvanholmen*. Lyset er rødt fra S. 79° Ø. til S. 43° Ø., fri V. om *Lille-Hella*, grønt fra S. 30° Ø., fri Ø. om *Flesene*, til S. 8° Ø., fri V. om *Einstein*, rødt fra S. 1° Ø., fri Ø. om *Faldene*, til S. 24° V., hvidt forøvrigt, og desuden hvidt ind mod *Valbergviken*. Flammens Højde: 39 Fod. 68° 10′ 15″ N. Br. 14° 0′ 0″ Ø. Lgd.

Eggum, *Lofoten* Yderside, paa *Holmen*, lyser fra S. 87° V. gennem V., N. og Ø. til S. 50° Ø. Lyset er grønt fra S. 87° V. til N. 71° V., fri S. om *Leibøen*, rødt fra N. 71° V. til N. 13° V., fri Ø. om *Jørsbøen*, grønt fra N. til N. 11° Ø. over *Gamlehella* og *Smaahella*, rødt fra N. 23° Ø., fri V. om *Kista* og *Honskjær*, til N. 59° Ø., fri N. om *Borgeflesa*, grønt fra N. 59° Ø. til S. 50° Ø., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 17 Fod. 68° 18′ 30″ N. Br. 13° 43′ 0″ Ø. Lgd.

Storborgen, *Borgevær*, *Lofoten* Yderside, lyser fra S. 41° V. gennem V., N. og Ø. til S. 48° Ø., fri V. om *Natvoren*. Lyset er rødt fra S. 41° V. til N. 72° V., fri S. om *Honsgrunden*, grønt fra N. 72° V. til N. 12° V., fri Ø. om *Sagbergskallen*, rødt fra N. 1° V., fri V. om *Revelen*, til N. 59° Ø., fri S. om *Heklan*, grønt fra N. 63° Ø., fri N. om *Brødrene* og *Stampene*, til S. 48° Ø., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 82 Fod. 68° 19′ 40″ N. Br. 13° 50′ 0″ Ø. Lgd.

Leiskallen med 22 Fod og en Boe med 19 Fod ud for *Høines* ligge i Lysgrænsen N. 63° Ø.; man bør gaa S. om den første, N. om den sidste.

Kvalnes, *Lofoten* Yderside, lyser fra N. 85° V. gennem N. til N. 85° Ø., fri N. om *Kvitingen*. Lyset er grønt fra N. 85° V. til N. 35° V., fri Ø. om *Nean*, rødt fra N. 24° V., fri V. om *Kvalnesflesene*, gennem N. til N. 72° Ø., fri S. om *Kuten*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 26 Fod. 68° 20′ 40″ N. Br 13° 59′ 0″ Ø. Lgd.

Lysævnen: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys. Brændetid: 15de August—30te April.

Den 10de Januar 1901 tændes *Hæsholmen* Fyrlampe, *Napstrømmen*, *Lofoten* Yderside. Den viser Fyr med Formørkelser fra S. 88° V., fri N. om *Helbøen*, gennem V., N.

og Ø. til S. 4° Ø. Lyset er rødt fra N. 52° V. til N. 24° V., over *Føsjan* og *Olgrund*, grønt fra N. 20° V., fri V. om *Hellafaldene*, til N. 52° Ø., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 51 Fod. Lysævnen: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys. Brændetid: 10de Januar—15de April. 68° 13′ 20″ N. Br. 13° 28′ 20″ Ø. Lgd.

Den 15. Oktober 1900 tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formærkelser:

Mausund, Frøien, paa *Maaø* S.-Pynt, lyser fra S. 41° Ø. gennem Ø. til N. 76° Ø., fri S. om *Sørkraaka*. Lyset er grønt fra S. 41° Ø., til S. 71° Ø., fri N. om *Singsholmen*, rødt fra N. 88° Ø., fri S. om *Burøerne*, til N. 76° Ø., hvidt forøvrigt; endvidere lyser det fra N. 4° Ø., fri V. om *Perarerentstarren*, gennem N. til N. 61° V. Lyset er rødt fra N. 8° V., fri Ø. om *Askjærfluerne* og *Lykboklakkene*, til N. 61° V., hvidt i Farvandet mellem *Perarentstarren* og *Askjærfluerne*, men i denne Vinkel ligger N.-ligere *Favntarren*, *Morfluerne* og *Rambjørfluerne*. Flammens Højde: 94 Fod. Lysevnen: 7 Kml. for det hvide, $4_{,5}$ Kml. for det røde og 4 Kml. for det grønne Lys. 63° 51′ 35″ N. Br. 8° 40′ 0″ Ø. Lgd.

Kalholmen, Sulen, lyser fra S. 70° V. gennem V. og N. 71° Ø., fri N. om *Brandholmskjærene*. Lyset er grønt fra S. 70° V. til V., fri N. om *Gulskiten* og *Heimflua*, rødt fra N. 82° V., fri S. om *Fjeldratrevet* og *Haanfluerne*, gennem N. til N. 71° Ø., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 34 Fod. 63° 51′ 10″ N. Br. 8° 25′ 30″ Ø. Lgd.

Florø, paa *Søndre Rotaflue*, lyser fra N. 4° Ø. gennem N., V., S. og Ø. til N. 78° Ø. Lyset er rødt fra N. 4° Ø. til N. 77° V., fri S. om *Langøflue*, grønt fra N. 85° V. til S. 85° V., over *Græsskjær*, rødt fra S. 80° V., fri N. om *Mortingboen*, til S. 47° V., grønt fra S. 47° V. til S. 81° Ø., fri N. om *Fugleskjær*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 14 Fod. 61° 36′ 10″ N. Br. 5° 0′ 55″ Ø. Lgd.

Lysevnen: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys.

Brændetid: 1. August—15. Maj.

Samtidig forandres *Stabben* Fyr til at vise hvidt Lys Horisonten rundt, undtagen fra S. 80° Ø. til N. 89° Ø, fri N. om *Fugleskjær*.

Paa *Søndre Rotaflue* er Mærkestangen inddragen.

Tyskland. Elben. I *Elben* er sort Spidstønde Nr. 13 ved *Finkenwerder* midlertidig inddragen paa Grund af Uddybningsarbejder.

Jade. Blauen Balje. I *Blauen Balje* ligger Tønde B/A nu i 17 Fod Vand. 53° 47′ 51″ N. Br. 7° 58′ 58″ Ø. Lgd. Tønde B ligger i 8 Fod Vand. 53° 47′ 10″ N. Br. 7° 59′ 19″ Ø. Lgd.

Holland. Zeegat van Texel. Schulpengat. I *Schulpengat* ligger Anduvningstønden i 32 Fod Vand paa 52° 53′ 46″ N. Br. 4° 39′ 0″ Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 1 i 28 Fod Vand. 52° 54′ 18″ N. Br. 4° 38′ 42″ Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 2 i 32 Fod Vand. 52° 55′ 1″ N. Br. 4° 39′ 45″ Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 3 i 28 Fod Vand. 52° 55′ 31″ N. Br. 4° 40′ 27″ Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 1 i 27 Fod Vand. 52° 53′ 35″ N. Br. 4° 39′ 57″ Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 2 med Krvds flyttes i 26 Fod Vand til 52° 54′ 48″ N. Br. 4° 40′ 44″ Ø. Lgd. Følgende Sømærker udlægges: Spidstønde Nr. 1 a i 27 Fod Vand. 52° 54′ 13″ N. Br. 4° 40′ 7″ Ø. Lgd. og Spidstønde Nr. 2 a i 33 Fod Vand. 52° 55′ 34″ N. Br. 4° 41′ 32″ Ø. Lgd.

Nordsøen. Mellem *Benacre* ved *Lowestoft* og *Zandvoort* skal udlægges et Telegraf-Kabel. To grønne Spidstønder, mærkede *„G. P. O. Telegraphs“*, udlægges fra *Scheveningen* Fyr i V., 47 Kml. og i N. 70° V., 18 Kml. 52° 5′ 9″ N. Br. 2° 59′ 40″ Ø. Lgd. og 52° 12′ 18″ N. Br. 3° 48′ 22″ Ø. Lgd.

Zeegat Hoek van Holland. I *Zeegat Hoek van Holland* er Dybden nu 27 Fod, Lavvande, hvilket er Udgangspunktet for Vandstand-Signalerne.

Rozenburg. Botlek. Paa *Boschpolder* Dige er tændt et hvidt, fast Fyr. 51° 53′ 20″ N. Br. 4° 18′ 20″ Ø. Lgd.

Zeegat van Brouwershaven. West-Hellegat. I *West-Hellegat* ligger Stumptønde Nr. 1 nu i 11 Fod Vand. 51° 40′ 32″ N. Br. 4° 22′ 8″ Ø. Lgd., og Stumptønde Nr. 2 i 14 Fod Vand. 51° 40′ 45″ N. Br. 4° 22′ 6″ Ø. Lgd.

Krammer. I *Krammer* er Stumptønde Nr. 19 inddragen.

England, Harwich. North Shelf. *North Shelf* Tønde er en stump Lystønde, der viser Fyr med Formærkelser. 51° $56'_{,7}$ N. Br. 1° $18'_{,0}$ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England S.-Kyst. Hamoaze. I *Hamoaze* uddybes V. for *Keyham* Værft. Man skal derfor holde sig V. for de midterste Fortøjtønder og passere Uddybningsmaskinen ganske langsomt; den viser rødt Flag og om Natten to røde Lanterner lodret for hinanden samt Ankerlanterne.

Irland V.-Kyst. Carrickarone (Seal) Rocks. Baaken paa *Carrickarone (Seal) Rocks* staar paa en 12 Fod høj Klippe, 1½ Kbl NØ. ½ N. for den i Kortet angivne Plads. 53° 29′ 15″ N. Br. 10° 9′ 20″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Nova Scotia SØ.-Kyst. Lunenborg Harbor. Battery Point. *Battery Point* Fyrs Flamme-Højde er 79 Fod.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Blue Hill Bay. Taagesignalet ved *Green Island* Fyr gives nu med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft hver 20 Sekunder afvekslende slaas Et-Slag og To-Slag. Klokken er anbragt i et hvidt Taarn 50 Alen N. 27° Ø. for Fyrtaarnet.

New York. East River. Paa Grunden der ligger 200 Alen SØ. for Yderenden af *Twenty-Sixth Street* Pier, er der kun 15½ Fod Vand, Middellavvande. Grunden er afmærket med en rød og sort vandret stribet Spirtønde.

Romer Shoal. En Lys- og Klokketønde, der viser hvidt, fast Fyr, og paa hvis Klokke, der hver 20 Sekunder slaas Et-Slag, er til Forsøg udlagt i 17½ Fod Vand c. 1¼ Kbl. N. 14° Ø. fra *Romer Shoal* Fyr.

New York Upper Bay. Den i *New York Upper Bay*, S. for *Statue of Liberty*, sunkne Lægter er borttagen. Afmærkningen er inddragen.

North Carolina. Hatteras Inlet. *Hatteras Inlet* Blinkfyr, paa NV.-Enden af *Oliver Reef*, *Pamlico Sound* S.-Side, viser nu rødt Et-Blink hver 20 Sekunder.

Florida. Florida Reefs. Grecian Shoals. Baake H paa *Grecian Shoals*, SV. for *Carysfort Reef*, er forsvunden.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi Sound. Horn Island. *Horn Island* Fyrtaarn er med det midlertidige, faste Fyr flyttet og staar nu i 3 Fod Vand, 120 Alen N. 1° V. fra den gamle Plads.

Louisiana. New Orleans. TidsSignal-Kuglen i *New Orleans* falder fra en Stang paa Taget af *American Sugar Refining Company's* Bygning.

Louisiana. Atchafalaya River. Bayau Teche. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa en Pæl i *Atchafalaya River* paa S.-Siden af og 100 Alen fra Mundingen af *Bayou Teche*.

Texas. Galveston. Det hvide, faste Fyr, tæt N. for *Galveston North Jetty*, er ødelagt.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Chili. Penas Bugt. Ayautau Island. Føreren af Damperen *„Sakkarah“* rapporterer, at en Klippe eller et Rev, hvor paa det brød svært, ligger c. 4 Kml. S. ¼ Ø. for *Ayautau Islands*. 47° 40′ S. Br. 74° 45′ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Triest. Sant Andrea. En hvid Tønde er i 16 Fod Vand udlagt c. 100 Alen uden for Udvidelsen af *Sant Andrea* Molen. 45° 38′ 30″ N. Br. 13° 45′ 15″ Ø. Lg.

Narenta. *Narenta* Fyr viser nu rødt Lys fra N. 80° V gennem V. til S. 52° V., hvidt Lys over den øvrige Del af Horisonten. Baaken med Ballon paa Grunden NV. for Mundingen skal flyttes c. 50 Alen S. 67° V. hen i 11 Fod Vand. 43° 1′ 5″ N. Br. 17° 26′ 55″ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China. Yangtzekiang. North Shaweishan Channel. Tsungming Banks. Et nyt Løb er aabnet over *Tsungming Banks*, ved V.-Enden af *North-Channel*, og hedder *Tsungming Crossing*. Det er afmærket saaledes: *East Entrance* sorte Spidstønde med sort Ballon i 38 Fod Vand, $5_{,4}$ Kml. N. 31° V. fra *Middle Island* Baake. *First Crossing* sorte Spidstønde med sort Cylinder i 28 Fod Vand, $6_{,1}$ Kml. N. 45° V. fra *Middle Island* Baake. *Second Crossing* sorte Spidstønde med sort Trekant i 25 Fod Vand, $6_{,5}$ Kml. N. 57° V. fra *Middle Island* Baake. *West Spit* rød og sort lodret stribede Spidstønde med sort Ballon i 29 Fod Vand, $7_{,4}$ Kml. N. 69° V. fra *Middle Island* Baake.

Kommende Ø. fra skal man, naar *Liuchiao* Fyrtaarn er passeret, holde sig c. 1 Kml. for *Tsungming* Kyst til man faar *East Entrance* Tønde isigte og passere denne 1 Kbl. om Bagbord, hvorefter de andre tre Tønder passeres c. 1 Kbl. om Bagbord og man staar da over mod *Yangtze* SV.-lige Bred til man er midt i Løbet. Dybden er 29 à 25 Fod, Springtids Lavvande.

Floden sætter NV. hen over Løbet, især mellem de to første Tønder.

Karantænebestemmelser.

Sverrig. — Smyrna, Beirut og *Paraguay* ere erklærede for pestfri.

Københavns Børskurs d. 10. Oktbr. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	100		100	100¼
Danmark			91¼	92½
Norden			123	124
Kjøbenhavn	103¼		103	103¼
Carl			56	56½
Dannebrog	99		99	99¼
Skjold	73		72½	73¼
Urania			81¼	81¾
Union			107¾	109½
Dampsk. af 1896			100¾	101
Østasiatiske			104	104½
Østersøen	103—	½	103	103½
Nordsøen			—	—
Torm			—	—
Gorm			104	108½
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			112	114
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			95	97
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			91	91½
3½% Husejer Kreditk.			78½	79½
3½% Kbhvns Kreditf.			81½	83½
4% — — 2. Serie	87¼		87	87¼
4% — — 1. —			90	92
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			82½	83¼
4% nykonv. — 5 —			83	83½
3½% Landkreditk. 3 —			84½	86½
Aktier.				
Nationalbank			130	131
Privatbank	123		123	123¼
Landmandsbank	116	½, ¼	116	116¼
Handelsbank			115¾	116¼
Grundejerbank			99½	100½
Burm. & Wain	75¾		75¾	76
Helsingørs Jærnsk.	87½		87	88
Sukkerfabr.	99½		99½	99¾
Bryggeri Aktier			90	90¼

Vekselkurser d. 9. Oktbr. 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.23	18.19
Paris	72.75	—
Amsterdam	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 9. Oktbr. 1900.

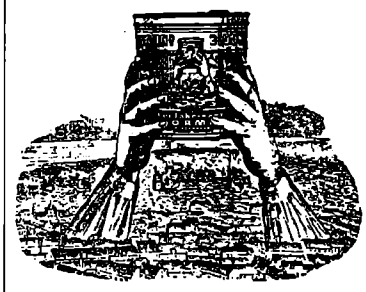
Russiske Noter	216.35
4% Russiske Consols	97.00
3 6/10% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	97.30
5% Rumænske Stats	89.20
4% — — 1890	74.00

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Det Foren. Dampskibs." 30,000, „Danmark" 2,000, „Kjøbenhavn" 22,000, „Carl" 16,000, „Dannebrog" 38,000, „Skjold" 32,000, „Urania" 24,000, „Union" 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 2,000, „Østasiatiske" 8,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden

Tlf. 5047.



VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering
anbefales:
A. FORMANNS
BLODBUDDING
(i hermetisk lukkede Daaser).
Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Kjøb, Salg og Nybygning
af **Sejl-** og **Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme** med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, **Bugserdampere, Trawl-** og **Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer** etc. udføres fordelagtigt ved

Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.
Strandvej 36. Telefon 69.

AKTIESELSKABET
NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,
KJØBENHAVNS FRIHAVN,
anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.
Kan leveres ufortoldet.
Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsproviantering-handlere samt Specialforretninger.

Enhver Kaptajn, som vil **spare Penge,**
bør proviantere i
Amagers største og Danmarks billigste Skibsinventarie- og Provianteringshandel.
Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon Nr. 6.
Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.
Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

EMIL HAMMELEV,
TOLDBODVEJ 1.
FREMMEDE TRÆSORTER.
Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood & Mahogni i vellagrede Varer.
Stort Lager forefindes.

PRIMA BUNKER-KUL.
BD BLUMENFELD.
HAMBURG.
DOVENHOF 77 & 79.
Telegr. Adr.: FELDBLUME. Børsplads: COMPTOIR 38. Telephon: AMT I. 1966.

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.

Wilh. G. Brummerstedt,

Uhrmager.

St. Strandstræde 43.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

CARL FEERUP,

Esbjerg.

Stort Lager af Tong, Olie, Maling,

Kolonial — Konserves.

Udførselsvarer særdeles billig.

Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.

HELSINGØR.

S. Johannesson's

Svineslagteri og Pølsefabrik,

Højbroplads 13.

Stort Lager af ferske, saltede og røgede Fedevarer.

Café van Zandt,

H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Frihavns-Restaurationen

„Atlanten",

Indgang fra Nordre Frihavnsvej,
anbefales **d'Hrr. Skibs-Officerer** med
à la carte Retter
samt **koldt Bord hele Dagen.**
Telf. Frihavnen 68.
Ole Nielsen.

S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

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.**

Dampbaad under Bygning. Dimen. 76'×14'×9' 6", af Staal. 20 nom, H. K. Compound Maskine. Smuk Model. Tilsalgs ved Ingenieur de LINDE, Grimstad. Norge.

SØREN JENSEN'S

Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,
Holbergsgade 26,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Uniformer som civilt. Da jeg selv er Fagmand, kan jeg garantere for godt og solidt Arbejde, som udføres paa eget Værksted.

Bekendtgørelse
fra

Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

Overensstemmende med Lotteriets Plan for den nu paabegyndende 28de 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 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, 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 17de Oktober, **sælges,** saalænge Forraad haves, à 1 Kr. Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19,** hvorfra Planen paa Forlangende udleveres **gratis.**

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57).

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Husk nu!

PAUL SØRENSEN,

Skomagermester,
77, Bredgade 77,
Hj. af Toldbodvej.
Fh. Toldbodvej 18.
Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af
1ste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.
Telefon 4819.

H. HANSENS Skibshandel,

Havnegade, Kolding.

anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.

Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.

Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

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.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

samt **Skibshandel.**

P. Schou, Frederikshavn

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 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 Søassurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers

LISSABON.

ALBERT OLSEN & CTA.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALT- & BEFRAGTNINGSFORRETNING.

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Siam! Siam! Danskens Vej til Ros og Magt!

Drik kun **Siam-Bitteren!**

Faas overalt. C. F. Rasmussen & Co., K. Telf. 29213.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. * Telegrams Skandinav.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i **Europa, Asien, Afrika, Amerika** og **Australien.** — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

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.

H. B. HANSEN,
SEJLMAGER,
HAVNEVEJEN, KOLDING.

S. Lindtner,
Skibsværft, Vejle,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Damp-Rambuk
haves til Udleje.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

KJØBENHAVNS DAMPVASKERI
TELEFON 3592. • NØRREGADE 35. • TELEFON 3592.
bør anvendes af ethvert
RHEDERI *og enhver* **OFFICER.**

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, **er der udlagt et Fyrskib,** der viser **hvidt Blinkfyr,** og hvorfra der med en Dampsirene gives **Taagesignal.**

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende, og som have et Dybgaaende af over 12 Fod (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at **Skibe, som losse i Aalborg og som have betalt den nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havnepengene,** som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S
Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

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.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

Sagfører Ludvig Metz,
Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

N. Reippürt,
Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

N. F. Hansens Skibsværft,
Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

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, Øster Farimagsgade 4.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

INDHOLD: De britiske Parlamentsvalg og Skibsfarten. — Sø- og Handelsretsdomme. — Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender. — Tysk Seeamtskendelse og de internationale Søvejsregler. — Fragtmarkedet. — Enkelt Skib overfor Eskadre. — Hvide kontra kulørte Skibsbesætninger. — Sømandsbibliotheket for Danmark. — Overenskomst. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende" har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn", Telefon Nr 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende" sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Midlertidig Ansvarshavende: **Kapt. N. JENSEN.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 42. Kjøbenhavn, Torsdag den 18. Oktober 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

Ankere & Kjæder, Tougværk og alle **Skibs-Inventarier** anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

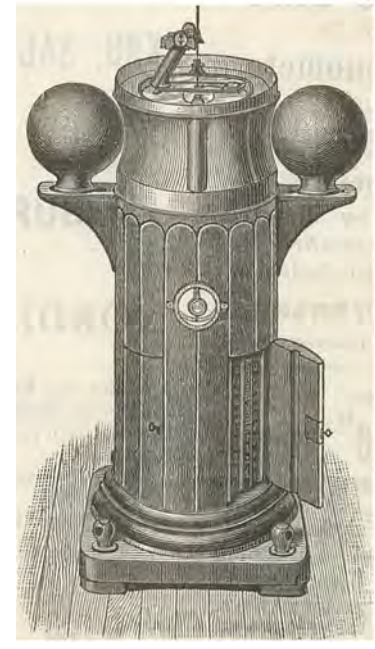
Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,
grundlagt 1799. udvidet 1877.

Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.
Kompasser af eget Fabrikat, komplet. (efter Lord Kelvins Princip).
Alm. Kompasser.
Baadskompas m. m.
E. S. Ritchie & Sons originale **Spritkompasser** med kurvet elle flad Rose med Grader.



Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.
Azimuth & Peilinstrumenter efter forskellige Modeller.
Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine** Cherup & A.
Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.
Barometre, enk. og dobb. Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 42. Kjøbenhavn, Torsdag den 18. Oktober 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

Ankere & Kjæder, Tougværk og alle **Skibs-Inventarier** anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

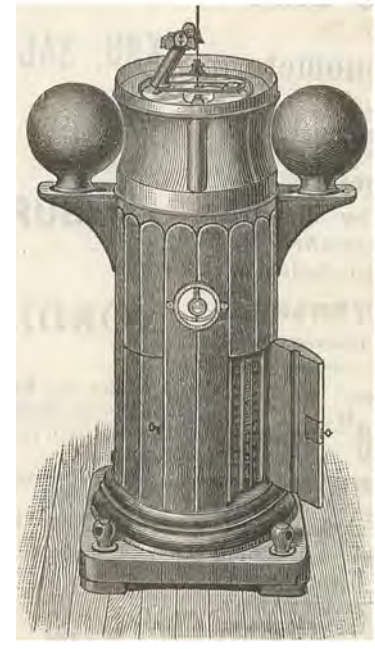
Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Telefon 1027.

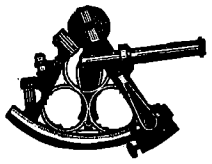
Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,
grundlagt 1799. udvidet 1877.

Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.
Kompasser af eget Fabrikat, komplet. (efter Lord Kelvins Princip).
Alm. Kompasser.
Baadskompas m. m.
E. S. Ritchie & Sons originale **Spritkompasser** med kurvet elle flad Rose med Grader.



Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.
Azimuth & Peilinstrumenter efter forskellige Modeller.
Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine** Cherup & A.
Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.
Barometre, enk. og dobb. Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

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.

Jensen & Petersen,

Tapetserer og Dekorator.

Skibsarbejde,

saavel Nyt som Reparationer udføres hurtig.

116, St. Pauls Kirkeplads 116.

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, Øster Farimagsgade 4.

Er
„Mossrose“ Tobakken
(den engelske) **ægte,** findes der paa hver Pakke fremtidigt **kun paatrykt Fabrikens Navn**
The Richmond Cavendish Company, Liverpool,
og ikke mere **nogen Agents Navn. Den ægte Mossrose erholdes** nu igen **overalt.** En gros kun hos Generalagenterne for Danmark:
Fr. Christensen & Philip.

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: Pilealle 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, 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.

AKTIESELSKABET

NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.

Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.

Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.

Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

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.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

H. R. HERMANSEN,
Sækviperingsforretning,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Kjøbenhavn K. Toldbodgade 8.
• Telefon 5826. •
Aarhus. Havnegade 28.

Spis kun
Nørgaards
Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: **Nørregade 35.**
Telefon 7305.

Det internationale Søretsmøde i Paris.

Den 1., 2. og 3. Oktober afholdt Comité international maritime et Møde i Paris, hvor Deltagere fra forskellige Lande mødte til Forhandling. Det første Spørgsmaal drejede sig ifølge „Sh. Gaz." om, hvorvidt den Begrænsning i Rederens Ansvar, som anbefaledes gennemført paa Mødet i London i 1899, skulde gælde ved Skade paa Kajer, Dokker og lignende faste Genstande, hvilket besvaredes bekræftende; dernæst hvorvidt den omtalte Begrænsning skulde gælde ved Brud paa Kontrakter, indgaaede af Rederen, hvilket besvaredes bekræftende for saa vidt Kontraktens Opfyldelse hørte med til Førerens Funktioner ifølge Loven, hvad enten saa Brudet skyldtes Førerens eller Mandskabets Fejl, derimod ikke naar Grunden var Rederens personlige Fejl; og endelig hvorvidt Begrænsningen skulde gælde overfor Kravet paa Besætningens Hyre, hvilket besvaredes benægtende.

Man gik dernæst over til at forhandle forskellige Spørgsmaal om Bjærgning.

Det vedtoges, at det burde gøres obligatorisk for kolliderende Skibe at blive til Stede og yde Assistance; Undladelsen skulde være strafbar, men ikke betragtes som en Formodning om Skyld i Sammenstødet.

Man mente derimod ikke, at man udenfor Sammenstødstilfælde kunde gøre det til en juridisk Forpligtelse at yde Assistance, selv om dette maatte erkendes at være en moralsk Pligt. Det vedtoges, at der ingen Grund var til at sondre mellem Bjærgning og Assistance,

at Bjærgeløn kun skyldtes, naar der opnaaedes Resultat,

at en Bugserbaad kun havde Krav paa Bjærgeløn, naar den ikke selv havde bidraget til den farlige Tilstand og dernæst ydede et særligt Arbejde ud over det, den havde paataget sig,

at hverken Lods eller Mandskab paa det bjærgede Skib havde Krav paa Andel i Bjærgeløn, med mindre de ydede et særligt Arbejde udenfor deres Funktioner.

at en Person, hvis Hjælp ikke var blevet paakaldt, og som havde ydet denne til Trods for Førerens Ønske, ikke havde Krav paa Bjærgeløn uden for ganske specielle Tilfælde (hvor t. Eks. Kaptajnens Tilstand gjorde ham ude af Stand til gyldig at afslaa Hjælpen),

at Bjærgeløn skulde deles mellem Reder, Kaptajn og Besætning efter et af Dommeren bestemt Forhold,

at bjærgede Passagerer ikke skulde bidrage til Bjærgeløn,

at Dommerne skulde være berettigede til at nedsætte Bjærgeløn, vedtaget af Kaptajnen under truende Fare.

I Forbindelse med ovenstaaende Referat af Parisermødet for international Søret skulle vi blot kortelig berøre den danske Afdeling af den omtalte Comité maritime, idet denne danske Forening for international Søret efter vor Mening fører en lidt for skjult Tilværelse.

Foreningen har vist omtrent 40 Medlemmer, men disse interessere sig saa lidt for Foreningen, at der næsten aldrig møder nogen paa Generalforsamlingerne, og det er dog den eneste Lejlighed, hvor de kan faa noget at høre om Foreningen. Den, der gør Arbejdet i Foreningen, er Formanden, Højesteretsadvokat Hindenburg, der i Aar sammen med Overretsprokurator Ludv. Simonsen repræsenterede ved Parisermødet, men det er klart, at Formanden ikke alene kan gøre det hele, naar der ingen Interesse spores hos Medlemmerne. Som en Modsætning til den herværende Forening kan fremhæves den norske, der netop i Sommer i Anledning af Parisermødet holdt et længere Forhandlingsmøde, hvor de fremstillede Spørgsmaal og Formandens Besvarelser af disse blev drøftede indgaaende. Man skulde synes, at der ogsaa i Danmark maatte være en vis Interesse for de herhen hørende Spørgsmaal, og vi vil da haabe, at denne Interesse efterhaanden vil give sig et tydeligere Udslag, dels saaledes, at Foreningens Medlemmer møder og viser deres Interesse, dels saaledes, at Bestyrelsen deraf tager Anledning til at lade Medlemmerne tilflyde hyppigere Meddelelser om, hvad der er foregaaet eller skal foregaa i Hovedforeningen og ved dens Møder.

Turbinebaaden „Viper".

Verdens hurtigste Fartøj er den til den engelske Marine byggede Torpedobaads-Ødelægger „Viper", som er en Turbinebaad, bygget paa Messrs. R. & W. Hawthorn, Leslie & Co.s Værft paa Tynen, efter Tegning af Opfinderen Mr. M. Parson. Det er nogle Aar siden, at Mr. Parson forbausede Verden med sin lille Baad „Turbinia", som var det første Fartøj, der byggedes efter Dampturbinesystemet, og som han bragte op til en Fart af nogle og Tredive Knob og med meget lille Kulforbrug i Forhold dertil. Samtidig erklærede han, at Farten kunde blive endnu større, naar Systemet anvendtes paa større Skibe. Dette gav Anledning til, at den engelske Marine bestilte den ovenomtalte Torpedobaads-Ødelægger „Viper", som paa Prøveturene har opnaaet en Fart af 37 Knob, og dette gode Resultat har bevirket, at den har bestilt et Søsterskib til den hos Messrs. Armstrong, Whitworth & Co. ved Elswick. Den franske Marine eksperimenterer ogsaa med Turbinefartøjer. Det store Spørgsmaal bliver, om disse Maskiner kunne anvendes til store Krigsskibe og Oceanpaketter, og man har god Tiltro til, at dette vil blive Tilfældet. Dette er formodentlig Grunden til, at Englænderne tager det med saa stor Sindsro, at deres Oceanflyver „Oceanic" er bleven overfløjen i Fart af de tyske Paketter „Deutschland" og „Kaiser Wilhelm der Grosse". Bliver denne Plan til Virkelighed, hvad der er stor Sandsynlighed for, vil dette bevirke en hel Revolution i Dampskibsfarten, og de nuværende komplicerede Tregangs-Maskiner ville da tilhøre dette Aarhundrede, saa at det nye Aarhundrede kan begynde med de direkte virkende Dampturbine-Maskiner og med en Fart paa Skibene, som næsten ser livsfarlig ud. I „Shipping Gazette" findes en Udtalelse af Sir B. C. Browne, en af Direktørerne for det Værft, hvorpaa „Viper" er bygget, og som fremkom under et Interview med en Repræsentant for en Newcastle Avis, og som lød saaledes: Med Hensyn til Turbinefartøjer, i hvilke jeg er interesseret, saa finder jeg det nødvendigt, at der gaas langsomt frem. Vi have jo allerede gjort et godt Spring fremad fra den lille „Turbinia" til Torpedobaads-Ødelæggeren „Viper"; men at anbefale disse Maskiner til store Krigsskibe, kan jeg ikke være med til for det første; dog skulde jeg intet have imod at for-

søge det med en lille Krydser. Med Hensyn til Passager-Damperne i Kanalen, saa skulle de jo gaa hurtigt, og jo hurtigere des bedre, og jeg tror derfor, at Turbinesystemet vil blive ypperligt for disse Baades Vedkommende.

Enkelt Skib overfor Eskadre.

I „Nationaltidende" for Fredag Aften d. 5. ds. findes atter en Artikel med ovennævnte Overskrift fra samme Haand som de andre Artikler med lignende Overskrift i Bladets „Søfartstidende". Vi skulle ikke indlade os paa at svare i samme Toneart, men beklage kun, at „Nationaltidende", uden Foranledning fra vor Side, har givet denne Diskussion en personlig, unødig skarp og for den interimistiske Leder af dette Blad fornærmelig Karakter. Bladets Redaktion insinuerer, at vi have givet Søofficererne „et grovt Spark", fordi vi have udtalt en Formodning om, at de skarpe Udtalelser, der faldt i Appelretten i „Sans Pareil"—„East Lothian" Sagen, kunde være paavirkede af den Omstændighed, at en eller flere af Bisidderne mulig vare Søofficerer, og fordi vi have sagt, at mange Handelsskibe desværre have sørgelige Erfaringer af deres Møde med Krigsskibe. Til vor Overraskelse fastholder Redaktionen i sin sidste Artikel denne Paastand. Skønt det utvivlsomt overfor vore Læsere er overflødigt, maa vi dog gøre opmærksom paa, at det i ingen Henseende er krænkende for en Mand, at det siges om ham, at hans Skøn ved en bestemt Lejlighed kan tænkes at være paavirket af hans Uddannelse og Livsstilling, saaledes at det muligt ikke er uhildet. Det er virkelig noget saa almenmenneskeligt, at det synes os en Trivialitet at diskutere det; men andet eller mere end denne Selvfølgelighed have vi ikke sagt om de nævnte engelske eller andre Søofficerer. Det undrer os unægtelig, at „Natt." er ukendt med det Faktum, at talrige Handelsskibe have lidt Skade ved fejlagtig Manøvrering af Krigsskibe; vi have jo nylig havt to af den Slags Sager for Sø- og Handelsretten her i Byen. Men hvorledes eller mod hvem kan det være en Grovhed at fremhæve dette Faktum? „Nationaltidendes" Redaktion maa indse, at den her har fremsat en Insinuation, som den skylder os en Undskyldning for.

Saavidt den formelle Side af Sagen. Hvad dens Realitet angaar, skulle vi kort præcisere de to modsatte Standpunkter, som „Nationalt." og vi have indtaget.

Vi have holdt paa, at Sejlskibets og Bugserbaadens Sejlads var berettiget i Henhold til Søvejsreglerne og derfor forsvarlig.

„Natt." hævder, at den var uberettiget og uforsvarlig.

Vi have holdt paa, at „Board of Trade"s Advarsel var uberettiget, fordi dens direkte Aarsag var et Tilfælde, hvor Handelsskibet utvivlsomt var i sin fulde Ret, og fordi det ved den faktisk tilraades Handelsskibene at opgive noget af deres soleklare Ret til at kunne gaa ud fra, at alle Skibe, der færdes paa Søen, manøvreres i et og alt efter Søvejsreglerne.

„Natt." hævder, at Advarslen ikke berører Søvejsreglerne, fordi den kun tilraader Skibsførerne at holde af „i Tide".

Om disse to Standpunkter skulle vi ikke forlænge Diskussionen, men kun overfor „Natt." sidst nævnte Argument bemærke, at skulde en Skibsfører holde af fra sin Kurs, hver Gang han i 6 Kml. Afstand saa en Del hvide Lanterner, vilde det vistnok blive en mærkelig Sejlads i befærdede Farvande, og hans Reder vilde snart betakke sig for at have ham i sin Tjeneste; men dette vidner kun om den ærede Redaktions lidet Kendskab til Sejlads og i Særdeleshed til Dampskibssejlads i befærdede Farvande.

Selve Spørgsmaalet, om „Board of Trade"s Advarsel er i Overensstemmelse med Søvejsreglerne eller ikke, behandler „Nationaltidende" i sin sidste Artikel med en Overfladiskhed, der i Sandhed ikke harmonerer med den Skolemestertone, i hvilken Bladet fremsætter sine Meninger; virkelige Argumenter havde her været ulige heldigere end at komme med Taabeligheder som, „at hænge vore Paastande saa højt op, at selv den mest kortsynede Læser maa se dem og falde i Forbauselse" o. s. v. For det første maa vi gøre „Natt." opmærksom paa, at „Board of Trade" ikke har „udstedt" Søvejsreglerne i anden Forstand, end at det har anordnet dem for britiske Skibe i Kraft af en international Overenskomst, og dernæst kan man gaa udenom Søvejsreglerne paa mange Maader. „Nationalt." kan nu kun tænke sig én: at man uden videre „bryder" dem, slaar dem for Panden. Det gaar dog ikke al Tid saa ligefremt til i det virkelige Liv; der er noget, der hedder Fortolkning, og noget, der hedder Praksis, og den Regel, der i Dag forstaas paa én Maade, forstaas maaske om en Snes Aar paa en helt anden Maade, fordi det praktiske Liv har omformet ikke dens Ordlyd, men den almindelige Opfattelse af den. „Board of Trade"s Advarsel kan være det første Skridt paa en Vej, der fører til en Særret for Orlogseskadrer, fordi den tilraader Handelsskibene at forholde sig anderledes overfor disse end overfor alle andre Skibe, og der kan derved udvikle sig en Praksis, som meget snart kan blive til Regel, og dette maa modvirkes paa alle mulige Maader. Vi have ikke saa megen Vanskelighed som „Nationalt." ved at forstaa, at „B. o. T." saaledes giver et Raad imod Søvejsreglernes Aand. I England spiller selvfølgelig de sømilitære Hensyn en fremtrædende Rolle, og Admiralitetet, der er disses Vogter, kommer uundgaaeligt i mange Tilfælde i et Modsætningsforhold til „B. o. T.", der er de handelsmaritime Interessers Organ i Regeringen. Naar vi nu sige, at Admiralitetet har lagt Pres paa „B. o. T." for at søge gennemført en Ret for Orlogsskibene til ikke at gaa af Vejen for Handelsskibene, og at Resultatet af denne Konflikt mellem de to Institutioner er Advarslen fra „B. o. T.", saa ere vi i hvert Fald i Overensstemmelse med „Chamber of Shipping", (se „Dansk Søfartst." for 9. Aug. d. A.). For yderligere at belære „Nationalt." om, at man i England ingenlunde betragter „B. o. T.s Advarsel som saa selvfølgelig som „Nationalt." gør det, skulle vi for det første oplyse, at „Chamber of Shipping" tillægger Sagen saa megen Betydning, at det i næste Maaned afholder Møde for at tage endelig Stilling til den, og dernæst citere nedenstaaende Udtalelser af „Shipping Gaz.", hvoraf „Natt." vil se, at saavel de engelske Skibsrederes største Forening som det ledende engelske Søfartsblad have gjort ganske de samme Anskuelser gældende som vi. Hvor heldigt, at disse højt ansete engelske Autoriteter ikke læse dansk og saaledes leve i en lykkelig Uvidenhed om den Foragt, som „Natt." nærer for deres Meninger om denne Sag. I „Shipping Gaz." for 7. Marts, 29. Maj, 8. Juni og 9. August findes ledende Artikler baade om Dommen og „B. o. T."s Advarsel, hvoraf følgende uddrages:

Da i Admiralitetsretten Forsvaret for Krigsskibet holdt paa, at § 27 burde have været fulgt af Handelsskibet, opstillede Retten Spørgsmaalet: „Var det nødvendigt at afvige fra Reglerne?" hvortil svaredes: „Rettens Mening er, at „Sans Pareil" kunde uden Vanskelighed eller Fare, men muligt ikke uden lidt Ulejlighed, have undgaaet „East Lothian" og Bugserbaaden". Da Spørgsmaalet blev rejst, om det var Pligt for „East Lothian" at afvige fra § 27 for „at undgaa øjeblikkelig Fare", besvaredes det ved, at „the Elder Brethren" meddelte Dommeren,

„at Flaadens Stilling og Bevægelser frembragte ikke en saadan Fare for Navigeringen, Kollision eller andre Omstændigheder, at det blev nødvendigt for Bugserbaaden med Skibet paa Slæb at vente til hele Flaaden var passeret, eller at give Styrbords Ror og gaa agten om Flaaden."

Endvidere skriver Bladet: „Den bedste Maade synes at være at lade Reglerne forblive, som de ere, og lade Admiralitetet udstede Instruktioner om, at om Natten maa Krigsskibene ikke sejle i Eskadrer, formerede i Kolonner, men i én Linie med tilstrækkelig Afstand imellem de enkelte Skibe, saa at de have Plads til at manøvrere ifølge Søvejsreglerne lige overfor fremmede Skibe og uden Fare for de andre Skibe i Flaaden."

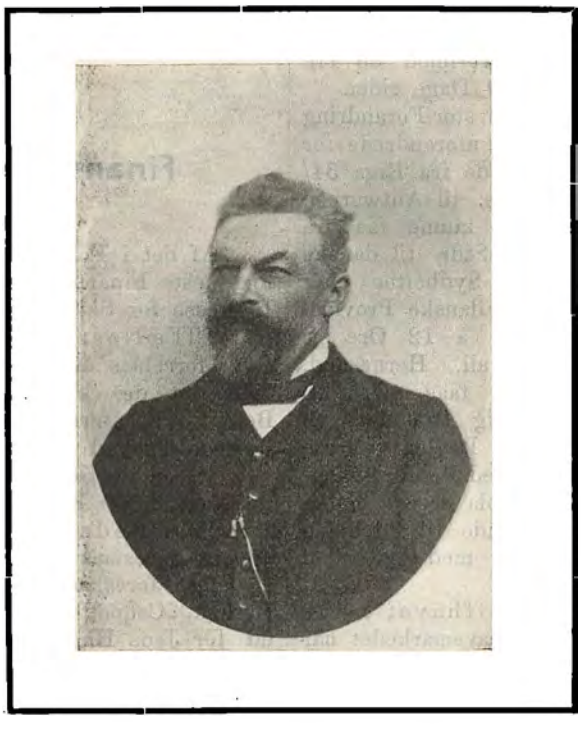
I en anden Artikel: „Det er en Sag, som bør tages under Overvejelse, om en Eskadre, som indtager et Vandareal af c. 4 Kvadrat miles, bør navigere i de hjemlige Farvande i Fredstid."

Efter at have citeret „Board of Trade"s Advarsel, skriver Bladet: „Dette maa se ud som en Befaling, grundet paa Dommen i Appelretten, til at alle enkelte Skibe skulle, under alle Omstændigheder, gaa af Vejen for en Eskadre. Den nøjagtige Ordlyd af Notitsen viser imidlertid, at Departementet ikke er belavet paa at støtte Admiralitetets Opfattelse af, at Eskadrer af Krigsskibe have Vejretten mod alle andre, som komme. „B. of T." siger ikke, at det er „Pligt" for enkelte Skibe at gaa af Vejen, men at „det vil være i Sikkerhedens Interesse." Hvad er Meningen med dette? Vi have altid været af den Mening, at Skibsførere ere pligtige til at navigere deres Skibe, ikke som de eller andre anse for bedst for Sikkerhedens Skyld, men i Overensstemmelse med Søvejsreglerne". Et andet Sted staar: „Skønt Retten afviste Admiralitetets Paastand om, at det var alle andre Skibes Pligt at gaa af Vejen for en Eskadre, som dampede paa den Maade som „Sans Pareil" og Konsorter gjorde, saa synes dog hele Dommens Tendens at pege hen til, at Retten mente, at en Eskadre burde have Frihed til at fortsætte sin Kurs. Dersom „Sans Pareil" havde været en Handelsdamper, saa er det klart, at det var „East Lothian"s Pligt at holde sin Kurs og Fart. Den gjorde dette, og dog var Spørgsmaalet, som blev stillet til Bisidderne i Appelretten, dette: „Var „East Lothian", under de foreliggende Omstændigheder i denne Sag, skyldig i Skødesløshed ved at passere foran Bougen af „Sans Pareil"? Længere hen staar: Stillingen er utilfredsstillende; thi enten skulde der være en Regel, som bestemte dette særlige Tilfælde, eller de almindelige Søvejsregler skulde anvendes, og ingen Forskel gøres paa Krigs- eller Handelsskibe.

Vi haabe hermed at have afsluttet denne Diskussion. Vi kunne forstaa de Motiver, der i dette og lignende Tilfælde bevæge Marineautoriteterne til at erhverve nye Rettigheder for Orlogsskibene, men naar Handelsskibenes Interesser herved krænkes, er det et Søfartsblads selvfølgelige Opgave at modarbejde saadanne Bestræbelser. Med Forundring have vi derfor set „Nationaltidende", som dog gør Fordring paa at tale Handelsflaadens Sag, støtte, endog med Begejstring, en Foranstaltning, der er rettet mod Handelsskibene, og derved svigte det Standpunkt, Bladet hidtil har indtaget overfor Søvejsreglerne, ved at forsvare en Handling, der vil fremkalde Tvivl med Hensyn til disse Reglers Forstaaelse — noget, der fremfor alt bør undgaas, saavel for Orlogsmarinens som for Handelsmarinens Skyld.

Kaptajn Julius Jensen.

Blandt de danske Skibsførere indtager Førerne af den kongelige grønlandske Handels Skibe en smuk og fremtrædende Plads. Med disse Skibe vedligeholdes igennem en stor Del af Aaret Forbindelsen mellem Danmark og vor fjerne Koloni, og trods de mange Farer og Vanskeligheder, som Sejladsen i disse nordlige Farvande frembyder, har den grønlandske Handels Flaade stedse løst sin Opgave paa en ærefuld Maade. Ombord i disse Skibe og i denne Sejlads, der stiller saa store Krav til Sømandens Dygtighed og Udholdenhed, er uddannet en Skole af Søfolk, der baade i Handelens og i andre Skibe have gjort udmærket Tjeneste.



En af disse Skibsførere, Kaptajn Julius Jensen, har for nylig fuldendt sin 50de Rejse til Grønland med Handelens Skibe, hvoraf de 39 som Officer; han har altsaa sejlet 100 Gange denne Vej over Atlanterhavet. Kaptajn Jensen, der nu fører Handelens Barkskib „Thorvaldsen", har i denne lange Tid sejlet uden Uheld og har udført sit ansvarsfulde Hverv med stor Dygtighed. Med Rette nyder han derfor høj Anseelse blandt sine Kolleger og blandt de mange, der ombord hos ham fik en udmærket Opdragelse som Søfolk. Kaptajn Jensen modtog mange Vidnesbyrd herom ved en meget vellykket Fest, der i Fredags afholdtes til Ære for ham. Vi ledsage hans Billede med vor bedste Lykønskning.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge har Fragtmarkedet atter indtaget en fast Holdning med ikke store Forandringer i Raterne. Den nedadgaaende Tendens, som viste sig i forrige Uge, er heldigvis blevet stoppet ved den Ro, hvormed Rederne tog Sagen, men har samtidig bevirket, at en Del Ordrer ere komne frem i Sortehavet, og da en stor Del af den disponible Tonnage er bleven besørget, saa ere Udsigterne atter gode. Da der fra alle Kanter er Efterspørgsel for Tonnage, og da Redere, som ønske det, kunne slutte til henimod Midten af næste Aar, saa er dette et Bevis paa, at Befragterne ere af den Mening, at Raterne ville holde sig paa den nuværende Højde endnu i lang Tid. Tilmed vedbliver Tidsbefragtninger fra 6 Maaneder indtil tre Aar at sluttes. I London vedbliver de sørgelige Omstændigheder med Hensyn til at faa Plads i Dokkerne, især „Surrey Commercial" Dok, at herske, og Dampere have ligget og ventet paa Tørn ved Gravesend fra en Uge til 10 Dage, og de senest ankomne korn- og trælastede Baade ville faa en Tørn paa 7 à 12 Dage, da det gaar paa Tørn, Kornbaade paa Tørn med Kornbaade og Trælastbaade med Trælastbaade. Om ogsaa Modtagerne vilde gaa ind paa, at Skibene gik til en anden Dok, nyttede det ikke stort, da de omtrent alle ere overfyldte. Rederne burde udelade London i deres Certepartier for en Tid, da Fragten ikke betales for at holde deres Skibe som Pakhuse. I Syd Wales trækker det igen op til Uro, da man ikke er tilfreds med Afgørelsen i „Taff Vale" Affæren. Dette kom de maaske dog over, men der er al Udsigt til, at der vil blive en Stansning i den nærmeste Fremtid. En meget alvorlig Sag er det ogsaa, at Pesten har vist sig i Cardiff-Distriktet og en Mand er allerede bukket under for den. Skulde der blive paalagt Skibe fra Cardiff Karantæne, vil dette have de alvorligste Følger for Forretningerne.

Kulmarkedet er temmelig støt med Rater som for omtrent 14 Dage siden, dog med ubetydelige Forandringer og det saavel fra Wales som fra Østkystens Kulhavne.

Østersømarkedet er uden stor Forandring i den forløbne Uge, dog ere Raterne for St. Petersborgs og Kønigsbergs Vedkommende omtrent $1^1/_2$ à 3 d. højere til U. K. eller kontinentale Havne, hvorimod de ere uforandrede for andre Havne som for 14 Dage siden.

Trælastmarkedet er ogsaa uden stor Forandring siden vor sidste Beretning. Raterne ere uforandrede for Kronstadts Vedkommende, derimod ere de fra Riga 34/ à 35/ til Østkyst og London, 45 Frcs. til Antwerpen og 48 à 50 Frcs. til Rouen. Dampere kunne faa fra Botten eller Finland 32 à 35 Rmk. pr. Stdr. til danske Provinshavne. Sejlere kunne faa fra Sydbotten eller Sydfinland 30 à 32 Rmk. pr. Stdr. til danske Provinshavne og fra Smaaland til samme 11 à 12 Øre pr. Kbfd. Fra Gefle, Søderhamn, Hudiksvall, Hernøsand, Sundsvall og omliggende Steder kan faas 47 à 48 Frcs. pr. Stdr. D. B. B., hovedsagelig Brædder, til Honfleur, og 50 à 51 Frcs. til Rouen, i Reglen at laste paa 2 Pladser. Samme Fragter til Dieppedalle for Sundsvallsdistrikt 2 à 3 Pladser. Fra Pensacola er der endnu Efterspørgsel for Oktober/November Baade til Pitchpine til en Rate af 130/ til Kontinentet og med option en Kont. og en U. K. Havn 135/ à 137/6.

I Middelhavet, Sorte- og Azoffhavet er der heller ikke store Forandringer. Middelhavsmarkedet har været temmelig aktivt med Rater fra Alexandria til London eller Hull 13/9 à 14/ til Oktober/November Lastning; mindre Baade kunne faa 15/6 til Ordre eller 1/ mindre til direkte Havn. Fra Smyrna til London, Hull eller Leith kan faas 17/ for én og 18/ for to Havne for Oktober Baade, som maale godt. Fra Marmorahavet kan faas 17/6 à 18/ til Kont. Sortehavet er støt med lidt højere Rater. Berthraterne fra Odessa til L. H. A. R. ere 16/9 à 17/, og til Liverpool eller Hamburg 17/ à 17/6. Fra Noverossisk og nærliggende Byer noteres til p. p. U. K. eller Kont. 16/3 à 16/6. Fra Sulina kan passende Baade faa 17/6 til hvilkensomhelst Havn og 18/ til Hamburg. Der er ogsaa Efterspørgsel for Baade til Lissabon til 17/6, og derfra ere atter Saltfragter at faa til England efter en Rate af 9/ à 10/. Fra Batoum ere nogle fristende Fragter, for Petroleum i Kasser, at faa til Østen efter en Rate af 1/ pr. Kasse til Bombay og 1/6 pr. Kasse til Kina. Azoffmarkedet har ikke været saa livligt som man havde ventet. Oktober og tidlig November Baade ere værd 18/6 à 19/ til direkte Havne, 6 d. ekstra til Hamburg. Til udsøgte Havne er der kun lidt Efterspørgsel og derfor ere Raterne dertil kun nominelt 18/ à 18/6. Til franske Middelhavshavne, Sicilien og Vestkyst af Italien kan 18 à $18^1/_2$ Frcs. faas.

Det amerikanske Marked er roligere, i Særdeleshed fra Atlanterhavshavnene, og Raterne ere omtrent de samme som i sidste Beretning, men da der er meget lidt Efterspørgsel, er det tvivlsomt, om der kan opnaas mere end 4/6 paa C. f. O. Basis og $3/7^1/_2$ paa Berth terms fra de nordlige Havne og 3/9 à $3/10^1/_2$ med „dreading" option, til p. p. U. K. eller Kont. Netto Certepartiraterne fra de nordlige Havne ere 16/9 à 17/3 til U. K. eller Kont. Der er endnu en Del at gøre med Kul fra Baltimore eller Philadelphia til Marseilles, spanske Middelhavshavne eller vestitalienske Havne til en Rate af 20/6 à 21/, hvorimod Bomuldsbefragterne synes at have faaet saa meget Tonnage, som de kunne døje for Tiden. Fra New Orleans og Galveston er der stærk Efterspørgsel for Tonnage paa Netto Certeparti Basis til 22/6 à 23/9 til U. K. eller Kont., og for Bomuld bydes 60/ à 61/3 til Liverpool for gode Oktober/November Baade. River Plate Markedet er omtrent uforandret og Raterne lig vor forrige Beretning.

Det østlige Marked er omtrent uforandret. Paa Kysten af Cochinkina og Kina er der meget lidt Liv, hvorimod det synes som om der snart vil blive Forretninger paa Newchwang, men da Aarstiden er saa langt fremskreden, kan det næppe blive til store Sager i Aar.

Finansloven og Skibsfarten.

Af det i Folkethinget fremlagte Forslag til Finanslov for næste Finansaar uddrage vi de Punkter, der have Interesse for Skibsfarten.

Til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart foreslaas et Tilskud af 2,000 Kr. aarlig, dog saaledes, at der kun maa udbetales Repræsentationen et Beløb, ikke større end de i den indtraadte Foreningers samlede Tilskud.

Til en ny Udgave af den officielle Skibsliste foreslaas 6,000 Kr.

Til en Redningsstation ved Stevns med Raketapparat foreslaas 3,100 Kr.

Det foreslaas at uskadeliggøre Vragene af Barksk. „Coquette" ud for Højen, af Brig „Polarstjernen" ud for Jens Himmelboerbanke, af Dpskb. „Ostsee" ud for Løkken, af Dpskb. „Wermland" ud for Harboøre og af Sk. „Ceres".

Til en ny Lodsdamper ved Dragør foreslaas 125,000 Kr. Bevillingen motiveres ved de idelige Klager, der fremkomme fra Skibsførerne over for langsom Betjening, og ved at Lodserne, naar de ere henviste til at benytte Sejlfartøjer, ere altfor udsatte for farlige Kolli-

sioner i dette stærkt befærdede Farvand. Damperen tænkes eventuelt benyttet ogsaa til Tjeneste andet Steds eller under Isforhold. — Til Gjedser Lodseri foreslaas en ny Dæksbaad.

Til et nyt og kraftigere Fyrapparat i Fornæs Fyr, hvorved dets Lysstyrke bliver 12 à 15 Gange større, foreslaas 52,000 Kr., hvoraf 15,000 Kr. som første Bevilling. Til et nyt Fyr paa Skallingen foreslaas som 1ste Udgift 24,000 Kr.; ialt vil det koste 57,000 Kr. Det vil faa forøget Betydning, hvis det lykkes at faa en uddybet Rende over Graadyb Barren. Fyret skal have en fast hvid Vinkel over denne Rende med blinkende Lys paa Siderne, og det anses for saa meget mere nødvendigt som Sædenstrand Fyr, der leder gennem Graadyb, ligger saa langt fra Barren, at det hyppigt ikke kan ses. Da det paatænkes at lægge et Fyrskib udenfor Graadyb, vil Fyret foreløbig ikke faa Taagesignal. — Til et nyt Fyr paa Lollands Sydkyst foreslaas 58,000 Kr. Trafiken langs denne Kyst er forøget stærkt siden Nord-Østersø Kanalens Aabning, og Strandingerne tiltage stadigt i Antal. Stranding kan her undgaas ved forsigtig Navigering, men Strømsætningen, Vanskeligheden ved at faa Landkending og Nutidens forcerede Sejlads gør Oprettelsen af dette Fyr meget ønskelig. Pladsen ud for Hyllekrog er valgt, fordi de fleste Strandinger forefalde her. — Til Hesselø Fyr foreslaas et nyt Fyrapparat, da Lanternen trænger til en gennemgribende Reparation, og da Fyret let forveksles med en Skibslanterne. Fyret skal nu være et Blinkfyr med en stærkt forøget Lysstyrke, hvorved det ogsaa let vil skelnes fra alle nærliggende Fyr. Udgiften beregnes til 38,000 Kr., hvoraf 10,500 Kr. som 1ste Bevilling. — Til et nyt Reservefyrskib foreslaas 203,000 Kr., hvoraf 105,000 Kr. i Aar. — Til et Taagesignal-Apparat til Kronborg Fyr foreslaas 38,000 Kr. i Anledning af jævnlige Klager fra de Søfarende over, at det nuværende Haandkrafts Taagehorns Signaler ere for svage.

Med Aalborg Kommune er sluttet en Overenskomst om Barreafgiften ved Hals, saaledes at denne kan ophæves, naar Staten betaler Kommunen dens hidtidige Udgifter til Fyrskibet, ialt 25,700 Kr., der nu søges bevilgede. Udgifterne til Fyrskibet refunderes derefter aarlig Kommunen af Staten. — Det paatænkes at bygge et Fyr med Taagesignal udenfor Barren.

I Henhold til Andragende fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening foreslaas det at afmærke Indløbet til Onsevig med 4 Vagere. — Løbet Østre Mærker over Grunden Rødsand paatænkes afmærket med 4 Prikker for at lette Indsejlingen til Nysted.

Til Fiskeskipperskolen i Frederikshavn foreslaas 2,000 Kr.

Ankerlanterner.

Til „Sh. Gaz.“ skrives fra Oran d. 4. Oktbr.: En Kollision indtraf paa Reden af Arzew, Algier, d. 31. Marts om Natten mellem den britiske Damper „Bedford“, som laa til Ankers, og den franske Damper „Hermance Conseil“ som var i Gang. Sagen kom for Retten her, og Eksperter bleve udnævnte. „Bedford“ førte sin Ankerlanterne, som det almindeligt er Tilfældet med engelske Skibe, i Styrbords Fokkevant, men dette erklærede Eksperterne i deres Rapport at være en forkert Plads at føre den paa. Jeg sender hermed en Oversættelse af den Del af Rapporten, som vedrører Lanternen, og jeg tror, at det vil være til stor Gavn at fremføre denne Sag for de Interesserede, for at det kan forhindre Tab ved Kollisioner.

Grunden til, at jeg fremfører den, er at jeg har havt Lejlighed til at tale med en Mængde Skibsførere om den, og næsten alle have de paastaaet, at Fokkevantet og ikke Fokke- eller Klyverstaget, er den rette Plads for Lanternen; men dette er, som det vil ses, ikke de fremmede nautiske Eksperters Mening, og det vil derfor være i Skibsrederes og Skibsføreres Interesse, at denne Sag oplyses paa det bedste.

Efter at ovenstaaende var skrevet, har jeg set den officielle Rapport over et næsten lignende Tilfælde — Kollisionen mellem „Palitana“ og „Aries“ — i hvilken Sag Søretten i Singapore afsagde Dommen i Favør af Skibet, som laa til Ankers, og som havde sin Lanterne hængende i Fokkevantet. I Sagen „Bedford“—„Hermance Conseil“ havde de to Skibe ligget til Ankers i flere Dage tæt ved hinanden, og da den sidste lettede, kendte den fuldstændig den andens Plads, men paa Grund af Lanternens fejle Plads gav Retten „Hermance Conseil“ Fordelen af den andens Fejl.

Eksperterne skrive i deres Rapport følgende:

1. Spørgsmaal. — Var Pladsen, hvor „Bedfords“ Ankerlanterne var anbragt, i Overensstemmelse med Reglerne? Hvad siger disse Regler?

Sv.: At Skibe paa 150 Fods Længde og derover skulle, naar de ligge til Ankers, føre i Forenden af Skibet, i en Højde af ikke mindre end 20 Fod og ikke over 40 Fod over Skroget, en saadan Lanterne, og paa eller nær Skibets Agterende, og i en Højde ikke mindre end 15 Fod lavere end den forreste Lanterne, en anden lignende Lanterne.

2. Spørgsmaal. — Opfyldte „Bedfords“ Lanterner disse Betingelser?

Sv.: Visselig var Lanternen i den forreste Del af Skibet. Ingen kan nægte, at Fokkemasten er i denne Del af Skibet, som jo begynder fra Midten af Skibet og ender ved Forstævnen. Skorstenen, undertiden Kommandobroen, og næsten altid Foden af Fokkemasten findes i denne Del af Skibet, men skulde det paa Grund heraf være en Skibsfører tilladt, ved at holde sig til denne Ordlyd, at anbringe Ankerlanternen paa Skorstenen, Kommandobroen eller mod Fokkemasten? Visselig ikke; thi da Lovgivningsmagten beordrede, at Skibe paa over 150′ Længde skulle føre en Lanterne for og en agter, var det for at give de navigerende Skibe paa Reden et Begreb om det til Ankers liggende Skibs Længde, (nu til Dags mange Gange en betydelig Længde) og den Plads, som det optog. At føre disse Lanterner 40 à 50 Fod indenfor Skibets Yderender, som de skulle oplyse, vilde være at give et falsk Begreb om Skibets Længde og derved gøre det tilsyneladende saa mange Fod kortere for dem, der ere i Gang. Det udsætter en selv for at blive paasejlet af et Skib, som kommer tværs fra, 30 à 40 Fod fra Lanternen, paa samme Tid som Vedkommende tror at gaa lige saa mange Fod foran om eller agten om. Men Ankerlanternerne skulle ikke alene opfylde Betingelserne at være anbragte for og agter, men de skulle ogsaa anbringes saaledes, at de vise et klart, ensartet, uafbrudt Lys hele Horizonten rundt.

3. Spørgsmaal: Opfyldte det Sted, hvor „Bedfords“ Lanterne var anbragt, disse Betingelser?

Sv.: Visselig ikke; Mastens umiddelbare Nærhed, med Sejlet fastgjort til Agterkanten, Vant og Fald — i Særdeleshed da Lanternen siges at være anbragt paa Langremmens Inderside — danner en farlig og mørk Zone, hvori et Skib, som er under Fart, kan løbe ind i det til Ankers liggende Skib uden at se det mindste til dets Lanterne. Som Følge alene af dette Faktum opfyldte „Bedfords“ Lanterne ikke Betingelsen i Reglerne.

4. Spørgsmaal: Hvilken Plads skal da Ankerlanternen have for at opfylde disse Betingelser, — for at

vise, hvor Stævnen (eller Bougen) af Skibet findes — og paa samme Tid oplyse den størst mulige Del af Horizonten, saaledes at den ikke efterlader nogen mørk, farlig Zone?

Sv.: Der er kun et Sted, der opfylder disse Betingelser, og det er Fokke- eller Klyverstaget. Paa ethvert andet Sted vil Rigningen, det Opstaaende og andre Genstande danne mørke, farlige Zoner. Kun der alene vil Lyset vise hele Horizonten rundt, undtagen ret agterefter, hvor Masten og Skorstenen vil danne mørke Zoner, men disse blive beskyttede ved Agterlanternen. Af disse Grunde bør Fokke- eller Klyverstaget anses for den eneste rigtige Plads, som opfylder Reglerne.

At „Bedfords Agent" skulde bekræfte i sin Beretning, at det er en vedtagen Sædvane i England at hænge Lanternen i Fokkevantet, er det vanskeligt for os at forstaa; men ingen Skik og Brug, som er opstaaet ved Udygtighed, Ligegyldighed eller Dumhed, kan danne en Lov eller gøre en international Regel ugyldig.

Som Følge heraf kunne vi samvittighedsfuldt erklære, at Skibet ikke havde sin forreste Ankerlanterne anbragt paa den Plads, som Reglerne foreskrive.

Vi kunne fuldt ud slutte os til Eksperternes Udtalelser med Hensyn til Ankerlanternens Anbringelse paa Fokke- eller Klyverstaget, da dette er det Sted, hvor den oplyser den største Part af Horizonten og viser, hvor Skibets Forende befinder sig. At vise et uafbrudt Lys hele Horizonten rundt, som Loven byder, er jo en Umulighed i den Højde, i hvilken Lanternen skal anbringes; men den ganske almindelige Uskik, at hænge den i Fokkevantet, er forkastelig, da det omtrent er det mest uheldige Sted, den kan ophænges, og det, hvorfra den daarligst kan ses.

Nikkelstaal.

Den store Betydning, som Nikkel har, forstaas kun meget lidt af den store Mængde, men indenfor Jærn- og Staalindustrien har man Blikket aabent for den store Rolle, som det vil komme til at spille i Staalindustrien. Det er et Faktum, at Staalets Haardhed, Overfladens Haardhed etc. kan forøges ca. 40 % ved at tilsætte 3 à 4 % Nikkel.

Med Nikkel til en Pris af 1 sh. pr. Pund og Staal til en Pris af f. Eks. £ 6 pr. Ton vilde Prisen paa Staalet forhøjes til ca. £ 9—10 pr. Ton, eller med omtrent 55 %, medens Styrken vilde forøges med 40 %. Modstandsævnen mod Fortæring forøges betydeligt ved Tilsætning af Nikkel. Ved paa ovenanførte Maade at tilsætte Nikkel vil man indvinde en Lettelse i Vægten af 28 % imod almindeligt Staal, medens Styrken er større. Paa Bygningsmateriel vil Prisen blive forhøjet med c. 12 %, hvilket dog ikke har stort at sige, da der spares betydeligt mere ved Forskellen i Vægt. Til Bygning af Krigsskibe, Koffardiskibe, Maskiner og meget mere, vilde Anvendelsen af Nikkelstaal snart blive almindelig, hvis Nikkel kunde faas til c. 1 sh. pr. lbs. Dets Anvendelse vilde have stor Betydning for Forbrugerne, for ikke at tale om Pantserplader, hvor Brugen af Nikkel er absolut nødvendig.

Der er kun to Lande, hvor Nikkel er fundet i større Mængder, og dette er Ny Caledonien ikke langt fra Nyzeeland og Kanada, særlig i Sudburydistriktet. I Ny Caledonien er der fundet mest, og et fransk Selskab „Societé Nickel" har drevet Miner der i nogle Aar. Senere er der i London dannet et Nikkelselskab med en Kapital paa £ 750,000, og dette Selskab har erhvervet store Ejendomme i Ny Caledonien. Forbrugerne have vanskelig ved at faa, hvad de behøve, og Prisen stiger stadig. I Sudburydistriktet i Kanada er der fundet en Mængde Nikkelmalm, men den er vanskeligere at behandle end den fra Caledonien. Ejendommene i Nikkeldistrikterne i Kanada ere stegne uhyre i Pris, og et lille Stykke Land, som for nogle Aar siden kunde købes for en Skinke og en Flaske Whisky, koster nu c. 200,000 Doll.

(Sh. Gaz.)

Middel mod Ild i Skibsladninger.

Fra Antwerpen skrives til „Hamb. Børsenhalle": Naar en Ladning, der er fugtig, indtages i et Skib, kan den ved Tryk eller ved Fortyndelse af den indesluttede Luft ophedes i den Grad, at den kommer i Brand, naar den pludselig udsættes for et skarpt Lufttræk. Det værste er, at Ilden først bemærkes, efterat den allerede har grebet betydeligt om sig. En saadan Selvantændelse opstaar ogsaa i Kulladninger, naar disse ikke indtages med den største Forsigtighed og i tør Tilstand. Det er især paa lange Rejser, særlig om Kap Horn, at de fleste Selvantændelser i Kulladninger finder Sted.

Hr. Dibos, en intelligent Marineingeniør, anbefaler to Midler mod Selvantændelse i Skibsladninger.

Det første bestaar i, at man i Ladningen anbringer vertikale Rør, der udmunder over Dækket, saaledes at man Tid efter anden ved Hjælp af et Termometer kan maale Varmen i Mellem- og Underrummet.

Det andet Middel bestaar i, at man ned i Lasten sætter et Fad med almindelig Kalk, der ved et lille Rør sættes i Forbindelse med Dækket. Ved Selvantændelse lader man saa Svovlsyre gennem dette Rør løbe ned i Kalken, hvorved der straks udvikler sig en meget stærk kulsur Gas, der kvæler Ilden.

Men hvorfor ikke anvende Vand, hvoraf der dog er mere end nok? Vand er vistnok det bedste Middel, naar der er Tale om at slukke Ild i fri Luft; men det lader sig ikke anvende, naar der er opstaaet Brand i en Skibsladning; thi hvis man vilde forsøge at slukke den Slags Varme med en Mængde Vand, vilde der udvikle sig en saadan Mængde Vanddamp, at der vilde være Fare for, at Dækket eller endog hele Skibet vilde sprænges.

(Anvendelsen af Kulsyre er allerede for flere Aar siden anbefalet af den bekendte hamburgske Skibsbygmester og Ingeniør Krans.)

Advarsel.

En Skibsreder skriver til „Norges Sjøfartstid.":

Da jeg af Fragtcirkulærer bemærker, at der bydes Fragt

til Laira-wharf, Plymouth, kom jeg i Tanker om, hvad jeg har maattet erfare med Hensyn hertil.

For 2—3 Aar siden sluttede jeg et af mine Skibe til at laste i Plymouth ved Laira-wharf for Malta. Af Mægleren, som havde Fragten paa Haanden fra Købmanden, blev der mig opgivet, at Skibet kom til at staa delvis i Grund ved Laira-wharf, men at Bunden bestod af *mud, soft bottom, practically safe;* men vi fik noget andet at vide. Bunden var nemlig slet ikke jævn og blød, men tværtimod ujævn, og bestod delvis af smaa Stene, saa Skibet ordentlig gav sig og slog Bugter. Det var i Grunden vanvittigt af Kaptajnen at laste saa meget ved Bryggen, som han gjorde; thi vi havde en udmærket Fragt og Lægtningen kostede heller ikke saa meget. Havde jeg imidlertid faaet Underretning i betimelig Tid (pr. Telegram) om, hvordan Situationen var, saa havde vi kunnet undgaa at ødelægge Fartøjet. Jeg havde nemlig da ladet hele Lasten lægtre paa Mæglernes Bekostning. Naar jeg derfor nu ser, at der bydes Fragter til Laira-wharf, maa jeg altsaa, grundet paa min Erfaring, advare mod at slutte Skibe derhen, medmindre man er sikker paa, at der siden den Tid er opmudret. Saa vidt jeg husker, var der næppe over 7—8 Fod Vand paa *neap tide* den Gang.

Fra Sø og Land.

Orkanen i Texas. Blandt dem, der tilsatte Livet i den Orkan, som nylig ødelagde Byen Galveston, findes 2 Engelskmænd, om hvis Endeligt der i „Sh. Gaz." meddeles følgende: Den ene var engageret af et større London Firma til Indkøb af Bomuld, og den anden var Generalagent for „Elder Dempster"s Dampskibslinie. De sad begge ved et Bord i den bekendte Café „Rietter", da Søen pludselig rejste sig til en usædvanlig Højde, og førend Beboerne havde mindste Anelse om Faren, som truede dem, slog en vældig Bølge mod de øverste Etager af Bygningen og knuste dem som Æggeskaller, rev alt med sig, brød igennem Gulvet ned i Hovedet paa de to nævnte Herrer, som dræbtes paa Stedet og saaledes bleve de første Offre for Stormfloden. Af Skader paa de i Havnen liggende Skibe nævnes kun de mærkeligste, nemlig: S.S. „Kendal Castle", som lige var udlosset, bares 3 engelske Mil ind i Landet og forbliver foreløbig der; S.S. „Taunton" staar midt paa Øen Pelican, ɔ: 300 Yards fra Stranden; S.S. „Mexican" drev helt ind i Bugten og er her næsten begravet i en Mudderbanke. En Masse Skonnerter og mindre Fartøjer staa tørt flere miles inde i Landet. Desuden ere 10 à 12 større Dampere stødte paa Grund, men med bedre Udsigt til at blive bragte flot igen.

„Sh. Gaz."

Moderat Fart i Taage. Til „Sh. Gaz." skrives: I Deres Meddelelse om det halvmaanedlige Møde af „Belfast Harbour Board", er der en Bemærkning af Havnemesteren, som er af stor Betydning for os alle. Hvem den Herre er, véd jeg ikke, men han synes at være meget dogmatisk og selvmodsigende. Først siger han, at han giver sine Lodser Regulativerne, og saa maa de selv tage Ansvaret, samt at der vil behøves en højere Autoritet end ham til at udtyde dem. Derpaa siger han, at „moderat Fart for en Atlanterhavs Paket er 16 Knob". Dette er en forbavsende Bemærkning. Er „Board of Trade" villig til at anerkende denne Herres Udtydning af Ordene „moderat Fart"?

Jeg, og mange flere, vente med Længsel Forhøret over „Campania"—„Embleton" Affæren; men jeg kan fortælle denne Herre, at farende Sømænd ere ikke enige med ham i hans Udtydning af Udtrykket „moderat Fart." Vi sige: at disse store Skibe har ingen Ret til at gaa med en saadan Fart i tyk Taage; for dersom de komme til at røre ved noget, saa er det fortabt. Jeg har det fra de højeste Autoriteter, at disse store Skibe kunne holdes under Kontrol med en Fart af 6 Knob, og at de let kunne holde Skibet paa denne Fart ved af og til at stoppe og lade det løbe Farten af sig.

Deres „Moderat Fart".

Fremgang i Telegrafering uden Traad. Ved eksperimenterende Forsøg i England med Mr. Marconi's Telegraferings-System ere de opnaaede Resultater i høj Grad forbausende paa en Afstand af 30 Kml. mellem Poole og St. Catherin's, Isle of Wight. Ifølge „Sh. Gazette af $^{4}/_{10}$" viste Mr. Marconi blandt andet, at den samme Lydbølge, samtidig kunde befordre 2 særskilte Telegrammer i 2 forskellige Sprog, nemlig Engelsk og Fransk, til 2 Modtagere forbundne til samme Instrument, den ene af disse anbragt oven over den anden, og begge afgave den modtagne Meddelelse aldeles fejlfri, skønt der paa samme Tid af Admiralitetet foretoges Eksperimenter af lignende Art paa Strækningen mellem Portsmouth og Portland. Da disse Kommunikationslinier nødvendigvis maa krydse hinanden, er det her omtalte Resultat næsten ufatteligt.

Mr. Marconi viste ligeledes, at meget høje Master ikke ere nødvendige, eftersom Cylindrene, der benyttedes ved Poole og St. Catherin's, kun vare stationerede 25 à 30 Fod over Jordens Overflade.

Vor Meddeler, Mr. I. A. Fleming, som har overværet disse og flere ligesaa forbausende Forsøg, fuldstændig tilfredsstillende udførte, skriver til os fra „University College" i London, og slutter sin Artikel med at paavise den store Betydning, denne Opfindelse, som nu kan anvendes i Praksis, maa have, saavel for Hæren som for Flaaden.

Personalia.

Redaktør L. Drechsel er hjemkommen fra Udlandet og overtager i næste Uge atter Redaktionen af „Dansk Søfartstidende".

Dispachor L. N. Hvidts Kontor her i Byen, er flyttet til St. Kongensgade 57.

D'Hrr. Theo Koch & Co.s Kontor her i Byen er d. 16. ds. henflyttet til Fredericiagade Nr. 4, Stuen.

Fhv. Skibsfører B. E. Riise er afgaaet ved Døden i Kolding efter flere Aars Svagelighed. Sidst førte han en af Dampbaadene paa Kolding Fjord.

Styrmand Carl Rasmussen af Vindeby paa Taasinge er afgaaet ved Døden paa Sct. Josephs Hospital her i Byen.

Havnefoged P. Noack i Faaborg er afgaaet ved Døden.

En i „Det forenede Dampskibsselskab" meget bekendt og afholdt Mand, belgisk Konsul H. Duseberg, der er Fuldmægtig og Korrespondent paa Hovedkontoret i udenlandsk Afdeling, fejrer den 1. November sit 25 Aars Jubilæum i Selskabets Tjeneste.

Nybygninger, Køb og Salg.

Onsdag d. 10. Oktober løb af Stablen fra Flensborg Skibsværft en Damper Nr. 202, som er bygget for det tysk australske Dampskibsselskab i Hamburg. Den fik ved Afløbningen Navnet „Kiel" og er Søsterskib til den nu snart færdige „Magdeburg" til samme Rederi og har følgende Dimensioner: Største Længde 403' 8", største Bredde 47' 8" og Dybde 32'. Skibet er bestemt til Fragtfart.

Ugens Havarier.

Svanen af Hornbæk kom d. 15. ds. paa Grund paa Læsøs Sydside.

Ingeborg, dansk Barkskib, er paa Rejsen fra Sunderland til Valparaiso indkommet til Montevideo med beskadiget Ladning.

Marie, Galease af Kjøbenhavn, der, som meddelt, i Frihavnen blev oversejlet af Dpsk. Knud II og sank, er taget op af Svitzers og indbragt hertil. Galeasen har betydelig Skade paa Dækket og om Styrbord.

Anna, svensk Galease, er sunket udfor Kullen, Besætningen er bjærget.

Kong Sverre, Barkskib af Porsgrund, er d. 10. ds. paa Rejsen fra Tours til Hjemstedet i Ballast, i Nærheden af Hanstholmen bleven paasejlet af en engelsk Trawler, og er stærkt beskadiget indkommet til Christianssand.

Mary Coles, Skonnert af Belfast, er paa Rejsen til Flensborg grundstødt ved Rødsand. Besætningen, 6 Mand, er indbjærget til Gjedser.

Nicoline, Skonnert af Bergqvara, har d. 10. ds., paa Rejsen fra Aarhus til Kalmar i Ballast, ved Drogdens Fyrskib været i Kollision med Dpsk. Vasco af Hull. Nicoline indkom hertil med en Del Skade og reparerer her. Vasco fortsatte Rejsen ubeskadiget.

Peter, Kutter af Læsø, er sunket Nord for Læsø, efter at den ved en ombord udbrudt Brand var bleven læk. Besætningen reddede sig i Land.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 30. Septbr., bestemt til New Orleans. — Alexandra, Svensson, afgik fra St. Petersborg 14. Oktbr., best. til Kbhvn. — Algarve, Borries, ankom til Abo 15. Oktbr. — Antwerpen, Kihl, Her. — Arkansas, Jespersen, atgik fra Kbhvn. 26. Septbr., bestemt til New York. — Arno, Strubberg, afgik fra Kristinestad 13. Oktbr., best. til Palma. — Beira, Lunge, Her. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Livorno 13. Oktbr.. bestemt til Neapel. — Dagmar, Gade, ankom til Havre 14. Oktbr. — Douro, Ørum, ankom til Denia 5. Oktbr. — Florida, Koch, Her. — Garonne, Rasmussen, ankom til Kemi 6. Oktbr. — Georgios I, Jørgensen, i Bordeaux. — Hekla, Gundel, afgik fra Kbhvn. 10. Oktbr., bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Gibraltar 12. Oktbr., best. til Dunkirk. — Island, Skjødt, ank. til Kbhvn 15. Oktbr. — Kentucky, Caroc, afgik fra New York 6. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersborg 8. Oktbr. — Loire, Rabe, afg. fra Kbhvn. 12. Oktbr., best. til St. Petersborg. — Louisiana, Jensen, afgik fra New York 3. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Petersen, afgik fra St. Petersborg 10. Oktbr., bestemt til Rouen. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Hamburg 12. Oktbr., bestemt til Boston. — Norge, Knudsen. afgik fra New York 13. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — O. B Suhr, Lissner, afgik fra Gibraltar 15. Oktbr., best. til Alicante. — Omsk, Müller, ankom til St. Petersborg 3. Oktbr. — Seine, Staal, ankom til Bordeaux 9. Oktbr. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 7. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, afgik fra Christiania 15. Oktbr., bestemt til St. Petersborg. — Tiber, Bech, afg. fra Cadiz 9. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, afgik fra Bari 5. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Xenia, Thidemann, afgik fra Boston 13. Oktbr., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Wiberg, afg. fra Kbhvn. 15. Oktbr., best. til Libau. — Axelhuus, Nielsen, afg. fra Kbhvn. 13. Oktbr., bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ank. til Antwerpen 12. Oktbr., best. til Kbhvn. — Ceres, Jacobæus, afgik fra Leith 19. Septbr., best. til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til London 8. Oktbr., best. til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Throndhjem 15. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Eos, Christensen, pass. Holtenau 16. Oktbr., bestemt til London. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 12. Oktbr.. bestemt til Hamburg. — Jyden, Erichsen, ankom til Danzig 13. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ank. til Kbhvn. 12. Oktbr., bestemt til Kønigsberg. — Jolantha, Ingwartsen, afgik fra Libau 15. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 15. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Kiew, Jacobsen, ankom til London 12. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 29. Septbr., best. til Island. — Louise, Brabrand, afgik fra Pillau 13. Oktbr., bestemt til Hull. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 15. Oktbr., bestemt til Danzig. — Morsø, Frisenette, ankom til Throndhjem 13. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Rohde, pass. Holtenau 13. Oktbr., bestemt til Hull. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Libau 11. Oktbr., bestemt til Boness. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kbhvn. 16. Oktbr., best. til London. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 11. Oktbr., best. til London. — Pregel, Olsen, afgik fra Hull 15. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 9. Oktbr., bestemt til Vestnorge. — Valdemar, Kofoed, ankom til Kbhvn. 16. Oktbr., bestemt til Riga. — Vendsyssel, Kiær, ankom til Isafjord 29. Septbr., bestemt til Liverpool. — Vesta, Holm, afgik fra Kbhvn. 13. Oktbr., best. til Leith. — Vesus, Andresen, ankom til Antwerpen 13. Oktbr., best. til Kbhvn. — Viking, Lorentzen, ankom til Kbhvn. 14. Oktbr.. bestemt til Riga. — A. Andersen, Schubert, ankom til Riga 10. Oktbr., bestemt til Antwerpen.

Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 18. Oktbr., best. til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 18. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Grimsby 17. Oktbr., best. til Malmø. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nakskov 17. Oktbr. via Svendborg og Aalborg, best. til Newcastle. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 17. Oktbr., bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 17. Oktbr., best. til Kbhvn. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 17. Oktbr., bestemt til Nykjøbing F. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 17. Oktbr. via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Libau 8. Oktbr. — Frode, Wrisberg, afgik fra Cardiff 13. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Kronstadt 16. Oktbr. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Brahestad 4. Oktbr. best. til Rouen. — Knud II, Hansen, ankom til Kronstadt 15. Oktbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Libau 10. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Danmark,

Kraemer, ankom til Dunkerque 11. Oktbr. — Ragnar, Holst, afgik fra Swansea 13. Oktbr., bestemt til Stettin. — Volmer, Riber, ankom til Libau 16. Oktbr. — Dan, Tofte, afgik fra Riga 14. Oktbr., bestemt til Ghent. — Magnus, Jørgensen, afgik fra St. Petersborg 15. Oktbr., bestemt til Brake. — Olaf, Petersen, ankom til Koivusaari 8. Oktbr.

Urania. Polarstjernen, Callesen, afgik fra Algier 11. Oktbr. — Ekliptika, Klaaborg, afgik fra Kronstadt 7. Oktbr. — Venus, Petersen, ank. til Luleå 15. Oktbr. — Sirius, Branth, ankom til Zanzibar 13. Oktbr. — Urania, Jørgensen, ankom til Aarhus 14. Oktbr. — Saturn, Lund, afgik fra Brahestad 14. Oktbr.

Nordsøen. Wineland, Høgstedt, ankom til Suez 15. Oktbr. — Nordland, Pii, afgik fra Jacobstad 9. Oktbr. — Holland, Jørgensen, ankom til Kjøge 12. Oktbr. — England, Andresen, ankom til Gangemouth 15. Oktbr. — Rusland, Møller, ankom til Pillau 12. Oktbr.

Heimdal. Anine, Ratje, afgik fra Hovdon Dock 13. Oktbr. — Kamma, Petersen, afgik fra Riga 11. Oktbr. — Helga, Lagesen, ank. til Blyth 15. Oktbr. — Martha, Jørgensen, ank. til Lübeck 14. Oktbr. — Elna, Møller, afgik fra Kramfors 11. Oktbr. — Therese, Løffler, ankom til Swansea 16. Oktbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ank. til Carlskrona 12. Oktbr. — Niobe, Schmidt, ankom til Kronstadt 13. Oktbr. — Nancy, Mathisen, afgik fra Wismar 13. Oktbr., best. til Granvik. — Nautik, Mortensen, afgik fra Methil 16. Oktbr., bestemt til Neufahrwasser. — Nora, Christensen, ankom til Riga 16. Oktbr. — Neptun, Jørgensen, afgik fra Gravelines 15. Oktbr., bestemt til Burntisland. — Nerma, Knutzen, ankom til Kønigsberg 12. Oktbr. — Alfa, Nielsen, afgik fra Hudikswall 13. Oktbr., bestemt til Peterhead.

Jylland. Ingrid, Gram, ankom til Lübeck 16. Oktbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, ankom til Antwerpen 9. Oktbr. — Fyen, Hansen, ankom til Amsterdam 9. Oktbr. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Stettin 12. Oktbr., ankom til Riga 15. Oktbr. — Russia, Hansen, afgik fra Riga 13. Oktbr., bestemt til Delfzyl. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Riga 11. Oktbr.

Østersøen. Yrsa, Jensen, ankom til Nakskov 15. Oktbr. — Rita, Jørgensen, ankom til Rouen 11. Oktbr. — Cimbria, Hansen, ankom til Kronstadt 13. Oktbr.

Union. Anglia, Poulsen, ankom til Rotterdam 9. Oktbr. — Frisia, Skov, ankom til Ghent 11. Oktbr. — Gallia, Nielsen, ankom til Sunderland 14. Oktbr. — Britannia, Nielsen, afgik fra Luleå 11. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Caledonia, Fisker, ankom til Stettin 17. Oktbr.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Skellefteå 16. Oktbr. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Cardiff 11. Oktbr. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Malta 6. Oktbr., bestemt til Garston. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 16. Oktbr. — Jomsborg, Kühl, ank. til Ripola 9. Oktbr. — Kronborg, Schultz, afgik fra Colombo 15. Oktbr., bestemt til Østasien. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Kbhvn. 14. Oktbr., bestemt til West Hartlepool. — Skanderborg, v. Deurs, ankom til Nederkalix 11. Oktbr. — Søborg, Fischer, ankom til Nykarleby 14. Oktbr. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Kbhvn. 14. Oktbr. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Kbhvn. 15. Oktbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, pass. Kbhvn. 16. Oktbr. til Riga. — Jægersborg, Agerlin. afgik fra Kbhvn. 15. Oktbr., bestemt til Blyth. — Klampenborg, Jensen, ankom til Luleå 10. Oktbr. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Cardiff 27. Septbr., best. til Montevideo for Ordre. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Algier 11. Oktbr., bestemt til Sevilla. — Skodsborg, Lund, ankom til Kbhvn. 14. Oktbr. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Brahestad 15. Oktbr., bestemt til Himango. — Ulfsborg, Hveissel, pass. Kbhvn. 14. Oktbr. paa Rejse til Hernøsand.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Dordrecht 16. Oktbr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Kiel 13. Oktbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Riga 13. Oktbr., bestemt til Ghent. — Hermia, Sørensen, afgik fra Terneuzen 16. Oktbr., bestemt til Burntisland. — Alice, Hansen, afgik fra Kiel 13. Oktbr., bestemt til Burntisland. — Bornholm, Petersen, ankom til Korsør 16. Oktbr. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 14. Oktbr., bestemt til Grangemouth. — Rønne, Hintze, afgik fra Trelleborg 16. Oktbr., bestemt til Libau.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Kønigsberg 13. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Grangemouth 16. Oktbr. — Ansgar, Larsen, afgik fra Kønigsberg 14. Oktbr., bestemt til Rouen. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Kronstadt 12. Oktbr., bestemt til Brake. — Hamlet, Sommer, afgik fra Kbhvn. 17. Oktbr., bestemt til Riga. — Helge, Mathiesen, afgik fra Grimsby 12. Oktbr., bestemt til Kronstadt.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Annam, Berg, ankom til Gibraltar 16. Oktbr. — Siam, Glahn, ankom til Novorossisk 16. Oktbr. — Kronborg, Schultz, afgik fra Colombo 15. Oktbr., bestemt til Singapore. — Normannia, Eriksen, ankom til Colombo 14. Oktbr. — Nordkap, Rasmussen, afgik fra Plymouth 7. Oktbr., bestemt til Port Said.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Kbhvn. 10. Oktbr. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Grangemouth 5. Oktbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Grangemouth 14. Oktbr..

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Kotka 13. Oktbr.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 14. Oktbr. til Stugsund.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Kronstadt 13. Oktbr. — London, Bom, ankom til Grangemouth 8. Oktbr.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Libau 14. Oktbr. — Clara, Petersen, ank. til Methil 14. Oktbr.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Methil 15. Oktbr., best. til Neufahrwasser. — Svend, Bønnelycke, ankom til Kiel 4. Oktbr.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Merdor, Brinck, til Søs fra Cuxhaven 8. Oktbr. til Tampico. — Tercera, Pedersen, prajet 27. Septbr. paa 27° N. Br. 21° W. Lgd. fra Hamburg til Port Natal. — Elisabeth, Meinertz ank. til Sidney 10. Oktbr. fra Tamatave. — Anne Emmy, Svarrer, pass. Dungeness 10. Oktbr. fra Fowey til Nørrkøping. — Sixtus, Lassen, prajet ved Galloper Fyrskib 9. Oktbr. fra Hamburg til Kiautschau. — Anna, Clausen ank. til Woodberry 13. Oktbr. fra Uleåborg. — Dania Nørby strandet paa Colorade Rev, Cuba 13. Oktbr. paa Rejsen fra Yucatan til Hamburg,. Mandskabet reddet.

Fanø. Sønderho. Merida, Jørgensen, afg. 8. Oktbr. fra Kjøge til Drammen; ank. til Drammen 12. Oktbr. — Anna, Mortensen, afg. 7. Oktbr. fra Ørnskjoldsvik til Lowestoft.

Svendborg. Standard, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavns Red 5. Oktbr. — Gefion, Rasmussen, ank. til Charlestown C. 9. Oktbr. — Phønix, Nielsen, ank. til Moss 9. Oktbr. — Kirstine, Nielsen, ank. til Frederiksstad 9. Oktbr. — Pallesen, Jensen, ank. til Gøteborg 10. Oktbr. — Garibaldi, Andersen, ank. til Holbæk 11. Oktbr. — Rasmus, Jensen, ank. til Kingslynn 11. Oktbr. — Ludvig, Larsen, ank. til Hull 12. Oktober. — Valdemar, Andreasen, ankom til Aabenraa 12. Oktbr. — G. R. Berg, Andreasen, ank. til Brygge 13. Oktbr. — Svend, Huusfeldt ank. til Christiania 14. Oktbr. — Bellona, Petersen, ank. til Hull 13. Oktbr. — Urda, Rasmussen, ank. til Pillau 13. Oktober. — Agnes, Dam, ank. til Åbo 14. Oktbr. — Jørgen, Ring, Jensen, ank. til Umeå 13. Oktbr. — Peter, Jørgensen, ank. til Danzig 13. Oktober. — Mine, Møller, ank. til Kjærteminde 15. Oktober — Samson, Jensen, ankom til Landskrona 14. Oktbr. — Newsky, Nielsen. ankom til Stubbekjøbing 15. Oktober.

Rønne. Demaranth, Kyhn, ank. til Sundswall 7. Oktbr. — Prøven, Bidstrup, ankom til Oscarshamn 9. Oktober — Erik, Sonne, ankom til Sundswall 9. Oktbr. — Næstved, Larsen, ank. til Rügenwalde 10. Oktbr. — John Hintze, Jensen, ank. til Stettin 11. Oktbr. — Klara Marie, Kofod, ank. til Lübeck 12. Oktbr. — Gudmund, Barbye, ank. til Lübeck 12. Oktbr. — Kirstine, Pedersen, ank. til Stornoway 12. Oktbr.

Ærø. Fri, Rasmussen, ankom 9. Oktbr. til Pillau. — Karen, Hansen, ank. 7. Oktbr. til Sletten. — Fred, Boye, ank. 8. Oktbr. til Hernøsand. — Ørnen, Hansen, indkom 4. Oktbr. til Frederikshavn paa Rejse til Drammen. — August, Dreiøe, ank. 7. Oktbr. til Kjøbenhavn fra Island. — Enigheden, Petersen, ank. 8. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Thyra, Jørgensen, afg. 6. Oktbr. fra Aalborg til Sverrig. — Albert, Fabricius, ank. 9. Oktbr. til Helmsdale. — Hosanna, Hay, ank. 10. Oktbr. til Dieppe. — Zephyr, Hansen, ank. 10. Oktbr. til London. — Marie, Weber, ank. 10. Oktbr. til Dysart Red. — Dorthea, Christensen, ank. 10. Oktbr. til til Kønigsberg. — Sejerskransen, Jørgensen, ank. 10. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Amor, Rasmussen, ank. 11. Oktbr. til Nakskov. — Cura, Christensen, afg. 12. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — M. Hay, Petersen, ank. 11. Oktbr. til Nykjøbing F. — Prøven, Schmidt, ank. 11. Oktbr. til Svendborg. — Haabet, Albertsen, ank. 10. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Flink, Christensen, ank. 4. Oktbr. til Norrkøping. — Thøger, Rasmussen, ank. 5. Oktbr. til Norrkøping. — Gjertrud, Jørgensen, ank. 5. Oktbr. til Plymouth fra Saffi. — Thea, Friis, ank. 30. Septbr. til Mazagan (Afrika). — Hekla, Jørgensen, ank. 10. Oktbr. til Amble. — Haabet,

Christensen, afg. 8. Oktbr. fra Svendborg til Finland. — Alma Marie, Hansen, ank. 13. Oktbr. til Kønigsberg. — Sylfiden, Bøye, ank. 11. Oktbr. til Rudkjøbing. — Anne, Johansen, ank. 13. Oktbr. til London. — Elise, Dyreborg, Simonsen, ank. 13. Oktbr. til Pillau. — Astræa, Svane, afg. 12. Oktbr. fra Kjøge til Arendal. — Dagmar, Hansen, ank. 11. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Bien, Petersen, afg. 10. Oktbr. fra Korsør til Kiel. — Saga, Clausen, ank. 13. Oktbr. til Vejle. — Marie, Boye, ank. 12. Oktbr. til Stege. — Uffo, Grube, ank. 14. Oktbr. til Libau. — Christian, Eriksen, ank. 10. Oktbr. til Boness. — Willi, Knudsen, afg. 9. Oktbr. fra Norrkøping til St, Ybes. — Gertrud, Jørgensen, afgik fra Plymout 10. Oktbr., bestemt til Glasgow. — Fremad, Hansen, ank. 9. Oktbr. til Alloa. — Argus, Jensen, ank. 13. Oktober til Hernøsand. — Lucinde, Christensen, afgik fra Saffi 28. Septbr. til England eller Kontinentet. — Thekla, Fabricius, afgik 9. Oktober fra Pillau til Ørnskjoldsvik. — Nansen, Pofler, afg. 9. Oktbr. fra Havre til Rudkjøbing. — Christine, Espensen, ankom 12. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Union, Christensen, ank. 12. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Haabet, Fabricius, ankom 12. Oktober til Kønigsberg. — Mariane, Petersen, ankom 11. Oktbr. til Christiania. — Chaloupens Minde, Rasmussen, ank. 13. Oktbr til Kjøbenhavn. — C. C. Hornung, Nielsen, ankom 12. Oktbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Domsjø til Sainston. — Marie, Rasmussen, ank. 7. Oktbr. til Neufahrwasser. — Venus, Friis, afg. 4. Oktbr. fra Cartagena til Neapel. — Dronning Louise, Petersen, ank. 13. Oktbr. til Kotka.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Mariager-Fjord. Den nye gravede Rende over Barren i Indløbet til *Mariager-Fjord* og Løbets yderste Del er afmærket med 12 Risprikker paa N.-Siden samt en hvid Stumptønde og 12 Halmprikker paa S.-Siden. Ved det 11te Par Prikker udefra begynder Løbet at dreje S. efter. Den tidligere i Løbet liggende 9 Fods Stengrund er borttagen.

Ledebaakerne paa *Als-Odde* ere flyttede. Holdte overet lede de i Renden og Løbets ydre Del.

Afmærkningen ved den gamle Rende er inddragen.

Dybden i den nye Rende og over *Møllegrund* er nu 14 Fod.

Dybden paa N.-Siden af Broen ved *Mariager* er 12 Fod, paa V.-Siden 9 Fod og paa Ø.-Siden 8 à 10 Fod.

Den hvide Stumptønde ligger paa 56° 42′ 54″ N. Br. 10° 24′ 0″ Ø. Lgd.

Island. Reykjavik. En Skonnert er sunken i 3 Fv. Vand, Lavvande, paa *Reykjavik* Red, 1¼ Kbl. S. 25° Ø. for *Orfirisey* S.-Spids. Paa den ene af Toppene, der ere c. 6 Fod over Vandet, er anbragt et blaat Flag, og om Natten en hvid Lanterne.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Haparanda Skjærgaard. Mellem *Ravosaari* og *Seskarön* er udlagt et Telefonkabel. Paa Landdingsstederne er anbragt Tavler, der angive Kablets Retning. Det er forbudt at ankre i Kablet.

Finland. Bottniske Bugt. Åbo Distrikt. Raumo Lodsplads. 2 Kml. N. 85½° Ø. for *Laitakari Holme* er funden en 11 Fods Grund. Ø. for Grunden er i 23 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, med to Koste. 61° 3′ 22″ N. Br. 21° 16′ 45″ Ø. Lgd.

Åbo Skjærgaard. Pargasport Lodsplads. Ved V.-Enden af *Plåtgrunds Vestra* er i 21 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forneden, med to Koste. 60° 11′ 25″ N. Br. 22° 11′ 27″ Ø. Lgd.

N. for *Lilla Kläpgrund* er i 12 Fod Vand udsat en hvid Stage med en nedadvendt Kost. 60° 9′ 55″ N. Br. 22° 15′ 2″ Ø. Lgd.

Stagen med to Koste V. for *Karlsonsgrund* er inddragen. 60° 11′ 28″ N. Br. 22° 11′ 30″ Ø. Lgd.

Finske Bugt. Ekenäs Lodsplads. I *Pojoviken*, i Farvandet til *Skuru* Ladeplads, ere følgende Grunde afmærkede saaledes:

Ø. for 12 Fods Grunden *Kråkholms Vestra* i 16 Fod Vand en Stage, hvid foroven, rød forneden, med to Koste. 59° 59′ 4″ N. Br. 23° 27′ 24″ Ø. Lgd.

NØ. for samme Grund i 16 Fod Vand en Stage, hvid foroven, rød forneden, med to Koste. 59° 59′ 12″ N. Br. 23° 27′ 27″ Ø. Lgd.

V. for 13 Fods Grunden *Trallgrundet*, i 17 Fod Vand, en Stage, sort foroven, hvid forneden, med to Koste. 59° 59′ 31″ N. Br. 23° 27′ 50″ Ø. Lgd.

Ø. for *Malmholmsbanken* i 16 Fod Vand, en Stage, hvid foroven, rød forneden, med to Koste. 60° 5′ 38″ N. Br. 23° 33′ 10″ Ø. Lgd.

V. for *Skurubranten* i 16 Fod Vand, en Stage, sort foroven, hvid forneden, med to Koste. 60° 5′ 39″ N. Br. 23° 33′ 14″ Ø. Lgd.

Helsingfors Lodsplads. Ved Yderenden af *Degerø Kanalbankes* NV.-Spids er i 5 Fod Vand udsat en hvid Stage med en nedadvendt Kost, og ved dens NØ.-Spids i 5 Fod Vand en rød Stage med Kost. 60° 11′ 20″ N. Br. 25° 4′ 48″ Ø. Lgd.

Ved S.-Enden af *Ursinsref*, der strækker sig ud mod S. fra Klippen *Ursin*, er i 12 Fod Vand udsat en rød Stage med Kost. 60° 9′ 12″ N. Br. 24° 57′ 46″ Ø. Lgd.

Rusland. Möön Sund. Kakorska Refvet. Paa Enden af *Kakorska Refvet* er funden Sten med 9 Fod, hvorfor den hvide Stage med nedadvendt Kost er flyttet N. for Stenen. I Indsejlingsmærket til *Tifenhafen* skal derfor N.-Siden af *Tifenhafen* Sømærke holdes til S.-Kant af *Palukyl* Kirketaarn.

Tyskland. Kiel. I *Kiel* Havn udlægges midlertidig en Del smaa Lystønder til Afmærkning af Yderenden af Fiskeredskaber, der udgaa fra Land og naa ud forbi Farvandstønderne paa samme Side.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Fiskefyrene mellem *Stat* og *Kristianssund* N. ere tændte og brænde indtil videre.

Tyskland. Ems. Emden. Den røde Lanterne paa Duc d'Alben ved Yderenden af V.-Dæmningen ved *Emden* er flyttet til Dæmningens Yderende.

Holland. Zuiderzee. Wieringen. Paa *Wieringen* er det røde og hvide, faste Fyr paa Kysten flyttet ½ Kbl. N. 81° Ø. hen til Yderenden af Høfden. Det viser nu hvidt Lys fra S. 76° V. gennem N. til N. 14° Ø., rødt Lys fra N. 14° Ø. gennem Ø. til S. 68° Ø., hvidt Lys fra S. 68° Ø. til S. 31° Ø. Iøvrigt uforandret. 52° 56′ 14″ N. Br. 5° 2′ 4″ Ø. Lgd.

Skydeøvelserne i *Zuiderzee* ere endte. Skiverne paa V.-Kant af *Oude Vlie* og *Lutjeswaard* samt de røde og sorte Stumptønder ere inddragne.

Rozenburg. Botlek. Det faste, hvide Fyr paa *Boshpolder* Dige viser rødt Lys over en Vinkel af 37° tværs over Floden.

Fyrskibene „Maas" og Schouwenbank". Omtrent midt i November 1900 forandres Fyrene paa Fyrskibene *„Maas"* og *„Schouwenbank"* saaledes:

Fyrskibet *„Maas"* skal i Stedet for røde Blink vise hvide Blink, iøvrigt uforandret.

Fyrskibet *„Schouwenbank"* skal vise rødt og hvidt Blinkfyr, der hver 30 Sekunder viser hvidt Tre-Blink og rødt Et-Blink saaledes: Hvidt Blink 2 S., Mørke 3 S., hvidt Blink 2 S., Mørke 3 S., hvidt Blink 2 S., Mørke 7 à 8 S., rødt Blink 3 S., Mørke 7 à 8 S.

Zeegat van Goeree. Aardappelengat. I *Aardappelengat* ere følgende Tønder flyttede og ligge nu saaledes:

Spidstønde Nr. 2 i 26 Fod Vand. 51° 47′ 23″ N. Br. 4° 9′ 16″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 i 16 Fod Vand. 51° 47′ 35″ N. Br. 4° 9′ 43″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 4 med Ballon i 17½ Fod Vand. 51° 47′ 36″ N. Br. 4° 10′ 7″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 5 i 19 Fod Vand. 51° 47′ 31″ N. Br. 4° 10′ 29″ Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 6 i 18 Fod Vand. 51° 47′ 18″ N. Br. 4° 10′ 54″ Ø. Lgd.

Sort Lystønde Nr. 1 i 24 Fod Vand. 51° 47′ 33″ N. Br. 4° 9′ 7″ Ø. Lgd

Stumptønde Nr. 2 i 15½ Fod Vand. 51° 47′ 39″ N. Br. 4° 9′ 30″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 3 i 16 Fod Vand. 51° 47′ 43″ N. Br. 4° 9′ 48″ Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 4 i 13 Fod Vand. 51° 47′ 42″ N. Br. 4° 10′ 8″ Ø. Lgd.

Sort Lystønde Nr. 2 i 14 Fod Vand. 51° 47′ 39″ N. Br. 4° 10′ 27″ Ø. Lgd.

Rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 5 med Kegle i 19 Fod Vand. 51° 47′ 25″ N. Br. 4° 11′ 6″ Ø. Lgd.

Belgien. Schelde. Kruisschans. Den 10de Oktober 1900 tændes ved *Kruisschans*, 160 Alen neden for *Kruisschans* røde og hvide faste Fyr et hvidt, fast Bifyr. Flammens Højde: 16 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Sort Fyrpæl. 51° 17′ 22″ N. Br. 4° 19′ 24″ Ø. Lgd.

England. Tyne. Tæt S. for Arbejdsstedet paa *Tynemouth* N.-Pier er tændt to røde, faste Fyr lodret for hinanden. Fyrene lyse ikke mod N. eller over Bruddet i Pieren. 55° 1′ N. Br. 1° 25′ V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Authie Munding. Vraget af *„Saint Antonie de Cadoue"* er nu uskadeligt. Vragtønden er inddragen. 50° 23′ 55″ N. Br. 1° 30′ 40″ Ø. Lgd.

Banc des Bourdinots. Ved *Banc des Bourdinots* er Spidstønden ombyttet med en rød Spirtønde med Kegle. 48° 39′ 3″ N. Br. 2° 13′ 27″ V. Lgd.

England. Dungeness East Bay. I *Dungeness East Bay* er Brigantine *„N. C. Bull"* sunket 4. Kbl. N. 13° V. fra *Newcome* Tønde. En grøn Vragtønde er i 15 Fv. Vand udlagt tæt NØ. for Vraget. 50° 55′ 50″ N. Br. 0° 59′ 30″ Ø. Lgd.

Bristol Channel. Barry. Fartøjet *„Glenora"* er sunket tæt ved *Barry*. En grøn Vragtønde er i 6 Fv. Vand udlagt tæt S. for Vraget, 2_{15} Kml. S. 60° Ø. fra Fyret paa *Barry West* Pier. 51° 22′ 6″ N. Br. 3° 11′ 55″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Baie de Forest og Men-Du. En Klippegrund med 1 Fod Vand er funden c. 1 Kbl. S. for Klippen *Scoré*. 47° 52′ 42″ N. Br. 3° 57′ 33″ V. Lgd. En 9 Fods Grund er funden c. 1¼ Kbl. V. for Klippen *Men-Du*. 47° 46′ 25″, N Br. 3° 50′ 43″ V. Lgd.

Anse de Succinio. En Klippe med 2 Fod Vand er funden c. 8 Kbl. S. 64° Ø. for Fortet paa Pynt *Beg-Lane*. 47° 29′ 43″ N. Br. 2° 43′ 25″ V. Lgd.

Dorgogne. Banc d'Espeau. Tønden ved Ø.-Kant af *Banc d'Espeau* er ombyttet med en rød Spidstønde E 4. 45° 0′ 12″ N. Br. 0° 29′ 47″ V. Lgd.

Canada. St. Lawrence Flod. South Traverse. St. Rock Bank. *St. Rock Bank* er tiltagen V. efter. I den øvre Del af *Sout Traverse*, ud for Fyrtaarnet, er der nu kun 6½ Fv. Vand. 47° 20′ N. Br. 70° 16′ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Long Island. Gardiners Bay. Ved *Gardiners Bay* Indløb ligger en Hindring for Sejladsen, rimeligvis et Vrag, sunket c. 2 Kbl. N. 76° Ø. fra *Old Silas Rock*, næsten i Linien *Little Gull* Fyr overet med S.-Siden af *Great Gull Island*.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Fransk Guyana. Fuillée. En rød Tønde med sort Bælte er udlagt paa 9 Fods Grunden i Løbet til Krik *Fouillée*, c. 7 Kbl. S. 26° V. fra *Cépérou* Semafor.

Uruguay. Montevideo. Paa *Montevideo* Red er Vraget af Bark *„Dante"* bortsprængt. Dybden: 21 Fod. Afmærkningen er inddragen.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Azovske Hav. Mariupol. I Indløbet til *Mariupol* foretages Uddybning. Skibe med over 13½ Fods Dybgaaende maa undgaa Uddybningsmaskinernes Ankre og bør ikke staa ind i Havnen om Natten.

Ægypten. Alexandria og Port Said. Fra den 1ste Oktober 1900 er Tiden svarende til 30° Ø. Lgd. antagen for *Ægypten*. Tidsignalerne i *Alexandria* og *Port Said* gives derfor saaledes: Kl. 12 Middag og 1 Em. i *Port Said*, Kl. 8 Fm., Middag og 4 Em. i *Alexandria*, svarende til Kl. 10, 11, 6 og 10 Fm. samt Kl. 2 Em. *Greenwich* Middelklokkeslet.

Tunis. Fratelli Øer N. N. for *Fratelli* Øer ligger 16 Fods Grunden 800 Alen N. for den lille Klippe, NØ. for Øerne. 37° 18′ 35″ N. Br. 9° 24′ 34″ Ø. Lgd. SSØ. herfor er der i c. ½ Kbl. Afstand 3 à 7 Fv. Vand.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Japan. Kiusiu Ø.-Kyst. Kitsuki-Bugt. Et hvidt, fast Fyr er tændt ved Indløbet til *Moriye* Havn. Synsvidden: 6 Kml. Hvid og sort vandret stribet Fyrbaake. Fyret lyser fra S. 82° Ø. gennem S. til S. 88° V. 33° 24′ 36″ N. Br. 131° 39′ 10″ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Engelske Admiralty Kort. Paa alle nye „Admiralty" Kort er der i det nederste Hjørne til venstre anbragt et Nummer i en Parenthes; det har kun Betydning for „Hydrographic Office". Nummeret i det nederste Hjørne til højre skal benyttes uforandret.

Italien. — *Glasgow* og *Greenock* ere erklærede for pestsmittede og *Paraguay* for pestfri.

Tyrkiet. — Karantænen overfor Skibe fra *Port Said* er ophævet. Skibe fra *Alexandria* underkastes nu kun to Dages Karantæne.

Østerrig. — Karantænen overfor Skibe fra *Smyrna* er ophævet. Skibe fra *Storbritanien* underkastes Sundhedseftersyn.

Københavns Børskurs d. 17. Oktbr. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			99¼	99¾
Danmark			90½	91½
Norden			122¼	123
Kjøbenhavn	102¼		102	102¼
Carl	56		56	56¼
Dannebrog	98¼		98	98¼
Skjold			72	72¾
Urania	80—	¼	80	80¼
Union	108	107½	107¾	108
Dampsk. af 1896			100¼	101
Østasiatiske	104		103¾	104¼
Østersøen	102½		102	103
Nordsøen			76½	81½
Torm			—	—
Gorm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			110	114
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			95	96½
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			90½	92½
3½% Husejer Kreditk.			78½	79
3½% Kbhvns Kreditf.			81½	83½
4% — — 2. Serie			87	87½
4% — — 1. —			90	92
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			82½	83
4% nykonv. — 6 —	83—	¼	83	83¼
3½% Landkreditk. 3 —			85	87
Aktier.				
Nationalbank			129¾	130½
Privatbank			122¾	123
Landmandsbank			115¼	116½
Handelsbank			115¾	116¼
Grundejerbank			99	101
Burm. & Wain			75½	75¾
Helsingørs Jærnsk.			86	87½
Sukkerfabr.	99—	¼—½	99¼	99½
Bryggeri Aktier			89¼	89½

Vekselkurser d. 16. Oktbr. 1900.

	à vista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.23	18.19
Paris	72.60	—
Amsterdam	151.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 16. Oktbr. 1900.

Russiske Noter	216.40
4% Russiske Consols	97.60
3⁸/₁₀% — Boden Kredit	91.20
5% Mexikanske 1899	97.40
5% Rumænske Stats	88.40
4% — — 1890	73.00

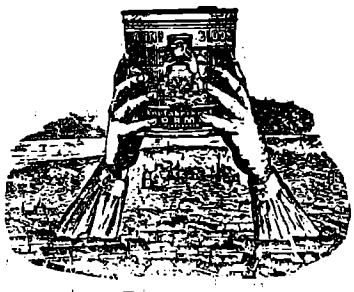
Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Det Foren. Dampskibs." 40,000, „Danmark" 2,000, „Kjøbenhavn" 14,000, „Carl" 8,000, „Dannebrog" 8,000, „Skjold" 26,000, „Urania" 20,000, „Union" 20,000, „Østasiatiske" 20,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Tlf. 5047.



VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering

anbefales:

A. FORMANNS

BLODBUDDING

(i hermetisk lukkede Daaser).

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af ferske, saltede og røgede

Fedevarer.

Georg Sørensen,

Nyhavn 13. Telefon 6404.

Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.

Prima Varer • Billigste Priser.

Carl Wildschiødtz,

Uhr- & Chronometer- samt Instrumentmager.

Skibsuhre, Optiske Instrumenter, Tegnebestik.

Eget mekanisk Værksted.

Specialitet:

Instrumenter til Søfarts- & Maskinvæsen.

St. Kongensgade 54.

Telefon-Nr. 5358.

Frihavns-Restaurationen

„Atlanten",

Indgang fra Nordre Frihavnsvej,

anbefales d'Hrr. Skibs-Officerer med

à la carte Retter

samt koldt Bord hele Dagen.

Telf. Frihavnen 68.

Ole Nielsen.

Christensens

Skibsværft, Kolding.

Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

Gl. Carlsbergs

nyopførte

Restaurant i Frihavnen

anbefales D'hrr. Sømænd.

Ærbødigst

F. Kiørboe,

Restaurator.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.

Kjøbenhavn K.

Telefon 3528.

Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.

Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

S. Johannesson's

Svineslagteri og Pølsefabrik,

Højbroplads 13.

Stort Lager af ferske, saltede og røgede Fedevarer.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe

H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.

HELSINGØR.

S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.

Telefon 2657.

Lille Strandstræde 8.

Nestlés Milk

(med Sukker)

& Viking

(uden Sukker)

ere de bedste Mærker.

Depot hos: **J. D. BEAUVAIS,**

St. Kongensgade 106. København.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

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.

Husk nu!

PAUL SØRENSEN,

Skomagermester,

77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af

Iste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.

Telefon 4819.

EMIL HAMMELEV,

TOLDBODVEJ 1.

FREMMEDE TRÆSORTER.

Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood & Mahogni i vellagrede Varer.

Stort Lager forefindes.

PETER IBSEN. Lager af Værktøj.

Illustreret Prisliste gratis.

Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Siam! Siam! Danskens Vej til Ros og Magt!

Drik kun **Siam-Bitteren!**

Faas overalt. **C. F. Rasmussen & Co.,** K. Telf. 29213.

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.

SØREN JENSEN'S

Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,

Holbergsgade 26,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Uniformer som civilt. Da jeg selv er Fagmand, kan jeg garantere for godt og solidt Arbejde, som udføres paa eget Værksted.

H. HANSENS Skibshandel,

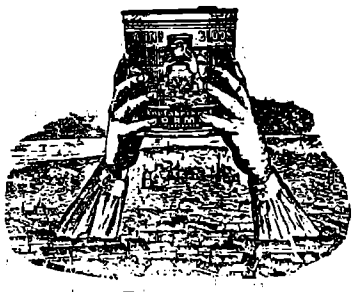
Havnegade, Kolding.

anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.

Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.

Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

Tlf. 5047.



VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering

anbefales:

A. FORMANNS

BLODBUDDING

(i hermetisk lukkede Daaser).

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsprovianterere i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af ferske, saltede og røgede

Fedevarer.

Georg Sørensen,

Nyhavn 13. Telefon 6404.

Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.

Prima Varer • Billigste Priser.

Carl Wildschiødtz,

Uhr- & Chronometer- samt Instrumentmager.

Skibsuhre, Optiske Instrumenter, Tegnebestik.

Eget mekanisk Værksted.

Specialitet:

Instrumenter til Søfarts- & Maskinvæsen.

St. Kongensgade 54.

Telefon-Nr. 5358.

Frihavns-Restaurationen

„Atlanten",

Indgang fra Nordre Frihavnsvej,

anbefales d'Hrr. Skibs-Officerer med

à la carte Retter

samt koldt Bord hele Dagen.

Telf. Frihavnen 68.

Ole Nielsen.

Christensens

Skibsværft, Kolding.

Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

Gl. Carlsbergs

nyopførte

Restaurant i Frihavnen

anbefales D'hrr. Sømænd.

Ærbødigst

F. Kiørboe,

Restaurator.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.

Kjøbenhavn K.

Telefon 3528.

Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.

Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

S. Johannesson's

Svineslagteri og Pølsefabrik,

Højbroplads 13.

Stort Lager af ferske, saltede og røgede Fedevarer.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe

H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.

HELSINGØR.

S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.

Telefon 2657.

Lille Strandstræde 8.

Nestlés Milk

(med Sukker)

& Viking

(uden Sukker)

ere de bedste Mærker.

Depot hos: **J. D. BEAUVAIS,**

St. Kongensgade 106. København.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

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.

Husk nu!

PAUL SØRENSEN,

Skomagermester,

77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af

Iste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.

Telefon 4819.

EMIL HAMMELEV,

TOLDBODVEJ 1.

FREMMEDE TRÆSORTER.

Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood & Mahogni i vellagrede Varer.

Stort Lager forefindes.

PETER IBSEN. Lager af Værktøj.

Illustreret Prisliste gratis.

Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Siam! Siam! Danskens Vej til Ros og Magt!

Drik kun **Siam-Bitteren!**

Faas overalt. **C. F. Rasmussen & Co.,** K. Telf. 29213.

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.

SØREN JENSEN'S

Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,

Holbergsgade 26,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Uniformer som civilt. Da jeg selv er Fagmand, kan jeg garantere for godt og solidt Arbejde, som udføres paa eget Værksted.

H. HANSENS Skibshandel,

Havnegade, Kolding.

anbefaler alle til Skibsproviantering henhørende Artikler.

Skibsbrød. Konserves. Sejldug. Tovværk.

Alle Udførselsvarer til billigste Priser.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir" i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø", „Lübeck", „Najaden", „Halland", „Halmstad" „J. P. Dillberg" og **„Westkusten"** i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus", „Transit Nr. 1" og **„Nore"** i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

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.)

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,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa 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.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. * Telegrams Skandinav.

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.

N. W. Peschardt,
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

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 Reparationer af Dampskibsmaskiner.

N. F. Hansens Skibsværft,
Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

Café van Zandt,
H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, **er der udlagt et Fyrskib,** der viser **hvidt Blinkfyr,** og hvorfra der med en Dampsirene gives **Taagesignal.**

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende, og som have et Dybgaaende af over 12 Fod (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at **Skibe, som losse i Aalborg og som have betalt den nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havnepengene,** som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S
Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i **Europa, Asien, Afrika, Amerika** og **Australien.** — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

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.

Oluf Stallknecht,
Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestaurateurer.
Filial:
St. Strandstræde 43.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel,
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Marius Hoffgaard,
Fotograf.
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6, 3.
Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

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.

INDHOLD: Det internationale Søretsmøde i Paris. — Turbinebaaden „Viper". — Enkelt Skib overfor Eskadre. — Kaptajn Julius Jensen. — Fragtmarkedet. — Finansloven og Skibsfarten. — Ankerlanterner. — Nikkelstaal. — Middel mod Ild i Skibsladninger. — Advarsel. — Fra Sø og Land. — Personalia. — Nybygninger, Køb og Salg. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende" har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn", Telefon Nr 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende" sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Midlertidig Ansvarshavende: **Kapt. N. JENSEN.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 43. Kjøbenhavn, Torsdag den 25. Oktober 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Sextanter.
Oktanter.
Barometre.
Patent Log.
Kikkerter.
Uhre etc.

Lauritz Kirkeby,
26, Laxegade 26.
Grundl. 1835.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

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.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Nestlés Milk
(med Sukker)
& Viking
(uden Sukker)
ere de bedste Mærker.

Depot hos: **J. D. BEAUVAIS,**
St. Kongensgade 106. København.

„KEW" CERTIFICAT.
110 Kr.
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Husmann & Bjørnsen,

18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* **Telefon 5598.** *

Carl Wildschiødtz,

Uhr- & Chronometer- samt Instrumentmager.
Skibsuhre, Optiske Instrumenter, Tegnebestik.
Eget mekanisk Værksted.
Specialitet:
Instrumenter til Søfarts- & Maskinvæsen.
St. Kongensgade 54.
Telefon-Nr. 5358.

Georg Sørensen,

Nyhavn 13. Telefon 6404.
Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.
Prima Varer • Billigste Priser.

S. Johannesson's

Svineslagteri og Pølsefabrik,
Højbroplads 13.
Stort Lager af ferske, saltede og røgede Fedevarer.

Gl. Carlsbergs

nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

Carlsdal Fabriker,

Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

Frihavns-Restaurationen
„Atlanten",

Indgang fra Nordre Frihavnsvej,
anbefales **d'Hrr. Skibs-Officerer**
med
à la carte Retter
samt **koldt Bord hele Dagen.**
Telf. Frihavnen 68.
Ole Nielsen.

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.

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 B UMENFELD.

HAMBURG.
DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.:	Børsplads:	Telephon:
FELDBLUME.	COMPTOIR 38.	AMT I. 1966.

Flensborgs
Skibbygning Selskab

udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved **Claus Christensen,**
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe

Oluf Stallknecht,

Glarmester.
Alt Skibsarbejde udføres.
Billeder indfattes
smukt og billigt.
Lille Torvegade 35.
Kjøbenhavn C.

H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.
HELSINGØR.

N. M. Hansen,

Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

Er
„Mossrose" Tobakken

(den engelske) ægte, findes der paa hver Pakke fremtidigt **kun paatrykt Fabrikens Navn**
The Richmond Cavendish Company, Liverpool,
og **ikke** mere **nogen Agents Navn.**
Den ægte Mossrose erholdes nu igen overalt. En gros kun hos Generalagenterne for Danmark:
Fr. Christensen & Philip.

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.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.
Største Lager
af ferske, saltede og røgede Fedevarer.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. $^{40}/_{1900}$, afsagt d. 17. Oktbr. Overretssagfører E. Christensen som Aktor mod Kaptajn N. P. Nielsen, Styrmand J. Friis og Styrmand N. O. Svane fra Damperen „Knud".

Damperen „Knud" var d. 31. Decbr. 1899 afgaaet fra Gent og forlod Terneuzen d. 1. Januar 1900 Kl. 12.20 Morgen, bestemt til Middlesborough i Ballast. Den 1ste havde de overvejende sydostlige Vinde med jævn Brise, der friskede lidt henimod Aften. Kl. $3^1/_4$ passeredes Hasborough Fyrskib og omtrent Kl. 7 Outer Dowsing Fyrskib. Kaptajnen havde været paa Broen til Kl. 5 Morgen, havde derefter været nede til Kl. 10 og derefter atter paa Broen og Dækket hele Dagen indtil Kl. $10^1/_2$ Aften, da han lagde sig i Bestiklukafet, men gav Ordre til at blive vækket ved Midnat. Da Styrmand Svane ved Midnatstid gav Vagten til Styrmand Friis, vækkede han Kaptajnen, der, da han hørte, at Flamborough Head Fyr endnu ikke var i Sigte, erklærede at han vilde vækkes, hvis det ikke kom i Sigte inden Kl. $12^1/_2$. Styrmand Friis fik Kl. $12^1/_4$ Øje paa det omtalte Fyr og vedblev at se det, indtil han Kl. 1 om Morgenen havde det i en Afstand, som han mente at kunne ansætte til 8 Kvartmil, idet han herved tog i Beregning, at Strømmen mulig kunde have sat Skibet c. en Streg vestover. Han meddelte Kaptajnen det, og denne satte Kursen i Skibets Kort og beordrede, at der skulde styres devierende N. V. t. N. ○: retvisende N. 47° V., idet han mente med den Kurs at passere c. 4 Kvartmil Øst om Whitby Fyr. Styrmand Friis holdt derefter Kursen, tabte efter et Kvarters Forløb Flamborough Head af Syne og saa ingen andre Fyr; Kl. $2^1/_2$ var han inde i Bestiklukafet for at se i Fyrbogen og meddelte da Kaptajnen, at det var Regndis, men sigtbart i 3 à 4 Kvartmils Afstand; der taltes den Gang intet om Whitby Fyr og paa Resten af Styrmand Friis' Vagt hændte intet særligt; det foruroligede ham ikke, at Whitby Fyr, der ligger omtrent 25 Kvartmil nordligere end Flamborough Head, ikke kom i Sigte, da han tilskrev det det disede Vejr. Kl. 4 Morgen overtog Styrmand Svane Vagten og fik Kursen opgivet; Styrmand Friis gik ind i Bestiklukafet og Svane ventede, at han vilde ud med Besked, idet han var meget urolig over, at Whitby Fyr ikke var i Sigte. Kl. 4.13 opdagedes pludselig et Lys $^1/_2$ à 1 Streg om Bagbord, Roret lagdes haardt Bagbord, men da Lyset i Løbet af et Par Minutter havde trukket sig 4 à 5 Streger om Bagbord, blev Roret støttet; umiddelbart efter skimtedes Land forude og Roret lagdes da straks igen haardt Bagbord, men i det samme stødte Skibet og blev staaende. Da Styrmand Friis havde vækket Kaptajnen og meddelt, at Whitby Fyr endnu ikke var i Sigte, erklærede Kaptajnen, at han maatte op, men han var endnu ikke bleven fuldt paaklædt, da han hørte Styrmand Svanes første Ordre, hvorefter han løb op paa Broen lige før Grundstødningen.

Skibet blev Vrag.

Retten udtalte nu for det første, at der ingen Lodskud var taget, hvad man erklærede vilde have været unyttigt ud for den Kyst, men dernæst havde Kaptajnen og 1ste Styrmand ikke indbyrdes talt om eller gjort sig Strømforholdene klart. Styrmand Svane fandtes ikke at have gjort sig skyldig i noget Forhold, der kunde medføre Ansvar for ham efter Sølovens § 306, hvorfor han blev at frikende. Derimod fandtes Kaptajn Nielsen og Styrmand Friis ikke at have handlet forsvarligt ved den Maade, hvorpaa „Knud" blev navigeret fra det Tidspunkt, da Flamborough Head Fyr passeredes, uden at de havde fornøden Kundskab om, hvor nær Skibet befandt sig ved den farlige Kyst, hvad der ubetinget maatte anses for at have fremkaldt Strandingen. For denne Uforsigtighed og Forsømmelighed blev Kaptajnen efter Sølovens § 293 ikendt en Bøde til Statskassen af 250 Kr. og Styrmanden efter § 306 en Bøde af 200 Kr., medens de desuden tilpligtedes en for begge og begge for en at udrede Sagens Omkostninger med 30 Kr. til Aktor + 10 Kr. i Translatørgebyr og 30 Kr. til hver af Defensorerne.

Dom i S. S. Nr. $^{18}/_{1900}$, afsagt d. 18. Oktbr. Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise mod Grosserer Alfred Christensen for Damperen „Beltisloe". „Beltisloe", der hører hjemme i Grimsby og er 2,869 Brutto og 1,851 Netto Register Tons, havde fra Philadelphia bragt en Ladning Majs til Svendborg og Kolding og forlod d. 21. Decbr. 1899 denne Havn i Ballast, styrende Nord om Fyen. Vinden var østlig med stiv Kuling og Kl. 9.25 Aften havde man Lillegrundens Klokkebøje tværs; Kl. 10 fik man Revsnæs i N. O. og styrede derpaa N. N. V., men Kl. $10^1/_2$ stødte Skibet paa Grund paa Revet med Revsnæs Fyr i O. t. S. $^1/_4$ S. og Revsnæs Lysbøje i N. V. $^1/_4$ V. Skibet søgte ved at arbejde med Maskinen at komme af Grunden, men uden Resultat. Ved Meddelelse om den skete Grundstødning afgik den i Korsør stationerede Bjærgningsdamper „Helsingør" d. 22. om Morgenen til Revsnæs, hvor „Beltisloe" fandtes staaende paa Grund med Stævnen i N. N. V. og Stenpuller til alle Sider, utvivlsomt ikke saa lidt læk. Der afsluttedes Kontrakt om Bjærgningen paa sædvanlige Betingelser og saaledes at Betalingen skulde afgøres af den permanente Voldgiftskommission i Kjøbenhavn. Ved Middagstid den 22de begyndte „Helsingør" at trække, uden dog at kunne faa Skibet af, trods fortsat Arbejde hele Dagen og Natten derefter. Først Kl. 1 Eftmd. den 23de lykkedes det at faa Skibet af Grunden, hvorefter det bragtes til Ankers paa Kallundborgs Red, hvor Dykkeren gik ned og tættede Lækagen i Bunden; dette Arbejde blev dog først fuldført d. 24de om Eftmd. Paa Grund af den ikke ubetydelige Lækage havde det været nødvendigt at bringe Bjærgningsdamperens transportable Centrifugalpumpe og transportable Dampkedel over i „Beltisloe". Den 24de Kl. 8 Aften afgik „Beltisloe" fra Kallundborg paa Slæb af „Helsingør"; ombord i „Beltisloe" vare foruden nogle af Bjærgningsdamperens Folk endvidere 10 af Kallundborgs Bjærgelaug. Den 25de Kl. $10^1/_2$ Form. ankom man til Helsingør og fortsatte derfra til Kjøbenhavn, hvor man ankom d. 25de Kl. $4^1/_2$ Eftm. „Helsingør" blev liggende langs Siden den 26de, da der stadig pumpedes, men d. 27de kom „Beltisloe" ned i Flydedokken og „Helsingør" fik sin Pumpe og Kedel tilbage. En anden af Svitzers Bjærgningsdampere, der efter Ønske var blevet rekvireret fra Frederikshavn, kom til Kallundborg, men vendte straks tilbage, da „Beltisloe" den Gang var kommet af Grunden.

Ved en senere foretagen Synsforretning ansattes Skibet i beskadiget Stand til en Værdi af Kr. 324,000.

Da nu „Beltisloe"s Repræsentant ikke vilde anerkende det af Svitzers stillede Krav paa Kr. 63,000 i Bjærgeløn og i rette Tid, i Henhold til Sølovens § 227, forlangte Sagen bragt for Retten, blev nærværende Sag anlagt. Retten udtalte da, at under Hensyn til samtlige Omstændigheder, derunder Aarstiden, maatte „Beltisloe" siges at have været udsat for betydelig Fare, og Betalingen for Bjærgningen burde under Hensyntagen tillige til de andre i Sølovens § 225, jfr. § 226, fremhævede Momenter fastsættes til Kr. 50,000 + Renter. I Sagsomkostninger blev at betale Kr. 250.

V. M.

Tilbageholdelse af fremmede Skibe i Rusland.

Fra Nicolajeff skrives nedenstaaende til „Sh. Gaz.“ Vi gengive Oversættelsen efter „Nord. Skibsrederforen. Cirkl.“

Jeg har læst Deres Artikel i Sh. Gaz. angaaende Stopning af usødygtige Skibe i Havne i United Kingdom. Det kan mulig interessere Dem at faa at vide, at Havnemesteren i Nicolajeff i de sidste to Aar har holdt et strengt Opsyn med alle Skibe, som har lastet her, og har tilbageholdt alle Fartøjer, ligegyldigt af hvilken Nationalitet, som befandtes at være overdrevent eller utilbørligt lastede eller paa anden Maade usødygtige.

Havnemesteren har handlet paa denne Maade i Kraft af § 18 i Tillæget til Klausul 123 (Note 2) af Commercial Code, vol. 11, 2. Del, Udgave 1893, hvorved han er bemyndiget til at tilbageholde Skibe, som er overdrevent eller utilbørligt lastede. Da Anvendelsen af Klausul 123 ikke er begrænset til kun at gælde russiske Skibe, synes den at omfatte alle Skibe, som laster i russiske Havne. I den nævnte Tid er Skibe blevne stoppede paa Grund af Overlastning, Fejl ved Maskineri og paastaaet utilstrækkelig Stabilitet. Havnemesteren har antaget Lloyds Lastelinie som det Maksimum, der kan tillades, og det er derfor ikke forbundet med nogen Vanskelighed for ham at behandle de Skibe, som har denne Lastelinie. Fremmede Skibe, som ikke have været forsynede med Lloyds Lasteliniemærke, er der hidtil sjælden blevet foretaget noget med, øjensynligt paa Grund af Vanskeligheden for Havnemesteren i at finde den rette Maade, paa hvilken han kunde bestemme den sikre Maksimums-Lastelinie.

I nogle Tilfælde er stærke Protester blevne nedlagte af Skibe, som er blevne stoppede eller tvungne til at losse Dele af sine Ladninger. I et Tilfælde med et græsk Skib tog man sin Tilflugt til den græske Gesandt for at faa hans Assistance, men Havnemesterens Handlemaade synes at være bleven opretholdt. Størsteparten af Tilfældene med Overlastning har været med græske Skibe, som næsten altid laster betydelig dybere end de kunde gøre efter Board of Trades Regler. Disse Skibe undgaar nu denne Havn saa meget som muligt. I nogle faa Tilfælde er britiske Skibe blevne tilbageholdte — dog øjensynligt uden tilstrækkelig Grund — for ubetydelige Reparationer eller for en ubetydelig Slagside i Tilfælde, hvor Skibene har lastet en let ensartet Ladning.

Jeg maa sige, at jeg har ikke hørt, at saadanne energiske Forholdsregler er bleven tagne i nogen anden sydrussisk Havn. Denne korte Beretning om, hvad der gøres i Nicolajeff, kan mulig have øjeblikkelig eller fremtidig Interesse i Tilfælde af yderligere Drøftelse om britiske Loves Udøvelse ligeoverfor fremmede Skibe i United Kingdoms Havne.

Pas nøje paa, at Negligence-Klausul

findes i ethvert Certeparti og Konossement.

Det hænder alt for ofte, skriver „Nord. Skibsrederforen. Cirkl.“, at man finder Certepartier, som ikke indeholder nogen Negligence-Klausul. Hvis Rederne vidste, hvilke enorme Tab, de kan udsættes for, naar de ikke har sikret sig ved den nævnte Klausul, vilde de aldrig undlade at udvise den fornødne Forsigtighed i denne Henseende. Som bekendt er Lovens almindelige Regel den, at Rederen er ansvarlig for sine Folks Handlinger; indtræffer der nogen Ulykke, foraarsaget ved Skødesløshed fra Besætningens Side, eller fra Lodsens*) eller Slæbebaadens Side, og der derved paaføres Ladningsejerne Tab ved at Lasten lider Skade eller gaar tabt, bliver Rederiet ansvarligt for Tabet, naar det ikke har dækket sig ved en Negligence-Klausul. I sin almindeligste Form ser en saadan Klausul saaledes ud:

„The Act of God, the Queens Enemies, Restraint of Princes and Rulers and Perils of the Seas excepted. Also Fire Barratry of the Master and Crew, Pirates, Collisions, Strandings and Accidents of Navigation or latent defects in, or accident to, Hull and/or Machinery and/or Boilers, always excepted, even when occasioned by the negligence, default or error in judgment of the Pilot, Master, Mariners, or other Persons employed by the Shipowner, or for whose acts he is responsible, not resulting, however, in any case from want of due diligence by the Owner of the Ship, or by the Ship's Husband or Manager“.

Foreningen har netop havt at gøre med en Sag, hvor Rederiet maatte betale en betydelig Erstatning til Ladningsejerne, fordi Ladningen havde taget Skade ved en Kollision, der var foraarsaget ved Lodsens Fejl, idet Certepartiet ikke indeholdt nogen Negligence-Klausul.

Det er absolut nødvendigt, at denne Klausul ikke blot indføres i Certepartiet — den maa udtrykkelig gentages i Konossementet, eller der maa i al Fald efter Ordene „all Conditions as per Charterparty“ tilføjes: „including the negligence Clause“; thi der er i England faldet Dom for, at denne Klausul ellers ikke kan paaberaabes overfor Ladningsmodtagerne.

*) Alene for Tvangslodsens Fejl er Rederiet ikke ansvarlig i enkelte Lande, navnlig England og Tyskland.

„Georg Stage“.

Vi have modtaget Virksomheds-Beretning fra Stiftelsen „Georg Stages Minde“ 1893—1899. Det fremgaar af denne, at Skoleskibet siden 1892 har sejlet hvert Aar i c. 5 Maaneder, og hvert Aar uddannet c. 80 Elever. Skibet manøvrerer i Reglen først en Maaned i Sundet, sejler derefter til Store Bælt, gør saa et Togt i Østersøen, derefter et Togt i Nordsøen, og afslutter Øvelserne i egne Farvande. Bestyrelsen henviser til de smukke og heldige Togter og har den Overbevisning, at Landet i „Georg Stage“ har en god Forskole for vor Sømandsstand. Foruden de samlede Øvelser paa Togterne og under Sejladsen undervises Eleverne i mange Enkeltmandsøvelser ved Sejlbeslaaning, Udførelse af Varp, ved Roret o. a. l.; Undervisningen tager Sigte paa at lære hver enkelt saa meget, at han kan være nyttig og gøre sig gældende i de Skibe, i hvilke han efter endt Togt færdes. Drengene lære at sy Sejl, at lappe og stoppe. De lære Spledsning, Knobning og at slaa Stik samt lejlighedsvis Skomagerering, og blive meget flinke til disse praktiske Arbejder. Der gives teoretisk Undervisning i Sømandsskab, og Maskinmesteren underviser i Maskinens Eftersyn etc. — Skibet er stedse, hvor det kommer frem, Genstand for en smigrende Opmærksomhed. Der har saaledes fra den russiske og den tyske Regering været Begæring om Oplysninger angaaende Skibet og dets Drift, og i Hamburg og i Norge har man i Sinde at tage „Georg Stage“ til Mønster ved Etablering af søgaaende Skoleskibe. Med Hensyn til Skibets Ledelse og Lærerpersonale mener Bestyrelsen at have truffet det rette ved at anvende en Officer af

Orlogsmarinen til Fører og en Underofficer til Skibssergent; disse to Personer repræsentere nærmest Lydighed, Orden og Disciplin, medens den egentlige Sømandsundervisning gives af Overstyrmanden, 2den Styrmand og 3 à 4 unge Styrmænd, der alle ere fra Handelsmarinen. De unge Styrmænd gives, under Førerens Vejledning, Undervisning i praktisk Navigation og i Observationer samt i Manøvrering med Skibet. I Erkendelsen af Nytten, ja Nødvendigheden, for saadanne unge Styrmænd, der i Reglen komme lige fra Eksamensbordet, af at faa Lejlighed til i Praksis at bruge det, de have lært, har man paatænkt at udruste et Skib særligt i dette Øjemed; men dette er hidtil strandet paa de mange praktiske Vanskeligheder. I „Georg Stage" faar dog paa denne Maade nu 3 à 4 unge Styrmænd hvert Aar en god Uddannelse, paa samme Tid som de anvendes til Lærere for Drengene. Opholdet i Skoleskibet er aldeles gratis; kun ønsker Bestyrelsen, at Eleverne selv betale den ensartede Paaklædning, der bæres ombord, og som koster c. 60 Kr.; den er af udmærket Kvalitet og kan bruges af Drengene længe efter, at de have forladt Skoleskibet. Et Antal fattige Elever faa hvert Aar hel eller delvis fri Beklædning. — Stiftelsens Indtægter bestaa i et Statstilskud af 15,000 Kr. aarlig, Renten af nogle mindre Legater, i 1899 ialt 1,438 Kr. 93 Ø, samt Bidrag fra Private, i 1899 ialt 1,920 Kr. Midlerne ere tilstrækkelige til, at Skibet hvert Aar kan sendes paa Togt, men det kniber med at samle Overskud til Dannelse af Reservefond til Skibets eventuelle Fornyelse, og det vilde derfor være ønskeligt, om flere Private vilde træde støttende til. — Beretningen omtaler sluttelig Vanskeligheden for Drengene ved at faa Hyre med gode Skibe i Langfart; ofte betales endog høje Præmier for saadanne Pladser. Saa meget mere glædeligt er det, at Skibets Ophold i Liverpool i 1896 gav Anledning til, at en dansk Mand, Vicekonsul Berggreen, fik Interesse for det og siden hvert Aar har skaffet et betydeligt Antal Drenge Hyre fra denne Plads. Bestyrelsen sender hvert Aar Drenge derover, hvor de foreløbig anbringes i et „sailors home". Med Hensyn til Drengenes Forhyring efter endt Togt har det i de senere Aar stillet sig saaledes: c. 12 Elever sendes til Liverpool, c. 30 faa Hyre igennem Slægt og Venner, c. 30 forhyres fra Skibet efter endt Togt, c. 6 forlade Søen. Drengene faa ofte over 30 Kr. i Hyre. — Omtrent 1,500 Drenge have nu i Aarenes Løb begyndt deres Søliv i „Georg Stage" under de heldigste Betingelser, i et Skib, hvor alt er lagt til Rette for dem og den bedste Vejledning ydes dem.

Forretningsudvalget bestaar f. T. af d'Hrr. Kontreadmiral C. A. Bruun, fung. Formand, Grosserer H. P. Lyngbye, Skibsreder D. Torm, C. F. Tietgen, G. Stage, og Kapt. H. W. Petersen, Inspektør.

Barken „Poul"s Forlis.

Styrmand Emil Becher redder hele Besætningen.

Som bekendt, skriver „Fanø Avis", strandede Barkskibet „Poul" af Fanø, ført af Kaptajn Swane, d. 7. f. M. paa Kysten af Florida under en voldsom Cyklon.

Under denne Stranding er der udført en Bedrift, som fortjener at kendes i vide Kredse, baade fordi den viser et overordentligt Mod, en beundringsværdig Dødsforagt og Offervillighed, men ogsaa fordi det derved lykkedes at redde 10 Menneskeliv, som ellers vilde have været Dødens sikre Bytte.

Skibet var paa Rejse fra Santa Cruz til New York med en Ladning Træ, og befandt sig, da Stormen brød løs, udfor Jupiter paa Floridas Østkyst. Vinden var østlig, og det stod snart Besætningen klart, at det, trods alle Anstrengelser, ikke vilde lykkes i Længden at holde Skibet fri af Stranden. Omsider sad det fast i Brændingen, og man kunde vente, at det snart vilde blive slaaet i Stykker, og i den voldsomme Brænding mellem Lastens svære Træblokke vilde Besætningens Skæbne snart have været afgjort. Der var kun en Vej til Redning, nemlig at søge Forbindelse med Land ved en Line. Den, som kastedes overbord, drev imidlertid ikke i Land, men langs med Kysten, ført af en rivende Strøm. Da besluttede Styrmanden, Emil Becker, at forsøge paa at svømme gennem Brændingen med en tynd Line om Livet. Vovestykket var imidlertid saa farefuldt, at Besætningen ansaa det for absolut uudførligt. Den rivende Strøm — mente man — vilde føre ham langs Kysten, udsat for at knuses mod Klipper og Vragstumper. Flere Gange maatte man hale ham ombord igen, og tilsidst forbød Kaptajnen ham at forsøge det mere. Det vilde kun være den visse Død, og de maatte saa hellere dele Skæbne med hinanden. Men Becker opgav ikke Haabet. Medens Kaptajnen var nede for at føre Journalen, sprang B. atter overbord, og denne Gang lykkedes det ham at naa Stranden. En tykkere Line blev nu halet fra Skibet til Land, og ved dens Hjælp kom alle i Land. Der var ingen Mennesker i flere Miles Omkreds fra Strandingsstedet, saa Lidelserne var vel endnu ikke forbi, men Livet var frelst, og dette skyldes udelukkende Styrmand Becker. For faa Aar siden tog Becker, der er Kjøbenhavner, Styrmandseksamen paa Fanø. Der vil blive gjort Skridt til at skaffe Becker den Anerkendelse og Belønning, som han ubetinget fortjener.

Dagen efter, at „Poul" var strandet, svømmede Becker med en Line om Livet ud til Vraget. Det lykkedes ham at faa reddet en hel Del Køjeklæder, Kompas og mange andre Ting i Land.

Den internationale Søforsikringskongres i Paris.

Som tidligere omtalt afholdtes der i Slutningen af September en Søforsikringskongres i Paris. Efter det svenske Assuranceblad „Gjallarhornet" skulle vi kortelig omtale Forhandlingerne og deres Resultater.

Det første Spørgsmaal drejede sig om Assurandørernes Forhold overfor Konnossements-Klausuler, og man enedes her om at lægge den amerikanske Harter Act til Grund for Bedømmelsen af Kaptajnens og Mandskabets saakaldte kommercielle Fejl, for hvilke Assurandørerne intet Ansvar vilde have, medens man derimod var enig om, at Assurandørerne hæftede for Skade bevirket ved nautiske Fejl.

I det andet Spørgsmaal — Udstrækning af Faren ud over Losningen — kom man ikke til Enighed, idet Franskmændene holdt paa, at Faren burde ophøre, naar Transporten var sluttet og Modtageren havde faaet eller burde have faaet sine Varer, medens de tyske Assurandører holdt paa den hos dem gældende Regel, at Faren først ophørte to Dage efter Losningen.

Om Punkt 3 — Krigsfare — kom man hurtig til Enighed, idet det vedtoges, at saadan Fare ikke burde tegnes uden som en særlig Forsikring og mod særlig Præmie.

Med Hensyn til det fjerde Spørgsmaal — Tyveri — blev det vedtaget, at Tyveriet maatte bevises, forinden det erstattedes. Hvad angik det rejste Spørgsmaal om at interessere den Forsikrede i, at Tyveri ikke fandt Sted, ved at indføre Franchurebestemmelser, overlodes dette

Spørgsmaals Afgørelse til de forskellige Pladsers Brug og Sædvane.

Det sidste Spørgsmaal drejede sig om Skibsdunst og det vedtoges, at Assurandørerne kun erstattede Skade ved Skibsdunst, naar denne var foraarsaget af et Ulykkestilfælde (f. Eks. Vands Indtrængen) hvorfor Assurandørerne vare ansvarlige.

Til Iværksættelse af de trufne Beslutninger foresloges der dannet Komiteer i de forskellige Lande, der skulde samvirke til Udbredelse af de fælles Beslutninger og Drøftelse af Spørgsmaal af almindelig Interesse for Søassurandører.

Det gælder om denne Kongres som om saa mange andre, at der sikkert er langt fra Resolutionen til dens praktiske Gennemførelse, men den Fordel har Søforsikringskongressen fremfor adskillige andre, at det var forholdsvis faa og klare Spørgsmaal, der vare til Forhandling, saa at det maaske kan haabes, at der i sin Tid kan komme et Resultat ud af Samarbejdet mellem Søforsikringsselskaberne i de forskellige Lande.

Kongressen bestod af omtrent 60 Medlemmer fra alle evropæiske Lande undtagen Spanien og Tyrkiet. Fra Danmark vare Direktør for det kgl. oktrojerede Sø-Assurance Kompagni O. Borgen og Direktør for „De private Assurandører" C. Will Deltagere i Mødet.

Fragtmarkedet.

Siden vor sidste Beretning har Fragtmarkedet taget en uheldig Vending, og næsten fra alle Steder lyde Beretningerne paa nedadgaaende Rater. Denne pludselige Forandring er dog forhaabentlig forbigaaende, men Grunden dertil kan søges i, dels at man mener, at Krigene i Syd-Afrika og Kina snart ere til Ende, og at der derved vil blive en betydelig Del Tonnage ledig, som nu anvendes i Transportfart, og som da skal have anden Beskæftigelse, dels at man afventer, om Kornhøsten i de forskellige Lande vil vise sig at være god eller daarlig; dels i at Penge ere dyre, og dels i, at en stor Del af Trælastfarten er stoppet, begrundet paa, at alle Londons Dokker ere overfyldte, saa at det omtrent er en Umulighed at tage mod flere Varer. Dog vil dette nok snart rette sig igen; thi Masser af Varer ligge hen og vente paa Afskibning, saa en Gang maa Tiden for denne komme. Det vil ogsaa vare en god Tid, inden de forskellige Regeringer kunne undvære Transportskibe, da en Masse Militær jo skal føres hjem igen, naar Krigene ophøre. Fragterne ere endnu saa højt oppe, at der er et langt Spring til, at man kan kalde dem daarlige, og førend dette sker, er der ingen Grund til at klage. Det er dog raadeligt for Rederne at se sig godt for, med hvem de slutte, især Tidsbefragtning og paa længere Tid.

Kulmarkedet viser ingen Forbedring, nærmere Nedgang, og det bedste, der kan faas fra Cardiff, er: Til Bilbao 6/6, Lissabon, Huelva 8/6, Gibraltar 9/, Algier 12 Frcs., Marseilles $12^1/_2$ à $12^3/_4$ Frcs., Genua/Savona, Neapel 10/6, Civita Vecchia 11/, Messina 10/9, Malta 8/6, Venedig 12/3 à 12/6, Odessa, Konstantinopel 10/3 à 10/6, Port Said 11/9, Alexandria 12/, Teneriffe eller Las Palmas 9/ à 9/3, Fayal 9/6 og Cap Verde 9/9. Fra Newcastle noteres: Til Neufahrwasser 6/3, Pillau 6/, Stettin 6/, Svinemünde 5/9, Riga 6/3, Norrköping 6/, Stockholm 6/3, Bilbao 5/, Bordeaux 5/, Lissabon 8/3, Barcelona 11/, Civita Vecchia 11/6, Fiume 12/6, Genua 10/3, Livorno 10/3, Neapel 10/3, Algier 10/, Alexandria 12/, Port Said 12/3, Triest, Venedig 13/.

Østersømarkedet har været stille i den forløbne Uge med omtrent samme Rater, undtagen for St. Petersborgs og Kronstadts Vedkommende, hvorfra Fragterne, begrundet paa at Sæsonen nærmer sig sin Slutning, ere stegne en Del, da der er Mangel paa Tonnage. Dette er jo sædvanlig paa denne Aarstid. Fra St. Petersborg noteres: Til London, Rotterdam eller Amsterdam 2/6, Emden, Hamburg, Weser, Antwerpen, Dunkirk eller Ghent $2/7^1/_2$, Birkenhead 3/, alt pr. 496 lbs. Hvedebasis. Til Danmark eller Sundet 22 Rmk. for Rug og 24 Rmk. for Oliekager. Til Stettin 8 à 9 Rmk. pr. Ton Rug og 14 à 15 Rmk. pr. Ton Klid. Hør til Dundee og/eller Montrose 27/6 pr. Ton. Fra Kønigsberg, Riga, Libau og Reval ere Raterne omtrent uforandrede. Fra Danzig ere nogle Sukkerladninger at faa til London à 9/ pr. Ton og til New York, Boston, Philadelphia til 11/ à 11/6 pr. Ton.

Trælastmarkedet er uden stor Forandring i den forløbne Uge, undtagen for Kronstadts Vedkommende, hvor Navigationens snare Slutning, som man dog, begrundet paa det milde Vejr, haaber vil kunne udsættes i c. 3 Uger, og en Del Varers Fremkomst have bevirket, at Raterne ere stegne betydeligt, og der kan vistnok faas: Til London 50/ D. B. $^1/_3$ Bds., Leith eller Hull 45/ D. B. $^1/_3$ Bds., Holland 25 fl. D. B. Bds. Dækslast kan faas til de fleste Havne. Fra Ørnskjoldsvik til Southampton 45/ D. B. nogle Bds. Fra Sundsvall til Hull 32/6 à 35/ D. B. $^1/_2$ Bds. Fra Sundsvall 2 Pladser til Garston 52/6 D. B. $^1/_3$ Bds. Fra Norrköping til London 35/ à 37/6 D. B. $^1/_3$ Bds. Fra Kalmar til London eller Østkyst 35/, option Kanalen 37/6, 150/200 Stdr. D. B. Fra Pensacola, Mobile og Sabine kan faas til Kont. 133/9 à 135/, og muligvis for 3 Rejser en Rate af 130/ à 131/3. Der bydes meget højere Rater fra de samme Pladser, men det er ikke tilraadeligt at tage dem, da Befragterne næppe ere sikre.

Middelhavet, Sorte- og Azoffhavet. Middelhavet er temmelig livligt, men med lavere Rater. Fra Alexandria meddeles, at Markedet er roligere, og da der tilbyder sig rigeligere Tonnage, ere Raterne for Oktober til Hull, London 14/6 for Bomuldsfrø og 2/6 pr. Quarter Korn, men for November kan ikke ventes mere end 12/. For U. K. have mindre Dampere sluttet til 16/ pr. Ton med Ordre, naar Konossementerne tegnes, og denne Rate kan muligvis gentages. Fra Smyrna til U. K. eller Kont. noteres 15/ à 15/6 nominelt. Den sidste Fragt, der blev sluttet, var 17/ til Bristol. Fra de spanske Frugthavne kan passende Baade faa 25/ à 27/6 pr. N. R. Ertsfragterne fra Spanien ere 11/ à 11/6 til U. K., Dunkirk eller Holland. Sortehavsmarkedet er i en meget følsom Tilstand og Raterne vedblive at gaa ned, saa at der nu noteres: Fra Odessa til L. H. A. R. 14/ og Kjøbenhavn 15/3. Nicolajeff til L. H. A. R. 15/ og Marseilles 16 Frcs. Donau 16/ og Varna eller Bourgas 15/ n. c. 13,000 Quarter Byg, Lastning fra 20. November til 10. December. Azoff er ogsaa meget stille og der kommer kun lidt Ladning frem til Afskibning. Raterne til U. K. eller Kont. ere 17/6 og til L. H. A. R. 16/ Oktober for store Baade.

Det amerikanske Marked er ogsaa stille helt igennem. Bomuldsbefragtningen er næsten helt stoppet og som Følge deraf ere saavel Korn- som andre Fragter faldne. Berth Kornfragterne fra de nordlige Havne til U. K. eller Kont. p. p. ere 3/6 à $3/7^1/_2$ og med „dreading" $3/7^1/_2$ à 3/9; til Danmark 4/ til én og $4/1^1/_2$ til to Havne. Paa C. f. O. Basis er det meste, der kan faas, $4/1^1/_2$ à 4/3; til Reval eller Stettin 4/9 og til Sundhavne 4/. Der er endnu god Efterspørgsel for Tonnage til Kulladninger fra Baltimore, Philadelphia og Virginia til Middelhavshavne, men Raterne ere faldne til 19/6 à 21/. Paa Netto Certepartibasis kan faas fra de nordlige Havne til U. K. eller Kont. p. p. 16/6, option en kontinental og en U. K. Kulhavn 18/. Fra New Orleans eller Galveston til U. K. eller Kont. kan faas:

Oktbr./Novbr. 21/6, Novbr./Decbr. 21/, Decbr /Jan. 19/6 à 20/, i Forhold til Størrelse.

Det østlige Marked er vedblivende stille. Fra Rishavnene bydes til U. K. eller Kont. 27/6 à 28/ til næste Sæson. Fra Saigon til 4 Havne Madagaskar 37/6. Fra Java til U. K. eller U. S. 31/3. Fra Christmas Island til U. K. Fosfat til 27/6 for Oktbr. og 28/9 for Jan./Febr. og Marts Lastning. Fra Calcutta til U. K. eller Kont. for Juli 28/9. Fra Bombay til p. p. 18/ og fra Australien bydes til U. K. Kont. eller Middelhavet 40/ for Hvede Novbr./Decbr. Lastning. Albany til U. K. eller Kont. 60/ pr. Load Jarrah og til Buenos Ayres eller Bahia Blanca 65/. Kulfragterne ud til Østen ere ogsaa faldne, der noteres: Til Colombo 22/, Singapore 25/, Hongkong 35/, Japan 37/6 og Port Arthur eller Weihaiwei 45/.

Ingeniør H. C. Vogts Pendulpropeller.

Onsdag d. 17. dennes blev i Overværelse af Professorerne S. C. Borch og Hannover, Driftsbestyrer Irminger, Ingeniørerne Plenge og Holten, Kaptajn N. Jensen og flere andre foretaget en Prøve med den af Hr. H. C. Vogt opfundne Pendulpropeller, som var anbragt paa en Baad af 20 Fods Længde, $5^1/_2$ Fods Bredde og af c. $1^1/_2$ Tons Deplacement. Den havde til Drivkraft en Petroleumsmotor, der med 300 Omdrejninger pr. Minut udvikler 1.28 effektive Hestes Kraft. Ved Hjælp af koniske Tandhjul er Baadens gamle Aksel nedbragt til kun at gøre 125 Omdrejninger, og fra en Krumtapskive paa denne omsættes Bevægelsen ved Hjælp af Plejlstang i Form af Pendulsving til Akslen af Pendulpropelleren, hvormed Baaden er forsynet, saa at denne gør 125 dobbelte Pendulsvingninger medens Motoren gør 300 Omdrejninger. Forklaring over Propelleren med Tegninger findes i „Dansk Søfartstidende" No. 13 for i Aar.

Det første Forsøg var at prøve Baadens Fart med 6 Mand ombord, og som foregik mellem Knippels- og Langebro, en Distance af 1830 danske Fod, og, som da der var lidt modgaaende Strøm, forsøgtes flere Gange frem og tilbage og udførtes i en Gennemsnitstid af 4 M. $12^1/_2$ S. = 4.45 Knob i Timen; da Motoren arbejdede meget ujævnt og sjeldent op til fuld Kraft, kan Farten sættes til godt 4.5 Knob.

Derefter anstilledes Forsøg med at lade Baaden slæbe af en mindre Damper, paa hvilken var anbragt et Dynamometer, hvori Slæbelinen fastgjordes. Afstanden mellem Knippels- og Langebro passeredes paa denne Maade 3 Gange, idet Tid og Trækkekraft observeredes af Professor Borch og d'Hrr. Ingeniører. Strømmen var ringe, men løb dog med lidt Fart Nord efter. Tiden og Trækkraften var følgende:

1) 4 M. 14 S. — 60 ℔ Trækkekraft mod Strømmen.
2) 3 M. 55 S. — 45 ℔ — med —
3) 4 M. 50 S. — 50 ℔ — mod —

Dette giver knapt 4 M. 20 S. Tid med 52 ℔ Trækkekraft og med en Slæbefart af 4.3 Knob i Timen. Hvis Farten havde været 4.5, vilde Trækkekraften være bleven noget større.

Regner man desuagtet kun med 52 ℔ ved 4.5 Knob, faar man med en Hastighed af 7.65 eng. = 7.43 danske Fod i Sekundet, svarende til 4.5 Knob, en Hestekraft $= \frac{52 \times 7.43}{480} = 0.805$, der altsaa repræsenterer den Hestekraft, som Baaden skal udvikle for at overvinde Vandmodstanden med en vis Hastighed.

Da nu Maskinen ved 4.5 Knob, ifølge Bremseforsøg, udvikler 1.28 effektive Hestes Kraft, er altsaa Nyttevirkningen c. 63 %, trods det ikke ubetydelige Tab ved at overføre Kraften fra den gamle Maskinaksel til Pendulpropellerens oscillerende Aksel. Regnet i Forhold til indiceret Hestekraft vil Nyttevirkningen blive c. 53 %, og da det ved Handelsdampere regnes gunstigt, naar den udviklede Hestekraft bliver c. 39 %, vil man have betydelig mere Nyttevirkning af Pendulpropelleren.

I Begyndelsen af Prøveturen rystede Baaden en Del, men senere, da Motoren arbejdede jævnere, var Rystelsen ikke stor. Baaden er uden Ror og styredes ganske udmærket ved Hjælp af selve Propelleren. Det var forbausende at se den dreje rundt, omtrent paa sin egen Længde, og den har derved en stor Fordel fremfor Skruebaade med Ror. Det svage Punkt synes os Fjedrene at være, samt de mange Tandhjul, som dels ere anbragte i Bøjningen af Akslen og dels oppe ved Rattet; dog mener Opfinderen, at de tekniske Vanskeligheder let ville kunne overvindes.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skibsbygmester Bonnesen har for 2,600 Kr. købt Brig Thor Hovland af Drammen, der for nogen Tid siden indkom læk hertil og kondemneredes.

Dampskibsselskabet Østersøen har solgt Dampskibene Rita og Yrsa til D. F. D. S., og Union har solgt Dpsk. Anglia til Tønsberg.

Torsdag d. 12. ds. foretoges Prøvetur med den paa Flensborg Skibsværft for Tysk—Australsk Dampskibsselskab byggede Damper Magdeburg; den forløb i alle Maader tilfredsstillende. Skibet er bestemt til Fragtfart og har en Ladeævne af 7,200 Tons; det løb af Stablen den 2. Septbr. d. A.

Personalia.

Føreren og Styrmanden af Vagerdamperen „Nordsøen", Premierløjtnant Cold og Styrmand Rosenberg, har faaet tyske Ordensdekorationer og hver Mand af Besætningen en Belønning af 50 Kr. for i Januar i Aar at have reddet 14 Mand af Besætningen af tysk Damper „Remus", der var strandet paa Horns Rev.

Kapt. I. P. Bay har efter sin Sygdom atter overtaget Førelsen af Dpsk. „Botnia", hvorefter den midlertidige Fører O. Egense atter har overtaget Pladsen som 1. Styrmand i Dampskibet „Christian IX."

Da Dpsk. „Christiania" nu er oplagt, har Kapt. H. F. Ishøj overtaget Førelsen af Dpsk. „Oluf Bager", hvorefter den midlertidige Fører L. Frandsen atter er traadt tilbage som 1. Styrmand.

Dødsfald. Mægler Hj. E. Sørensen i Nykøbing M. er d. 18. ds. pludselig afgaaet ved Døden. Den Afdøde var i en Aarrække Agent for D. F. D. S. og han var Medlem af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsstyrelse for Thyland og Mors.

Skibsreder F. H. Jørgensen og Skibsfører C. I Hansen, begge af Marstal, ere afgaaede ved Døden.

Fhv. Lods L. W. Jørgensen af Frederikshavn er afgaaet ved Døden.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: 1) Kan der opkræves Havnepenge af et Fartøj, som søger Mariager Fjord for Storm eller som Vinddriver, naar Fartøjet ankrer mellem den yderste Baake og Toldvæsenets Bro ved Alsodde?

2) Betales der under samme Forhold noget paa Randers Fjord og ved Hals?

3) Jeg ligger til Ankers paa Mariager Fjord med en For- og Agter-Skonnert, sætter mit Flag paa Fortoppen i Højde med Knækstaget, eller paa halv Stang, for at hidkalde den ved Alsodde beliggende Bugserbaad. Imidlertid kommer Lodsen ud og tilbyder sin Tjeneste, men jeg meddeler ham, at det ikke er Lods, men Slæbedamper, jeg ønsker. Skal jeg nu, fordi Flaget er hejst saaledes, betale Lodsen? eller betale dobbelte Landsætningspenge? Jeg har betalt det afkrævede Beløb. Skal Flag paa Fortoppen ikke være hejst helt op for at kalde Lods?

En Skibsfører.

Sv.: ad 1 og 2. Vi antage som selvfølgeligt, at der ikke kan opkræves Havnepenge, naar Skibet ikke gaar i Havn. De ny Havne- og Brotakster for 1900—1905 indeholde intet derom. Saa vidt os bekendt betales ingen Fjordpenge for Mariager eller Randers Fjord. For Hals Vedkommende henvises til Aalborg Havns Bekendtgørelse paa Bagsiden af „Dansk Søfartstidende". Naar et Skib passerer Hals Barre, maa der desuden betales 3 Øre pr. Register-Ton.

ad 3. Ifølge Lodsloven af $^{13}/_{6}$ 1879 skulle alle Fartøjer, som ønske Lods, om Dagen enten hejse det danske Flag, omgivet af en hvid Kant, der skal udgøre $^{1}/_{5}$ af Flagets Bredde, paa Fortoppen, eller Signalet PT („Behøver Lods") af Signalsystemet for Handelsskibe af alle Nationer, eller begge i Forening. Om Natten et Blaalys, afbrændt hvert 15de Minut, eller Blink med et klart hvidt Lys, eller et saadant, vist netop over Rælingen med korte og hyppige Mellemrum i et Tidsrum af 1 Minut ad Gangen. Skønt der intet staar derom, er det utvivlsomt Meningen, at Flaget skal hejses helt op.

Vi vide ikke, om der er særlige Regler for Mariager Fjord med Hensyn til Lods- og Slæbedamper, men det almindelige er, at Lods- eller Nationsflaget, hejst helt op paa Fortoppen, betyder „Jeg ønsker Lods", og hejst halvt op betyder, at man ønsker at sætte Lodsen i Land. Signal for Slæbedamper er Flaget hejst halvt paa Stortoppen, og fastbundet i Fokke- eller Storvant betyder det, at man ønsker Toldvæsenet ombord.

Ere samme Regler gældende paa Mariager Fjord, hvilket vi antage, saa har man i nævnte Tilfælde antaget, at De vilde have Lodsen i Land, og De maa sandsynligvis betale derfor; thi Lodslovens § 35 lyder saaledes: „Naar der fra et Skib gøres Signal efter Lods, men Skibsføreren, efter at Lodsen er gaaet Skibet i Møde, eller har indfundet sig ved samme, ikke vil gøre Brug af ham, skal Skibsføreren betale den udkaldte Lods dobbelt saa meget, som Lodsens Landsætningspenge i det vedkommende Reglement ere bestemte til.

Iøvrigt raade vi Dem til at henvende Dem til Overlodsen for det vestlige Distrikt, Adresse Aarhus, hvor De vistnok kan faa alle ønskede Oplysninger.

Generalforsamling.

Dampskibsselskabet „Union" har afholdt Generalforsamling, paa hvilken det vedtoges at udvide Selskabets Aktiekapital med 500,000 Kr.

Selskabets korresponderende Reder, Konsul Fisker, gav Oplysning om Salget af Selskabets ældste Skib „Anglia", paa hvilket man nu har faaet et Bud paa 240,000 Kr., hvilket med Fradrag af Omkostningerne er 75,000 Kr. over Damperens Indkøbspris og bogførte Værdi.

„Anglia" har i de ca. 5 Aar, den har løbet for Selskabet, indsejlet Netto 310,349 Kr. og repræsenterer alt i alt for Selskabet det smukke Resultat af 202,25 Procent.

Til Afløser for Anglia har man købt paa særdeles billige og favorable Vilkaar en Damper, der for Tiden er under Bygning paa et af Englands første Værfter. Den afleveres allerede i Februar Maaned 1901 og vil saaledes kunne tage sin Part af den gode Fragtsæson.

Dampskibsselskabet Union udvider ifølge omstaaende Indbydelse sin Aktiekapital med 500,000 Kr. Aktier gennem d'Hrr. H. Meyer & Co., Ved Stranden 4. Selskabet har i de 6 Aar, det har eksisteret, givet et aarligt Udbytte af 10 % foruden betydelig Henlæggelse til Reservefonden. Paa Generalforsamlingen d. 20. ds. oplystes det, at Nettofortjenesten til 1. Oktober i Aar har været ca. 25 %.

Fra Sø og Land.

En rask Sømandsdaad. Galeasen „Vestervig", Kapt. P. Andersen, af Thisted, har ud for Kullen reddet Besætsætningen, 3 Mand, fra den svenske Galease „Anna", der var i synkefærdig Tilstand. Da Søen gik meget højt, var Redningsarbejdet forbundet med stort Besvær. Straks efter at Besætningen var reddet, sank „Anna" paa 18 Favne Vand. De reddede Søfolk blev landsat i Halmstad. Det svenske Blad „Hallands-Posten" berømmer den raske Redningsdaad, hvori særlig „Vestervig"s Styrmand tog virksom Del, og formoder, at de kække Redningsmænd vil faa en Belønning.

Taage-Forholdsregler i Londons Dokker. Komiteen for London og India Dokkerne i London har udstedt følgende Meddelelse med Hensyn til Taage:

Komiteen bekendtgør herved, at den har sørget for, at der anbringes Støtter med Kæder imellem paa de mest udsatte Steder af Kajerne, for saa vidt muligt at beskytte Personer, som bruge Dokkerne under Taage, og paa mange Steder ere Kajhjørnerne blevne hvidtede af samme Grund. Komiteen maa dog meddele, at enhver Person, som bruger Dokkerne, gør det paa egen Risiko. Skulde Taagen pludselig opstaa, saa tilraades det alle Personer, som ere engagerede paa Skibe eller Lægtere, at forblive ombord indtil det er klaret af, og alle Personer, som ere engagerede paa Kajerne, opfordres til at gaa bort fra Vandet og holde sig til Hovedvejene i Dokkerne. Politiet har Ordre til ikke at indlade Folk gennem Dokportene, naar det er Taage, undtagen i Tilfælde, hvor det er absolut nødvendigt, og alle Personer som saaledes indlades, advares mod den Fare, de løbe ved at benytte Dokken, og de gøre dette paa egen Regning og Risiko.

Ugens Havarier.

Sigga, 2/m. Kutter af Kjøbenhavn, er paa sin første Rejse fra Island til Liverpool indslæbt til Longhope med knækket Fokkemast.

Mathilde, Barkskib af Cimbritshamn, kom den 18. ds. paa Rejsen fra Kemi til W. Hartlepool med Trælast, paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers.

Ika, Barkskib af Åland, kom d. 18., paa Rejsen fra Kotka til Aarhus med Bræddor, paa Grund paa Sydenden af Amager. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil.

Elisa, Barkskib af Frederikstad, kom d. 21. ds., paa Rejsen fra Hernøsand til Delfzyl med Trælast, paa Grund paa Sydenden af Saltholm.

Carl Hecksher, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 19. ds. for Udgaaende herfra i Kollission med svensk Skonnert Martin, der laa til Ankers paa Inderreden. Martin fik nogen ovenbords Skade og maa reparere her. Carl Hecksher fortsatte Rejsen ubeskadiget.

Suomi, 3/m. Skonnert af Nystad, er d. 22. ds. indkommet hertil for Reparation. Skibet, der er paa Rejsen fra Åbo til Spanien med Trælast, har været paa Grund paa Øland og kom flot efter at have kastet det halve af Dækslasten overbord.

Frejr, Skonnert af Ærøeskjøbing, er paa Rejsen fra Wemyss til Danmark med Kul, indbragt til Ymuiden, forladt af Mandskabet. Skibet blev Syd for Doggersbank fundet drivende og blev taget paa Slæb af Fiskefartøjerne „Pernis II" og „Pernis VI". Frejr er tæt.

Christiane, Skonnert af Faaborg, er, medens den laa til Ankers paa Kincardine Red, bleven paasejlet af en Damper, rimeligvis Dpsk. Opal af Glasgow. Christiane løb fuld af Vand og maatte sættes paa Grund. Christiane var ladet med Grubetræ.

Fiskedamperen „Dora" har ved den jydske Kyst reddet otte Mand fra den svenske Bark „Gustav Vasa" fra Bergqvara, som den traf i synkefærdig Tilstand. Anden Styrmand druknede. De Skibbrudne blev landsatte i Geestemünde.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 30. Septbr., bestemt til New Orleans. — Alexandra, Svensson, afgik fra Kbhvn. 21. Oktbr., best. til Rotterdam. — Algarve, Borries, ankom til Finland 16. Oktbr. — A. N. Hansen, Paaske, i Antwerpen. — Antwerpen, Kihl, er ankommen til St. Petersborg. — Arkansas, Jespersen, ankom til New York 17. Oktbr. — Arno, Strubberg, afgik fra Finland 13. Oktbr., best. til Palma. — Beira, Lunge, er ankommen til Finland. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Messina 18. Oktbr. — Dagmar, Gade, ankom til Kbhvn. 23. Oktbr. — Douro, Ørum, afgik fra Denia 20. Oktbr., bestemt til Malaga — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn. 17. Oktbr., bestemt til New Orleans. — Garonne, Rasmussen, afgik fra Finland 16. Oktbr., bestemt til La Rochelle. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Bordeaux 20. Oktbr., best. til La Rochelle. — Hekla, Gundel, afgik fra Christianssand 12. Oktbr., bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Dunkirk 20. Oktbr. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn 24. Oktbr., best. til New York. — Kentucky, Caroc, ank. til Kbhvn. 23. Oktbr. — Leopold II, Kruse, afgik fra St. Petersborg 21. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Loire, Rabe, afg. fra St. Petersborg 21. Oktbr., best. til Finland. — Louisiana, Jensen, ankom til Christiania 21. Oktbr. — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til Rouen 20. Oktbr. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Hamburg 12. Oktbr., bestemt til Boston. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 13. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Alicante 17. Oktbr. — Omsk, Müller, afgik fra St. Petersborg 17. Oktbr., best. til Dunkirk. — Seine, Staal, ankom til Bordeaux 9. Oktbr. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 7. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, ankom til St. Petersborg 21. Oktbr. — Tiber, Bech, ankom til Kbhvn. 19. Oktbr. — Tomsk, Andersen, afgik fra Bari 5. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Xenia, Thidemann, afgik fra New York 13. Oktbr., bestemt til Christiania.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Kbhvn. 22. Oktbr., best. til London. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 19. Oktbr., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ank. til Antwerpen 12. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Ceres, Jacobæus, afgik fra Leith 19. Oktbr., best. til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til Pillau 22. Oktbr., best. til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Kbhvn. 20. Oktbr., bestemt til Throndhjem. — Eos, Christensen, ankom til London 19. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 23. Oktbr., bestemt til Danzig. — Jyden, Erichsen, ankom til Kbhvn. 19. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 18. Oktbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Ingwartsen, afgik fra Kbhvn. 20. Oktbr., best. til Antwerpen. — Kasan, Hansen, pass. Holtenau 22. Oktbr., bestemt til London. — Kiew, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 23. Oktbr., best. til Libau. — Laura, Christiansen, ankom til Reykjavik 6. Oktbr., best. til Kbhvn. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 18. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, ankom til Danzig 20. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 20. Oktbr., bestemt til Stettin. — Moskov, Rohde, ankom til Hull 17. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Boness 18. Oktbr. — Nordjylland, Kromann, ankom til London 21. Oktbr. best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ank. til Hamburg 22. Oktbr., best. til Kbhvn. — Pregel, Olsen, afgik fra Kbhvn. 22. Oktbr., bestemt til Libau. — Thyra, Jørgensen, ankom til Arendal 18. Oktbr., bestemt til Throndhjem. — Valdemar, Kofoed, ankom til Riga 20. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Kiær, ankom til Isafjord 29. Septbr., best. til Liverpool. — Vesta, Holm, afgik fra Leith 18. Oktbr., best. til Island. — Vesuv, Andresen, ankom til Rotterdam 21. Oktbr., best. til Kbhvn. — Viking, Lorentzen, ankom til Riga 21. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Kursk, Møller, pass. Holtenau 22. Oktbr., bestemt til Hull. — A. Andersen, Schubert, pass. Holtenau 23. Oktbr., bestemt til Antwerpen.

Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 24. Oktbr., bestemt til Odense. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Malmø 25. Oktbr. via Helsingborg, best. til Grimsby. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Newcastle 24. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 24. Oktbr., best. til Aalborg. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 24. Oktbr. via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 25. Oktbr., best. til Newcastle. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nykjøbing F. 24. Oktbr. via Svendborg og Odense, best. til Newcastle. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 24. Oktbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 20. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Frode, Wrisberg, ankom til Kronstadt 22. Oktbr. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Åbo 22. Oktbr. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Rouen 17. Oktbr. — Knud II, Hansen, ankom til Kronstadt 15. Oktbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Rotterdam 20. Oktbr., bestemt til Blyth. — Danmark, Kraemer, ankom til Newcastle 21. Oktbr. — Ragnar, Holst, ank. til Stettin 13. Oktbr. — Volmer, Riber, ankom til Libau 16. Oktbr. — Dan, Tofte, ankom til Ghent 20. Oktbr. — Magnus, Jørgensen, ankom til Brake 20. Oktbr. — Olaf, Petersen, afgik fra Trangsund 21. Oktbr., bestemt til Rouen.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Tannebæk, ankom til St. Petersborg 29. Septbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Rotterdam 17. Oktbr. — Johan Siem, Knudsen, ank. til St. Petersborg 8. Oktbr. — Pawel Andrejeff, Johnsen, ankom til St. Petersborg 13. Oktbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 20. Oktbr. — Russ, Jensen, afgik fra London 12. Oktbr., bestemt til Mabele. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Singapore 7. Oktbr., bestemt til Port Arthur. — Eduard Bary, Thorsøe, afgik fra St. Petersborg 16. Oktbr., bestemt til Port Arthur.

Urania. Polarstjernen, Callesen, pass. Suez 19. Oktbr. — Ekliptika, Klaaborg, ankom til Zaandam 17. Oktbr. — Venus, Petersen, afgik fra Luleå 20. Oktbr., bestemt til Emden. — Saturn, Lund, ankom til Ghent 22. Oktbr. — Mars, Lyngby, ankom til Kings Lynn 20. Oktbr.

Nordsøen. Wineland, Høgstedt, pass. Suez 15. Oktbr. — Nordland, Pii, ankom til Ghent 17. Oktbr. — England, Andresen, ankom til Kbhvn. 20. Oktbr. — Holland, Jørgensen, ankom til Windau 19. Oktbr. — Rusland, Møller, ankom til Kønigsberg 16. Oktbr.

Heimdal. Anine, Ratje, ankom til Stockholm 19. Oktbr. — Kamma, Petersen, ank. til Ghent 18. Oktbr. — Helga, Lagesen, ank. til Korsør 21. Oktbr. — Martha, Jørgensen,

ankom til Hernøsand 22. Oktbr. — Elna, Møller, ankom til Rouen 19. Oktbr. — Therese, Løffler, afgik fra Swansea 19. Oktbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ank. til Kronstadt 21. Oktbr. — Niobe, Schmidt, ankom til Wyborg 19. Oktbr. — Nancy, Mathisen, ankom til Granvik 17. Oktbr. — Nautik, Mortensen, ankom til Neufahrwasser 21. Oktbr. — Nora, Christensen, afgik fra Riga 20. Oktbr., bestemt til Aberdeen. — Neptun, Jørgensen, ankom til Methil 19. Oktbr. — Nerma, Knutzen, afgik fra Kønigsberg 20. Oktbr. — Alfa, Nielsen, ankom til Peterhead 20. Oktbr.

Jylland. Karen, Degn, ankom til Methil 18. Oktbr. — Ingrid, Meinertz, ankom til Kbhvn. 21. Oktbr.

Dania. Lilly, Petersen, afgik fra Alloa 18. Oktbr., best. til Kønigsberg. — Mary, Lorentzen, ankom til Boston 22. Oktbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Tynen 22. Oktbr., bestemt til Neufahrwasser. — Fyen, Hansen, afgik fra Tynen 19. Oktbr., bestemt til Stettin. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Riga 21. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Russia, Hansen, ankom til Delfzyl 19. Oktbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 16. Oktbr., best. til Ghent.

Østersøen. Yrsa, Jensen, afgik fra Kbhvn. 20. Oktbr., ankom til Nakskov 21. Oktbr. — Rita, Jørgensen, afgik fra Swansea 29. Oktbr., bestemt til Rouen. — Cimbria, Hansen, ankom til St. Petersborg 20 Oktbr. — Patrija, Larsen, ankom til Antwerpen 22. Oktbr.

Union. Anglia, Poulsen, afgik fra Sunderland 21. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Frisia, Skov, afgik fra Blyth 20. Oktbr., bestemt til Lübeck. — Gallia, Nielsen, ankom til Stettin 22. Oktbr. — Britannia, Nielsen, ankom til Rotterdam 20. Oktbr. — Caledonia, Fisker, ankom til Riga 22. Oktbr.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Skellefteå 16. Oktbr. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Cardiff 11. Oktbr. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Garston 19. Oktbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 21. Oktbr. — Jomsborg, Kühl, ank. til Himango 21. Oktbr. — Kronborg, Schultz, afg. fra Colombo 15. Oktbr., bestemt til Østasien. — Rosenborg, Schultz, ankom til West Hartlepool 17. Oktbr. — Skanderborg, v. Deurs, afgik fra Nederkalix 20. Oktbr., bestemt til Calais — Søborg, Fischer, ank. til Nykarleby 16. Oktbr. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Sunderland 21. Oktbr. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Methil 23. Oktbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, ank. til Riga 19. Oktbr. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 23. Oktbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Luleå 10. Oktbr. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Cardiff 27. Septbr., best. til Montevideo for Ordre. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Sevilla 22. Oktbr., bestemt til Glasgow. — Skodsborg, Lund, afgik fra Kbhvn. 20. Oktbr., bestemt til Umeå. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Himango 16. Oktbr. — Ulfsborg, Hveissel, ankom til Køja 18. Oktbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Dordrecht 23. Oktbr., bestemt til Sunderland. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Reval 22. Oktbr. — Agnete, Jensen, ankom til Ghent 20. Oktbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Burntisland 21. Oktbr., bestemt til Kiel. — Alice, Hansen, afgik fra Burntisland 20. Oktbr., bestemt til Kiel. — Bornholm, Petersen, ankom til Burntisland 23. Oktbr. — Nauta, Madsen, ankom til Newcastle 19. Oktbr. — Rønne, Hintze, ank. til Aarhus 22. Oktbr.

Danmark. Rolf, Skjødt, ankom til Rotterdam 19. Oktbr. — Thorvaldsen, Predbjørn, afgik fra Grangemouth 20. Oktbr., bestemt til Kiel. — Ansgar, Larsen, ankom til Rouen 21. Oktbr. — J. N. Madvig, Faverskov, afgik fra Brake 21. Oktbr., best. til Newcastle. — Hamlet, Sommer, ankom til Riga 20. Oktbr. — Helge, Mathiesen, er ankommen til Kronstadt.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, ankom til Novorossisk 16. Oktbr. — Annam, Berg, afg. fra Gibraltar 16. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Kronborg, Schultz, ankom til Singapore 23. Oktbr. — Normannia, Eriksen, afgik fra Colombo 16. Oktbr., bestemt til Singapore. — Nordkap, Rasmussen, ankom til Port Said 21. Oktbr. — Cimbria, Hansen, ankom til St. Petersborg 20. Oktbr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Hernøsand 22. Oktbr. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Kbhvn. 24. Oktbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Grangemouth 14. Oktbr..

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Honfleur 23. Oktbr.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 17. Oktbr. til Antwerpen.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til St. Petersborg 18. Oktbr. — London, Bom, afgik fra Grangemouth 21. Oktbr., bestemt til Riga.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Libau 22. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Clara, Petersen, ank. til Lübeck 22. Oktbr.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Neufahrwasser 20. Oktbr.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Anna Agnete, Mathiasen, sejlet fra Tocopilla 13. Oktbr. til Helsingborg. — Anna & Emmy, Svarrer, pass. Dragør 16. Oktbr. fra Fowey til Norrkøping. — Wilhelmine, Lauridsen, ank. til Port Louis 16. Oktbr. fra Madagascar. — Prinsesse Marie, Winther, vilde afg. fra Iquique 13. Oktbr. til Falmouth. — Sixtus, Lassen, pass. Portland 12. Oktbr. fra Hamburg til Kiautschau. — Sørine, Andersen, ank. til Mioke (Bismarcks Ø) 27. Septbr. fra Westport. — Mary José, Brinck, ank. paa Kjøbenhavns Red 19. Oktbr. fra Åbyn til Port Natal. — Embla, Jepsen, ank. til Kjøbenhavns Red 20. Oktbr. fra Kronstadt til Boness. — Merdor, Brinck, pass. Prawle Pt. 19. Oktbr. fra Hamburg til Tampico.

Fanø. Sønderho. Anna, Mortensen, ank. 19. Oktbr. paa Kjøbenhavns Red, fra Ørnskjoldsvik til Lowestoft.

Rønne. Ane Katrine, ank. til Kjøbenhavn 14. Oktbr. — Hermod, Grønvald, ank. til Kalmar 16. Oktbr. — Veset, Ølsted, afg. fra England, best. til Kønigsberg. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Kjøbenhavn 19. Oktober.

Svendborg. Martha, Christiansen, ank. til Lissabon 15. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. til Gravesend 15. Oktbr. — Niels, Hansen, ank. til Christianssand 16. Oktbr. — Grønsund, Mikkelsen, ank. til Aabo 15. Oktbr. — Concordia, Henriksen, ank. til Littlehampton 16 Oktbr. — Brage, Jørgensen, ank. til Åbo 17. Oktbr. — Embla, Mikkelsen, ank. til Stubbekjøbing 17. Oktbr. — Urania, Hansen, ank. til Rochester 18. Oktbr. — Erik, Hoffmann, ank. til Pillau 18. Oktbr. — Emanuel, Bentzen, ank. til Aarhus 19. Oktbr. — Hans Emil, Hansen, ank. til Kjærteminde 19. Oktbr. — Ariel, Nielsen, ank. til Kjøbenhavns Red 19. Oktbr. — Astræa, Frederiksen, ank. til Vlardingen 20. Oktbr. — Elise, Andreasen, ank. til Nakskov 20. Oktbr. — Confidence, Mouritsen ank. til Kjøbenhavns Red 20. Oktbr. — Ane, Jørgensen, ank. til Kjøbenhavns Red 20. Oktbr. — Guldborg, Rasmussen, ank. til Charlestown C. 20. Oktbr. — Heimdal, Rasmussen, ank. til Charlestown 21. Oktbr. — Union, Rasmussen, ank. til Newbourg 20. Oktbr. — Frits Emil, Rasmussen, ank. til Rochester 21. Oktbr. — Sofie, Jensen, ank. til Landskrona 21. Oktbr. — Standard, Rasmussen, ank. til Fecamp 21. Oktbr. — Odin, Andersen, ank. til North Shields 21. Oktbr.

Ærø. Haabet, Christensen, ankom 15. Oktobr. til Wartsala. — H. C. Christensen, Boye, ankom 16. Oktbr. til Svendborg. — Ellen, Hansen, ankom 14. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Maren Kristine, Svinding, ankom 14. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Enigheden, Hansen, afgik 18. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Caroline, Philipsen, ankom 15. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Cæsar, Jørgensen, afgik 14. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Østersøen. — Nansen, Pofler, ankom 16. Aktbr. til Rudkjøbing. — Ino, Weber, ankom 17. Oktbr. til Granton. — Sofie, Hermansen, ankom 11. Oktbr. til Dysart. — Anna, Albertsen, ankom 11. Oktbr. til Dysart. — Mindet, Rasmussen, ank. 15. Oktbr. til Randers. — Maren, Christensen, afgik 14. Oktbr. til Sverrig. — Ingeborg, Svane, ankom 16. Oktbr. til Stubbekjøbing. — Anne, Jensen, ankom 17. Oktbr. til Leith. — Claudia, Simonsen, afgik 17. Oktbr. fra Neder Kalix bestemt til Faro. — Eden, Petersen, ankom 17. Oktbr. paa Kjøbenhavns Red. — Arken, Christensen, afgik 17. Oktbr. fra Svendborg til Østasien. — Rødkilde, Schultz, ankom 15. Oktbr. til Odense. — Aurora, Raahauge, ankom 17. Oktbr. til Dunkerque. — Sylfid, Østermann, ankom 18. Oktbr. paa Kjøbenhavns Red. — Thor, Kromann, ankom 18. Oktbr. til Rochester fra Archangel. — Mathæus Rickert, Lauritzen, ankom 19. Oktbr. til Pillau. — Thyra, Rasmussen, ankom 17. Oktbr. til Visby. — Agnes, Rasmussen, ankom 14. Oktbr. til Kønigsberg. — Elise Marie, Olsen, ankom 18. Oktbr. til Flensborg. — Elise Dyreborg, Simonsen, ankom 14. Oktbr. til Kønigsberg. — Nielsine, Christensen, ankom 19. Oktbr. til Colberg. — Marie, Kromann, ankom 16. Oktbr. til Rudkjøbing. — Maren, Ckristensen, ankom 14. Oktbr. til Kønigsberg — Astræa, Svane, ankom 17. Oktbr. til Arendal. — Condor, Christensen, ankom 16. Oktbr. til Skien. — Erik Kirstine, Albertsen, ankom 18. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Berthel, Levinsen, ankom 16. Oktbr. til Faaborg. — Debora, Rasmussen, ankom 20. Oktbr. til Treport. — Duen, Christensen, ankom 17. Oktbr. til Bandholm. — Expres, Boye, ankom 19. Oktbr, til Orth (Femern). — Ane, Jørgensen, ankom 19.

Oktbr. til Odense. — Anna, Dreiøe, afgik 18. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Sverrig. — Marie, Kromann, ankom 16. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Fremad, Hansen, ankom 13. Oktbr. til St. Alloa. — Mathilde, Hansen, ankom 21. Oktbr. til Rønne. — Noah, Eriksen, passerede Rathlin Island 12. Oktbr. — Wilhelmine, Jensen, afgik fra Kjøbenhavn 20. Oktbr. bestemt til Kalmar. — Chaloupens Minde, Rasmussen, afgik fra Kjøbenhavn 20. Oktbr. bestemt til Faxe. — Skjold, Mygind, afgik 20. Oktbr. fra Svendborg til Kotka. — Ellen, Lauritzen, ankom 22. Oktbr. til St. Malo. — Karen, Hansen, ankom 22. Oktbr. til Newhaven. — Dannebrog, Boye, ankom 22. Oktbr. til Warkworth. — Otte Søskende, Boye, som grundstødte ved Grønsund, er atter kommen flot og har fortsat Rejsen til Flensborg.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er antørt for en Øjehøjde af 16 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Skagerrak. Jyllands V.-Kyst. Bulbjerg, Spirbakken og Skagen. *Bulbjerg, Spirbakken* og *Skagen* Baaker ere ombyggede.

Hermed ere Arbejderne paa Baakerne afsluttede for iaar.

Store-Bælt. Fyen N. Hindsholm. Stubberup. *Stubberup* Mølle, ogsaa kaldet *Hersnab* Mølle, er atter opført.

Limfjorden. Draget, Bejstrup-Løb og over Løgstør-Grunde. Fra det Tidspunkt, da Sejladsen aabnes gennem de gravede Render over *Dragbanke, (Draget),* mellem *Nørre-Mejlgrund* og *Galehage, (Bejstrup-Løb),* samt over *Løgstør-Grunde,* er der Lodtvang i de to førstnævnte Render for alle Skibe med et Dybgaaende af over 10 Fod og i den sidstnævnte Rende for alle Skibe med et Dybgaaende af over 8 Fod.

Smaalands-Farvandet. Falster N. Orehoved Havn S.-Siden af Renden, inden om *Vedby-Hage,* der Ø. fra fører ind til *Orehoved* Havn, er afmærket med tre Halmprikker, som staa paa N.-Siden af Landgrunden i 12 à 13 Fod Vand. Den Ø.-ligste Prik staar paa 54° 57′ 32″ N. Br. 11° 52′ 10″ Ø. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Gefle Bugt. Harnäs. Fra den 14de Oktober 1900 er Lyset fra *Söderfors* Masovn ved *Harnäs* midlertidig slukket i c. 8 Uger.

Sundsvallsbugten. Åstholmsudde. *Astholmsudde* hurtigblinkende Fyr viser nu hvidt Lys fra N. 33° Ø. gennem Ø. og S. til S. 47° V., rødt Lys fra S. 47° V. til S. 78° V. over *V. Asen* og *Draget* mod S. samt *Snöskär* mod N., hvidt Lys fra S. 78° V. til S. 80° V. mellem *Snöskär* og *Spikarudden,* rødt Lys fra S. 80° V. gennem V. til N. 76° V. og hvidt Lys fra N. 76° V. til N. 70° V. mellem *Bergudde* og *Kalfvarne* mod S. samt *Granö* og *Fläsja* mod N.

Tyskland. Lübeck Bugt. Damoshöft og Pelzerhaken. Ved *Dameshöft* er den hvide Spirtønde ombyttet med en hvid Baaketønde med Ø.-lig Topbetegnelse og flyttet, saa den nu ligger i 5½ Fv. Vand paa Ø.-Kant af *Schwarzen Grunden.* 54° 11′ 44″ N. Br. 11° 7′ 54″ Ø. Lgd.

Ved *Pelzerhaken* er den hvide Spirtønde ombyttet med en hvid Baaketønde med S.-lig Topbetegnelse og flyttet, saa den nu ligger i 8½ Fv. Vand paa 54° 4′ 50″ N. Br. 10° 52′ 33″ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Archangel Bugt. Intzi. Ved *Intzi* skal tændes et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 111 Fod. Synsvidden: 16 Kml. 54 Fod højt Fyrtaarn ved Beboelseshuset 65° 58′ N. Br. 40° 43′ Ø. Lgd.

Onega-Bugt. Chesmenskoi Pynt. Paa *Chesmenskoi* Pynt skal tændes et hvidt Blinkfyr, der hver 5 S. viser Et-Blink. Flammens Højde: 121 Fod. Synsvidden: 16 Kml. 54 Fod højt Fyrtaarn ved Beboelseshuset. 64° 42′ 45″ N. Br. 36° 33′ 0″ Ø. Lgd.

Tyskland. Büsum V. Den sorte Baaketønde ved Foreningen af *Süder-* og *Norder-Piep* er ombyttet med en sort Lystønde med elektrisk Blinkfyr. Fyret viser sig kun, naar der er Bevægelse i Søen og med uregelmæssige Mellemrum efter Søens Styrke, hvert Blink har en Varighed af 4 Sekunder. 54° 7′ 9″ N. Br. 8° 47′ 54″ Ø. Lgd.

Weser. Rother Sand Fyr. *Rother Sand* Fyrs N.-lige røde Vinkel lyser nu fra S. 55½° V. til S. 53° V. og den S.-lige røde Vinkel fra S. 46° V. til S. 40° V.

Jade. I *Jade* er Grunden i Nærheden af Tønde S bortagen og Spirtønden flyttet til en lidt Ø.-ligere liggende Grund med 25½ Fod Vand. 53° 40′ 40″ N. Br. 8° 5′ 55″ Ø. Lgd.

Holland. Zuiderzee. Skydeøvelserne ved *Staart van Schieringhals* ere endte. Skiverne og Tønderne ere inddragne.

Zeegat van Texel. I Ledemærket i *Molengat* er Dybden paa Barren aftagen c. 6 Fod, saa Farvandet atter er upaalideligt.

Zeegat van Vlissingen. Walsoorden. Wester Schelde. I *Zuidergat* ligger Stumptønde Nr. 33 nu i 29 Fod Vand. 51° 22′ 50″ N. Br. 4° 3′ 14″ Ø. Lgd.

I *Pas van Terneuzen* ligger Stumptønde Nr. 11 nu i 30 Fod Vand. 51° 21′ 11″ N. Br. 3° 48′ 18″ Ø. Lgd., og Stumptønde Nr. 6 med afkortet Kegle i 27 Fod Vand. 51° 22′ 40″ N. Br. 3° 45′ 8″ Ø. Lgd.

Walsoorden faste Fyr er forandret og viser nu hvidt Lys fra N. 79° Ø. til c. 1 Kbl. V. for Stumptønde Nr. 33, rødt Lys derfra til over Spidstønde Nr. 29, og hvidt Lys derfra gennem S. til S. 9° V.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Dartmouth. Fyret ved Kystvagt-Stationen *Dartmouth* er nu tændt.

England V.-Kyst. Bristol-Channel. Lynmouth. Foreland. *Foreland* hvide Blinkfyr er nu tændt og viser hvidt Fire-Blink hver 15 Sekunder, Blink ½ S., Mørke 1¾ S., Blink ½ S., Mørke 1¾ S., Blink ½ S., Mørke 1¾ S., Blink ½ S., Mørke 7¾ S. Flammens Højde: 213 Fod. Synsvidden: 21 Kml. Det lyser fra S. 82° V. gennem V., N. og Ø. til S. 85° Ø. Hvidt, cylindrisk, 48 Fod højt Fyrhus paa Yderkant af *Foreland.* 51° 14′ 50″ N. Br. 3° 47′ 5″ V. Lgd.

Pendeen. *Pendeen* hvide Blinkfyr er nu tændt og viser Fire-Blink hver 15 Sekunder, Blink ½ S., Mørke 1¾ S., Blink ½ S., Mørke 1¾ S., Blink ½ S., Mørke 1¾ S., Blink ½ S., Mørke 7¾ S. Flammens Højde: 190 Fod. Synsvidden: 20 Kml. Det lyser fra S. 43° V. gennem V. og N. til N. 60° Ø., samt i Bugten mellem *Gurnards Head* og *Pendeen.* Hvidt, rundt, 54 Fod højt Fyrtaarn, tæt ved Udkigshuset. Taagesignal gives med Sirene, Et-Stød af 7 S. Varighed hver 2 Minutter. 50° 9′ 50″ N. Br. 5° 40′ 20″ V. Lgd.

Skerries. Taagesignalet ved *Skerries* Fyr er nu forandret og giver To-Stød hver 2 Minutter.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. New York Lower Bay. Old Orchard Shoal. Vraget af *„Satanella“,* der var sunket tæt ved *Old Orchard Shoal,* er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Virginia. Tail of the Horseshoe. Omtrent den 15de Oktober 1900 udlægges Fyrskib Nr. 71 midlertidigt ved SØ.-Enden af *Tail of the Horseshoe.* Det viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Top. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Taagesignal gives med en 12 Tomme Dampfløjte, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 5 S. Varighed. 36° 58′ 36″ N. Br. 76° 2′ 30″ V. Lgd.

Samtidig inddrages den rød og sort vandret stribede Klokketønde, der laa ved SØ.-Enden af *Tail of the Horseshoe.*

North Carolina. Frying Pan Shoal. East- and West-Slue. *Frying Pan Shoal East- and West-Slue* Tønder ere inddragne.

Cape Fear River. North Breaker. *North Breaker* røde Spidstønde Nr. 4½ er flyttet 1½ Kbl. NØ. hen, da Grunden er tiltagen næsten ud til *New Channel* Ledelinie. Den ligger i 16½ Fod Vand, fra *Fort Caswell* Flagstang i S. 7° V. og fra *Cape Fear* Fyr i S. 67° V. Mellem Tønde Nr. 4 og 4½ skal man holde 100 Alen N. for Ledelinien.

Florida. Florida Reefs. Bahia Honda Harbor. Paa N.-Siden af *Hawk Channel* og Ø.-Siden af Indløbet til *Bahia Honda Harbor,* tæt inden for *Bahia Honda Key Shoal* Tønde Nr. 2, er i 15 Fod Vand opført en rød, firkantet, pyramideformet Baake, fra Ø.-Siden af *Bahia Honda Key* i S. 52½° V., 2½ Kml. og fra V.-Siden af *West Summerland Keys* i S. 79½° Ø., 1½ Kml.

Hawk Channel. I *Hawk Channel* ere følgende Baaker opførte:

Jacobs Harbor Heads rød, firkantet, pyramideformet Baake i 25 Fod Vand, tæt ved *Seven Foot Shoal* Tønde Nr. 14, fra *Coffins Patches* Baake C. i N. 86½ V., 3¾ Kml. og fra *Sombrero Key* Fyr i N. 51° Ø., 5⅞ Kml.

Loggerhead Key rød, firkantet, pyramideformet Baake i 22 Fod Vand, tæt ved *Loggerhead Key Bank* Tønde Nr. 16, fra *Looe Key* Baake Nr. 6 i N. 46° V., 4 Kml. og fra *American Shoal* Fyr i N. 38½° Ø. 5⅜ Kml.

Pelican Key sort, firkantet, pyramideformet Baake i 16½ Fod Vand, tæt ved *Eleven Foot Shoal* rød og sort vandret stribede Spidstønde, fra *American Shoal* Fyr i N. 74° V., 5¾ Kml. og fra *Maryland Shoal* Baake S. i N. 48½° V., 3⅞ Kml.

Key West Harbor Indløb. *Eastern Triangel* røde Baake, 2⅜ Kml. S. 2½° V. fra *Key West* Fyr, er borttaget. *Ship Channel Shoal* Baake Nr. 5, c. 5 Kml. S. 23° Ø. fra *Key West*

Fyr, er borttagen. *West Side of Spit* Baake, ved *Northwest Channel,* er borttagen.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi Sound. Cat Island. Indtil den 21de November 1900 viser Fyret paa *Cat Island* V.-Ende hvidt, fast Fyr, hvorefter det igen viser hvidt, fast Fyr med Blus hver 90 Sekunder.

Texas. Galveston. *Galveston Bar* sort og hvid lodret stribede Fløjtetønde ligger nu hele Aaret paa Station.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Mostardas. Kysten ved *Mostardas* ligger betydeligt Ø.-ligere end angivet i Kortene. *Mostardas* Fyr ligger saaledes paa 50° 54′ 3″ V. Lgd., altsaa $6_{,0}$ Kml Ø.-ligere end i Kortene. 31° 16′ S. Br.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Pynt Meganom. Fyret paa Pynt *Meganom* er atter i Orden.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde-Hav.

Ceylon. Colombo. Ved *Colombo* er Fyrskibet, der viser rødt Fyr med En-Formørkelser hver 15 S. ved SV.-Enden af Bølgebryderen flyttet c. 100 Alen SV. hen, og ligger nu fra Fyret paa SV.-Bølgebryderen i NØ. t. N., 2⅓ Kbl. 6° 58′ N. Br. 79° 51′ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Korea. Fusan Harbour. I *Fusan Harbour* ere følgende Grunde fundne:

En 2¼ Fv. Klippe, fra den S.-ligste *Kokugan* Klippe i N. 56° V., $8_{,7}$ Kbl. og fra *Kaiundai*, 550 Fod høj, i S. 80° Ø.

En 5 Fv. Klippe. fra *Kaiundai* i S. 59° V. og fra *Tsuzomi Iwa* i S. 44° Ø., $8_{,2}$ Kbl.

En 3 Fv. Klippe, fra *Tsuzumi Iwa* i S. 39° V., $0_{,7}$ Kbl. og fra *Uno Se* i S. 73° Ø. Denne Grund og *Tsuzumi Iwa* ere forbundne ved et Rev.

En 3 Fv. Muddergrund. fra *Zetsuyei* i N. 30° V., $1_{,4}$ Kml. og fra *Tondari* i S. 86° V. 3 Fv. findes S. 15° V. og S. 72° Ø., $0_{,8}$ Kbl. fra denne Grund.

Paa 3¾ Fv. Grunden, der er aflagt i Kortene $3_{,1}$ Kbl. N. 46° V. fra *Tondari*, er der 6 Fv. Vand.

Beliggenhed: c. 35° 6′ N. Br. 129° 3′ Ø. Lgd.

Korea V.-Kyst. Ping Yaug Inlet. Chel Tau Ankerplads. Paa *Chel Tau* Ankerplads er funden en Klippe, der ved Lavvande falder 4 Fod tør, fra *Tetto Hill,* (150 Fod høj), i SV. t. V. ½ V., 2½ Kbl. og fra den 165 Fod høje Top paa *Yo Ko Ken* i SØ. ½ Ø. 38° 38′ 15″ N. Br. 125° 36′ 35″ Ø. Lgd.

Sibirien. Expedition Bugt. Pynt Nazimov. *Nazimov* Fyr er nu et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra S. 78° Ø. gennem Ø., N., V. og S. til S. 48° Ø. og rødt Lys fra S. 48° Ø. til S. 78° Ø. 42° 38′ 5″ N. Br. 130° 48′ 45″ Ø. Lgd.

Vladivostok. Pynt Egerscheld. Paa Pynt *Egerscheld* er tændt et fast Fyr, der viser rødt Lys fra S. 69° V. gennem S. og Ø. til N. 69° Ø., og grønt Lys fra N. 69° Ø. gennem N. og V. til S. 69° V. 23 Fod højt Fyrtaarn. 43° 5′ 50″ N. Br. 131° 51′ 40″ Ø. Lgd.

Japan. Inland Sea. Suwo Nada. Ajisu Indløb. Et 1 Fv. Rev, *Okino Se,* er fundet paa N.-Siden af *Suwo Nada,* fra Midten af *Hirame Se* i S. 17° Ø., $4_{,7}$ Kbl. og fra Toppen *Maruyama Zaki* i S. 77° V. 33° 58′ 30″ N. Br. 131° 24′ 15″ Ø. Lgd.

Japan. Nipon S.-Kyst. Ura Kami og Oø Sima. I Indløbet til *Ura Kami* ligger i 10 Fv. Vand en 3¼ Fv. Klippegrund, fra *Kantori Saki, (Arundell Point),* i SV., og fra *Tateishi (Hive Rock)* Top i SØ. t. Ø. ¾ Ø., $5_{,1}$ Kbl. 33° 33′ 40″ N. Br. 135° 56′ 50″ Ø. Lgd.

I *Oø Sima* Havn ligger en 3½ Fv. Klippegrund, fra Toppen af en Klippe tæt ved *Tojima (Omi) Saki* i V. t. S. ½ S., fra *Itsino Shima,* der er 15 Fod høj, i SØ. ½ S., 2½ Kbl.

Inden for 1 Kbl. SSV. og SØ. for Grunden er der Dybder med 3¾ og 4¾ Fv. Klippebund. En 4¾ Fv. Klippegrund ligger SØ. t. S., 1 Kbl. fra *Itsino Shima.* 3½ Fv. Grunden ligger paa 33° 28′ 45″ N. Br. 135° 48′ 30″ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Østerrig. — Indførsel og Transit af smittefarlige Varer fra *Glasgow* er forbudt.

Københavns Børskurs d. 24. Oktbr. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	99½		99½	99¾
Danmark			91½	92¼
Norden			122	123½
Kjøbenhavn			102	102½
Carl			55½	56
Dannebrog	98		97½	98¼
Skjold			72	72¼
Urania			79½	80¼
Union	108		107¾	108
Dampsk. af 1896			100¼	100¾
Østasiatiske			104¼	104½
Østersøen	102½	102	102	102½
Nordsøen			76	80
Torm			—	—
Gorm			105½	109½
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			110½	114
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			95	97
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			90	91
3½% Husejer Kreditk.	78½—	¾	78¾	79
3½% Kbhvns Kreditf.			81½	82½
4% — — 2. Serie	88—	¼	88¼	88½
4% — — 1. —			90¼	92
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			82½	83½
4% — — 7 —	88¼—	½	88¼	88½
3½% Landkreditk. 3 —			85½	86½
Aktier.				
Nationalbank			129¼	130
Privatbank			123	123¼
Landmandsbank	116—	¼	116	116½
Handelsbank			116	116½
Grundejerbank			99¼	100½
Burm. & Wain			75¾	76¼
Helsingørs Jærnsk.			86¼	87
Sukkerfabr.	100¼-	100	100	100¼
Bryggeri Aktier	90½	¼90	89¾	90

Vekselkurser d. 23. Oktbr. 1900.

	Ævista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London	18.21	18.17
Paris	72.60	—
Amsterdam	151.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 23. Oktbr. 1900.

Russiske Noter	216.65
4% Russiske Consols	—
3⁸/₁₀% — Boden Kredit	91.20
5% Mexikanske 1899	97.60
5% Rumænske Stats	87.00
4% — — 1890	72.60

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Det Foren. Dampskibs.“ 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 2,000, „Østersøen“ 2,000, „Kjøbenhavn“ 14,000, „Danmark“ 6,000, „Union“ 22,000, „Carl“ 10,000, „Dannebrog“ 14,000, „Østasiatiske“ 12,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Tlf. 5047.

VARE-MÆRKE.

Til Skibsproviantering

anbefales:

A. FORMANNS

BLODBUDDING

(i hermetisk lukkede Daaser).

Den anvendes som reglementeret Skibskost i alle Marinens Skibe de sidste tre Aar. Bestilling paa over 8000 Pd. foreligger allerede for i Aar.

Faas hos de fleste Skibsproviantererе i Danmark og i Fabriksudsalget:

12, Frederiksberggade 12. Kjøbenhavn K.

Wilh. G. Brummerstedt,

Uhrmager.

St. Strandstræde 43.

H. B. HANSEN,

SEJLMAGER,

HAVNEVEJEN, KOLDING.

Café van Zandt,

H. J. Aliphas.

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

samt **Skibshandel.**

P. Schou, Frederikshavn.

J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører,

anbefaler sin

Skibsproviantering shandel.

Randers.

Spis kun

Nørgaards

Dampkogte Skinker.

Engelsk Patent Dampkogningsmetode.

Al Næringsværdi bibeholdt.

Benfri, færdige til Spisning.

Fabrikslager: Nørregade 35.

Telefon 7305.

S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.

Telefon 2657.

Lille Strandstræde 8.

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.

Toldbodvej 44.

For Navigatører.

Ved en Navigationsskole, hvor der i Forvejen virker tre faste Lærere, søges en ugift, højst trediveaarig Navigatør, der har Lyst og Anlæg til Lærervirksomhed og til videre Uddannelse i forskellige Fag. Efter nogen Tids Prøve vil fast Ansættelse med stigende Lønvilkaar kunne forventes. Billet mrk.: **„For Navigatører"** med fyldige Oplysninger, Anbefalinger, Lønfordringer ud over frit Ophold o. desl. bedes indlagt snarest paa dette Blads Kontor.

Dampbaad.

En mindre Dampbaad, 35 Tons Brutto, indicerer cirka 100 Hestes Kraft, egner sig saavel til Bugsering som Passagerfart, er billig til Salg straks. Man henvender sig til **E. Holm, Østerbro 20, 1. Sal, Aalborg.**

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.

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.

Tirsdag den 30. Oktober 1900 Kl. 11 Form. bliver ved **offentlig Auktion,** der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt:

5000 Pd. gl. Tovværk, 6817 Pd. Spild af Tov, 950 Pd. Klude, 200 Pd. gl. Læder, 100 Pd. Sejldug, 58,800 Pd. gl. Jærn, 83,500 Pd. Staalaffald, 42 Vinfustager, 2 Fartøjer, 2,200 Pd. Metalspaaner, 10,800 Pd. Zinkaske, 1 Patentlog, 1 Ekstinktør, 1 Decimalvægt, 1 Diskvægt, 6 Kuglelanterner m. m.

Sagerne paavises Lørdag den 27. og Mandag den 29. Oktober fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 24. Oktober 1900.

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.

Husk nu!

PAUL SØRENSEN,

Skomagermester,

77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af

Iste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.

Telefon 4819.

Siam! Siam! Danskens Vej til Ros og Magt!

Drik kun **Siam-Bitteren!**

Faas overalt. **C. F. Rasmussen & Co.,** K. Telf. 29213.

Enhver Kaptajn,

som vil **spare Penge,**

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i **Europa, Asien, Afrika, Amerika** og **Australien.** — Telegrafiske 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 uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr. Ton om Aaret. (H. O.)

INDBYDELSE

til Tegning af nye Aktier i Aktieselskabet

DAMPSKIBSSELSKABET „UNION".

Paa den i Dag afholdte ekstraordinære Generalforsamling besluttedes i Stedet for bortsolgte Dampskib **Anglia** at anskaffe et **større, nybygget** Dampskib og til dette Øjemed udvide Selskabets Aktiekapital med Kr. **500,000,** saaledes at denne andrager ialt **Kr. 1,500,000.**

I Henhold til ovenstaaende indbyder herved undertegnede Bestyrelse for Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „UNION"

til Tegning af

Kr. 500,000 Aktier paa 1000 Kr. til Pari Kurs.

Selskabet, der stiftedes i **1894,** har givet følgende Udbytte til Aktionærerne:

1894 — **10** pCt.
1895 — **10** —
1896 — **10** —
1897 — **10** —
1898 — **10** —
1899 — **10** —

Foruden nævnte Udbytte er aarlig henlagt store Beløb til Reservefonden, der nu udgør ca. **230,000 Kr.,** og vil denne blive betydelig forøget i Aar, idet Selskabets Netto Indtægt pr. **1. Oktober har været ca. 25 pCt.**

Den nye Damper, der bliver af **fordelagtigste moderne Konstruktion,** vil være færdig til at gaa i Fart først i **Februar Maaned 1901.**

De nye Aktier deltager i Selskabets Udbytte lig med de gamle Aktier fra og med 1. Januar 1901 og indbetales paa følgende Maade:

Ved Tegningen, der foregaar

Fredag den 26. Oktober
Lørdag den 27. do. } **for ældre Aktier.**
Mandag den 29. do.
Tirsdag den 30. do } **for ny Tegning**

indbetales **30 pCt.**
1. Februar 1901 **30** „
15. April do. **40** „

For tidligere Indbetalinger godtgøres 5 pCt. p. A. Der er forbeholdt Ejerne af **de ældre Aktier Fortrinsret** til at erholde **en ny Aktie,** stor **Kr. 1000 for hver Kr. 2000 Aktier,** dog saaledes, at de, der maatte ønske at gøre Brug af denne Rettighed, maa forevise Aktierne til Afstempling paa Subskriptionsstedet.

Til at modtage Tegning paa ovennævnte Aktier og udstede Interimsbeviser herfor, der senere ombyttes med Aktier, bemyndiges Herrer

H. Meyer & Co., Ved Stranden 4,

hos hvem Selskabets Love og sidste Aars Regnskab over Driften er fremlagt.

Kjøbenhavn, den 20. Oktober 1900.

V. Hansen, Admiral. **C. A. Leth,** Grosserer. **Carl Albert Næser,** Etatsraad.

Peter L. Fisker, korresponderende Reder.

I Henhold til ovenstaaende Indbydelse modtage vi Tegning paa

500 Stkr. Aktier à Kr. 1000

i Dampskibsselskabet „Union",

Fredag den 26de Oktober.
Lørdag den 27de do.
Mandag den 29de do.
Tirsdag den 30te do.

Tegningen sluttes, saasnart det udbudte Beløb er tegnet.

H. Meyer & Co.
Ved Stranden 4.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

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.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.

Kjøbenhavn K.

Telefon 3528.

Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.

Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

*Telefon 155. * Telegrams Skandinav.*

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,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

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.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,

Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57).

AKTIESELSKABET

NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsproviantering-handlere samt Specialforretninger.

PETER IBSEN. Lager af Værktøj.

Illustreret Prisliste gratis.

Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Sagfører Ludvig Metz,
Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

N. Reippürt,
Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

N. F. Hansens Skibsværft,
Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

TH. MØLLER,
Nyhavn 45 & 47.
Telefon 387.
Skibsproviant, Kolonialvarer,
Vine og Spirituosa
en gros & en detail.
• Import & Eksport •
• Frilager •

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.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

KJØBENHAVNS DAMPVASKERI
TELEFON 3592. • NØRREGADE 35. • TELEFON 3592.
bør anvendes af ethvert
RHEDERI *og enhver* **OFFICER.**

Aalborg Havn.
Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, **er der udlagt et Fyrskib,** der viser **hvidt Blinkfyr,** og hvorfra der med en Dampsirene gives **Taagesignal.**

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende, og som have et Dybgaaende af over 12 Fod (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at **Skibe, som losse i Aalborg og som have betalt den nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havnepengene,** som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S
Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

EMIL HAMMELEV,
TOLDBODVEJ 1.
■ FREMMEDE TRÆSORTER. ■
Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood & Mahogni i vellagrede Varer.
Stort Lager forefindes.

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.

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, Øster Farimagsgade 4.

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

INDHOLD: Sø- og Handelsretsdomme. — Tilbageholdelse af fremmede Skibe i Rusland. — Pas nøje paa, at Negligence-Klausul findes i ethvert Certeparti og Konossement. — „Georg Stage". — Barken „Poul"s Forlis. — Den internationale Søforsikringskongres i Paris. — Fragtmarkedet. — Ingeniør H. C. Vogts Pendulpropeller. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Spørgsmaal og Svar. — Generalforsamling. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende" har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn", Telefon Nr 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende" sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 44. Kjøbenhavn, Torsdag den 1. November 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.

Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

Tør Dok 470'×76'×24.

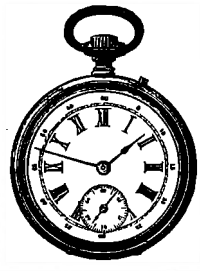
3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.



W. Q. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.

(Axel Herfurth Fleron.)

Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120. Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. udvidet 1877.

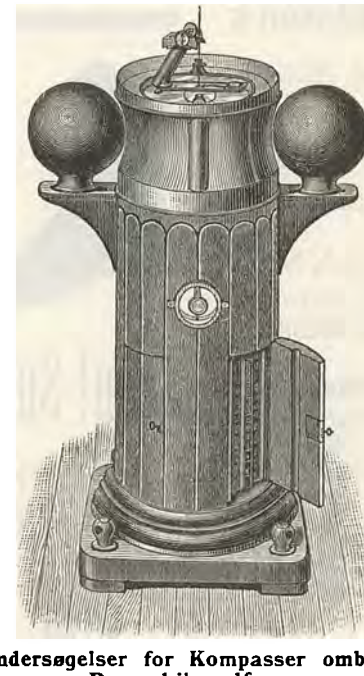
Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.

Kompasser af eget Fabrikat, komplet. (efter Lord Kelvins Princip).

Alm. Kompasser.

Baadskompas m. m.

E. S. Ritchie & Sons originale **Spritkompasser** med kurvet elle flad Rose med Grader.



Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.

Azimuth & Peilinstrumenter efter forskellige Modeller.

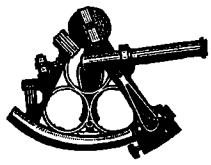
Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine** Cherup & A.

Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.

Barometre, enk. og dobb.

Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres.



„KEW" CERTIFICAT.
110 Kr.
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Sagfører Ludvig Metz,

Nyborg.

Søretssager. Inkasso.

N. Reippürt,

Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

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 henhørende til D'hrr. Skibsføreres velvillige Erindring.

Husmann & Bjørnsen,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk Etablissement.

*** Telefon 5598. ***

S. Johannesson's

Svineslagteri og Pølsefabrik,

Højbroplads 13.

Stort Lager af ferske, saltede og røgede Fedevarer.

H. B. HANSEN,

SEJLMAGER,

HAVNEVEJEN, KOLDING.

S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Christensens

Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

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.**

Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.
Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til
Jul. Christensen — Nyhavn Nr. 65. — Kjøbenhavn. K.

Nestlés Milk

(med Sukker)

& Viking

(uden Sukker)

ere de bedste Mærker.

Depot hos: **J. D. BEAUVAIS,**

St. Kongensgade 106. København.

Husk nu!
PAUL SØRENSEN,
Skomagermester,
77, Bredgade 77,
Hj. af Toldbodvej.
Fh. Toldbodvej 18.
Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af
1ste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.
Telefon 4819.

Siam! Siam! Danskens Vej til Ros og Magt!

Drik kun **Siam-Bitteren!**

Faas overalt. **C. F. Rasmussen & Co.,** K. Telf. 29213.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.

Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.

Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

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. M. Hansen,

Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.

Filial:
St. Strandstræde 43.

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.

Spis kun
Nørgaards
Dampkogte Skinker.

Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: **Nørregade 35.**
Telefon 7305.

Gafé van Zandt,

H. J. Aliphas.
Telefon **494.**
St. Annæ Plads 6.

Skibsfartens Skattebyrde.

De Lovforslag om en Reform af nogle af vore Skattelove, der i disse Dage have været behandlede i Folkethinget, berøre i høj Grad Skibsfartens Interesser. Saafremt de gennemføres i deres nuværende Form, vil der blive paalagt vor Skibsfart baade en ny Kommuneskat og ny Statsskatter, og unægtelig vil det være noget mistrøstende for dem, der nu i en Aarrække have arbejdet for Lettelse af den Skattebyrde, der hviler paa vor Skibsfart, at Resultatet i første Række bliver nye Skatter. Naturligvis kommer i hvert Fald den ene af dem ikke helt overraskende. Allerede for flere Aar siden har der fra Regeringen foreligget Forslag om Beskatning af Aktieselskaber, herunder Selskaber, der drive Skibsfart, og af de Skattelovforslag, der for c. 4 Aar siden af Regeringen fremsattes for Rigsdagen, var Beskatningen af disse Selskaber ligeledes et Led. Men i det nu foreliggende Forslag er man gaaet videre end nogensinde før. Det foreslaas nu at paalægge Aktieselskaber og andre Selskaber med begrænset Ansvar for det første en Skat til Kommunerne af 3 pCt., dog saaledes, at naar mindst Halvdelen af Bruttoindtægten hidrører fra Virksomhed i Udlandet, er kun Halvdelen af Nettoindtægten skattepligtig; dernæst til Staten en Formueskat af 0,5 pCt. og, efter Fradag af 4 pCt. af Aktiekapitalen, en Indkomstskat efter stigende Skala, indtil $2^1/_2$ pCt. af Indtægter over 100,000 Kr. En Indtægt over 100,000 Kr. kan saaledes komme til ialt (til Stat og Kommune) at betale $5^1/_2$ pCt. i Skat foruden Formueskatten. Naar man betænker, hvor stor en Del af vor Damp- og Sejlskibsfart, der drives af Aktieselskaber, vil man let se, hvor føleligt disse nye Skatter ville ramme vor Skibsfart.

Naar man foreslaar at paalægge Aktieselskaber i Almindelighed Skat til Kommunerne gaar man ud fra Forudsætninger, der efter vor Formening ere nogenlunde rigtige. Et Aktieselskab kan f. Eks. i en af vore Købstæder drive en stor Fabriksvirksomhed, der beskæftiger mange Mennesker. Selskabet udnytter da mange af de Goder, Kommunen byder, uden at det som saadan betaler rimeligt for dem; det tilfører ofte Kommunen en Befolkning, der lægger stærkt Beslag paa dens Skole- og Fattigbudget m. v., men som kun betaler en ringe Skat. Forholdet bliver saa meget mere urimeligt som Selskabets Aktionærer jo ofte ikke ere Borgere i Byen og saaledes intet yde af deres Fortjeneste til Byens Fornødenheder. Selv om det maa siges i og for sig at være uretfærdigt at beskatte et saadant Selskab, fordi det altid vil blive en Dobbeltbeskatning, maa det dog erkendes at være rimeligt, fordi Kommunerne have Krav paa noget Vederlag for de Goder, de byde saadanne Selskaber. Ogsaa ad anden Vej — Hensynet til den skarpe Konkurrence, Aktieselskaber ofte paaføre de i Kommunen boende Næringsdrivende — kommer man til Erkendelse af det rimelige i en Kommuneskat paa Aktieselskaber.

Men se vi nu hen til de Aktieselskaber, der drive Skibsfart, saa er Forskellen mellem disse og andre Aktieselskabers Forhold til Kommunen iøjnefaldende. Et Aktieselskab, der driver Skibsfart, nyder i særdeles ringe Grad, for ikke at sige slet ikke, de Goder, dets Hjemstedskommune byder sine Beboere, og de Betragtninger, der kunne begrunde en Skat til Kommunen paa de fleste andre Aktieselskaber, gælde aldeles ikke her. Vi indse ikke, hvilke særlige Fordele Kommunerne yde de Selskaber, der drive Skibsfart, og vi indse ikke, hvilke Byrder disse paaføre Kommunerne. Tværtimod: det Personel, der staar i disse Selskabers Tjeneste, kan kun i ringe Grad nyde de almindelige Goder, Kommunen byder. Men naar Forholdet er dette, da er det uretfærdigt at skære alle Aktieselskaberne over én Kam, at beskatte Skibsfartsselskaberne paa samme Maade som de andre. Vi staa her overfor det vel kendte Faktum, at Lovgivningen ser bort fra og intet Hensyn tager til Skibsfartens ejendommelige Forhold; det synes, at hverken Regering eller Rigsdag nogensinde har tænkt over dette, thi om at lægge disse Kommuneskatter paa Aktieselskaber, der drive Skibsfart, har der stedse hersket og hersker der den skønneste Enighed mellem alle Lovgivningsfaktorer.

En Skat til Kommunerne paa Aktieselskaber, der drive Skibsfart, synes os altsaa i hvert Fald ubillig, naar de skulle betale det samme som andre Aktieselskaber. Men naar de tillige skulle paalægges en ganske betydelig Skat til Staten, baade af deres Formue og af deres Indtægt, saa bliver den hele Foranstaltning unægtelig en skrigende Uretfærdighed mod Skibsfarten. Det er muligt, at denne ikke helt kan eller bør undgaa de nye Skattepaalæg, der anses nødvendige, men at give Skibsfarten en ny Statsskat i Tillæg til dem, den er rigelig forsynet med i Forvejen, det er at gaa langt videre, end en Lovgivning, der fordrer at tage lige meget Hensyn til alle Samfundsklasser, kan forsvare. Under Forhandlingen i Folkethinget holdt Hr. Entreprenør N. Andersen en Tale herom, som slaaende paaviste det uretfærdige heri, medens Hr. Andersen derimod tiltraadte Forslaget om en Kommuneskat paa alle Aktieselskaber. Vi gengive her den Del af Talen, der vedrørte Statsskatterne:

Man har hos os hidtil ment, og det har man ment Verden over, at det var en ret fortjenstfuld Handling, at Medborgere, der havde Midler i Hænde, tog Del i den internationale Skibsfart. Man har i andre Lande endog ment det i den Grad, at man har givet Subventioner i meget stort Omfang til Mænd, der vilde etablere international Dampskibsfart, saaledes f. Eks. i Frankrig. Her gaar man akkurat den modsatte Vej. Her lægger man Dobbeltbeskatning paa denne Virksomhed. Med Hensyn hertil skal jeg tage et Eksempel, ogsaa hentet fra det virkelige Liv, nemlig et af vore middelstore Dampskibsselskaber. Jeg forudsætter et Selskab med en Aktiekapital af 2 Millioner Kr., og som ejer 4 Skibe af Nutidens Type, hvert paa en Værdi af 500,000 Kr. Dette Selskab beskattes først og fremmest med 3 pCt. af Skibenes Værdi for overhovedet at have Lov til at indføre disse Skibe i Landet og lade dem gaa under dansk Flag. Det eneste, Skibene have med os at gøre, er at sejle under dansk Flag, idet de saa godt som aldrig komme hertil; de sejle i de store Have. Disse 3 pCt. af 2 Millioner Kr. er 60,000 Kr., som man tager af Selskabet. Dernæst svares der af disse 4 Skibe i direkte Skat til Staten under Form af det, man kalder Konsulatafgift, et Beløb, der udgør omtrent 8,000 Kr., altsaa 2,000 Kr. pr. Skib. Jeg siger, man „kalder" det Konsulatafgift, thi Dampskibene have ikke den allerfjerneste Nytte af Konsulerne i Havnestæderne, idet den Slags Selskaber, som jeg taler om — jeg taler ikke om de smaa Sejlskibe — i de Havne, hvortil Skibene komme, have deres egne Agenter; de have kun Ulemper af Konsulerne. Skibets Fører skal kun præsentere sig for disse for at faa sine Papirer paaskrevne. Man kunde lige saa godt paalægge Dampskibsselskaberne en Afgift til Lønning af Landets Skolelærere som nu til Landets Konsuler; jeg er endog tilbøjelig til at tro, at Dampskibsselskaberne vilde have mere Nytte af dygtige Skolelærere, for at faa deres Folk godt oplærte, end de have af Konsulerne omkring i Udlandet. Det er en slet og ret Skat, der paalægges Dampskibsselskaberne. Jeg gaar ud fra de Forhold i Dampskibsfarten, som vi have for Tiden, og som ere forholdsvis ret gunstige, at den giver en Gennemsnitsavance af 10 pCt. af Aktiekapitalen, for dette Selskab altsaa 200,000 Kr. aarligt. Det vil let ses, at de 8,000 Kr., der betales i Konsulatafgift, svarer til 4 pCt. af den aarlige Indtægt. Ifølge Lovforslaget sige de Herrer nu, at dette Selskab skal beskattes med en Formueskat af 0,5 pCt., hvilket er 1,000 Kr., og derefter skal Selskabet sættes i Indkomstskat. Der skal

svares en Indkomstskat af Overskuddet, efter at 4 pCt. af Aktiekapitalen, altsaa i dette Tilfælde 80,000 Kr., er fradraget, tilbage bliver altsaa 120,000 Kr., af hvilke der skal svares Skat. Disse 120,000 Kr. er over Maksimumsgrænsen efter den stigende Skatteskala og af disse skal der altsaa svares $2^1/_2$ pCt. eller 3,000 Kr. om Aaret i Skat. Det er, hvad Selskabet skal udrede. Dernæst komme vi til Aktionærerne. Jeg gaar ud fra, hvad jo ogsaa er Lovens Mening, at den Formuedel, som de paagældende Aktier udgøre, i Aktionærernes Værge, beskattes med 0,5 pro mille; dette bliver 1,000 Kr. for samtlige Aktionærer. Jeg gaar dernæst ud fra, at Indkomstskatten, som skal svares til Staten, ikke kommer op paa Maksimum, idet jeg forudsætter, at de paagældende Aktionærer staa saa nogenlunde midtvejs paa Skatteskalaen, ikke komme op paa Hundredetusind Kroners Indtægt, men have en god Middelindtægt, da de have Raad til at anlægge Penge i Dampskibsaktier. Jeg gaar altsaa ud fra, at de svare 2 pCt. af deres Indtægt, det er 4,000 Kr. Saa komme vi til Kommuneskatterne, som ligeledes hvile baade paa Selskabet og paa Aktionærerne. Jeg gaar ud fra, at Selskabet er domicileret i Kjøbenhavn; dette er det gunstigste Tilfælde, idet Skatten i de andre Byer er langt højere, og jeg forudsætter, at naar Lovforslaget er vedtaget, er Indtægtsskatten gaaet ned fra 3 pCt. til 2 pCt. Selskabet skal da betale 2 pCt. af den fulde Indtægt eller 4,000 Kr. Dernæst forudsætter jeg, at man gennemsnitlig kan antage, at Halvdelen af Aktionærerne i Dampskibsselskabet er bosat i Kjøbenhavn og den anden Halvdel omkring i Landets Købstæder; det er jo nemlig, navnlig i de senere Aar, meget yndet at anlægge mindre Overskuds-Kapitaler i Dampskibspapirer. Der skal altsaa af Halvdelen af Aktionærerne, af dem altsaa, der bo i Kjøbenhavn, svares en Skat af 2 pCt. til Kommunen, det bliver 2,000 Kr. De andre Aktionærer, der ere bosatte i Købstæderne, svare gennemsnitlig 6 pCt. i Kommuneskat og maa altsaa betale 6,000 Kr. af det andet Hundredetusind Kroners Indtægt. Som alle de Herrer kunne regne efter, er der aldeles intet overdrevent i denne Beregning. Dette Selskab med en Aktiekapital af 2 Millioner Kr., og som ejer 4 Dampskibe, kommer altsaa til at svare en Skat af 29,000 Kr. eller $14^1/_2$ pCt. af deres samlede Indtægter. Men, vil man maaske sige, dette er et Forhold, som ikke rammer, for 10 pCt. er alt for urimelig høj en Indtægt, den kan taale en hvilken som helst Udgift. Nej, det kan den ikke, for de 10 pCt. Udbytte er Vederlag saavel for det paagældende Aar som for alle de mange foregaaende Aar, som slet ikke gav nogen Indtægt, og i hvilke der slet intet kunde tjenes ved Dampskibsfarten. I de Aar skulde der ogsaa svares de samme Afgifter til Staten i Form af Konsulatafgift, og i enkelte Tilfælde blev der paa den Maade endog betalt c. 30 pCt. af Aarets Indtægt i Skat til Staten. Jeg spørger, om det er muligt at fremsætte nogen som helst rationel Begrundelse for Retfærdigheden af denne Beskatningsmaade, og om det virkelig her i Landet skulde være en uhæderlig Handling at slutte sig sammen i Aktieselskaber for at drive en Virksomhed, om det her i Modsætning til alle andre Lande skulde være nødvendigt ved uhyre Skatter at nedlægge Forbud mod at tage Del i Verdenskonkurrencen paa Skibsfartens Omraade?

Vi skulle til disse Udtalelser endnu føje, at disse nye Skatter ogsaa ville ramme vore Sejlskibe meget føleligt. En betydelig Del af vor Sejlskibsfart drives nu af Aktieselskaber og andre Interessentskaber; efter i en Række Aar at have arbejdet under yderst vanskelige Forhold, synes Udsigterne nu at stille sig noget lysere, saaledes at en ikke ringe Del af vor Sejlskibsflaade er i en glædelig Udvikling. Men skal den nu paaføres nye Skatter og beholde de gamle, saa vil den føle det som en ny Hæmsko, og det er tvivlsomt, om den ikke atter vil stagnere. — At Hr. Andersen ikke stod helt uden Støtte for sine Udtalelser, maa vi dog notere. Hr. Grosserer Chr. Hage erkendte, at de Indvendinger, der rejses mod denne Beskatning, ikke ere helt ubegrundede, og Hr. Grosserer Køedt betegnede den ny Statsskat som uretfærdig.

Og paa hvilket Tidspunkt er det nu, at man tænker sig at paalægge disse nye Skatter? I alle søfarende Nationer er der for Tiden en udpræget Bestræbelse efter at lette Skibsfarten til det yderste for Afgifter, for at sætte den i Stand til at konkurrere paa Verdensmarkedet, der netop nu byder den mange nye og gode Chancer. Vore Nabolande, Sverrig og Norge, reducere Skibenes Konsulatafgifter til et Minimum, i England er der paalagt Skibsfarten yderst moderate Afgifter, Rusland og Frankrig støtte den ved store Statssubventioner, om Tyskland gælder til Dels det samme, i De forenede Stater i Nordamerika er der en stærk Bevægelse for en yderliggaaende Statshjælp til Skibsfarten. I et saadant Øjeblik skulde Danmark, hvor Skibsfarten ikke faar eller paakalder nogen Statshjælp, og hvor den iforvejen er stærkt beskattet, gaa den stik modsatte Vej! Det vilde i Sandhed være et Skridt, vel egnet til at vække Opsigt blandt vore Konkurrenter, og unægtelig ikke hensynsfuldt overfor det Arbejde, der i de senere Aar med Held har bestræbt sig for at skabe vort Lands Skibsfart den Plads paa Verdensmarkedet, som vi have Ævnen til at opnaa og forsvare.

Forhaabentlig vil man under de fortsatte Forhandlinger paa Rigsdagen faa Øje for Skibsfartens Interesser i denne Sag. Men unægtelig er det beklageligt, at der ikke er givet Rigsdagen Lejlighed til samtidig at drøfte de Skatter, der allerede hvile paa Skibsfarten: Told- og Konsulatafgifterne. Det vilde i høj Grad have været det rette Tidspunkt for en Behandling i Rigsdagen af disse udenfor denne saa grundigt drøftede Spørgsmaal. Vi ævne nu heller ikke at forstaa, hvorfor de ikke have naaet ind til Rigsdagen; det ene af dem, Toldspørgsmaalet, har i Aarevis foreligget fuldkommen oplyst, og om dets Realitet ere alle politiske Partier enige; hvad det andet, Konsulatafgifterne, angaar, saa er det nu over to Aar siden, at Dampskibsrederi-Foreningen og Dansk Sejlskibsrederi-Forening sendte deres indgaaende motiverede Skrivelse om denne Sag til Skibsfartens Fællesrepræsentation, med Anmodning om at faa Spørgsmaalet forelagt Rigsdagen i den da netop paabegyndte Samling; af disse to Aar har det tilbragt det sidste i den for Tiden nedsatte Søfarts-Kommission. Kan det virkelig være forsvarligt at anvende en saadan Tid paa Behandlingen af et forud gennemarbejdet Spørgsmaal, og synes det ikke netop i høj Grad uforsvarligt, naar man ser hen til den Betydning, det kunde havt, om det nu havde foreligget Rigsdagen?

Det Skattelovforslag, vi ovenfor have omtalt, er fremgaaet som Resultat af en parlamentarisk Kommissions Arbejde, og Forslagsstillerne tilhøre baade Højre og de to Venstrepartier, ligesom Regeringen, som det synes, ikke vil gøre Modstand mod de Bestemmelser, vi her have fremhævet. Vi tro dog, at der paa Rigsdagen vil kunne fremkaldes Stemning for at tage Hensyn til Skibsfartens Interesser ved den planlagte Lovgivning, og vi have den Tillid til Rigsdagen, at den ikke vil overse disse, naar den gøres opmærksom paa dem. Det maa da være Skibsfartens Organisationers Sag nu at gøre dette saa hurtigt og kraftigt som muligt.

Et Ord til alle danske Smaaskippere.

Vi have modtaget følgende:

Hvornaar vil vi Smaaskippere faa Øjnene op og selv se vor mislige Stilling i Samfundet? Hvor længe vil og kan vi finde os i at blive misbudt og sat udenfor

alt Hensyn til enhver Tid, hvor længe vil vi f. Eks. endnu finde os i at blive budt en Fragt til Provinserne fra Kjøbenhavn af $11^1/_2$ Øre pr. Centner i Oktober Maaned, og saa bliver der oven i Købet forlangt, at man uden Vederlag skal vente i 8 Dage eller mere for at faa saadan en Last.

Men Hovedskylden ligger hos os selv; enhver Grosserer véd godt, at vi ikke i Længden kan eksistere ved at sejle under de Forhold, men det er en Selvfølge, at saa længe vi vil, saa faar vi ogsaa Lov til det; der findes ikke saa ussel og elendig en Stand i Samfundet som Smaaskipperne, den ene vil hellere sætte Fortjenesten ned end den anden, blot fordi der ingen Enighed eller Sammenhold findes. Enhver anden Stand har sin Forening til at støtte og varetage sine Interesser, men hvad har vi? ja, Begyndelsen er jo ganske vist gjort, men hvor søger vi Grunden til, at Foreningen desværre snarere er gaaet tilbage end frem i de faa Aar, den har eksisteret? Atter hos os selv; mangen en Skipper vrider sig ved at betale de 6 à 8 Kr. om Aaret i Kontingent, ræsonnerende som saa: ja, hvad kan det nytte, den Enighed bliver der aldrig imellem os, at det kan gavne os noget; ja, lad os se om Foreningen kan udrette noget og gavne os noget først, saa vil vi gerne melde os ind. Men netop her ligger Fejlen; enhver maa jo kunne sige sig selv, at en Forening paa c. 300 Medlemmer kan intet udrette, naar der af samme Stand staar c. 2,000 udenfor, som næsten arbejder lige imod. Nej, lad os slutte os sammen alle, Enighed gør stærk, saa vil vi sikkert Tid efter anden kunne skabe en nogenlunde taalelig Tilstand.

Jeg tillader mig at stille et Forslag: de fleste af os har jo assureret i mindre Søassurancer; lad Bestyrelsen for hver af disse Foreninger forhandle med hinanden og søge Enighed om, at hver Bestyrelse melder hele sin Forening eller alle sine Skibe ind i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe, og lad Assurancekasserne udrede Kontingentet; paa den Maade kommer vi omtrent alle ind under Foreningen, og naar dette Maal er naaet, da lad os først og fremmest arbejde hen til, at Skipperstanden kunde faa Lov til at vælge sin egen Repræsentant i Rigsdagen til at varetage sine Interesser; thi hvor hører vi nogensinde, at der blive talt for Smaaskibene; Love og Forandringer blive udarbejdede til Fordel for Landet, men intet for Smaaskibene, men hvem skulde vel ogsaa gøre det, naar vi ikke anmoder nogen derom. Og hvem er nu Smaaskibenes største Konkurrent? Ja, hvem andre, end Statsbanerne og Færgerne; disse løber aarligt med en stor Underbalance, som vi andre jo selvfølgelig skal være med til at dække, efter at de har taget Fortjenesten fra os, eller gjort det umuligt for os at faa en nogenlunde Betaling for vort Arbejde. Er nu dette nødvendigt? vilde det skade Land og Rige, om Taksterne var et Par Øre højere pr. Centner i Fragt? vilde det spille nogen Rolle for Landmanden, om han gav et Par Øre mere pr. Centner for det Kvantum Foderstoffer, han forbruger om Aaret? jeg tror det ikke, men jeg tror, det vilde støtte Smaaskibene uhyre meget, om de fik et Par Øre mere pr. Centner og tillige fik sat en Grænse for denne Lastning fra Dampskibe i Kjøbenhavn efter Tur og efter Sølov og naar Partiet foreligger.

Jeg henstiller til enhver Skipper sammen med mig at arbejde hen til, at vi faar vor Forening gjort stærk og handledygtig; derefter findes der nok paa Raad for, hvad der videre er at gøre.

En Skipper.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. $^{47}/_{1900}$, afsagt d. 26. Oktober. Højesteretssagfører O. J. Levison som Aktor mod Føreren og 2den Styrmand paa Damperen „Tiber".

Det forenede Dampskibsselskabs Damper Tiber afgik d. 2. Novbr. 1899 fra Kjøbenhavn, bestemt til St. Petersborg. De havde sydlig Vind, af Styrke 2, og blandet Luft; efter Opgave fra Drogdens Fyrskib kom Strømmen den Dag fra misv. S.V. og løb Kl. 4 Eftm. $^1/_2$ Kvartmil i Timen, hvilket Kl. 8 steg til 1,8 Kvartmil og ved Midnat atter gik ned til c. 1 Kvartmil i Timen. Kl. 4,18 Eftmd. passerede Damperen Nordre Røse, og Kl. 5,7 passeredes Drogdens Fyrskib; Loggen blev da sat paa 0, og Kursen sattes misv. S. t. V. Farten var c. $8^1/_2$ Knob i Timen. Kl. 6 overtog 2den Styrmand Vagten efter 1ste Styrmand, der meddelte ham Kursen og Tidspunktet, da Drogdens Fyrskib var passeret. Kaptajnen, der var paa Dækket, gik ned omtrent samtidig med Vagtafløsningen og blev nede omtrent et Kvarter; da han derefter atter kom op, saa han et Fyr, der allerede forinden — antagelig lige efter Vagtskiftet — var blevet bemærket af Udkigsmanden og 2den Styrmand. Fyret befandt sig i misv. S. S. O. $^3/_4$ O. og baade Styrmanden og Kaptajnen antog, at det var Falsterbo Fyrskib, uden at der dog i denne Retning faldt nogen Udtalelse imellem dem. Kursen forandredes til misv. S. $^1/_2$ O., hvilken Kurs styredes til Kl. $6^3/_4$, da det omtalte Fyr havdes tværs i gisset Afstand af 1 Kvartmil; Roret blev da lagt Styrbord for at gaa Øst efter Syd om Fyrskibet, men efter at Skibet havde drejet c. 1 Streg, tørnede det mod Grund og stod fast. Klokken var da 6,50. Det viste sig, at Grundstødningen havde fundet Sted næppe 1 Kvartmil sydvest for Falsterbo Landfyr, d. v. s. omtrent 4 Kvartmil nordligere end Fyrskibet.

Efter flere forgæves Forsøg paa at faa Skibet flot, lykkedes dette først d. 3. November ved Hjælp af 2 af Selskabets andre Dampere og efter at have losset nogle Varer i Lægtere.

Retten udtalte nu, at naar baade Kaptajn og Styrmand havde forvekslet Falsterbo faste Fyr med Falsterbo Fyrskibs Fyr, uagtet det første kun viser 1 Lys, Fyrskibet derimod 2, maatte Grunden hertil søges i, at de havde undladt at efterse Loggen og i, at de begge aldeles havde glemt at tage i Betragtning, at „Tiber" umulig i det Tidsrum, der var forløbet efter at Drogdens Fyrskib var passeret, selv om Strømmen ikke havde været modgaaende, kunde have udsejlet den fornødne Distance for at naa tværs af Falsterbo Fyrskib.

Der var til Undskyldning blevet paaberaabt, dels vedkommendes Træthed, dels at de havde mødt nogle svenske Lodsbaade, som ellers kun opholde sig i Nærheden af Fyrskibet, men til Trods for disse Omstændigheder fandt Retten, at de vedkommende maatte siges at have gjort sig skyldige i en saadan Forsømmelighed, at det maatte paadrage dem Ansvar efter henholdsvis Sølovens § 293 og § 306. Hovedansvaret fandtes ganske vist at paahvile Kaptajnen som den ældre og overordnede og den, der havde den egentlige Kommando, uden at dette dog kunde fritage Styrmanden, der som vagthavende skulde have passet bedre paa og varskoet Kaptajnen. Ved Straffens Fastsættelse fandt Retten at burde tage Hensyn til, at Kaptajnen kort efter Ulykken suspenderedes fra sin Stilling i 2 Maaneder og tabte sin Løn i den Tid. I Henhold hertil idømtes Kaptajnen en Bøde af 100 Kr., Styrmanden en Bøde af 50 Kr., medens begge i Forening skulde betale Sagens Omkostninger, derunder 30 Kr. til den beskikkede Aktor.

Dom i S. S. Nr. $^{62}/_{1900}$, afsagt d. 24. Oktober. En Fyrbøder, forhyret med Dampskibet „Island" for en Rejse til New York og tilbage, udeblev efter Landlov her uden gyldig Grund. Han havde modtaget 45 Kr. i

Forskud paa Hyre, men havde kun fortjent 26 Kr. Efter Sølovens § 299 dømtes han til Fængsel paa Vand og Brød i 5 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

Opmaaling og Fiskeriundersøgelser under Island og Færøerne.

Indtil for faa Aar siden have de islandske og færøiske Kyster og Fjorde været ret stedmoderlig behandlede, hvad Opmaaling angaar, og Manglen af paalidelige Søkort over de paagældende Strækninger været i høj Grad følelig for Skibsfarten.

Endelig blev der paa Finansloven for 1898, paa Marineministeriets og Landbrugsministeriets Konto, bevilget Penge til en 3-aarig Ekspedition, hvis Opgave dels var at opmaale Fjordene samt Landgrunden ud til 100 Favne Kurven, dels foretage Fiskeriundersøgelser.

Med indeværende Aar er den 3-aarige Bevilling udløben, og her skal da gives et Resumé af, hvad Ekspeditionen i den forløbne Tid har fuldført.

Paa Islands Østkyst er Opmaalingsarbejdet i det store og hele tilendebragt fra Kap Langanæs til Lille Vester Horn, saaledes at et nyt Kort over denne Strækning forventes at kunne udkomme i en nær Fremtid. Særlig den sydlige Del af denne Kyst er i høj Grad hjemsøgt af Taage; til Eksempel skal nævnes, at efter et Middeltal af 23 Aars Iagttagelser har et Sted som Berufjord ikke færre end 212 Taagedage om Aaret. Det ligger da i Sagens Natur, at et nyt Kort her vil afhjælpe et længe følt Savn.

Den foretagne Opmaaling er væsentligt støttet paa den i Aarhundredets Begyndelse stedfundne Triangulation af Island; Stedbestemmelse er hovedsagentlig taget ved dobbelt Vinkelmaaling; kun paa Strækninger, hvor man paa Grund af for store Afstande fra Land ikke har kunnet faa Landkending, er benyttet astronomiske Observationer. Lodskuddene ere dels tagne med Haandlod, dels med Batometer.

Foruden det nævnte Arbejde paa den opgaaende Grund, er Opmaaling udført paa de af Østkystens Fjorde, hvor en saadan ikke tidligere har fundet Sted. Over de vigtigste af disse vil antagelig i Tidens Løb udkomme Specialkort.

Endvidere er paabegyndt Opmaaling rundt Vestmanøerne samt lagt en Del Linier paa Sydkystens Landgrund.

Paa denne Strækning er Arbejdet forbunden med større Vanskeligheder, end Tilfældet er paa Østkysten, idet den lave Forstrand med de langt tilbageliggende Fjælde fordrer særlig klart Vejr for med Sikkerhed at kunne bestemme sin Plads paa Søen. Man har paa enkelte Steder paavist en ikke ringe Forskydning af Kysten, hvilket sandsynligvis hidrører fra de Sandmasser, som Elvene og Isbræerne føre med sig, og som efterhaanden aflejres ved Kystens Fod. Det kan ikke noksom anbefales at navigere med Forsigtighed langs denne farlige Kyst.

Efter Det forenede Dampskibsselskabs Anmodning er Ankerpladserne opmaalt paa følgende Fjorde: Stødvar-, Faskruds-, Nord-, Miø-, Seydis- og Borgarfjord.

For Islands Vedkommende skal endelig nævnes den tilendebragte Opmaaling af Hornefjord. Der er opstillet Indsejlingsbaaker, og formentlig vil det udførte Arbejde bidrage til at ophjælpe Sejladsen paa denne for sine vanskelige Strømforhold berygtede Fjord.

Hvad Opmaalingen under Færøerne angaar, da er denne foretagen i de vigtigste Sunde og Fjorde samt paa en stor Del af Landgrunden paa Øst og Nordsiden.

Paa de fleste Steder er Landgrunden meget stejlt opgaaende, saavel rundt Island som Færøerne. Som Følge heraf er det ikke sjældent, at man i Skillebæltet mellem det dybe og læge Vand træffer paa Strømkoblinger, der til Tider kan være saa stærke, at de faar Karakter af Braad, eller skaber Formodning om Tilstedeværelsen af en Banke. Usandsynligt er det ikke, at de nævnte Strømkoblinger ere Aarsager til mange af de Henvendelser, som mellem Aar og Dag indgaar til Regeringen om Undersøgelse af formodede Banker. Disse ere i de fleste Tilfælde forgæves eftersøgte.

Som ovenfor omtalt, har Ekspeditionens Opgave tillige været at foretage Fiskeriundersøgelser under Island. Disse ere udførte paa de samme Strækninger, hvor Opmaalingen har fundet Sted. Ved Udgivelse af Fiskerikort og Fiskeriberetninger, der har til Formaal at angive, hvilke Bundarter og Fiskearter, der findes paa de forskellige Steder, haaber man at kunne yde Fiskeriet en ikke ringe Hjælp.

Disse Undersøgelser ere dels foretagne med Trawl og Skraber, dels med Snurrevaad og Landdragningsvaad.

Det maa meget haabes, at Bevillingen til Ekspeditionen fornys, saaledes at der inden al for lang Tid vil kunne foreligge paalidelige Kort over de islandske og færøiske Kyster og Fjorde.

I de forløbne 3 Aar har Skonnerten „Diana“ været benyttet til ovennævnte Arbejder; dette Skib blev ved forskellige Installationer gjort brugbar til Opmaalingen og Fiskeriundersøgelserne. Ekspeditionens Chef var i 1898 Kaptajn G. Holm, i 1899 og 1900 Kaptajn R. Hammer.

Hj. R.

„Skik og Brug“.

Om Spørgsmaalet om Drikkepenge til Lodserne i tyske Havne have vi yderligere modtaget følgende:

Efter Opfordring fra Redaktionen undlader jeg ikke at svare paa den Protest, der er rejst mod min Artikel i dette Blads Nr. 22.

Det var den Gang som nu ikke min Hensigt at komme ind paa Personligheder. Hvad der staar om den halve Mark, som ikke blev modtaget, da skriver dette sig fra Neufahrwasser; medens det, der staar om Skibets Ophold, er passeret for mig andet Steds i Tyskland. Da min halve Mark ikke blev modtaget, forstod jeg det saaledes, at det var for lidt, og fattede da den Tanke, om muligt at faa dette Uvæsen udryddet. Man bliver saa ubehagelig flad, naar ens Gaver bliver forsmaaet; og man kan ikke tage saa flot til hele Mark, naar man som her skal have mange Lodser.

Nu ser jeg af den foretagne Undersøgelse, at det har beroet paa en Misforstaaelse, og at Lodserne slet ikke modtager Drikkepenge.

Det glæder mig meget, da det netop var det, jeg ønskede og mente at kunne fordre, at Selvfølelsen hos denne Samfundsklasse absolut burde forbyde dem at modtage „Drikkepenge“.

Her har vi altsaa Bevis for, at Lodserne ikke vil have Drikkkepenge, og derfor beder jeg indtrængende enhver af mine Kolleger, som giver mig Medhold, ikke at tilbyde saadanne.

Skulde nogen Lods spørge, hvordan det staar til i den Retning, saa har De Søfartstidendes Nr. 39 ved Haanden, og Vedkommende vil da ved rolig Eftertanke give Redaktionen Medhold i, at det virkelig er en Uskik.

De sparer Deres Mark og Lodserne har saamænd ingen Nytte af disse Penge, da det jo ligger i Sagens Natur, at Drikkepenge kun bruges i mindre heldige Øjemed.

Bremen, d. 19. Oktbr. 1900.

C. Andersen. Sk. „Ingeborg".

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge er Fragtmarkedet faldet i en ganske uhyggelig Grad overalt, undtagen enkelte Steder, hvor Sæsonen nærmer sig sin Slutning, og endda der ere Raterne omtrent stillestaaende. Det er især i Sorte- og Azoffhavet, at Markedet er faldet sammen, begrundet paa, som man siger, at der intet Korn er til Afskibning; men ogsaa andre Steder er der stor Nedgang i Raterne. I Amerika er det især Bomuldsbefragterne, som have Besværligheder med at faa Ladning, og de have maattet betale store Summer for at faa Befragtninger annullerede, og man venter, at endnu flere ville komme. Da Oktober og November Maaned skulle være de bedste, er det jo et slemt Tegn, at Markedet saaledes falder sammen, og denne ledige Tonnage vil da blive kastet paa Kornmarkedet, som derved vil blive trykket betydeligt ned. Det er umuligt at have nogen Mening om Grunden til denne pludselige Nedgang i Raterne; thi at Grunden skulde være den, at den kinesiske Affære ikke har taget saa megen Tonnage, som man antog, og at en Del Tonnage slippes løs fra Transvaalkrigen, kan vist næppe være rigtig. Det gælder nu for Rederne om ikke at blive bange, da dette „Krack" næppe kan vare længe, og ikke slutte til hvilken som helst Fragt, hvilket nogle allerede have gjort; thi da vil Tonnagen snart fordele sig, saa at alt kan komme i sin jævne Gænge igen, da Verdenshandelen næppe paa en Gang saaledes kan falde sammen, skønt den visselig har været noget opskruet i den sidste Tid.

Kulmarkedet. Saavel fra Wales som fra Østkysten og Skotland meddeles, at Markedet er meget flovt og faa Ordrer inde, og da der tilbyder sig rigelig Tonnage, trykker dette Raterne, saa at disse til Middelhavshavnene ere faldne 9 d. à 1/ og til Østen endnu mere. Den sidste Rate fra Cardiff til Colombo var kun 19/. Fra Leith noteres: Til Aalborg 7/6, Aarhus 6/6, 14 Fods Havne 8/6, Svinemünde 6/6 og prompt 7/3, Memel 7/6, Helsingborg, Malmø 6/9, Riga 6/9 à 7/, Hamburg 6/9, Brest 6/9, Dieppe 7/6, Gibraltar 10/, Algier 10/6, Valencia 11/, Barcelona 12/6. Fra Methil, Bnrntisland, Boness eller Grangemouth, hvor Lastetørnen nu er ophørt, noteres: Til Aarhus 6/9, Aalborg 7/9, danske 14 Fods Havne 8/6, Malmø, Helsingborg 7/6, Kiel 8/, Svinemünde 6/9, Neufahrwasser 7/6, Memel 8/, Kønigsberg 11/, Libau 7/9, Stockholm 8/. Fra Boness til Gibraltar 9/6 à 9/9, Valencia 10/6, Barcelona 12/6. Fra Methil til Genua 11/ à 11/3, Venedig, Triest 13/6, Algier 10/9. Fra Leith til Alexandria eller Port Said 12/, River Plate 16/6.

Østersømarkedet er uden væsentlig Forandring i den forløbne Uge og Raterne omtrent uforandrede. Fra St. Petersborg meddeles, at Vejret er meget mildt, saa man venter, at Navigationen vil holdes aaben endnu 3 à 4 Uger.

Trælastmarkedet har for Østersøens Vedkommende undergaaet nogle Forandringer, med højere Rater fra de Pladser, hvor Sæsonen snart ophører, og til England, hvor mindre Dækslast kan føres, hvorimod de ere faldne til Kontinentet. Fra Kronstadt noteres: Til London 50/ à 52/6, Hull 47/6 à 50/, Leith, Grangemouth 45/, Holland 23 fl. Fra Riga noteres: Til London eller Østkyst 35/, Antwerpen 40 à 41 Frcs., Rouen 45 à 47 Frcs., Holland 18 fl. Til Hull fra Norrköping 27/6 à 29/ D. B., Oxeløsund 27/6 à 28/6 D. B. $^1/_5$ Bds., Gefle 27/6 à 28/6 D. B. $^1/_4$ Bds., Skutskær 28 à 29/ D. B. $^1/_6$ Bds., Søderhamn 27/6 à 29/ D. B. $^1/_4$ Bds. Fra Memel noteres: Til Westhartlepool 6/650 D. W. Egestaver £ 13 pr. Mille, do. 1000 D. W. £ 12—10 pr. Mille, do. 300 Stdr. D. 32/. For □ Fyrre Sveller til West Hartlepool 10/, Sunderland 10/, Boston 11/6, Grimsby 10/, London 12/, Grangemouth 10/6, Boness, Granton 10/, Birkenhead 15/, Dublin 15/, alt pr. Load. Fra Botten eller Sydfinland noteres for Dampere til danske Provinshavne 35 Rmk. pr. Stdr., og for Sejlere fra Botten eller Sydfinland til danske Provinshavne 33 à 35 Rmk. pr. Stdr. Smaaland til danske Provinshavne 10 à 12 Øre pr. Kubikfod. Fra Pensacola, Mobile, Ship Island eller Sabine Pass 127/6 à 130/ til U. K. eller Kont, til Cape Town 180/, Algoa Bay 190/, og Port Natal 175/.

Middelhavet, Sorte- og Azoffhavet. I Middelhavet er der lidt mere Liv i Ertsfragterne, begrundet paa de daarlige Forhold i Sorte- og Azoffhavet, og Raterne ere: Benisaf-Rotterdam 10/3, Carthagena-Rotterdam 10/6, Maryport 11/3, Elba-Cardiff 9/6, Aguilas-West Hartlepool 10/6. Fra Sicilien ere Svovlfragterne 10/ og Frugtraterne 23/ pr. N. R. Der er intet Liv fra de spanske Frugthavne og Esparto Raterne ere gaaede ned til 17/6 fra Algier til Østkyst U. K. Alexandria Markedet viser ogsaa betydelig Nedgang, og der bydes kun 11/ for Bomuldsfrø pr. November Lastning. Fra Smyrna er der næsten slet ingen Efterspørgsel. Sorte- og Azoffhavet er i en daarlig Tilstand, og meget lidt virkelig Forretning gøres. Der bydes nok fra Odessa 10/ à 11/ til L. H. A. R., men det er kun for Part Ladning og de Redere, som have ladet sig narre, have maatte lade deres Skibe fylde op til meget lavere Rater Fra Azoff ere de sidste Rater 15/6 til direkte Havn. 16/ til Hamburg, men der gøres kun faa Forretninge, til disse Rater. Fra Poti til Rotterdam kan 15/9 faasr

Det amerikanske Marked. Der har været. gjort en betydelig Forretning i Kornmarkedet, men da der tilbydes rigelig Tonnage, saa ere Raterne ogsaa her faldne. Fra de nordlige Havne bydes 4/3 C. f. O. for mindre Dampere, 3/6 p. p. U. K. eller Kont. og 4/ til Danmark paa Berth terms for store Dampere, alt til November/December Lastning. Paa Netto Korn Certeparti bydes 16/ fra New York til p. p. U. K. eller Kont. Fra Gulfen er det vanskeligt at faa 20/6 for November og 20/ for December. Kulfragterne ere ogsaa dalede fra Virgina til 18/ Lissabon, 19/6 à 20/ til Marseilles eller Vestitalien, og Bomuldsbefragtningen er gaaet helt istaa. River Plate Markedet er ogsaa flovt og uden stor Forandring. Jan./Febr. Baade kunne faa 25/ à 25/6 fra St. Lorenzo til U. K. eller Kont. Det er muligt, at disse Rater ville blive bedre, men førend man er sikker paa Hvedehøsten, kan intet forud siges derom.

Det østlige Marked er vedblivende roligt, og Efterspørgslen for Tonnage meget begrænset. Fra Bombay 18/ til U. K. eller Kont., fra den persiske Bugt 24/ pr. D. W., fra Calcutta 28/9 paa Jute Basis, og fra Java 30/ til U. K. eller Kont. Fra Australien ere en Del Træfragter at faa til U. K. eller Kont., varierende mellem 58/ à 62/ i Henhold til de forskellige Pladser, Korn til 40/ til U. K. og 42/6 til Kont. og Uld til London 40/, U. K. 42/ og Kont. 43/9, alt pr. Ton D. W.

Tidsbefragtningerne ere ogsaa i betydelig Nedgang og der bydes nu fra U. S. kun 5/3 à 5/6 pr. D. W. imod tidligere 6/ à 6/3.

Ballastspørgsmaalet.

Vi have modtaget følgende:

Samtidig med Efteraarets lange Nætter, Storme og Regntykning ledes Sømænds Tanker uvilkaarligt hen paa det saa ofte omtalte Ballastspørgsmaal, og de, der sejle med moderne Fartøjer, tænke ofte paa, hvor de dog har det godt i de tyve Aar gamle Baade med høj Tank, der rummer Vægt nok til at omtrent $^3/_4$ af Skruen kan dækkes dermed, medens de moderne Skibe sjælden opnaar, at Skruenavet kommer under Vandet.

Udviklingen af Ballastforholdene omtales udførligt i et Foredrag i London af Mr. H. B. Wortley; deri oplyses, at den første Skruedamper (en Kollier) i 1852 blev forsynet med Plads til Vandballast ved Palmers Skibsbyggeri i Newcastle; fra den Tid fulgte flere Eksemplet, indtil det for nogle Aar tilbage blev helt almindeligt. Ballastspørgsmaalet er i Tidens Løb bleven meget paavirket af Skibsbyggeriets Udvikling, men uden at have Fordel deraf, og det Kvantum Ballast, der medgives Skibene, er efterhaanden reduceret paa en saadan Maade, at Grænsen for det tilladelige maa siges at være passeret. Af særlig Betydning for Sagen har Skibenes forandrede Form (flad Bund og fyldige Linier) været, og dertil kommer, at Staal som Bygningsmateriel reducerede Skibenes Vægt 10 à 13 %. Triplemaskinerne blev 5 % lettere og Kulforbruget formindsket med op mod 25 %.

Følgende Tabel viser Udviklingen i den sidste Tid. A er en Damper, bygget for c. 30 Aar tilbage. B sættes i Vandet paa den Tid, da Staal og Triplemaskine indførtes. C er en moderne Fragtdamper.

	A	B	C
Skibenes Længde	308′ (Fod)	275′	255′
— Bredde	$38^1/_2$′	$37^1/_2$′	41′
— Dybde	$29^2/_3$′	$20^3/_4$′	$21^3/_4$′
— Bæreævne ..	2,500 Tons	2,500 Tons	2,500 Tons
— Dybg., lastet.	23′	19′	16′
— Garneringsh.	4′	1′	6″
— Ballast	Sand	Vand	Vand
— Ballast i Vægt	600 Tons	333 Tons	250 Tons
Middeldybgaaende med tomme Laster.....	13′	$8^1/_2$′	6′
Skruens Diameter	17′	15′	12′

I disse 30 Aar har alt drejet sig om at bygge billige Dampere med stor Bæreævne ved ringe Dybgaaende. I den først nævnte Retning skal være opnaaet, at C er c. 45 % billigere end A, og med Hensyn til Skibenes Udsigt til hurtige og heldige Rejser, da er der vist en lignende Forskel. Det fortjener derfor at overvejes, om det ikke er i danske Rederes Interesse at forsyne selv ældre Skibe mod en ekstra Højtank. I England synes Stemningen for Minimums Lademærke at tiltage, og Aarsagen til at Indførelsen opsættes, er vist nærmest den, at de engelske Rederes Interesser er ved at kvæles under legislativ Omsorg og Beskyttelse. En af de kostbareste Følger af for lidt Ballast er de altfor almindelige Uheld med Skrue eller Akselledning i Søen; thi dermed følger ikke alene stor Bjærgeløn, men ofte tillige kostbare Reparationer paa fremmede smaa Pladser. For nylig er der ved Admiralitetsretten i London tilkendt en Damper, „S. S. Aberdeen", £ 7,000 i Bjærgeløn for S. S. „Gulf of Genoa", der havde mistet sin Skrue paa en Rejse fra England til Avstralien. Ved den Lejlighed oplyste Dommeren, Mr. Barnes, at Retten i de to sidste Aar havde fastsat i Bjærgeløn, foraarsaget ved tabte Skruer alene, den anselige Sum af £ 135,406, medens Bjærgeløn af alle mulige andre Aarsager kun have beløbet sig til £ 95,630.

Det er en Selvfølge, at denne Domstol ikke tilnærmelsesvis har havt med alle den Slags Sager at gøre, og det er lige saa naturligt, at Bjærgeløn kun udgør en Del, og vist ikke altid den største, af de Udgifter, der følge af disse Uheld, der uden Tvivl kunne reduceres ganske betydeligt ved at forsyne Skibene med tilstrækkelig Ballast. Derfor synes det naturligt, om Dampskibsrederne modarbejdede denne Nutidens største Ulempe paa Skibsbyggeriets Omraade; thi det bliver dog dem, der tilsidst maa bære Udgifterne ved at Assurandørerne forhøje deres Præmier.

s.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart

valgte i sit Møde i Aftes Skibsreder D. Torm til Repræsentationens Formand i Stedet for afdøde Kommandør N. J. Jespersen.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Vær saa venlig at sige mig, hvad jeg har at iagttage med Konnossement, stillet til Ordre, førend jeg losser min Last.

Skal Aflasterens Navn absolut være skrevet paa Bagsiden?

Er det tilstrækkeligt blot at se Konnossementet eller skal jeg skrive paa det „Forevist for Losning".

I bekræftende Fald, skal dette da skrives paa Forsiden eller Bagsiden af samme. En Smaaskipper.

Sv.: Skipperen skal ifølge Sølovens § 139 udlevere Godset til den, der møder med et Konnossement, der berettiger til at faa Godset udleveret, og i denne Henseende udtaler Sølovens § 134, at den, der enten ifølge Konnossementets Ord eller ifølge en Række af Overdragelser i behørig Orden fremtræder som rette Indehaver af Konnossementet, kan forlange Godset udleveret.

Lyder Konnossementet alene „til Ordre" forstaas derved Afladerens Ordre, og den, der møder med Konnossementet, maa derfor kunne paavise en behørig Overdragelse fra Afladeren eller nogen, hvem denne har overdraget det. Overdragelserne skrives sædvanlig paa Konnossementets Bagside. Det Konnossement, som Modtageren fremviser for at faa Godset udleveret, skal ifølge Sølovens § 139, naar Losningen er færdig, udleveres til Skipperen med paategnet Tilstaaelse for Godsets Modtagelse. Ønsker Skipperen imidlertid forinden Losningen Sikkerhed for at faa Kvitteringen, kan han, førend han begynder Losningen, forlange Konnossementet deponeret. Efterhaanden som Losningen gaar frem kan Skipperen forlange Afskrivning paa Konnossementet eller særskilte Modtagelsesbeviser.

Paa denne Maade løser Sølven Konflikten mellem Skipperens Ret til at faa Kvittering før Udleveringen og Modtagerens Ret til at beholde Konnossementet til Godset er leveret.

Konnossementet kan man deponere hos en upartisk Trediemand.

Fra Sø og Land.

Rettelse. I vor Artikel i sidste No. om den internationale Søforsikringskongres er indløbet et Par Trykfejl, idet der Side 389 L. 10 f. n. staar „to Dage", skal være ti Dage og L. 1 f. n. staar „Franchurebestemmelser", skal være Franchisebestemmelser.

Der er paabudt Lodstvang ved Sejlads gennem de i Limfjorden uddybede Render over Dragbanken og mellem Nørre-Mejlgrund og Galehage (Bejstrup Løb) og for alle Skibe med et Dybgaaende af over 10 Fod dansk Maal og over Løgstør-Grunde for alle Skibe med et Dybgaaende af over 8 Fod dansk Maal. Lodstvangen træder i Kraft, naar disse Løb aabnes for Sejladsen.

Personalia.

Formanden for Kjøbenhavns Skipperforening, Kapt. A. V. Knudsen, er udnævnt til Medlem af „Bombebøssen"s Direktion.

Under Kapt. Nordens Sygdom er Dpsk. J. C. Jacobsen overtaget af Kapt. Kofoed fra Dpsk. Valdemar, medens sidst nævnte Skib føres af 1ste Styrmand C. P. Johnsen.

Kapt. E. Brabrand fra Dpsk. Louise har af Helbredshensyn taget Afsked fra Selskabets Tjeneste. Skibet føres indtil videre af 1ste Styrmand T. Rasmussen.

D. F. D. S. Expedition i Nykøbing M. der nylig blev ledig ved Hr. Hj. E. Sørensens Død, er fra 1. Novbr. besat med Hr. F. Knakkesgaard, der i en Aarrække har været Forvalter ved Dampskibsekspeditionen i Aalborg.

Nybygninger, Køb og Salg.

Det første paa Hellerup Skibsværft og Maskinbyggeri byggede Dampskib, Nexos, er løbet af Stablen. Det laster 1,400 Tons d. V. og er bygget til Dampskibsselskabet Vesterhavet i Esbjerg. Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et Dampskib paa 2,200 Tons til Udlandet.

Ugens Havarier.

Bark Dania, der i Oktbr. strandede ved Colorados, er solgt for 400 Doll. Skibet har 7 Fod Vand i Lasten. Ladningen er stillet til Assurandørernes Raadighed.

Fra Skagen skrives d. 29. Oktbr. til „Dansk Søfartstidende:"

Fredag d. 26. Oktbr. Kl. 10 Aften strandede midt paa Skagens Rev, paa Grund af Regntykning, Kutter „Almuth", Kapt. Grussing, af Bremen, paa Rejse fra Gøteborg til London med tomme Flasker. Skibet maaler 84 Tons og har 5 Mands Besætning. Skibet sank Kl. 3 om Natten, og Besætningen maatte tage sin Tilflugt til Masterne.

Paa Grund af det usigtbare Vejr blev Strandingen først observeret om Morgenen, og Skagens Redningsbaad gik straks ud. Da Strømmen var meget stærk og Søen i voldsomt Oprør, var det ikke muligt for Redningsbaaden at komme til Vraget, men den fik da Assistance af Lodsdamperen „Skagerak", der var til Stede, og det lykkedes at frelse hele Besætningen i en meget forkommen Tilstand. Redningsbaaden fra Gl. Skagen kom til Stede ved Strandingsstedet, men blev ikke benyttet.

Barkskibet „M. Christiansen" af Rønne er ankommet til Grimsby efter en meget haard Rejse fra Hvidehavet, der varede i 63 Dage.

Kapt. Bager har, if. „Bornholms Avis", i et Brev til Rederiet skildret Rejsen.

„M. Christiansen" gik fra Kouda d. 19. August, havde en lang Rejse til Nordkap, men fik saa god Vind ned til Lofoten, hvor Skibet saa laa og drev i c. 3 Uger med orkanagtige Storme hver Dag, medens Skibets Læk tiltog Dag for Dag. Søen tog det meste bort af Finkenettet samt en Del af Skanseklædningen og forskellige andre Ting. Det værste var, at Finkenettet agter, som ved Jernknæer er forbundet med Lønningerne paa Halvdækket, rev Lønningerne løse, saa Vandet styrtede ind overalt, og da Skibet laa overkrænget, laa alting under Vand i Læside. Endelig kom man ned efter Shetlandsøerne, men her gentog den samme Historie sig som ved Lofoten. Her brækkedes desuden Krumtappen til Møllen, saa den ikke kunde bruges mere, hvorfor Mandskabet stadig maatte staa ved Pumperne, da Skibet laa mere under end over Vandet. Endelig slog Vinden om til Nordvest, og med nogenlunde godt Vejr kom man Spurn nær paa 15 á 20 Mil; om Natten sprang Vinden imidlertid om til Vest, og det blæste atter op til Storm. Skibet kunde kun med Nød holdes læns, og Forraadet af Proviant var kun lille. Men da sprang Vinden atter om, og endelig d. 19. lykkedes det at komme ind til Grimsby.

Adonis, Skonnert af Svendborg, er paa Rejsen fra Kotka til London med Staver i Drogden bleven paasejlet af Dpsk. Em. Z. Svitzer; den fik Hækken en Del beskadiget. Skaden repareredes her.

Mary Coles, Skonnert af Belfast, der, som bekendt, strandede ved Rødsand, er nu Vrag. Det bjærgede og Vraget sælges ved Auktion.

Hans Olsen, Skonnert af Stavanger, har d. 23. ds., paa Rejsen fra Luleå til England med Træ, paa Helsingørs Red mistet begge sine Ankere, og drev ned paa tre andre Skibe, hvorved den mistede Klyverbom og fik anden Skade. Bien bragte den ind til Helsingør. Bien indbragte ligeledes et af de Skibe, „Hans Olsen" kolliderede med, nemlig „Statsminister Selmer", Skonnert af Arendal, paa Rejsen fra Hudikswall til Delagoa Bay med Brædder. Dette Skib havde ved Kollision lidt betydelig Skade i Boven, mistet Klyverbom og Spryd og faaet Fokkemasten knækket.

Peder Lidia, Skonnert af Riga, er paa Rejsen fra Hjemstedet til Southampton med Træ bleven oversejlet ved Kobbergrunden af en ukendt Damper. Indbragt til Helsingør i synkefærdig Tilstand.

Renalt, Dpsk. af Glasgow, kom d. 25. Oktbr. paa Rejsen til Sverrig i Ballast paa Grund ved Bredfjed. Flot uden Assistance.

Ceres, Dpsk. af Flensborg, er d. 25. Oktbr. i Ballast til Riga, grundstødt ved Drumholm. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Gjedser. Er afgaaet til Riga, ubeskadiget.

Ragna, Smakke af Mandal, er d. 24. Oktbr. paa Rejsen til Esbjerg med Brænde strandet ved Blaavandshuk. 3 Mand af Besætningen druknede.

Margrethe, Brig af Oskarshamn, er paa Rejsen til England med Props grundstødt ved Stevns. Svitzers assisterer.

Yrsa, Dpsk., kom d. 24. Oktbr. paa Grund paa Albuen. Flot, efter at en Del af Ladningen, Sukker, var losset i Lægtere. Skibet ubeskadiget.

Hermann, Skonnert af Geestemünde, er d. 26. Oktbr., paa Rejsen fra Danzig til Horsens med Sveller, grundstødt ved Snekkersten. Svitzers assisterer.

Richard Kelsall, Dpsk. af North Shields, er Natten til d. 27. Oktbr. strandet paa Sjællands Odde. 5 Mand af Besætningen drev i en Baad om i Kattegat til Kl. 8 Søndag Aften, da de indkom til Grenaa Havn. Skibet er fuldt af Vand.

Livadia, Dpsk. af Lybeck, har paa Rejsen fra Aarhus til Hjemstedet med Stykgods været paa Grund paa Sprogø. Flot med Assistance af Svitzers og indkommet til Helsingør, hvor Skibet viste sig at være ubeskadiget, hvorfor Rejsen fortsattes.

Nordkap, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen herfra til Kina været paa Grund i Suez Kanal ved Bitter Lakes. Flot med Assistance.

Dania, Skonnert af Skillinge, er d. 28. Oktbr. strandet paa Flintholm Rev og er fuld af Vand.

Freyr, Skonnert af Thurø, er indkommet hertil læk og maa losse og reparere. Skibet var paa Rejsen fra St. Petersborg til England med Oliekager.

Noah VI, norsk Bark, er indbragt hertil læk. Skibet var paa Rejsen fra Stavanger til Kapstaden.

Familiens Haab, Galease af Marstal, er i Kaiser Wilhelm Kanal bleven paasejlet af holl. Dampskib Leersum, hvorved Familiens Haab fik en Del Skade, blandt andet knækket sin Klyverbom.

Peter, Skonnert af Svendborg, er paa Rejsen fra Kønigsberg til Gøteborg med Rug indkommet hertil læk.

Margaretha, Galease, er indkommet hertil læk efter Grundstødning ved Dragør. Losser og reparerer.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Newcastle 21. Oktbr., best. til New Orleans. — Alexandra, Svensson, ankom til Rotterdam 24. Oktbr. — Algarve, Borries, afgik fra Finland 24. Oktbr., best. til Alicante. — A. N. Hansen, Paaske, i Antwerpen. — Antwerpen, Kihl, ankom til St. Petersborg 21. Oktbr. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New York 23. Oktbr., best. til Kbhvn. — Arno, Strubberg, afgik fra Gibraltar 27. Oktbr., bestemt til Palma. — Beira, Lunge, i Finland. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Marsala 26. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, ankom til Kbhvn. 23. Oktbr. — Douro, Ørum, afgik fra Cadiz 28. Oktbr., bestemt til Lissabon. — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn. 17. Oktbr., bestemt til New Orleans. — Garonne, Rasmussen, ankom til La Rochelle 26. Oktbr. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 29. Oktbr. — Hekla, Gundel, ankom til New York 27. Oktbr. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Kbhvn 26. Oktbr. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 26. Oktbr., best. til New York. — Kentucky, Caroc, ank. til Kbhvn. 23. Oktbr. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 25. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Loire, Rabe, i Finland. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. til New Orleans 31. Oktbr. — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til Rouen 20. Oktbr. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Hamburg 12. Oktbr., bestemt til Boston. — Norge, Knudsen, ankom til Kbhvn. 27. Oktbr. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Tarragona 28. Oktbr. — Omsk, Müller, ankom til Dunkirk 25. Oktbr.. — Seine, Staal, afgik fra La Rochelle 28. Oktbr., bestemt til Havre. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 7. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Thingvalla, Laub, ankom til St. Petersborg 21. Oktbr. — Tiber, Bech, ankom til Newcastle 28. Oktbr. — Tomsk, Andersen, ank. til Kbhvn. 24. Oktbr. — Xenia, Thidemann, afgik fra New York 13. Oktbr., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Wiberg, pass. Holtenau 26. Oktbr., best. til London. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Arendal 25. Oktbr., bestemt til Throndhjem. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ank. til Kbhvn. 28. Oktbr., bestemt til Riga. — Ceres, Jacobæus, afgik fra Leith 19. Oktbr., best. til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 30. Oktbr., best. til London. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Throndhjem 29. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Eos, Christensen, ankom til Kbhvn. 28. Oktbr., bestemt til Libau. — Ella, Mortensen, ankom til Danzig 27. Oktbr.. bestemt til Kbhvn. — Jyden, Erichsen, ankom til Kbhvn. 27. Oktbr., bestemt til Danzig. — Frederik, Thomsen, afgik fra Pillau 26. Oktbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Ingwartsen, ankom til Antwerpen 24. Oktbr., best. til Kbhvn. — Kasan, Hansen, afgik fra London 29. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Kiew, Jacobsen, ankom til Libau 23. Oktbr., best. til Hull. — Laura, Christiansen, ankom til Reykjavik 6. Oktbr., best. til Kbhvn. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 28. Oktbr., bestemt til Kønigsberg. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 26. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 28. Oktbr., bestemt til Vestnorge. — Moskov, Rohde, afgik fra Hull 27. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Boness 16. Oktbr., bestemt til Libau. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 28. Oktbr., best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 29. Oktbr., best. til Libau. — Pregel, Olsen, afgik fra Libau 29. Oktbr., best. til London. — Thyra, Jørgensen, afgik fra Bergen 29. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, ank. til Kbhvn. 27. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Kiær, ankom til Reykjavik 12. Oktbr., bestemt til Liverpool. — Vesta, Holm, afgik fra Leith 18. Oktbr., best. til Island. — Vesuv, Andresen, ank. til Kbhvn. 26. Oktbr. — Viking, Lorentzen, pass. Holtenau 29. Oktbr.. bestemt til Antwerpen. — Kursk, Møller, ankom til Hull 24. Oktbr., best. til Aalborg. — A. Andersen, Schubert, ankom til Antwerpen 25. Oktbr., bestemt til Kbhvn.

Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 1. Novbr., bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Grimsby 31. Oktbr., best. til Malmø. — Ficaria, Thøgersen, afg. fra Kbhvn. 1. Novbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 31. Oktbr. via Svendborg og Aalborg, bestemt til Newcastle. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 31. Oktbr., best. til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 31. Oktbr., best. til Kbhvn. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 31. Oktbr., best. til Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 31. Oktbr. via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Rotterdam 25. Oktbr. — Frode, Wrisberg, ankom til St. Petersborg 28. Oktbr. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Åbo 28. Oktbr. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Blyth 26. Oktbr. — Danmark, Kraemer, ank. til Pillau 31. Oktbr. — Ragnar, Holst, afgik fra Stettin 23. Oktbr., bestemt til Swansea. — Volmer, Riber, ankom til London 30. Oktbr. — Dan, Tofte, ankom til Blyth 30. Oktbr. — Magnus, Jørgensen, ankom til Newcastle 26. Oktbr. — Olaf, Petersen, ankom til London 29. Oktbr. — Knud II, Hansen, afgik fra Kronstadt 23. Oktbr., bestemt til Dundee. — Erik II, Hveysel, ank. til Newcastle 29. Oktbr.

Urania. Polarstjernen, Callesen, afgik fra Suez 19. Oktbr., bestemt til Manilla. — Ekliptika, Nielsen, ankom til Hamburg 27. Oktbr. — Venus, Petersen, ank. til Emden 27. Oktbr. — Sirius, Branth, ankom til Mozambique 22. Oktbr. — Urania, Jørgensen, ankom til Jacobstad 24. Oktbr. — Saturn, Lund, ankom til Ghent 22. Oktbr. — Mars, Nielsen, er ankommen til Harburg.

Nordsøen. Wineland, Petersen, pass. Suez 15. Oktbr. — Nordland, Pii, ankom til Grangemouth 25. Oktbr. — England, Andresen, ankom til Libau 28. Oktbr.

Heimdal. Anine, Ratje, afgik fra Stugsund 30. Oktbr. — Kamma, Petersen, afgik fra Blyth 30. Oktbr. — Helga, Lagesen, ank. til Søderhamn 29. Oktbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Hernøsand 26. Oktbr. — Elna, Møller, afgik til North Shields 30. Oktbr. — Therese, Løffler, ankom til Gutujewsky 28. Oktbr.

Vesterhavet. Niobe, Schmidt, afgik fra Wyborg 28. Oktbr., bestemt til Zaandam. — Nancy, Mathisen, afgik fra Granvik 25. Oktbr., bestemt til Rochefort. — Nautik, Mortensen, ankom til Kronstadt 28. Oktbr. — Nora, Christensen, ankom til Aberdeen 25. Oktbr. — Neptun, Jørgensen, ankom til Rostock 29. Oktbr. — Nerma, Knutzen, afgik fra Wasa 28. Oktbr., bestemt til Kotka. — Alfa, Nielsen, ankom til Devonport 30. Oktbr.

Jylland. Karen, Degn, ankom til Esbjerg 26. Oktbr. — Ingrid, Meinertz, afgik fra Kbhvn. 28. Oktbr., bestemt til Kronstadt.

Dania. Lilly, Nielsen, ankom til Pillau 25. Oktbr. — Mary, Lorentzen, afgik fra Esbjerg 30. Oktbr., bestemt til Methil.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, ankom til Neufahrwasser 25. Oktbr. — Fyen, Hansen, afgik fra Stettin 27. Oktbr., bestemt til St. Petersborg. — Hafnia, Troensegaard, ank. til Rotterdam 28. Oktbr. — Russia, Hansen, afgik fra Delfzyl 27. Oktbr., bestemt til Tynen. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Ghent 24. Oktbr.

Østersøen. Yrsa, Jensen, ankom til Kbhvn. 29. Oktbr. — Rita, Jørgensen, afgik fra Rouen 26. Oktbr., ank. til Warkworth 29. Oktbr.

Union. Anglia, Poulsen, ankom til Kbhvn. 24. Oktbr. — Frisia, Skov, afgik fra Lübeck 29. Oktbr., bestemt til Piteå. — Gallia, Nielsen, ankom til Riga 27. Oktbr. — Britannia, Nielsen, afgik fra Rotterdam 26. Oktbr., best. til St. Petersborg. — Caledonia, Fisker, afgik fra Riga 27. Oktbr., bestemt til Amsterdam.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afgik fra Kbhvn. 30. Oktbr.. best. til Calais. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Cardiff 27. Oktbr, bestemt til Montevideo. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Garston 19. Oktbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 29. Oktbr. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Ripola 29. Oktbr., bestemt til Rouen. — Kronborg, Schultz, afgik fra Colombo 15. Oktbr., bestemt til Østasien. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 31. Oktbr. — Skanderborg, Larsen, afgik fra Kbhvn. 25. Oktbr., bestemt til Calais — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 29. Oktbr. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Korsør 30. Oktbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, ank. til Ræfsø 29. Oktbr. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 29. Oktbr. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Luleå 27. Oktbr., bestemt til Dunkirk. — Marselisborg, Andersen, ankom til Montevideo 28. Oktbr. — Silkeborg, Petersen, afgik fra San Lucar 24. Oktbr., bestemt til Ardrossan. — Skodsborg, Lund, ankom til Nyland 27. Oktbr. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Kbhvn. 27. Oktbr., best. til Rouen. — Ulfsborg, Hveissel, afgik fra Kbhvn. 30. Oktbr., bestemt til Honfleur.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Sunderland 25. Oktbr. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Reval 26. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Agnete, Jensen, ank. til Newcastle 28. Oktbr. — Hermia, Sørensen, ankom til Kiel 26. Oktbr. — Alice, Hansen, afgik fra Kiel 30. Oktbr., bestemt til Burntisland. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 29. Oktbr. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 26. Oktbr., best. til Grangemouth. — Rønne, Hintze, ank. til Libau 29. Oktbr.

Danmark. Rolf, Skjødt, ankom til Methil 28. Oktbr. — Thorvaldsen, Predbjørn, afgik fra Kiel 28. Oktbr., best. til Methil. — Ansgar, Larsen, ankom til Blyth 28. Oktbr. — J. N. Madvig, Faverskov, ankom til Newcastle 23. Oktbr. — Hamlet, Sommer, afgik fra Riga 26. Oktbr., best. til Ghent. — Helge, Mathiesen, ankom til Kronstadt 19. Oktbr.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Annam, Berg, ankom til St. Petersborg 29. Oktbr. — Siam, Glahn, ankom til Odessa 27. Oktbr. — Kronborg, Schultz, afg. fra Singapore 23. Oktbr., bestemt til Wladivostock — Normannia, Eriksen, afgik fra Singapore 30. Oktbr. — Nordkap, Rasmussen, afgik fra Suez 26. Oktbr.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 25. Oktbr. til Geestemünde. — Energi, Hansen, ankom 26. Oktbr. til Boness.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra St. Petersborg 25. Oktbr., bestemt til London. — London, Bom, ankom til Riga 29. Oktbr.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Rotterdam 29. Oktbr. — Clara, Petersen, afgik fra Lübeck 27. Oktbr., bestemt til Kronstadt.

Ægir. Erik, Steen, ankom til St. Petersborg 29. Oktbr. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Kiel 29. Oktbr., bestemt til Reval.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Dorane, Sigurdsen, ank. til Cardiff 25. Oktbr. — Havila, Holm, ank. til Hamburg 25. Oktober. fra Iquique. — Gladstone, Nielsen, afg. fra Diego Suarez 18. Septbr. til Newcastle N. S. W. — Copley, Eriksen, ank. til Taltal 22. Oktbr. fra Antwerpen. — Verdande, Nielsen, ank til Laurvig 23. Oktbr. fra London. — Anna & Emmy, Svarrer, ank. til Nørrkøping 22. Oktbr. fra Fowey. — Thora, Thomsen, ank. til Amsterdam 21. Oktbr. fra Hamburg. — Maracaibo, Svarrer, afg. fra Maracaibo 4. Oktbr. til Hamburg. — Neiros, Sonnicksen, afg. fra Elben 19. Oktbr. til England. — Embla, Jepsen, pass. Helsingør 25. Oktbr., fra Kronstadt til Boness. — Mary José, Brinck, pass. Helsingør 25. Oktbr. fra Kemi til Port Natal. — Valparaiso, Jørgensen, afg. fra Mobile 12. Oktbr. til Rosario. — Nancy, Pedersen, prajet 17. Oktbr. paa 43° N. Br. 31° W. Lgd. fra Cadix til St. Johns (Ny Foundland). — Clara, Nielsen, ankom til Rotterdom 26. Oktbr. fra Ny Caledonia.

Fanø. Sønderho. Anne Jenssine, Øhle, ank. til Cardiff. 22. Oktbr. fra Drammen. — Georg Schwalbe, Pedersen, afg. fra Macassar 16. Septbr. til Amsterdam. — Elisabetha, Fischer, ank. til Pogresso 22. Oktbr. fra Hamburg.

Svendborg. Solon, Hansen, ank. til Methil 21. Oktbr. — Frejr, Hansen, ank. til Pillau 22. Oktbr. — Frejr, Hansen, ank. til Leith 22. Oktbr. — Fylla, Rasmussen, ank. til South Alloa 22. Oktbr. — Niels Juel, Henriksen, ank. til South Alloa 22. Oktbr. — Lyø, Jensen, ank. til Lybæk 23. Oktbr. — Hertha, Hansen, ank. til Kircaldy 23. Oktbr — Thetis, Hansen, ank. til Leith Red 23. Oktbr. — Fulvia, Nielsen, ank. til Newport 23. Oktbr. — Skjold, Larsen, ank. til Dunkerque 24. Oktbr. — Maren Kirstine, Jensen, ank. til Norrkøping 24. Oktbr. — Concordia Henriksen, ank. til Dieppe 25. Oktbr. — Hanne, Jørgensen, ank. til Yarmouth 24. Oktbr. — Galathea. Bom, ank. til Kønigsberg 26. Oktbr, — Fortuna, Christiansen, ank. til Fecamp 25. Oktbr. — Elise Bay, Petersen, ank. til Frederikshavn 26. Oktbr. — Haabet, Andreasen, ank. til Stockholm 26. Oktbr. — Ruth, Møller, ank. til Risör 26. Oktbr. — Vega, Rasmussen, ank. til Leith 27. Oktbr. — Fædres Minde, Nielsen, ank. til Svendborg 29. Oktbr. — Diana. Fallentin, ank. til Kings Lynn 26. Oktbr. — Niels, Hansen, ank. til Svinemünde 27. Oktbr. — Saga, Clausen, ank. til Gefle 27. Oktbr. — Fides, Nielsen, ank. til Leith 27. Oktbr. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. til Sønderborg 28. Oktbr.

Kjøbenhavn. Alexandria, Ankersen, var 14. Oktbr. ved Hoobai paa Tongaøerne.

Ærø. Fred, Friis, ank. 23. Oktbr. til St. Valery. — Danmark, Caspersen, ank. 22. Oktbr. til Brest. — Arken, Christensen, ank. 22. Oktbr. til Vallø. — Hansigne, ank. 23. Oktbr. til St. Valery sur Somme. — Marie, Rasmussen. ank. 23. Oktbr. til Boness. — Bien, Petersen, ank. 20. Oktbr. til Korsør. — Svip, Jensen, ank. 20. Oktbr. til Søby fra Norrkøping. — M. Hay, Petersen, ank. 22. Oktbr. til Frederiksstad. — Marie, Boye, ank. 22. Oktbr. til Rønne. — Anne Dorthea, Rasmussen, ank. 22. Oktbr. til Kbhvn. — Niels Juel, Nielsen, ank. 22. Oktbr. til Rochester fra Aberdeen. — Thea, Friis, afgik 11. Oktbr. fra Mazagan (Afrika) bestemt til Falmouth f. O. — Henriette, Holm, ankom 22. Oktbr. til Gravesend. — Sylfiden, Boye, afgik 23. Oktbr. fra Rudkjøbing til Norge. — Freja, Østermann, ankom 23. Oktbr. til Raumo. — Elise, Mortensen, afgik 20. Oktbr. fra Korsør til Kiel. — Frederik & Ane, Wilhelmsen, ankom 18. Oktbr. til Newhaven. — Hansigne, Kastrup, ankom 18. Oktbr. til Gøteborg. — Svanen, Møllmann, afgik 18. Oktbr. fra Liverpool til Kallundborg. — Henriette, Holm, ankom 23. Oktbr. til London. — Anne, Albertsen, ankom 22. Oktbr. til Odense. — Hekla, Jørgensen, ankom 25. Oktbr. til Præstø. — Kiana, Christensen, ankom 24. Oktbr. til L'Orient. — Familien, Frederiksen, ankom 24. Oktbr. til St. Valery. — Emanuel, Nielsen, ankom 23. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Martha, Haagensen, afgik 20. Oktbr. fra Pillau til Southampton. — Christine, Espensen, afgik 25. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Limhamn. — Christian, Eschen, afgik 23. Oktbr. til Sverrig. — Rødkilde, Schultz, ankom 24. Oktbr. til Kbhvn. — Hebe, Clausen, ank. 25. Oktbr. til Stubbekjøbing. — Claudia, Simonsen, ankrede 25. Oktbr. ved Dragør paa Rejse til Faro. — Hildur, Schmidt, ankom 25. Oktbr. til Pontrieux. — Albertine, Albertsen, ankom 21. Oktbr. til Randers fra Kønigsberg. — Ydun, Christensen, ank. 26. Oktbr. paa Kjøbenhavns Red, best. til Yarmouth. — Cura, Christenson, ankom 26. Oktbr. til Kjøbenhavn fra Nakskov. — Peter, Olsen, ankom 22. Oktbr. til Swinemünde. — Hermod, Dreimann, afgik 21. Oktbr. fra Gravesend til Gefle. — Fortuna, Schmidt, ankom 25. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Emanuel, Schmidt, afgik 26. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Forældres Minde, Christensen, ankom 26. Oktbr til Rochester. — Caroline, Knudsen, ankom 27. Oktbr. til Gefle. — Sømanden, Rasmussen, ankom 27. Oktbr. til Boness. — Skjold, Mygind, ankom 27. Oktbr. til Kotka. — Maren, Christensen, ankom 28. Oktbr. til Sundsvall. — Amor, Rasmussen, ankom 27. Oktbr. til Memel. — Margrethe, Petersen, ankom 27. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Familien, Weber, ankom 27. Oktbr. til Kjøbenhavn. — — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 29. Oktbr. til Gøteborg. — Ingeborg, Svane, ankom 28. Oktbr. til Nakskov. — Saga, Clausen, ankom 29. Oktbr. til Gøteborg. — Duen, Christensen, ankom 27. Oktbr. til Drammen.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Lille-Bælt. Strib, Strib-Odde og Assens Fyr. Den 4de November 1900 tændes følgende Fyr:

Strib faste Vinkelfyr, som viser grønt Lys fra S. 9° Ø. til S. 12° V., hvidt Lys fra S. 12° V. til S. 15° V., rødt Lys fra S. 15° V. gennem V. til N. 45° V., grønt Lys fra N. 45° V. gennem N. til N. 52° Ø., og hvidt Lys fra N. 52° Ø. til N. 60° Ø. Flammens Højde: 66 Fod, Synsvidden: 14 Kml. for det hvide Lys. Lysevnen i Midten af den NØ.-lige hvide Vinkel: 21 Kml., i den S.-lige hvide Vinkel 15 Kml., for det røde Lys 11 Kml. og for det grønne Lys 9 Kml. Linseapparat af 3dje Orden. Fyret vises fra et paa *Strib-Odde* opført, 68 Fod højt, hvidt, firkantet Taarn med røde og graa Forsiringer og graat Lanternetag. 55° 32′ 34″ N, Br. 9° 45′ 39″ Ø. Lgd,

Samtidig slukkes *Strib* hvide, faste Fyr og *Strib-Odde* hvide Lanterne.

Børup Ø. faste Vinkelfyr, som viser grønt Lys fra S. 12° V. til S. 27° V., hvidt Lys fra S. 27° V. til S. 36° V., og rødt Lys fra S. 36° V. til S. 40° V. Flammens Højde: 28 Fod. Synsvidden: $10_{,5}$ Kml. for det hvide Lys. Lysevnen: $12_{,5}$ Kml. for det hvide, 9 Kml. for det røde og 7 Kml. for det grønne Lys. Spejlapparat af 5te Orden. Fyret vises fra Gavlen af en 24 Fod høj Beboelsesbygning, der staar $1_{,8}$ Kml. VNV. for *Snoghøj* Færgested. 55° 31′ 41″ N. Br. 9° 40′ 56″ Ø. Lgd.

Børup V. faste Vinkelfyr, som viser grønt Lys fra S. 75° Ø. til S. 72° Ø., hvidt Lys fra S. 72° Ø. til S. 69° Ø. og rødt Lys fra S. 69° Ø. til S. 63° Ø. Flammens Højde: 11 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Lysevnen $13_{,5}$ Kml. for det hvide, $9_{,5}$ Kml for det røde og 8 Kml. for det grønne Lys. Spejlapparat af 4de Orden. Fyret vises fra Gavlen af et $14^1/_2$ Fod højt, lysegrønt Træhus med røde Forsiringer, der staar c. 1,250 Alen VSV. fra *Børup Ø.* Vinkelfyr. 55° 31′ 34″ N. Br. 9° 40′ 18″ Ø. Lgd.

Klippehage faste Vinkelfyr, som viser grønt Lys fra S. 50° Ø. til S. 47° Ø., hvidt Lys fra S. 47° Ø. til S. 44° Ø. og rødt Lys fra S. 44° Ø. til S. 40° Ø. Flammens Højde: 46 Fod. Synsvidden: 12 Kml. for det hvide Lys. Lysevnen: $13_{,5}$ Kml. for det hvide, $9_{,5}$ Kml. for det røde og 8 Kml. for det grønne Lys. Spejlapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et lysegraat, 12 Fod højt Træhus, der staar paa *Klippehage.* 55° 30′ 46″ N. Br. 9° 37′ 7″ Ø. Lgd.

Fænø faste Vinkelfyr, som viser grønt Lys fra S. 22° Ø. til S. 18° Ø., hvidt Lys fra S. 18° Ø. til S. 14° Ø. og rødt Lys fra S. 14° Ø. til S. 10° Ø. Flammens Højde: 35 Fod. Synsvidden: 11 Kml. for det hvide Lys. Lysevnen: 15 Kml. for det hvide, 11 Kml. for det røde og 9 Kml. for det grønne Lys, Spejlapparat af 4de Orden. Fyret vises fra Gavlen af et hvidt, 24 Fod højt Beboelseshus paa *Fænø* S.-Ende. 55° 28′ 30″ N. Br. 9° 42′ 20″ Ø. Lgd.

Tvinsbjerg NØ.-Ledefyr, som er et hvidt, fast Fyr, der lyser kraftigt over en Vinkel af 6° paa hver Side af Fyrlinien. Flammens Højde: 88 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Lysevnen: 18 Kml. Spejlapparat af 4de Orden Fyret vises fra et lysebrunt, 33 Fod højt Træhus, der staar c. 1,400 Alen V. t. S. $^1/_2$ S. fra *Sandager* Kirke. 55° 19′ 31″ N. Br. 9° 55′ 9″ Ø. Lgd.

Tvinsbjerg SV.-Ledefyr, som er et hvidt, fast Fyr. der lyser kraftigt over en Vinkel af 2° paa hver Side af Fyrlinien. Flammens Højde: 38 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Lysevnen: 17 Kml. Spejlapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et Kvistvindue i et hvidt, 24 Fod højt Beboelseshus, der staar c. 3,440 Alen S. 42° V. fra *Tvinsbjerg* NØ.-Ledefyr. 55° 18′ 39″ N. Br. 9° 53′ 47″ Ø. Lgd.

Holdte overet i S. 42° V. og N. 42° Ø. lede Fyrene i over 5 Fv. Vand mellem *Aarø-Flak* og *Thorø-Rev*.

Tvinsbjerg faste Vinkelfyr, som viser grønt Lys fra N. 63° V. til N. 59° V.. hvidt Lys fra N. 59° V. til N. 55° V. og rødt Lys fra N. 55° V. til N. 51° V. Flammens Højde: 39 Fod. Synsvidden: 12 Kml. for det hvide Lys. Lysevnen: 15 Kml. for det hvide, 11 Kml. for det røde og 9 Kml. for det grønne Lys. Spejlapparat af 4de Orden. Fyret vises fra samme Bygning som *Tvinsbjerg* SV.-Ledefyr.

Assens S.-Ledefyr, et rødt, fast Fyr, der lyser kraftigt over en Vinkel af 2° paa hver Side af Fyrlinien. Flammens Højde: 35 Fod Synsvidden: 11.5 Kml. Lysevnen: 13 Kml. Spejlapparat af 5te Orden. Fyret vises fra et rødt Fyrhus med hvidt, vandret Bælte. paa en rød Træbaake. der staar 270 Alen VSV. fra *Assens* Sukkerfabriks Skorsten. Hele Højden 33 Fod. 55° 15′ 56″ N. Br. 9° 53′ 37″ Ø. Lgd.

Assens N.-Ledefyr, som er et rødt, fast Fyr. der lyser kraftigt over en Vinkel af 2° paa hver Side af Fyrlinien. Flammens Højde: 10 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Lysevnen: 13 Kml. Spejlapparat af 5te Orden. Fyret vises fra et 14 Fod højt, rødt Fyrhus med hvidt, vandret Bælte, paa *Assens* Havns SV.-lige Hjørn. 650 Alen N. 19½° V. fra Bagfyret. 55° 16′ 8″ N. Br. 9° 53′ 30″ Ø. Lgd.

Holdte overet i N. 19½° V. og S 19½° Ø. lede Fyrene i dybt Vand mellem den hvide Vinkel i *Tvinsbjerg* Vinkelfyr og *Tvinsbjerg* Fyrlinie, samt gennem den gravede Rende ind til *Assens* Havn. Fyrhusene tjene som Dagmærker gennem den gravede Rende.

Samtidig slukkes *Assens* røde, faste Fyr. De gamle Lodsbaaker borttages.

Helnæs Fyr ventes tændt i December 1900.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Malmö. Naar Dampfærgen er for Udgaaende fra *Malmö* Havn, hejses om Dagen paa en Flagstang paa V.-Molens Hoved en sort Ballon og om Natten en hvid Lanterne lodret under det ydre, røde Fyr.

Sverrig. Trelleborg. Paa den indre Klokketønde ved *Trelleborg* anbringes en hvid Lanterne.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Den 1ste November 1900 tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formørkelser:

Løberen, paa *Hvaler* Ø.-Pynt, lyser fra N. 3° Ø., fri Ø. om *Møregrund* og *Søndre Fugleskjærgrund*, gjennem Ø. og S. til S. 6° V., fri Ø. om *Kuskjær* og *Krosholmen*. Lyset er rødt fra N. 7° Ø., fri V. om *Møkkalasgrundene*, gjennem Ø. til S. 3° Ø.. fri V. om *Kraakene*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 6 Kml. for det hvide. 4 Kml for det røde Lys. 59° 4′ 45″ N. Br. 10° 58′ 40″ Ø. Lgd.

Kallerød, paa *Kragerø* Ø.-Side, lyser fra N. 10° V.. fri Ø. om *Bekhustangen*, til N. 16° Ø., og fra S. 7° Ø., fri Ø. om *Flyndregrunden*. til S. 31° Ø. Flammens Højde: 45 Fod. Synsvidden: mod N. 10 Kml., mod S. 7 Kml. 59° 10′ 45″ N. Br. 10° 57′ 30″ Ø. Lgd.

Holdt netop fri Ø. for *Bælgene* Fyrlampe leder den klar Ø. om *Søndre Fugleskjærgrund*.

Gaasungen, *Vesterelven*, lyser fra N. gjennem Ø. og S. til S. 35° V., fri Ø. om Grundene ved *Strømholmen*. Lyset er grønt fra N. 40° Ø., fri V. om *Sturegrund* og *Wasingtongrunden*, gennem Ø. til S. fri V. om *Stangeskjærflakket*, rødt fra S. 19° V., fri Ø. om 3⅓ Fv. Grunden Ø. for *Torgauten*, til S. 35° V., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 15 Fod. Synsvidden: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys. 59° 10′ 40″ N. Br. 10° 52′ 45″ Ø. Lgd.

Brændetid for disse tre Fyrlamper: 15de Juli—31te Maj.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Den 1ste November 1900 tændes følgende Fyrlamper:

Leiesund, *Svendsholmen* S.-Pynt ved *Akerhavn*, *Karmøen* viser rødt, fast Fyr fra N. 44° V. gennem V. til S. 17° V. Flammens Højde: 13 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Brændetid: 1ste September—31te Marts. 59° 15′ 30″ N. Br. 5° 11′ 5″ Ø. Lgd.

Vadsø Mole, 80 Alen fra N.-Enden, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Brændetid: 1ste November—1ste April. 70° 3′.8 N. Br. 29° 44′.7 Ø. Lgd.

Holland. Zeegat van Texel. Schulpengat. I *Schulpengat* er i 29 Fod Vand udlagt en Stumptønde Nr. 1 a. 52° 54′ 6″ N. Br. 4° 39′ 13″ Ø. Lgd.

Molengat. I *Molengat* er den sorte Kugletønde med Diamant, *Onrust* flyttet. 52° 58′ 23″ N. Br. 4° 43′ 16″ Ø. Lgd.

IJmuiden. Dybden i Indløbet til *IJmuiden* er 26 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

England. Humber. Fyrskibene „Hull Middle" og „Bull Sand". Taagesignal paa Fyrskibet „*Hull Middle*" gives nu ved Kimen paa Klokke mindst hver 1 Minut i 5 S., fulgt af To-Slag og paa Fyrskibet „*Bull Sand*" ved Kimen paa Klokke mindst hver 1 Minut i 5 S., fulgt af Fire-Slag.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig Ile de Bas. Den 15de Oktober 1900 er *Ile de Bas* nye Lynfyr tændt og det midlertidige Fyr slukket.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Rochebonne. Fyrskibet, der ligger 1¾ Kml. N. 85° Ø. fra *La Congrée*, er midlertidig ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 25 Fod. 46° 12′ 20″ N. Br. 2° 23′ 8″ V. Lgd. Arbejderne ved Fyrtaarnets Bygning ere endte for iaar og Afmærkningen og Arbejdsfartøjerne inddragne.

Gironde. La Falaise. Grænserne for *La Falaise* Fyrs Lysvinkler ere ikke bestemte. Naar Lystønden paa N.-Siden af *Plateau de Montrevel* ikke brænder, giver S.-Grænsen af *Terre-Negre* Fyrs hvide Lysvinkel med Formørkelser, N. 86° V., Vejledning ved *Plateau de Montrevel*.

Banc de Pauillac. Den sorte Spidstønde med Cylinder, Nr. 43, ved V.-Siden af *Banc de Pauillac*, er flyttet 1 Kbl. ned ad Floden. 45° 12′ 25″ N. Br. 0° 44′ 30″ V. Lgd.

Garonne. Den sorte Lystønde, der viser rødt Fyr, ved Vraget af „*Charles Martel*", er flyttet 3¼ Kbl. op ad Floden og hedder nu *Banc de Montferrand Amont* Nr. 71. 44° 55′ 42″ N. Br. 0° 33′ 6″ V. Lgd.

Den sorte Lystønde, der viste rødt Lys, ved Vraget af Uddybningsmaskinen, som var sunken c. 6. Kml. neden for *Bordeaux* Bro, er inddragen.

Canada. St. Lawrence Flod. Cap Santé—Ste Croix. Løbene ved *Cap Santé* er udgravet til 28 Fod og over *Ste. Croix* Barre til 27 Fod, laveste Lavvande, og med 240 Alens Bredde. *Ste. Croix* røde Lystønde er flyttet c. 1 Kbl. S. 46½° Ø. hen til N.-Kanten af den gravede Rendes nedre Ende.

Three Rivers. Løbet *Three Rivers* er udgravet til 28 Fod laveste Lavvande og c. 1 Kbl. Bredde. Sort Spirtønde Nr. 55 C er flyttet ½ Kbl. S. 69° Ø. hen til S.-Kanten af Rendens Ø.-Ende. En sort Spirtønde Nr. 57 C udlægges c. 6 Kbl. S. 53° V. fra Nr. 55 C. Sort Spirtønde Nr. 57 C har nu 59 C. og er flyttet c. ½ Kbl. S. 47° Ø. hen til S.-Kanten af Rendens V.-Ende.

New Brunswick. St. Lawrence Bugt. Cassie Point. Ved *Cassie Point* Fyr besvares Taagesignal fra Skibe med Haandkrafts-Taagehorn.

Gull Ledge. Nova Scotia SV.-Kyst. Tønden ved *Gull Ledge* er ombyttet med en rød Spidstønde. Den ligger i 8 Fv. Vand ½ Kml. S. 4° V. fra det Lægeste paa Grunden.

Bay of Fundy. Cape Spencer. Ved *Cape Spencer* Fyr besvares Taagesignal fra Skibe med Haandkrafts-Taagehorn.

Forenede Stater i Nordamerika. Maine. Muscongus Sound. Lower Narrows. I *Lower Narrows*, SV. for *Hockomock Point*, er lidt V. for Løbets Midte funden en 7 Fods Grund, 1 Kbl. NØ. for den sorte Tønde Nr. 7.

Massachusetts. Fyrskibet „*Nantucket Shoals*" Nr. 66 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 58. Fyr og Taagesignal ere uforandrede.

Nantucket Sound. Fyrskibet „*Greath Ronnd Shoal*" Nr. 42 er atter udlagt paa Statiou og Reservefyrskib Nr. 58 inddragen.

Virginia. Chesapeake Bay. Old Plantation Flats. En Muddermaskine er sunken c. 5 Kml. SV. for *Old Plantation Flats* Fyr. En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 30 Fod Vand udlagt ¼ Kbl. S. for Vraget, fra *Old Plantation Flats* Fyr i S. 41° V. og fra *Cape Henry* Fyr i N. 21° V.

North Carolina. Fyrskibet „Diamond Shoal". En rød Stumptønde er som Mærketønde udlagt i 27 Fv. Vand ½ Kml. N. 27° V. fra Fyrskibet „*Diamond Shoal*".

Florida. Jupiter Inlet. Vraget ØSØ. for *Jupiter Inlet* Fyr ikke er synligt.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston Bay. Fyr ved Indløbet til *Galveston Bay*, 2⅞ Kml. S. 66° Ø. fra *Bolivar Point* Fyr, er midlertidig ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. Fyr-Stationen *Halfmoon Shoal* er fuldstændig ødelagt. En rød og sort vandret stribet Stumptønde er udlagt paa Stedet.

Yucatan. Chinchorro Bank. Paa *Cay Lobos* ved S.-Enden af *Chinchorro Bank* er tændt et hvidt Blinkfyr, der viser Tre-Blink. Flammens Højde: 41 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Lysevnen: 37 Kml. Rød, 38 Fod høj Fyrbaake ved et hvidt Beboelseshus. Paa Øen er der 25 Fod høje Kokostræer. Revet strækker sig 4 Kbl. S. ud fra Fyrtaarnet. 18° 22′ 38″ N Br. 87° 23′ 25″ V. Lgd.

Bahama Øer. Claren Town. Det hvide, faste Fyr paa

Clarence Town Havnepynt er midlertidig slukket. 23° 6′ N. Br. 74° 59′ V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Parahyba S. En Damper er sunket i 7 Fv. Vand 4 Kml. fra Kysten, 7 Kml. S. 27° Ø. fra Pynt *Matto*. 7° 4′ 30″ S. Br. 34° 45′ 45″ V. Lgd.

Rio Vasa Barris. Signal-Taarnet ved Indløbet til *Rio Vasa Barris* er styrtet ned. En Signalmast er rejst ved Stedet.

Rio Itapemirim. Brig *„Espadarte"* ligger for sine Ankre med Bunden opad, 6 Kml. S. 50° Ø. fra Indløbet til *Rio Itapemirim*. 21° 1′ S. Br. 40° 40′ V. Lgd.

Paranagua Bugt. I NØ-Kanalen er ved Grunden *Alagado* udlagt en sort Tønde, fra *Conchas* Fyr i N. 3° V. og fra *Fortaleza* Fyr i N. 42° Ø.

Argentinien. Rio de la Plata. Fyrskibet *„Banco Chico"* er atter udlagt og det midlertidige Fyrskib *„El Plata"* indraget. Man bør gaa N. om Fyrskibet.

Chili. Magellan Stræde. Cape Possession. Paa *Cape Possession* er nu tændt et hvidt, fast Fyr med Et-Blus hver 30 Sekunder. Flammens Højde: 267 Fod. Synsvidden: 18 Kml. Fyrtaarnet er 36 Fod højt og er anbragt paa en hvid firkantet Bygning, der staar 400 Alen SV. for Toppen af Pynten og 400 Alen fra den gamle Baakes Plads. 52° 18′ 3″ S. Br. 68° 56′ 38″ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Toulon. Den 1ste November 1900 er det grønne, faste Fyr tændt paa det S.-lige Hoved af den N.-lige Arm af Molen *Grosse Tour*.

Italien. Civitavecchia. Arbejderne ved Lukningen af det S.-lige Indløb til *Civitavecchia* Havn ere begyndte med Anlæg af en Mole, der fra Fort *Michelangelo* strækker sig c. 1 Kbl. V. t. S. ud. Dens Yderende er afmærket med en rød Tønde.

Senere lukkes det S.-lige Indløb helt, og det N.-lige aabnes.

Grækenland. Euboa. Cume. Paa Yderenden af Molen ved *Cume* Havn er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde. 29 Fod. 38° 38′ 10″ N. Br. 24° 9′ 29″ Ø. Lgd.

Patras. Ved *Patras* Havn bygges en c. $^1/_3$ Kbl. bred Mole, der fra Kysten gaar $^3/_4$ Kbl. ud mod V. t. N. Paa Midten af dens Yderende er tændt et grønt, fast Fyr, fra Fyret paa *San Nicolas* Mole i N. 39° Ø., $2^1/_4$ Kbl. og fra den *engelske* Kirke i N. 44° V. Den ydre Bølgebryders N.-Ende er kun fuldført til Bøjningen, hvor det røde, faste Fyr nu vises. 38° 15′ N. Br. 21° 44′ Ø. Lgd.

Rusland. Kertch Stræde. Skibe, som paa Grund af Dybgaaende maa holde sig i den gravede Rende i *Kertch Stræde*, skulde iagttage følgende:

Udgaaende Skibe maa kun passere Renden fra Solopgang til Kl. 8 Fm. og fra Kl. 3 til 5 Em., indgaaende Skibe kun fra Kl. 9 Fm. til Middag og fra Kl. 6 Em. til Solnedgang; Vagtskibene og Uddybningsmaskinerne føre i den Tid et rødt Flag under deres Flag. I tykt og taaget Vejr er det forbudt at staa ind i Renden. Naar Dampskibe nærme sig Uddybningsmaskinerne, skulle de give 3 lange Stød i Dampfløjten og passere dem med stoppet Maskine. Man maa ikke komme inden for Afmærkningen omkring Uddybningsmaskinerne. Sejlskibe skulle med skral Vind tage Slæbedamper eller vente. Uddybningsmaskinerne vise to elektriske Lys.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde-Hav.

Røde Hav. Kap Elba ØNØ. Grunden, der formentes at ligge 38 Kml. N. 73° Ø. fra Kap *Elba*, er eftersøgt af det tyske Krigsskib *„Tiger"*, uden at der er funden nogen Antydning af Grund. 22° 16′ N. Br. 37° 30′ Ø. Lgd.

Birma. Rangoon River. China Buckeer. *China Buckeer* Fyr slukkes midlertidig den 15de November 1900. Indtil det atter tændes, ligger et Fyrskib, der viser hver $^3/_4$ Minut afvekslende rødt Et-Blink og hvidt Et-Blink, 2 Kml. S. 45° Ø. fra Fyrtaarnet. Fyrskibet har een Mast med sort Kegle, det er rødt, mærket *„China Buckeer"* paa Siderne. 16° 15′ N. Br. 96° 12′ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Italien. — *Osaka* er erklæret pestsmittet.

Rettelser.

I „Efterretninger for Søfarende" Nr. 43. Tønderne ved *Dameshöft* og *Pelzerhaken* ere Spirtønder og ikke Baaketønder.

Københavns Børskurs d. 31. Oktbr. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	$100^1/_2$	$^3/_4$	$100^1/_2$	$100^3/_4$
Danmark			$91^1/_4$	$91^3/_4$
Norden			121	$122^1/_4$
Kjøbenhavn	$102^1/_2$		$102^1/_2$	$102^3/_4$
Carl			$55^1/_4$	$55^3/_4$
Dannebrog			97	$97^3/_4$
Skjold	$71^1/_2$		$71^1/_4$	72
Urania			$78^1/_2$	$79^3/_4$
Union			$107^1/_2$	109
Dampsk. af 1896			$99^1/_4$	$99^3/_4$
Østasiatiske	$105^1/_4$	$^1/_2$	$105^1/_4$	$105^1/_2$
Østersøen	$101^1/_2$	101	101	$101^1/_2$
Nordsøen	$78^1/_2$		$77^1/_2$	$78^1/_2$
Torm			—	—
Gorm			105	$109^1/_2$
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			110	114
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
$3^1/_2$% uopsig. Stats			$90^1/_4$	91
$3^1/_2$% Husejer Kreditk.			$78^3/_4$	$79^1/_2$
$3^1/_2$% Kbhvns Kreditf.			$81^1/_2$	82
4% — — 2. Serie			88	89
4% — — 1. —			$90^1/_4$	$91^1/_2$
$3^1/_2$% Østift. Kreditf. 6 Ser.	$82^3/_4$	$^1/_2$	$82^1/_2$	$82^3/_4$
4% — — 7 —			$88^1/_4$	$88^3/_4$
$3^1/_2$% Landkreditk. 3 —			85	87
Aktier.				
Nationalbank	130		130	$130^1/_4$
Privatbank			$122^3/_4$	$123^1/_4$
Landmandsbank			$116^1/_4$	117
Handelsbank	$115^3/_4$		$115^3/_4$	116
Grundejerbank			$99^1/_2$	101
Burm. & Wain			75	$75^1/_2$
Helsingørs Jærnsk.			$86^1/_2$	87
Sukkerfabr.			100	$100^1/_2$
Bryggeri Aktier	$90^1/_4$	90	90	$90^1/_4$

Vekselkurser d. 30. Oktbr. 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.85
London	18.20	18.16
Paris	72.65	—
Amsterdam	151.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 30. Oktbr. 1900.

Russiske Noter	216.45
4% Russiske Consols	—
$3^3/_{10}$% — Boden Kredit	91.20
5% Mexikanske 1899	72.90
5% Rumænske Stats	85.75
4% — — 1890	72.90

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Det Foren. Dampskibs." 16,000, „Danmark" 20,000, „Norden" 12,000, „Kjøbenhavn" 22,000, „Dannebrog" 24,000, „Skjold" 16,000, „Urania" 4,000, „Union" 38,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 20,000, „Østasiatiske" 30,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Frihavns-Restaurationen
„Atlanten“,
Indgang fra Nordre Frihavnsvej,
anbefales d'Hrr. Skibs-Officerer
med
à la carte Retter
samt koldt Bord hele Dagen.
Telf. Frihavnen 68.
Ole Nielsen.

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

Nordisk Skibssalgs-Bureau
ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

J. Melander,
Blikkenslager.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

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 287.
DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.
KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.
SPECIEL AFDELING
FOR
ASSURANCE & HAVARISAGER.

EMIL HAMMELEV,
TOLDBODVEJ 1.
■ **FREMMEDE TRÆSORTER.** ■
Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood & Mahogni i vellagrede Varer.
Stort Lager forefindes.

Dampskibsselskabet „Vulkan“.

I Henhold til Bestemmelserne i **Hovedpanteobligation af 18. Juni 1898** har Notarius publicus til Indfrielse udtrukket følgende 5 Obligationer:

Nr. 8, 12, 14, 35, 73.

I Henhold til Bestemmelserne i **Hovedpanteobligation af 2. Januar 1900** har Notarius publicus til Indfrielse udtrukket følgende 5 Obligationer:

Nr. 21, 27, 62, 63, 81.

De saaledes udtrukne Obligationer opsiges herved til Indfrielse den 2. Januar 1901.

Indfrielsen sker mod Aflevering af de nævnte Obligationer i behørig kvitteret Stand med alle dertil hørende, ikke forfaldne Rentekupons i **Privatbanken** i Kjøbenhavn.

Kjøbenhavn, den 29. Oktober 1900.

Bestyrelsen for Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Vulkan“.

For Navigatører.

Ved en Navigationsskole, hvor der i Forvejen virker tre faste Lærere, søges en ugift, højst trediveaarig Navigatør, der har Lyst og Anlæg til Lærervirksomhed og til videre Uddannelse i forskellige Fag. Efter nogen Tids Prøve vil fast Ansættelse med stigende Lønvilkaar kunne forventes. Billet mrk.: **„For Navigatører“** med fyldige Oplysninger, Anbefalinger, Lønfordringer ud over frit Ophold o. desl. bedes indlagt snarest paa dette Blads Kontor.

Dampbaad.

En mindre Dampbaad, 35 Tons Brutto, indicerer cirka 100 Hestes Kraft, egner sig saavel til Bugsering som Passagerfart, er billig til Salg straks. Man henvender sig til **E. Holm, Østerbro 20, 1. Sal, Aalborg.**

Et Skib ønskes til Købs,

stor ca. 1200 Ctn. død Vægt, første Klasses Sejler, ej over 7 Fod med fuld Last og ikke over 10 Aar gammel. Nærmere ved Henvendelse til

Fiskeriforpagter C. Andersen,
Hæsnæs pr. Stubbekjøbing, Falster.

M. Christiansen

M. Christiansen,
Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hintzes Enke

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.

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.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

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.

AKTIESELSKABET

NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1892.

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,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa 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.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,

Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

SØREN JENSEN'S

Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,

Holbergsgade 26,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Uniformer som civilt. Da jeg selv er Fagmand, kan jeg garantere for godt og solidt Arbejde, som udføres paa eget Værksted.

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.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. * Telegrams Skandinav.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i **Europa, Asien, Afrika, Amerika** og **Australien.** — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

Jensen & Petersen,
Tapetserer og Dekorator.
Skibsarbejde,
saavel Nyt som Reparationer udføres hurtig.
116, St. Pauls Kirkeplads 116.

Er
„Mossrose“ Tobakken
(den engelske) ægte, findes der paa hver Pakke fremtidigt **kun paatrykt Fabrikens Navn**
The Richmond Cavendish Company, Liverpool,
og **ikke** mere **nogen Agents Navn. Den ægte Mossrose erholdes** nu igen **overalt.** En gros kun hos Generalagenterne for Danmark:
Fr. Christensen & Philip.

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, Øster Farimagsgade 4.

Marius Hoffgaard,
Fotograf.
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6, 3.
Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

THULE
Afdeling for Danmark:
Østergade 22, Kjøbenhavn K.
(Selskabets Ejendom)-
„Thule“ er Skandinaviens største og mest søgte Livsforsikringsselskab..
„Thule“s aarlige Udbytte til Aktionærerne er begrændset til 30,000 Kr., der aldrig kan overskrides.
„Thule“s Forsikrede fritages for Præmiebetaling i visse Invaliditetstilfælde.
„Thule“s Forsikrede udbetales aarlig stigende Bonus; for 1899: Kroner 431,176.00.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, **er der udlagt et Fyrskib,** der viser **hvidt Blinkfyr,** og hvorfra der med en Dampsirene gives **Taagesignal.**

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende, og som have et Dybgaaende af over 12 Fod (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at **Skibe, som losse i Aalborg og som have betalt den nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havnepengene,** som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S
Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

PETER IBSEN. **Lager af Værktøj.**
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Georg Sørensen,
Nyhavn 13. Telefon 6404.
Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.
Prima Varer • Billigste Priser.

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.

Gl. Carlsbergs
nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

Carl Wildschiødtz,
Uhr- & Chronometer- samt Instrumentmager.
Skibsuhre, Optiske Instrumenter, Tegnebestik.
Eget mekanisk Værksted.
Specialitet:
Instrumenter til Søfarts- & Maskinvæsen.
St. Kongensgade 54.
Telefon-Nr. 5358.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.
Største Lager
af ferske, saltede og røgede
Fedevarer.

INDHOLD: Skibsfartens Skattebyrde. — Et Ord til alle danske Smaaskippere. — Sø- og Handelsretsdomme. — Opmaaling og Fiskeriundersøgelser under Island og Færøerne. — „Skik og Brug“. — Fragtmarkedet. — Ballastspørgsmaalet. — Fællesrepræsentationen for dansk Søfart. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Personalia. — Nybygninger, Køb og Salg. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 45. Kjøbenhavn, Torsdag den 8. November 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS. KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.

Tør Dok 470'×76'×24.

Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

Sextanter.
Oktanter.
Barometre.
Patent Log.
Kikkerter.
Uhre etc.

Lauritz Kirkeby, 26, Laxegade 26. Grundl. 1845.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Forlang altid

Otto Monsteds

Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

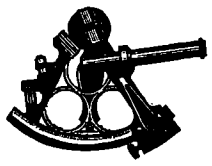
Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabriken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON.

Nestlés Milk
(med Sukker)
& Viking
(uden Sukker)
ere de bedste Mærker.

Depot hos: J. D. BEAUVAIS,
St. Kongensgade 106. Kjøbenhavn.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.



„KEW" CERTIFICAT.
110 Kr.
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

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, Øster Farimagsgade 4.

Sagfører Ludvig Metz,
Nyborg.
Søretssager. Inkasso.

N. Reippürt,
Havnegade 9, Odense,
paatager sig alt til Skibssmedefaget henhørende samt Reparationer af Dampskibsmaskiner.

N. F. Hansens Skibsværft,
Odense,
anbefaler sig med Reparationer og nye Bygninger.
Alt Smedearbejde udføres til Sejl- og Dampskibe af enhver Art.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

Carl Wildschiødtz,
Uhr- & Chronometer- samt Instrumentmager.
Skibsuhre, Optiske Instrumenter, Tegnebestik.
Eget mekanisk Værksted.
Specialitet:
Instrumenter til Søfarts- & Maskinvæsen.
St. Kongensgade 54.
Telefon-Nr. 5358.

Nordisk Skibssalgs-Bureau
ved **Claus Christensen,**
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,
CARDIFF,
Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.
Damp & Sejl.
• • *Direkte Importører af Skandinaviske Produkter* • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.
Telefon 155. * Telegrams Skandinav.

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.

Det østasiatiske Kompagni.
Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57).

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.)

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Hansa Composition.
Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

Georg Sørensen,
Nyhavn 13. Telefon 6404.
Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.
Prima Varer • Billigste Priser.

S. Johannesson's
Svineslagteri og Pølsefabrik,
Højbroplads 13.
Stort Lager af ferske, saltede og røgede Fedevarer.

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Gl. Carlsbergs
nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

H. B. MAYMANN,
REBSLAGER.
HELSINGØR.

J. Melander,
Blikkenslager.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Wilh. G. Brummerstedt,
Uhrmager.
St. Strandstræde 43.

Husmann & Bjørnsen,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

Christensens
Skibsværft, Kolding.
Nybygning af Sejlskibe samt Reparation.

Skibsfartens Skattebyrde.

At Aktieselskaber skal beskattes synes at være et af de Punkter i Skattelovforslagene, som alle Lovgivningsfaktorerne har lettest ved at blive enige om. Ved at gennemlæse Folkethingets Forhandlinger finder man ikke, at nogen, ikke heller Regeringen, i Principet tager Afstand fra denne Tanke. Dette synes mærkeligt nok, naar man betænker den overordentlige Betydning for det økonomiske Liv, som disse Selskaber have, i Særdeleshed her i Landet, hvor saa uhyre mange Fremskridt slet ikke kunne tænkes uden den Samvirken, som Aktieselskaberne skabe. I sin højst interessante lille Bog om den økonomiske Udvikling i Danmark i det sidste Slægtled gør Chefen for Statens statistiske Bureau, Direktør Marcus Rubin med Rette gældende, at „Aktieselskabet demokratiserer Kapitalen, idet Enhver, der blot har et lille Beløb tilovers, som han kan forsvare at gøre til Forretningsindsats, kan blive delvis Driftsleder, og det hele moderne Forretningsliv, med Varernes Billiggørelse og store Tilgængelighed for de vide Kredse, vilde være utænkeligt uden Aktieselskaberne. De høre til vor Tids mægtigste Løftestænger for det almene økonomiske Fremskridt.“ Det synes da ud fra dette fuldkommen rigtige Synspunkt ganske unaturligt, at Staten skal beskatte Aktieselskaberne; den burde dog sikkert, naar den giver nye Skattelove, først og fremmest undgaa at beskatte, hvad man med saa megen Ret kan kalde „Løftestænger“ for det økonomiske Fremskridt.

Noget anderledes stiller Forholdet sig, som vi allerede i vor sidste Artikel gjorde gældende, naar Spørgsmaalet er om Aktieselskabers Skat til Kommunerne. Vi skulle illustrere dette ved et Eksempel. De bekendte Koopmanske Svineslagterier ejes af et Aktieselskab, der har oprettet store Slagterier i Aalborg, Thisted, Silkeborg, Odense og vistnok endnu en fynsk By, men alle Aktierne i dette Selskab ejes af et Firma i London. Det er klart, at disse store Etablissementer i de paagældende Byer i høj Grad udnytte de kommunale Goder; de nyde godt af Byernes Brolægning, Belysning, Skole- og Fattigvæsen m. m., men Kommunerne faa ikke en Øres Skatteindtægt af Selskabet, hvis Indehaver overhovedet ikke svarer Skat her i Landet. Dette er selvfølgelig urimeligt; Kommunerne have Krav paa at faa et passende Vederlag for de store Goder, de byde et saadant Selskab, og noget lignende gælder, om end i mindre Grad, for et meget stort Antal, maaske de fleste Aktieselskaber. Men ingen kan dog fornuftigvis paastaa, at Skibsfartsaktieselskabernes Forhold til deres Hjemstedskommuner er det samme som det her fremstillede; de udnytte jo i ingen Henseende Kommunens almindelige Goder, og de falde i meget ringe Grad Kommunen til Besvær; tværtimod har denne kun Fordele af dem og deres Virksomhed. Det er saa iøjnefaldende uretfærdigt at beskatte disse Selskaber efter samme Regler som andre, at vi endnu ville anse det for utænkeligt, at Lovgivningsmagten vil gøre det, naar den bliver gjort opmærksom herpaa.

I Folkethinget gik man under Forhandlingerne ud fra, at Dampskibsaktieselskabernes Udbytte gennemgaaende kan sættes til 10 pCt., og Ordføreren, Hr. Højesteretssagfører Alberti, anstillede en Beregning, gennem hvilken han kom til det Resultat, at et Selskabs samlede direkte Skat til Stat og Kommune vilde blive 10 pCt. af Indtægten i det af Hr. N. Andersen fremførte, i vort sidste Nummer omtalte Eksempel; og Hr. Alberti mente ikke, at der kan siges noget imod, at en Indtægt, der udgør 10 pCt. af Kapitalen, bliver beskattet saa højt. Men vi maa gøre opmærksom paa, at det er ganske fejlagtigt at gaa ud fra et Gennemsnitsudbytte for Dampskibsaktionærerne af 10 pCt. Naar man nævner dette Tal, glemmer man nok alle de magre Aar for Skibsfarten, der gik forud for den nuværende Periode, og alle de lige saa magre, der ville komme efter den saa sikkert, som at Vinter veksler med Sommer. I sin ovennævnte Bog skriver Hr. Rubin, hvis Autoritet paa dette Omraade er ubestridt, følgende om Aktieselskaber i Almindelighed.:

„Man maa ikke tro, at Aktieselskaberne gennemgaaende give noget stort Udbytte. Det er paavist, at hvis man tager en længere Aarrække, naaer Renten af Aktiekapitalen i alle Selskaber, baade gode og daarlige, blomstrende og opløste, knapt fem Procent. Selv om vi imidlertid nøjes med de store og betydningsfulde Selskaber, hvis Aktier noteres paa Børsen, finde vi, for Femaaret 1894—98, at Gennemsnittet af de Dividender, der gaves af de 10 Dampskibsselskaber, var 7 pCt. . . .“*)

Dette Udbytte, tilmed beregnet for en delvis god Periode, er, som man ser, adskilligt lavere end det ovenfor forudsatte. Men nu alle de mange Skibsfartsaktieselskaber, hvis Aktier ikke noteres paa Kjøbenhavns Børs? Vi tænke her navnlig paa det meget betydelige Antal Aktieselskaber, særlig i Provinserne, der drive Sejlskibsfart. Det vil være vanskeligere at finde deres Gennemsnitsudbytte, fordi deres Driftsmaade som Regel er meget forskellig fra de øvrige Skibsfartsselskabers. Men man kan med Sikkerhed gaa ud fra, at deres Nettoudbytte er langt lavere, og hvis man — hvad dog simpel Retfærdighed kræver — havde søgt at beregne det, saa vilde man se, at det Udbytte af den samlede Skibsfart, som man nu tænker sig at belaste med 10—14 pCt. nye Skatter, er langt under, hvad man har forudsat. Hertil kommer, at det væsentlige Motiv til de nye Skattelovforslag dog er at komme Landbruget til Hjælp i en Nødstilstand. Nu tro vi, at ogsaa de, der drive Skibsfart her i Landet, ere villige til at yde deres Skærv til at hjælpe vort vigtigste Erhverv, naar dette trænger dertil. Men det vilde dog virkelig være for galt, om Sejlskibsrederiet, der kæmper med nok saa store Vanskeligheder som Landbruget, og som i Aarevis var i en Nødstilstand, der ikke syntes at interesse Staten, at det skulde beskattes over Ævne for at hjælpe Landbruget! Skal Landbrugets Nødstilstand anføres som Argument for nye Skatter til de andre Erhverv, saa maa man i al Fald gaa udenom dem, der iforvejen ere saa stærkt beskattede, som de kunne taale det.

Skibsfarten maa altsaa kunne fordre, at Lovgivningsmagten undersøger og tager Hensyn til dens særlige Stilling imellem Landets Erhverv, forinden man, ved at lægge nye Skatter paa den, slaar ind paa en Vej, der er stik modsat den, alle andre søfarende Nationer i de senere Aar have valgt.

Vi have fra en Sejlskibsreder modtaget følgende:

At Lovforslaget om at beskatte Aktieselskaber vil virke hæmmende paa vor Sejlskibsfarts Udvikling er indlysende, thi dette vil blive en Grund mere til at afskrække Folk fra at sætte deres Kapital i Skibe. Som det nu er, kniber det at holde Sejlskibsfarten oppe, og skal den yderligere beskattes, vil denne vigtige Erhvervskilde, der dog bringer betydelige Værdier til Landet og skaffer Levebrød for mange Mennesker, sikkert ganske ophøre, eller i hvert Fald umuligt kunne drives paa samme Maade som hidtil.

Fra flere Steder i Danmark er det Skibsføreren, der med gode Venners Hjælp søger at faa Kapital samlet for at købe eller bygge Skib, hvormed han saa maa kon-

*) Denne Udhævelse er af os. Red.

kurrere med andre Nationers Skibe i den internationale Skibsfart, men han er allerede fra Begyndelsen daarligere stillet end andre Nationers Skibsførere, da hans Skib ved Told m. m. bliver dyrere i Indkøb, ikke mindst naar Skibet bygges i Danmark; naar to Skibe bygges der, et for dansk og et for udenlandsk Regning, faar det, der gaar under fremmed Flag, Tolden af de brugte Materialer godtgjort, ikke derimod, naar det sejler under dansk Flag; desuden er der jo Stempelafgift paa Aktiebrevene, og tillige er Hyren nu større fra Danmark end fra de fleste andre Lande, og Kosten vistnok ogsaa betydeligt dyrere, saa det, som det nu er, holder svært at konkurrere med Udlandets Skibe, og man ser derfor ogsaa, at flere af vore større Dampskibe sejle under fremmed Flag for bedre at rentere; netop det modsatte er Tilfældet i Norge, hvor en Mængde udenlandske Skibe sejle under norsk Flag og med norske Officerer og Søfolk ombord; de indvinder derved store Kapitaler for deres Land.

Der burde gøres noget for at opretholde vor Sejlskibsflaade og vor selvstændige Skibsførerstand, da manges Velvære er afhængig deraf; især gælder dette for Fanøs og Marstals Vedkommende, hvor saa at sige alting i Kommunen skal holdes i Gang med hvad Skibsfarten indbringer, og Skibsførerne ere der ofte de højst beskattede. Der er vist næppe i noget Land gjort større Anstrengelser for at ophjælpe Landbruget end her i Danmark; ligeledes er Lærernes Stilling i de senere Aar betydeligt forbedret og for Husmænd og Fiskere har saavel Staten som Private gjort meget, men for vore selvstændige Skibsførere er der ikke gjort videre, snarere er der arbejdet paa flere Maader paa at ødelægge Standen og denne Del af Skibsfarten, bl. a. ved at sætte Fragterne urimeligt ned paa Færger og Jærnbaner, og saa er det vistnok et stort Spørgsmaal, om der herved er noget vundet for Staten; der burde tages Hensyn til andres Tarv ogsaa. At beskatte smaa Aktieselskaber vil desuden for Skibes Vedkommende være meget vanskeligt, da deres Fortjeneste er saa ubestemt, slet ikke til at beregne; i hvert Fald kan der ikke gives nogen Norm at gaa efter. Skibsfart burde som hidtil ikke paalægges hindrende Byrder; kan vi faa en stor Flaade af Sejl- og Dampskibe hjemmehørende i Danmark vil det være til stor Fordel for hele Landet.

C.

Kuls Selvantændelse.

I Anledning af den betydelige Skade, som Sejlskibet „Walter H. Wilson" erholdt ved, at der kom Ild i Kulladningen paa Skibets Rejse fra Cardiff til Coquimbo, forlangte „Board of Trade" en officiel Undersøgelse ved Kaptajn Castle og Professor Threlfall om Grunden dertil, og Indberetningen herom er saa mærkelig og stik imod, hvad man tidligere har antaget, at den bør omtales.

Hele Indberetningen er en Afhandling om Kuls Selvantændelse, og Grunden, hvorfor Professor Threlfall blev valgt, er den, at han for nogen Tid siden var Præsident i en Kommission, som var nedsat for at undersøge Spørgsmaalet om Kuls Selvantændelse og Grunden til, at saa mange Skibe, som havde ladet Kul i Ny Syd Wales, forsvandt paa Rejsen til Vestkysten af Amerika. De tre mærkeligste Resultater, denne Kommission kom til, var for det første, at Kul kunne stables op til en vis Højde uden Risiko, og denne Højde fandt man at være 17 Fod; saa snart man kom over denne Højde, enten det var paa Land eller i et Skib, blev der straks Fare for Selvantændelse. Beviset herfor havde man fra, at Sydney Gasværk, som indførte sine Kul fra Newcastle N. S. W., havde 2 Pladser, hvor Kullene bleve oplossede. Paa den ene var der rigelig Rum, saa at Kulbunkerne aldrig bleve videre høje, hvorimod der paa den anden Plads var indskrænket Rum, saa Kullene maatte stables op til en betydelig Højde. Paa den første Plads havde der aldrig været Ild i Kullene, hvorimod dette ofte var Tilfældet paa den anden Plads, og dog var det paa begge Pladser den samme Slags Kul fra samme Mine og Kulaare. Det andet mærkelige Punkt i Indberetningen var, at den bedste Maade at forhindre Kuls Selvantændelse paa, var at gøre dem vaade.

Til dette Resultat kom Kommissionen ved at konstruere to store Kasser, som hver bleve fyldte med 245 Tons Kul. Den ene holdt man fuldstændig tør og den anden oversprøjtede man ved Hjælp af en Vandslange. I Løbet af 60 Dage steg Temperaturen i den tørre til 135°, medens den vaade holdt sig paa 40°. Det tredie Punkt var, at det værste, man kunde gøre, var at lade en blandet Ladning af Kul og Koks i Skibet med Koksene øverst; thi disse gav netop tilstrækkelig Luft for Kullene til at oksydere, medens de paa samme Tid holdt paa Varmen, saa den ikke kunde slippe ud.

I Indberetningen om „Walter H. Wilson" meddeles, at Skibet er et Jærnsejlskib paa 2,518 Brutto Tons; det ladede i August og September 1899 i Penarth en Ladning, bestaaende af 857 Tons Kul, 2,120 Tons Koks, 480 Tons Mursten, 13 Tons ildfast Ler, 10 Tons Jærn, 50 Kasser Dynamit og 1 Kasse Kanonslag. Under Ladetiden havde man en lille Smule Regn, men om det var Regnvejr eller tørt Vejr, medens Kullene toges ombord, kunde ikke oplyses. Nogle paastod, at Kullene vare fugtige, da de indskibedes, medens Læmperne paastode, at de vare fuldstændig tørre. Tidlig paa Rejsen i Oktober mærkedes Svovllugt, som Kaptajnen og Styrmanden antog at komme fra Koksene. Den 8. November saa man Røg af en bleg Farve komme op af Lugerne, samtidig viste Termometret 82° i Lastrummet. Nogle Dage efter tiltog Røgen, og Mandskabet sattes i Arbejde med at kaste Koks overbord. Da Termometret steg til 88°, bleve alle Sprængstofferne kastede overbord, et Hul blev hugget i Dækket og Vand blev pumpet ned i Ladningen. Den 15. November blev Skibet indslæbt til Bahia af S. S. „Newton" og ved Hjælp af Pumper, som bleve bragte ombord, blev Ilden dæmpet, saa at man kunde begynde at losse Ladningen. Ilden brød dog ud af og til, hvilket sinkede Losningen, saa at det varede omtrent 2 Maaneder, inden Skibet var udlosset, og det viste sig da, at det havde faaet betydelig Skade.

Hovedparten af Indberetningen handler om Kullenes Selvantændelse og er af videnskabelig Art; men Professoren erklærer, at vaade Kul ikke ere nær saa udsatte for at blive varme som tørre, da de vaade Kul paa en praktisk Maade ere beskyttede mod Luftens Indvirkning, hvad Selvantændelse angaar. Alle „Board of Trade"s Spørgsmaal ere meget omhyggeligt besvarede og Indberetninger slutter saaledes:

„Den i Ny Syd Wales nedsatte Kommission kom til det Resultat, at den bedste Maade at forhindre Selvantændelse paa, er at gøre Kullene vaade. I Ladninger af store Kul ligger Faren kun i de Bunker af smaa Kul, som samler sig i Lugerne. Ved omhyggelige Undersøgelser af alle forekommende og tilstrækkelig oplyste Tilfælde af Selvantændelse i Ladninger af store Kul, har der ikke vist sig et eneste Tilfælde, uden at Ilden er opstaaet under Lugerne. Det følger heraf, at naar man gennemvæder Kullene under Lugerne, vil Faren for Selvantændelse undgaas. Er der Tale om smaa Kul, som de, der vare ladede i „Walter H. Wilson", skal hele Massen gennemvædes, enten før eller under Indtagningen. Bliver dette gjort, kan Kullene indtages uden Fare. Det

er ligegyldigt, om Kullene blive gjorte vaade med fersk eller salt Vand, men jo koldere Vandet er, desto bedre."

I Anledning af ovenstaaende Hypotese af Professor Threlfall skriver „Hansa", at den vistnok vil møde megen Modstand, da man efter mangeaarige Erfaringer er kommet til det Resultat, at Væde befordrer Iltningen af Kullene. Af samme Grund søger enhver Skibsfører at faa sin Kulladning saa tør som muligt ind i Skibet. I Løbet af sidste Uge har ved en Undersøgelse i Bremerhaven, i Anledning af en Ildløs i Kulbunkerne paa Fiskedamperen „August", den tilkaldte Sagkyndige udtalt, at Aarsagen til Ildens Opkomst maa søges i, at der ovenpaa gamle Kulrester er indtaget nye Kul i fugtig Tilstand. Her staar saaledes to Autoriteter stik imod hinanden, og hvem skal man tro af dem? Den tyske har i alle Tilfælde endnu de fleste Sagkyndige paa sin Side.

Protesterne ere ikke udeblevne. I „Fairplay" for 25. Oktober skriver en „Skibsreder": „Skulde en Skibsfører prøve paa at følge det Raad at gennemvæde Kullene under Indtagningen, er det sikkert, at hans Reder ikke vil give ham Anledning til at gøre det endnu en Gang; thi hvor godt Raadet end er teoretisk, er det absurd fra et praktisk Synspunkt, og hvis Afharpning af den Art, som der gik Ild i i „W. H. Wilson", kun kan føres over Søen med Sikkerhed, naar det gennemvædes og derved taber sin Værdi som Handelsvare, saa er det bedre at høre op med at afskibe det. Dette kunne Assurandørerne let foranledige ved at sætte en saa høj Præmie paa disse Kul, at det forbød sig selv at føre dem.

Til samme Blad skrives fremdeles: Det maa enten være en Spas fra Professor Threlfalls Side eller ogsaa véd han ikke, hvad han taler om, da Enhver, der har Forstand paa Kul, véd, at naar smaa Kul blive vaade og faa Lov til at staa nogen Tid, endda i Luften, vil de blive varme og gaa Ild i. Det vilde derfor være heldigere, om „Board of Trade" henvendte sig til praktiske Folk end til Professorer, dersom de ønske at kende Fakta og ikke Teori."

Den internationale Signalbog.

Den ny Udgave af den internationale Signalbog, som, if. „Sh. Gaz.", i denne Maaned udkommer i England, adskiller sig saa meget fra sin Forgænger, at det er værd at ofre den nogle Betragtninger.

Det internationale Signalsystem grundlagdes i 1857, da en engelsk Kommission havde behandlet Spørgsmaalet i et Par Aar. Systemet raadede den Gang over 78,660 Signalnumre, hvoraf 73,440 vare 4-Flags Signaler. Frankrig antog Signalsystemet i 1864, andre Stater fulgte efter, indtil der nu findes 15 maritime Stater, som officielt have vedkendt sig Systemet, baade for deres Handels- og Orlogsskibe. Efter at Systemet havde virket i godt 30 Aar, blev en ny Kommission nedsat i 1887 for at modernisere det og Signalbogen. Andre Stater udtalte sig samtidig om Sagen, og Frankrig, bistaaet af andre Lande, foreslog Indførelsen af to nye Flag, der skulde repræsentere Bogstaverne X og Z, hvorved 2- og 3-Flags Signalerne kunde forøges. Man besluttede sig da til at indføre ikke alene disse to Bogstaver, men ogsaa nogle andre, ialt 8 Bogstaver, saaledes at de fleste Signaler, med Undtagelse af Skibenes Kendingssignaler og geografiske Navne, nu kunne gøres med 3 Flage.

Med 26 Flage, og naar et Flag kun bruges en Gang i samme Signal, kan der nu ialt gøres 375,076 Signaler; 2-Flags Signalerne, der tidligere var 306 ialt, kan nu kombineres 650 Gange; og 3-Flags Signalernes Antal ere forøgede fra 4,896 til 15,600.

Den 1. Januar 1901 træder det ny System i Kraft. I Aaret 1901 er Tegnet paa, at man vil signalere, den nuværende Svarstander og en sort Kugle eller noget, der ligner en Kugle, hejst oven over den; fra 1. Januar 1902 bruges Svarstanderen som nu alene.

I Signalbogens 2den Del findes et nyt System med Balloner, Kegler og Cylindre, der skal bruges til Afstandssignalering i Stedet for det gamle System med Balloner, Flag og Standere; der findes nu endvidere Regler for Semaforers Benyttelse og Signalering efter Morses System med Lys eller Fløjt og med Flage i Haanden.

Disse Forandringer fordre altsaa en Merudgift til ny Flage etc., men Fordelen ved det ny System synes saa indlysende, at Bekostningen ikke kan komme i Betragtning her.

For nærmere at paavise den ny Udgaves Fordele, maa Opmærksomheden først og fremmest henledes paa Ordbogen som er bleven langt mere fuldstændig, og hvor Signalerne nu gøres med 3 i Stedet for som tidligere med 4 Flage (i det hele taget ere geografiske Signaler og den gamle alfabetiske Stavelsestabel samt Kendingssignaler de eneste, der nu gøres med 4 Flage). Tage vi f. Eks. Signalet „Want a boat; man overboard", kan Signalet nu findes under ethvert af de fire vigtigste Ord. Og naar andre Ord som „board" og „bank" kunne have forskellig Betydning, har hver Betydning saa vidt mulig sit særskilte Signal og Paragraf, hvilket især har stor Betydning ved Bogens Udarbejdelse i og Oversættelse til andre Sprog.

De første Sider i Bogen ere ligesom tidligere benyttede til Nationsflagene, men flere Flag, som f. Eks. Kretas, ere nu komne til.

Nogle af Systemets Flag ere forandrede, saaledes er Flag F forandret fra at være en rød Stander med hvid Kugle til en rød Stander med hvidt Kors, thi det nuværende F kan ofte forveksles med D.

Af Enkeltflags Signalerne kan anføres: B er som før Krudtflag; C bejaende; D nægtende og P „Blaa Peter" (sejlkar). S betyder „Lods ønskes" og er altsaa nu et internationalt Signal for Lods, hvoraf der jo nu bruges en Mængde, enten Nationsflaget med hvid Kant omkring, eller P. T., eller P. alene som i Frankrig, eller andre Flag, og man maa nu haabe, at Flag S maa blive almindelig brugt som internationalt Signal for Lods.

3-Flags Signaler, som gøres med Svarstanderen over 2 Flage, betyde Signaler for Bredde, Længde, for Timer, Minutter og Sekunder, for Barometerstand i inch. og mm.; for Termometergrader i Fahrenheit, Celcius og Reamur. Kompassignaler gives efter det ny System i Grader og ikke mere i Streger og halve Streger. Tabellerne for Mønt, Maal og Vægt ere udvidede o. s. v.

Den geografiske Tabel er naturligvis bleven meget forstørret; der er kommen saa mange ny Navne til, at man med et rundt Tal kan sige, at den geografiske Tabel er bleven omtrent 3 Gange saa stor som før, og nu indeholder den Navnet paa saa godt som enhver Kystplads af nogen Betydning.

For os har det Interesse at se, at der paa Opfordring af de danske Autoriteter sættes et særligt Mærke ved alle Pladser, hvor der findes Redningsstationer, Redningsbaad eller Raketapparat.

Den ny Udgave vil naturligvis nødvendiggøre en Del Studium, før man er fuldt inde i Bogen, men da Reglerne for Signaleringen ere overordentlig klart fremsatte, vil det forhaabentlig ikke volde megen Besvær,

især da man hurtig vil forstaa den store Fordel, som er forbundet med det ny System.

Det vil ogsaa hurtig staa klart for Alle, at der er anvendt megen Tid og meget ihærdigt Arbejde paa at fuldkommengøre og modernisere det internationale Signalsystem, og det gode Resultat, man er kommen til, har nu kun den Enkeltes Arbejde med at sætte sig ind i Systemet tilbage for at kunne blive et tidssvarende Meddelelsesmiddel mellem saavel egne som fremmede Skibe.

Højesteretsdomme.

Den i „Dansk Søfartstidende" for 13. Septbr. d. A. refererede Sø- og Handelsretsdom, hvorved Premierløjtnant i Marinen Mygind var kendt pligtig at vidne om forskellige Spørgsmaal vedrørende Sammenstødet mellem den norske Skonnert Kali Maas og det russiske Krigsskib Rossia, ombord i hvilket Mygind gjorde Tjeneste, var d. 29. og 30. Oktober til Behandling ved Højesteret.

For Mygind mødte Højesteretsadvokat Hindenburg, for Skonnertens Kaptajn Højesteretssagfører Asmussen. Hindenburg hævdede, at Mygind ikke kunde føres som Vidne, da der ikke var oplyst at være nogen Retssag og en saadan næppe heller i dette Tilfælde kunde anlægges; han paastod Vidnesagen afvist fra Sø- og Handelsretten.

Asmussen hævdede, at Sø- og Handelsretslovens § 36 bestemmer, at Vidner kan føres inden Sag er anlagt, hvis der er Fare for, at Beviset kan gaa til Spilde; han kunde ikke erkende, at der overhovedet i dette Tilfælde ikke kunde anlægges Retssag enten mod den russiske Regering eller Rossias Fører; han paastod, at Mygind burde kunne afhøres som Vidne om de Spørgsmaal, som Sø- og Handelsretten havde bestemt, idet intet af disse kunde siges at gaa ud paa at faa Embedshemmeligheder at vide.

Højesteret afviste Sagen for Sø- og Handelsretten, idet det maatte antages, at Vidneførslen var begæret for at benyttes under en Retssag, men en saadan saas ikke at være anlagt, og Betingelserne for i Medfør af Sø- og Handelsretslovens § 36 ikke desto mindre at optage Vidneforklaringer fandtes ikke at være til Stede. Sagens Omkostninger hævedes.

Ved Kriminalretten blev i sin Tid Kapt Bentzen, Fører af Det forenede Dampskibsselskabs Damper Esbjerg, frifunden for den imod ham rejste Tiltale for at have havt for mange Passagerer ombord paa en Rejse fra Libau til London. Der havde været 81 Passagerer ombord, medens der ifølge Lov om Tilsyn med Dampfartøjer*) kun maatte være 36, men Kriminalretten havde ikke fundet Loven anvendelig paa et Skib i Fart mellem to udenlandske Havne og havde derfor frifundet Kaptajnen. Det offentlige bragte derefter Sagen ind for Højesteret, hvor Advokat Nellemann mødte som Aktor. Han fremhævede, at Det forenede Dampskibsselskab oftere overtraadte den nævnte Lov om Tilsyn med Dampfartøjer; Fremgangsmaaden i nærværende Tilfælde var den, at Rummet lejedes ud til en Udvandringsagent, der paa egen Haand disponerede over Rummet og anbragte saa mange Passagerer, som han vilde; Forholdene havde været højst uheldige med Sammenstuvning af Mennesker og Anbringelse af Heste lige op til Passagerernes Soverum. Det vilde være meget uheldigt, om Kriminalretsdommen skulde blive stadfæstet; den omtalte Lov maatte gælde for ethvert dansk Skib, uanset om det paa den enkelte Rejse gik fra en fremmed Havn, naar det dog maatte siges at dirigeres fra Danmark; der var ingen Grund til, at et dansk Skib, naar det gik fra en fremmed Havn, skulde have Lov til at gøre, hvad det ikke maatte, naar det gik fra en dansk Havn; det vilde være urimeligt, om dette Forhold ikke skulde kunne straffes efter dansk Ret; efter engelsk eller russisk Ret kunde det ikke straffes, fordi Skibet var dansk.

Advokat Hindenburg, der mødte som Defensor, imødegik først Aktors Beskrivelse af Forholdene ombord, der sikkert ikke havde været gode, men dog næppe saa daarlige som af Aktor fremhævet; imidlertid havde der faktisk været flere Passagerer ombord end tilladt efter den danske Lov, men denne kunde efter Defensors Mening ingen Anvendelse faa her; Loven kunde kun anvendes, naar Skibet afgik fra dansk Havn; man kunde ikke sondre imellem de Tilfælde, at Skibet gik i fast Rute i Udlandet eller i tilfældig Rute og lade Loven faa Anvendelse i sidste Tilfælde og ikke i første; det maatte kræves, at Skibet afgik fra en dansk Havn. De russiske Autoriteter førte selv Tilsyn med deres Udvandrere; hvorvidt dette Tilsyn var godt eller daarligt, kom ikke nærværende Sag ved. Hvis danske Skibe i udenlandsk Fart baade skulde være underkastede den paagældende fremmede Lovgivning og den hjemlige danske, vilde den danske Skibsfart ikke kunne deltage i Konkurrencen paa Verdenshavene.

Højesteret stadfæstede Kriminalrettens Frifindelsesdom i Henhold til de i samme anførte Grunde.

*) Lov af 24. Marts 1875 om Tilsyn med Dampfartøjer § 1 lyder saaledes: Ethvert Dampfartøj, der sættes i Fart fra, arbejder i eller farer imellem danske Havne eller Steder, skal for saa vidt Dampkedlen angaar og, naar Skibet bruges i Passagerfart, tillige for saa vidt Maskinen og selve Skibet angaar, være det offentliges Tilsyn undergivet, alt i Overensstemmelse med nedenstaaende nærmere Forskrifter.

Sammenstød mellem en engelsk og en dansk Trawler.

Ved Retten i Grimsby er der for nylig afsagt Dom i en Sag, som af den danske Trawler Esbjerg var anlagt imod den engelske Trawler Aralia til Erstatning af Skade ved Sammenstød.

Den 22. Februar 1900 kom „Esbjerg" med en Ladning Fisk ind paa Humber, men kunde paa Grund af Vandstanden ikke komme ind i Royal Dock, hvorfor man ankrede omtrent $^1/_2$ Kvartmil Øst for Indgangen til Dokken og opsatte de forordnede Lanterner, nemlig en Kuglelanterne i Fokkestaget 9 Fod over Dækket og et hvidt Lys i Mesanriggen 18 Fod over Dækket. Kl. 8 Aften gaves der Signal fra Dokken om, at Skibe kunde gaa ind, og ombord i „Esbjerg" gjorde man klar til at hive Ankeret. Sidelanternerne og Agterlanternen bragtes op og tændtes uden at sættes paa Plads; det var Meningen at lade Lanternen paa Mesanmasten sidde, da Skibet som fremmed var forpligtet til at vise et saadant Lys for Toldvæsenets Skyld. Saa snart Ankeret var løftet, anbragtes Sidelanternerne og Agterlanternen paa Plads, hvorefter Styrmanden gik hen for at tage Ankerlanternen i Fokkestaget ned; under dette skete Sammenstødet, idet „Aralia", der gik op ad Floden, ramte „Esbjergs" Bagbords Side med sin Stævn. Ombord i „Esbjerg" havde man set „Aralia"s grønne Lanterne i en

Afstand af c 75 Favne og ment, at „Aralia“ efter den Kurs, den styrede, vilde gaa for om „Esbjerg“; i en Afstand af c. 25 Favne forandrede „Aralia“ imidlertid Kursen for Bagbords Ror, hvorefter Sammenstødet skete.

Fra den engelske Trawlers Side gjordes nu navnlig gældende, at „Esbjerg“ ikke, efter at den havde lettet Anker, havde havt nogen Toplanterne oppe, medens det fra „Esbjerg“s Side gjordes gældende, at der ikke ombord i „Aralia“ havde været holdt ordentlig Udkig.

Retten udtalte nu, at „Esbjerg“ havde forsømt at føre Toplanterne, hvilket var i Strid med de fastsatte Regler; det var endvidere ikke oplyst, at der ikke var holdt tilstrækkeligt Udkig fra „Aralia“ og denne Damper maatte derfor frikendes og tillægges Omkostninger.

(Sh. Gaz.)

Temperaturforskel og Højdevinkler.

I Pilot Charts for Marts og April Maaned i Aar gives nogle Oplysninger om Resultatet af en Mængde nøjagtige Observationer, der ere anstillede af Officerer i den østerrigske Marine, om den Afvigning, der kan være paa den apparente Kimmings Forhold til den sande Kimming ved Forskel paa Luftens og Vandfladens Temperatur. Ved disse Forsøg er udfundet, at den sande Kimming, Horisonten, kan falde sammen med den synlige, naar Luften og Vandet har samme Varmegrad. Ved Temperaturforskel vil der for hver Grad Celsius fremkomme en Fejl paa c. 21″, Forskellen angives kun til 7° C.

For Navigatører ere disse Oplysninger af stor Vigtighed, fordi det fremgaar deraf, at der kun kan maales nøjagtige Højder, naar Vandets Overflade og Luften har samme Varmegrad; til andre Tider maa anvendes en Rettelse, fordi Højden enten maales for stor eller for lille. Er Luftens Temperatur højere end Vandets, bliver et Himmellegemes Højdevinkel for lille; men naar Luftens Temperatur er lavere end Vandets, vil Højden være for stor. I begge Tilfælde angives Rettelsen at være den samme ved Temperaturforskel, der er lige stor til den ene eller anden Side, men saaledes, at den skifter Tegn ved samme Varmegrad; den skal adderes til den maalte Højde, naar Luften er varmere end Vandet, og subtraheres derfra, naar Luften er køligere end dette.

Ved Temperaturforskel (efter Celcius Termometer) mellem Luft og Vand bør følgende Rettelse anvendes:

Forskel 1° C.	Rettelse	0′ 39″	til maalte Højde,
2° -	—	1′ 1″	—
3° -	—	1′ 22″	—
4° -	—	1′ 44″	—
5° -	—	2′ 5″	—
6° -	—	2′ 26″	—
7° -	—	2′ 48″	—

Disse Rettelser svare til 33′ Øjehøjde, men Forsøgene ere anstillede saavel i Land som ombord ved forskellige Observationshøjder mellem 21′ og 133′ med nogle Sekunders Variation; de kunne derfor betragtes som rigtige fra 20′ Højde op efter.

For at Rettelserne kunne anses for nøjagtige, maa Vinden have en Hastighed af 2 efter Beauforts Skala, fordi der med Stille kan være forskellige Temperaturer i Luftlagene over Vandet; thi derved kan foraarsages mindre Fejl i de observerede Højder. Barometerstand og Skyer angives som uden Indflydelse paa de maalte Højder.

Disse Oplysninger have ikke saa lidt Interesse for dem, der navigere i vore hjemlige Farvande, særlig om Vinteren, naar der kan være megen Forskel paa Luftens og Vandets Varmegrad. For saa vidt Solen benyttes til Stedbestemmelse, faar det særlig Betydning ved Længdeberegning, fordi observeret Bredde og Højde dertil vil have Fejl af samme Aarsag og Navn, som medfører et Resultat, hvis Unøjagtighed tiltager med Solens Afstand fra Førstevertikalen i Observationsøjeblikket. Tillid til Observationer er altid afhængig af den praktiske Erfaring, der gøres med dem, og derfor kan det ikke nok som anbefales Navigatører at benytte den her nævnte Vejledning.

i.

Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender.

Nr. 22 indeholder: 78. Dom afsagt af Breviks Søret d. 14. Juli 1900; Dampskib Haldens Rederi mod Dampskib Grenmars Rederi (Fastsættelse af Betaling for Assistance) 79. Dom afsagt af Rønne Købstads Søret d. 6. Marts 1900. Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise imod den fungerende Fører af Bark Holmestrand. Barken, der var ladet med Træ, havde lidt en Del Skade i Østersøen og havde ved Dueodde stukket Ankrene fra sig, da Spillet var for beskadiget til at hive Ankrene op; mellem Dueodde og Rønne toges Barken paa Slæb af Bjærgningsdamperen Skandinavien og indbragtes til Rønne. Skibet ansattes til Kr. 5000, Ladningen til Kr. 31,000. For den ydedede Hjælp tilstod Retten Svitzers Kr. 2,500. Nr. 80. Dom afsagt af Kjøbenhavns Sø- og Handelsret d. 22. Aug. 1900, Kaptajn Gleghorn, Fører af „Isle of Kent“, mod Carøe & Co.

Nr. 23 indeholder: 81. Dom afsagt af Kjøbenhavns Sø- & Handelsret d. 22. Aug. 1900. Kaptajn Gleghorn, Fører af Isle of Kent, mod Kjøbenhavns Frihavnsaktieselskab. 82. Dom afsagt af Rønne Søret d. 3. April 1900. Fiskerne I. P. Kruse m. fl. mod den fungerende Fører af Bark Holmestrand. Nogle Fiskere gik ud til Holmestrand, der havde Nødflag oppe, to af dem gik ombord og hjalp her med forskelligt Arbejde, medens de andre sejlede i Land og telefonerede efter Bjærgningsdamper. Fiskerne forlangte nu 500 Kroner, medens den indstævnte Fører af Holmestrand først og fremmest paastod, at de slet intet skulde have, da de formentlig var i Kompagni med Svitzers og fik Betaling af dem; i al Fald paastod han, at 100 Kr. maatte være rigeligt Vederlag. Da det nu oplystes, at Fiskerne intet fik af Bjærgelønnen til Svitzer, kunde den første Paastand ikke tages til Følge, men det erkendtes, at for den Assistance, Fiskerne havde ydet, var 100 Kr. et passende Vederlag, hvorfor dette Beløb tilstodes dem. 83. Dom afsagt af Kjøbenhavns Sø- og Handelsret d. 19. Septbr. 1900. Dansk Frøavlskompagni i Randers mod Det forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn.

Engelsk-tysk Konkurrence paa Havet.

I Aar er det for første Gang hændet, at England, maaske mer eller mindre roligt, har været Tilskuer til en Hastighedskonkurrence paa Havet i Stedet for som hidtil selv at være med i Konkurrencen. Kampen stod mellem to Kæmpeskibe, helt og holdent byggede i Tyskland og med langt mere Fart end alle andre Skibe, thi det ene, Kaiser Wilhelm d. Grosse, naaede $^3/_4$ Knob,

og Deutschland $1^1/_4$ Knob mere Fart end det hurtigste engelske Skib.

Deutschland løb 549 Kvartmil en Dag, medens Kaisers Løb var 498 for den første Dag og derefter 514, 519, 520, 520 og 505 den sidste Dag. Fra New York til Eddystone brugte Deutschland 5 D. 7 T. 38 M., medens Kaiser brugte 5 D. 17 T. 18 M. til Cherbourg, og Passagererne vare i London eller Paris efter 6 Dages Forløb fra Afrejsen. Paa Cunardruten vilde Deutschland have brugt $7^1/_4$ Time mindre om Vejen end det hurtigste engelske Skib.

I September var Deutschlands Middelfart over Atlanterhavet 23,36 Knob, en Fart, som overgaar alle andre Fartøjers Fart med Undtagelse af Torpedobaades. Deutschland blev tegnet til at kunne holde 23 Knob og gjorde paa sin første Rejse 22,42 Knob. Begge Skibes Præstationer ere udmærkede, og der er ingen Grund til at tro andet, end at Vulcan-Værftets næste to Skibe, Kaiser Wilhelm den anden og Kronprinz Wilhelm, ville overgaa Deutschland i Fart, hvilket de ogsaa ere tegnede til.

Rygtet siger, at Cunardlinien vil bygge to Skibe, der skulle blive hurtigere end Deutschland; er dette Tilfældet, vil en haard Konkurrence begynde mellem de to Lande, en Kamp, hvor det ikke alene vil dreje sig om Hastigheds-Rekorden, men om Førerpladsen i den atlantiske Passagerfart.

Sandsynligvis gaar der ikke lang Tid før 12 à 14 tyske Dampere ugentlig vedligeholde Forbindelsen mellem Bremen—Hamburg og de forenede Stater. Men ikke alene paa disse Linier vil Kampen finde Sted, thi Tyskerne sejle heldigt paa mange andre Ruter, og dette Held er uden Tvivl Grunden til, at to store engelske Selskaber, hvis Skibe sejle paa Cap, Union S. S. Co. og Castle Line, ere gaaede ind.

I alle Havne og paa alle Have møde Englænderne nu de tyske Dampere, der faa rigelige Tilbud og Fragt, og som navigere sikkert og paalideligt, idet de forholdsvis have færre Havarier end engelske Dampere.

At Kampen ikke alene skal staa paa Hastigheds-Omraadet, men ogsaa paa Dampernes Størrelse, ses af, at Hamburg—Amerika Linien bygger en stor Damper hos Harland and Wolff i Belfast. Damperen bliver 10 Meter længere end Oceanic eller ialt 225 m. lang og skal kunne tage 2,000 Passagerer og 12,000 Tons Varer; i 1903 bliver den færdig.

Samme Selskab har fra 1. Oktober etableret en ny Forbindelse mellem New York, Haiti, Columbia, Port Simon og Jamaika med 10 Dage mellem hver Afgang.

Hvad den tyske Skibsbygning angaar, er det vel sandt, at en Snes Dampere i den sidste Tid er bleven bygget i England, men Grunden er Mangel paa Plads paa de tyske Værfter, hvoraf fire — i Stettin, Kiel, Bremen og Flensborg — nu har bestemt sig til at forøge Aktiekapitalen. Endvidere er der bygget et nyt Værft i Nordenham ved Weser, medens et andet bliver startet i Stralsund med en Aktiekapital paa 4 Mill. Mark.

Alt synes at tyde paa en kommende, maaske endnu fjærnt liggende Kamp mellem England og Tyskland om Herredømmet paa et Omraade, hvor England hidtil har staaet uden Konkurrenter, og at England med Alvor maa se hen til denne Eventualitet bevises bedst af det Held, som har fulgt det tyske Flag overalt, hvor det har konkurreret med det engelske Flag.

Til Østersøfarere!

Fra Forvalteren paa Christiansø have vi modtaget følgende:

Det hænder af og til, at mindre Skibe sætte Lodsflag for Christiansø og ligge her i nogen Tid til Vejret bedager sig; flere Skibsførere, som have anløbet Øen, mene, at det er paa Grund af Ukendskab med Forholdene og af Frygt for høje Afgifter, at Havnen saa sjældent bliver søgt af de talrige Skibe, der ofte i længere Tid i stormende Vejr holde krydsende her ud for og enten blive drevne helt ned i Østersøen eller tvinges til at søge en usikker Ankerplads under Bornholm.

For at Forholdene her paa Øen kan komme til d'Hrr. Skibsføreres Kundskab, tillader man sig at gøre opmærksom paa, at Christiansø Havn, foruden at være Nødhavn for Havarister, nu ved Uddybning af den søndre Del af Havnen har en god Bolværksplads, og at der paa Øen til Forsyning findes en Skibsprovianteringshandel; tillige kan der faas Kul og Vand. Mindre Søskade paa Rigning og Skrog kan repareres paa et herværende Tømrer- og Smedeværksted.

Naar Lodsflag sættes, hejses Flaget paa Store Taarn til Tegn paa, at Lodsbaaden gaar ud (se Danske Lods).

Havnen, hvori man ligger godt, kan søges og forlades med alle Vinde.

Søndre Havn kan gøres med indtil 14 Fods Dybgaaende.

Nordre Havn med større Dybgaaende.

Havnepenge ere 6 Øre pr. Ton
Lodspenge - 12 — - — for ind og ud.

Ærbødigst
With,
Forvalter paa Christiansø.

Fra Sø og Land.

Den sidste Lloyds Register Bog giver følgende interessante statistiske Oplysninger om Handelsmarinerne.

40 Nationer eje tilsammen en Handelsflaade paa c. 28,400 Skibe, der ialt repræsentere 29 Mill. Tons. Halvdelen ejes af Storbrittanien med Kolonier, hvis Sejlskibsflaade ikke desto mindre hurtig svinder ind og nu ikke er paa mere end 2 Mill. Tons, med et rundt Tal $^1/_3$ af al Sejltonnage i Verden; derimod forøges naturligvis saavel Dampernes Antal som Tonnage, der nu er naaet til 12 Mill. Tons, medens alle andre Nationer tilsammen ikke have mere end 10 Mill. Dampskibstons. Ialt ejer England 10,838 Skibe og andre Nationer 17,584 Skibe.

Forholdet mellem Sejl- og Dampskibe er ellers vidt forskellig i de forskellige Lande; saaledes er næsten Halvdelen af De forenede Staters Flaade Sejlskibe. Betragter man Skibenes Størrelse, ses det, at England ejer 1,600 Dampere over 3,000 Tons hver, medens Tyskland kun har 127, Nordamerika 120 og Frankrig 60; men gaar man til de allerstørste Skibe paa over 10,000 Tons, er det Tyskland, som holder Førstepladsen med 20 Skibe mod 12 engelske og 4 amerikanske.

Naar man i Aaret 1900 hører, at den samlede Tonnage for alle Skibe i Verden er 29 Mill. Tons, er det ganske interessant at se, at de samlede Handelsflaader for 100 Aar siden kun var paa 4 Mill. Tons.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 2. Trækning begynder Onsdag d. 14. Novbr. Paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100.000 Lodder bliver fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster, saaledes at ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover 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. Trækningsvedkommende henvises til omstaaende Bekendtgørelse.

Gevinsterne kunne eventuelt ombyttes efter de Vindendes Ønske.

I Swinemünde træder til 1. Januar en ny Havnetarif i Kraft. Ifølge den skal Skibe med Last betale 5 Pf. pr. Ton for indgaaende og det samme for udgaaende; naar de ere i Ballast eller tomme 2 Pf. for indgaaende og udgaaende.

I New York har et Syndikat købt et større Areal, paa hvilket det agter at anlægge et stort Skibsværft med Tørdok, der skal beskæftige 3-5,000 Arbejdere. Driftskapitalen bliver flere Millioner Dollars. Selskabet paatænker her at bygge en Flaade til Transport af dets egne Staalprodukter.

Paa Maine Skibsværftet i De forenede Stater er bygget en 4-mastet Skonnert, Edward Stotesburg, der maaler 1,446 Brutto-Tons og 1,277 Netto Tons; den er 210′ lang, 41½′ bred og 21½ dyb i Lasten. Skibet løb af Stablen d. 11. Oktober. og dens første Last bestod af 7,500 Td. Petroleum fra Philadelphia til Liverpool til den særlig høje Rate af 5 s. pr. Td. Den er en Type paa en moderne amerikansk Skonnert; i Størrelse maaler den sig dog ikke med de to amerikanske 6-mastede Skonnerter, der ogsaa løb af Stablen i Oktober; af disse er den ene, Eleanor A. Percy, 300′ lang, 50′ bred, 24′ dyb og laster 5,500 Tons Kul, medens den anden, George W. Wells, er 302′ 11″ lang, 46½′ bred, 23′ dyb og laster 5,000 Tons.

I Hamburg har Skibsreder-Foreningen oprettet en Forsikring for Besætningernes Ejendele ombord i Skibene; den begynder sin Virksomhed til 1. Januar. Kaptajnernes Ejendele forsikres for 1,000 Mark, første Styrmændenes for 800 M., de øvrige Officerers for 600 M., Maskinassistenters for 400 M., Matrosers for 300 M. „Hansa", der meddeler dette, udtaler Haabet om, at Rederne ville gaa videre paa denne Vej og oprette en Livsforsikring for deres Personel i Skibene.

Den store Strejke, som Lægterfolkene paa Themsem have erklæret, vedvarer, og der er kun usikre Tegn til, at den vil afsluttes i den nærmeste Fremtid.

En Atlanterhavs Cyclon. Mr. Lewin Hill skriver 12. ds. fra Dpsk. „Commonwealth" bl. a.: Jeg antager følgende Enkeltheder angaaende en Atlanterhavs Cyclon, hvorigennem dette Dampskib i Gaar passerede, vil have sin Interesse, og jeg skal derfor gengive, hvad Logbogen indeholder derom. Stormen var ledsaget af et ualmindelig hurtigt Barometerfald. Vejret havde d. 10. Oktober været meget fint, men Barometret, der ved Midnat stod paa 30.08, begyndte at falde saa smaat, og Kl. 1 Eftm. 11. ds. stod det paa 29.33. Mellem Kl. 1 og Kl. 1,35 Eftm., det vil altsaa sige paa 35 Minutter, faldt Barometret 1¼, nemlig til 28.15. Kl. 2 Eftm. begyndte det igen at stige. Kl. 4 var det steget til 29.4 og ved Midnat til 29.25.

Da Skibet nærmede sig Cyclonen, var Vinden SSO., henimod Middag gik den om til OSO., Kl. 1½ Eftm. til NO. og endelig til N. og NV. Vinden var gradvis øget i Løbet af Formiddagen, og Kl. 1½ Eftm. blæste der en Orkan. Kl. 2½ Eftm. begyndte Vinden at moderere til stærk Storm og aftog saa lidt efter lidt til i Dag Kl. 4 Morgen, da Stormen ophørte.

Cyclonen gik i østlig Retning. Der var et frygtelig oprørt Hav, og Bølgernes Højde kunde anslaas til ca. 50 Fod. Skibet gik hele Tiden med fuld Fart. Idag er der igen det samme fine Vejr som Dagen før Stormen.

Sejlskibsprisen. Jærnbark „Don", 1115 R. T., bygget af Firmaet Russel & Co. i Port Glasgow 1885, blev i September f. A. solgt til et italiensk Rederi for 5,900 £. Efterat have tjent gode Penge med Skibet solgte Rederiet det i forrige Maaned til et engelsk Rederi for 7,500 £ og nu er det igen solgt til Firmaet Shaw Savill & Co. i London for 8000 £.

Havnen i Nykjøbing M. vil i den nærmeste Tid blive uddybet og nyt Bolværk anskaffet.

I Oktober har Skibsfarten paa Middelfart været saa stor, at det til Tider har knebet meget med at skaffe Plads i Havnen.

„Elder, Dempster Steamship Company"s Agentur i Montreal har modtaget et Telegram fra Liverpool, hvori meddeles, at Atlanterhavs Assurancens Montreal Rate er bleven sat op til 17 sh. for alle Skibe, som skal til Montreal. Denne Præmie er i Virkeligheden 5 Gange saa stor som New York Præmien. Denne ny Opgang i Præmien har vakt Bestyrtelse iblandt alle Skibsagenter og Redere ved St. Lawrence Flodens Havne. Sh. Gaz.

I den senere Tid har Sh. Gaz. stadigt fremhævet de uheldige Følger, saavel for England som for andre Lande, af de høje Kulpriser. Bladet omtaler bl. a. de store Masser af Kul, som nu indføres til Evropa fra Nordamerika; den amerikanske Kuleksport strækker sig endogsaa til England, idet der er sluttet Kontrakt om Levering af Kul ikke alene til Firmaer i Newcastle, men endogsaa til den engelske Marine.

I samme Blad af 17. ds. gøres vi opmærksomme paa, at vore Kullejer paa Færøerne, som hidtil har ligget upaaagtede, nu vil blive gjort produktive; der skal nemlig være kontraheret om en Leverance af 200,000 Tons aarlig til Trondhjem, Bergen, Kjøbenhavn, Amsterdam og Antwerpen, Pladser, som væsentlig har havt deres Forsyning fra Egnen omkring Humber Floden.

Skibsredere i Hull & Goole ere opfordrede til at give Tilbud paa Transporten af disse Kul, og det menes, at der ugentlig vil udkræves 2 Dampere hertil.

Nybygninger, Køb og Salg.

Sydfynske Dampskibsselskab har solgt Dampskibet „Svendborgsund" til Dampskibsselskabet „Sundet."

Personalia.

Havnefoged R. V. W. Burmeister i Æbeltoft er afgaaet ved Døden.

Det forenede Dampskibsselskabs Agent i Christiania er fra 1. Novbr. Hr. I. B. Stang i Stedet for Firmaet Jens Meinich & Co.

Under en Permission, tilstaaet Kapt. F. Jacobsen, er Dampskibet Kiew midlertidig overtaget af Kapt. F. Iversen

fra Dpsk. Lion, medens sidstnævnte Skib foreløbig føres af Styrmand L. Frandsen fra Dpsk. Christiania.

Under Kapt. H. Ingwardsens Sygdom er Dpsk. Jolantha overtaget af Styrmand J. Meyer fra Dpsk. Norge.

Under Kapt, P. Thiedemanns Sygdom føres Dpsk. Xenia af 1. Styrmand J. P. Holst.

Lods Rasmussen Bang har holdt 25 Aars Jubilæum som Havnelods i Aarhus. Han har lodset c. 5,000 Skibe ind og ud af Havnen og reddet adskillige Mennesker fra at drukne.

Konsul Duseberg modtog i Anledning af sit 25 Aars Jubilæum i D. F. D. S.' Tjeneste fra Selskabets Kaptajner et kostbart Sølvservice og en Adresse, indlagt i en smuk Mappe; den blev overrakt af Kaptajnerne Mollerup og Olsen. Fra Kolleger i Kontorpersonalet modtog Jubilaren et Møblement til Herreværelse og en Adresse.

Ugens Havarier.

Balduin, Galease af Hamburg, kom d. 1. ds. paa Gruud ved Dragør. Flot med Assistance.

Martin Edvard, 3-m. Skonnert af Riga, kom d. 2. ds., paa Rejsen fra Hjemstedet til Southampton, paa Grund ved Dragør Sandrev. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil, befundet ubeskadiget og fastsætter Rejsen.

Richard Kelsall, Dpsk. af North Shields, der d. 27. f. M. strandede paa Sjællands Odde, er bragt flot af Svitzers. Skibet repareres i Kjøbenhavn.

Statsminister Selmer, Barkskib af Arendal, der indbragtes til Helsingør med Kollisionsskade, afgik d. 3. ds. fra Helsingør paa Slæb af Bjergningsdpsk. Taurus for at reparere i Arendal.

Søborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, der grundstødte ved Ny Karleby, er af Bjergningsdpsk. Belos bragt til Stockholm for Reparation.

Hans Ditlev, Skonnert af Svendborg, har d. 4. ds., paa Rejsen fra Helsingborg til Stettin med Ler, maattet returnere til Helsingborg med Slagside. Ladningen maa rimeligvis losses.

Bertie, Barkskib af Christiania, der d. 20. Septbr., efter Kollision med den tyske Fiskedamper Bürgermeister Smidt, sattes paa Land ved Bovbjerg, er nu fuldstændig Vrag. Vraget blev først solgt for 1,500, senere for 2,000 Kr., og Auktionen over det bjærgede indbragte omtrent 1,600 Kr.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til New Orleans 31. Oktbr. — Alexandra, Svensson, afgik fra Rotterdam 31. Oktbr., best. til New York. — Algarve, Borries, afgik fra Finland 24. Oktbr., bestemt til Alicante. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Dunkirk 3. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Kihl, afgik fra St. Petersborg 5. Novbr., bestemt til Stettin. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New York 23. Oktbr., best. til Kbhvn. — Arno, Strubberg, ankom til Palma 29. Oktbr. — Beira, Lunge, afgik fra Finland 31. Oktbr., bestemt til Barcelona. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Gibraltar 30. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, ankom til St. Petersborg 3. Novbr. — Douro, Ørum, afgik fra Cadiz 28. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn. 17. Oktbr., bestemt til New Orleans. — Garonne, Rasmussen, ankom til Bordeaux 2. Novbr. — Georgios I, Jørgensen, Her. — Hekla, Gundel, afgik fra New York 3. Novbr., bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Kofoed, ankom til St. Petersborg 3. Novbr. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 26. Oktbr., best. til New York. — Kentucky, Caroc, ank. til Stettin 4. Novbr. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 30. Oktbr. — Loire, Rabe, afgik fra Finland 1. Novbr., bestemt til La Rochelle. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 1. Novbr., best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Petersen, afgik fra Rouen 31. Oktbr., bestemt til Boston. — Nicolai II, Michelsen, ankom til Boston 31. Oktbr. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 7. Novbr., bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Denia 30. Oktbr. — Omsk, Müller, afgik fra Dunkirk 31. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Seine, Staal, afgik fra Havre 3. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Texas, Holm, ankom til Kbhvn. 31. Oktbr. — Thingvalla, Laub, afgik fra Kbhvn. 4. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Tiber, Beck, afgik fra Newcastle 31. Oktbr., bestemt til Leghorn — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 5. Novbr., bestemt til St. Petersborg. — Xenia, Holst, ankom til Kbhvn 4. Novbr.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra London 4. Novbr., bestemt til Hamburg. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Throndhjem 1. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ank. til Riga 2. Novbr., best. til Antwerpen. — Ceres, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 3. Novbr. — Christian IX, Mollerup, afgik fra Kbhvn. 1. Novbr., best. til London. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Kbhvn. 3. Novbr., bestemt til Stettin. — Constantin, Niedersøe. ankom til Liverpool 4. Novbr., best. til Kbhvn. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 4. Novbr., bestemt til Hamburg. — Eos, Christensen, ankom til Libau 2. Novbr., bestemt til London. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 31. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Meyer, ankom til Kbhvn. 4. Novbr., bestemt til Riga. — Kasan, Hansen, ankom til Kbhvn. 5. Novbr., bestemt til Libau. — Kiew, Jacobsen, pass. Holtenau 4. Novbr., best. til London. — Laura. Christiansen, afgik fra Leith 5. Novbr., best. til Kbhvn. — Louise, Rasmussen, ankom til Pillau 2. Novbr., bestemt til Hull. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 5. Novbr., bestemt til Danzig. — Morsø, Frisenette, ankom til Arendal 2. Novbr., bestemt til Throndhjem. — Moskov, Rohde, ankom til Libau 5. Novbr. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Methil 31. Oktbr., bestemt til Libau. — Nordjylland, Kromann, ank. til Pillau 5. Novbr., best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 6. Novbr., best. til London. — Pregel, Olsen, ankom til London 3. Novbr. — Thyra, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 2. Novbr., best. til Vestnorge. — Valdemar, Kofoed, ank. til Antwerpen 3. Novbr. — Vendsyssel, Kiær, ankom til Liverpool 2. Novbr., bestemt til Spanien. — Vesta, Holm, ankom til Seydisfjord 25. Oktbr., best. til Leith. — Vesuv, Andresen, ankom til Libau 1. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Viking, Lorentzen, ankom til Antwerpen 1. Novbr., best. til Rotterdam. — A. Andersen, Schubert, ankom til Antwerpen 25. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Jyden, Erichsen, ankom til Danzig 4. Novbr., bestemt til Kbhvn.

Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 7. Novbr., bestemt til Odense. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Malmø 8. Novbr., via Helsingborg, best. til Grimsby. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Newcastle 7. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 7. Novbr., bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 7. Novbr., via Aarhus og Aalborg, best. til Leith. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 8. Novbr., best. til Newcastle. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 7. Novbr., via Svendborg og Odense, best. til Newcastle. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 7. Novbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Newcastle 2. Novbr. — Frode, Wrisberg, afgik fra St. Petersborg 5. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Åbo 2. Novbr., bestemt til Dunkerque. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Blyth 3. Novbr., bestemt til Lübeck. — Erik II, Hveysel, afgik fra Newcastle 6. Novbr., bestemt til Aarhus. — Knud II, Hansen, ankom til Dundee 30. Oktbr. — Skjold, Schmidt, ankom til Libau 30. Oktbr. — Danmark, Kraemer, ank. til Pillau 31. Oktbr. — Ragnar, Holst, ankom til Swansea 2. Novbr. — Volmer, Riber, ankom til London 30. Oktbr. — Dan, Tofte, afgik fra Blyth 31. Oktbr., bestemt til Libau. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Newcastle 1. Novbr., bestemt til Riga. — Olaf, Petersen, ankom til London 29. Oktbr

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Tannebæk, ankom til Ghent 3. Novbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til St. Petersborg 30. Oktbr. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Grimsby 3. Novbr., bestemt til Bordeaux. — Pawel Andrejeff, Johnsen, ank. til London 1. Novbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra St. Petersborg 4. Novbr., bestemt til Dundee. — Russ, Jensen, ankom til Mobile 4. Novbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Port Arthur 28. Oktbr. —

Eduard Bary, Thorsøe, afgik fra Tyne 25. Oktbr., best. til Port Arthur.

Urania. Venus, Petersen, afgik fra Emden 4. Novbr., bestemt til Blyth. — Urania, Jørgensen, afgik fra Jacobstad 31. Oktbr., bestemt til Ghent. — Saturn, Lund, ankom til Grangemouth 1. Novbr. — Mars, Nielsen, afgik fra Harburg 1. Novbr.

Nordsøen. Wineland, Høgsted. pass. Colombo 1. Novbr. — Nordland, Pii, ankom til Kbhvn. 3. Novbr. — Rusland, Møller, afgik fra Rotterdam 3. Novbr., bestemt til Grangemouth.

Heimdal. Anine, Ratje, afgik fra Cramford 3. Novbr. — Kamma, Pedersen, ank. til Pillau 4. Novbr. — Helga, Lagesen, afgik fra Cramford 4. Novbr. — Martha, Jørgensen, ank. til Calais 2. Novbr. — Elna, Møller, afgik fra North Shields 2. Novbr. — Therese, Løffler, afgik fra Gutujewsky 5. Novbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Kronstadt 2. Novbr. pass. Holtenau 6. Novbr. — Niobe, Schmidt, ankom til Zaandam 3. Novbr. — Nancy, Mathisen, pass. Ouessant 6. Novbr., bestemt til Rochefort. — Nautik, Mortensen, afgik fra Kronstadt 2. Novbr.. pass. Holtenau 6. Novbr. — Neptun, Gram, afgik fra Rostock 2. Novbr., ankom til Trångsund 6. Novbr. — Nerma. Knudsen, afgik fra Kotka 4. Novbr.. bestemt til Morlaix. — Alfa, Nielsen, afgik fra Newport (Mon) 2. Novbr., bestemt til Hamburg.

Jylland. Karen, Degn, afgik fra Esbjerg 31. Oktbr., ankom til Kronstadt 5. Novbr. — Ingrid, Meinertz, ankom til Kronstadt 1. Novbr.

Dania. Lilly, Nielsen, afgik fra Königsberg 2. Novbr., ankom til Ixpila 6. Novbr. — Mary, Lorentzen, afgik fra Methil 3. Novbr., ankom til Esbjerg 6. Novbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Neufahrwasser 1. Novbr., ankom til Reval 3. Novbr. — Fyen, Hansen, afgik fra St. Petersborg 5. Novbr., bestemt til London. — Russia, Hansen, afgik fra Tynen 3. Novbr., ankom til Kbhvn. 6. Novbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Ghent 30. Oktbr., ankom til Sunderland 31. Oktbr.

Østersøen. Yrsa, Jensen, afgik fra Kbhvn. 7. Novbr., bestemt til Nakskov. — Rita, Jørgensen, afgik fra Warkworth 1. Novbr., ankom til Kastrup 6. Novbr. — Cimbria, Hansen, afgik fra St. Petersborg 3. Novbr., ankom til Kbhvn. 6. Novbr.

Union. Frisia, Skov, ankom til Piteå 2. Novbr. — Gallia, Nielsen. afgik fra Riga 5. Novbr., bestemt til Dordrecht. — Britannia, Nielsen, ankom til St. Petersborg 4. Novbr. — Caledonia, Fisker, ankom til Amsterdam 3. Novbr.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Calais 3. Novbr. — Brattingsborg. Clausen, afgik fra Cardiff 27. Oktbr, bestemt til Montevideo. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Garston 19. Oktbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 3. Novbr. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Kbhvn. 2. Novbr., bestemt til Rouen. — Kronborg, Schultz, afgik fra Colombo 15. Oktbr., bestemt til Østasien. — Rosenborg., Schultz, ank. til Kbhvn. 31. Oktbr. — Skanderborg, Larsen, ankom til Calais 31. Oktbr. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 4. Novbr., bestemt til Sunderland. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Korsør 3. Novbr., best. til Reval.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, ank. til Kaunissari 3. Novbr. — Jægersborg, Agerlin. ankom til Kbhvn. 5. Novbr. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Helsingør 3. Novbr., bestemt til Dunkirk. — Marselisborg, Andersen, ankom til Montevideo 28. Oktbr. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Ardrossan 6. Novbr., bestemt til Cardiff. — Skodsborg, Lund. afgik fra Kbhvn. 4. Novbr., best. til Rouen. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Rouen 3. Novbr. — Ulfsborg, Hveissel, ankom til Honfleur 5. Novbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Pillau 5. Novbr. — Agnete, Jensen, ank. til Pillau 4. Novbr. — Hermia, Sørensen, ankom til Burntisland 4. Novbr. — Alice, Hansen, ankom til Burntisland 5. Novbr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Rotterdam 1. Novbr. — Bornholm, Petersen, ankom til Burntisland 5. Novbr. — Nauta, Madsen, ankom til Grangemouth 2. Novbr. — Rønne, Hintze, afgik fra Ystad 6. Novbr., best. til Libau.

Danmark. Rolf, Skjødt, ankom til Aalborg 3. Novbr. — Thorvaldsen, Predbjørn, afgik fra Methil 4. Novbr., best. til Kiel. — Ansgar, Larsen, ankom til Kbhvn. 4. Novbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 5. Novbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Gand 2. Novbr. — Helge, Mathiesen, afgik fra Kronstadt 31. Oktbr., best. til Rotterdam.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Odessa 5. Novbr., best. til Port Said. — Annam, Berg, ankom til St. Petersborg 29. Oktbr. — Normannia, Eriksen, afg. fra Singapore 30. Oktbr. — Kronborg, Schultz, afgik fra Singapore 24. Oktbr. — Nordkap, Rasmussen, afgik fra Suez 26. Oktbr. — Cimbria, Hansen, afgik fra St. Petersborg 3. Novbr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Dunkirk 6. Novbr. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til St. Petersborg 5. Novbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Kbhvn. 2. Novbr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Grangemouth 4. Novbr.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 2. Novbr. til Burntisland. — Energi, Hansen, ankom 5. Novbr. til Flensborg.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Boness 5. Novbr. — Clara, Petersen, ankom til Kronstadt 31. Oktbr.

Ægir. Erik, Steen, pass. Brunsbüttel 6. Novbr. paa Rejse til Brake. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Reval 5. Novbr., bestemt til London.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Gladstone, Nielsen, ank. til Newcastle N. S. W. 30. Oktbr. fra Diegó Suarez. — Anna Clausen, ank. til Cardiff 31. Oktbr. fra Truro. — Embla, Jepsen, ank. til Boness 2. Novbr. fra St. Petersborg. — Serapis, Winther, sejlet fra Saigon 2. Novbr. til Albany f. Ordre. — Mary José, Brinck, pass. Dover 2. Novbr. fra Kemi til Port Natal.

Fanø. Sønderho. Merida, Jørgensen, afg. 30. Oktbr. fra Drammen til Glouchester. — Mary, Lydom, ankom 1. Novbr. til Kønigsberg fra Burntisland. — Anna, Mortensen, ank. til Lowestoft 5. Novbr. fra Ørnskjoldsvik.

Rønne. Rolf, Hermansen, ankom til Flensborg 20. Oktbr — Coureer, Jacobsen, ankom til Helsingør 20. Oktbr. — Herman Olsen, Jensen, ank. til Stolpemünde 22. Oktbr. — Kastor, Clausen, ank. til Kiel 20. Oktbr. — Klara Marie, Kofod, ankom til Kjøbenhavn 23. Oktbr. — Kristine, Pedersen, ankom til Bilbao 26. Oktbr. — Odin, Møller, ankom til Bergqvara 26. Oktbr. — John Hintze, Jensen, ankom til Kønigsberg 25. Oktbr. — Næstved, Larsen, ankom til Stolpemünde 31. Oktbr. — Ane Cathrine, Pedersen. ank. til Næstved 1. Novbr. — Freja, Bech. ankom til Riga 2. Novbr. — Prøven, Bidstrup, ankom til Karlshamn 2. Novbr.

Svendborg. Marie, Nielsen, ankom til Flensborg 29. Oktbr. — Agnes, Dam, ankom til Libau 29. Oktbr. — Fortuna, Christiansen, ankom til Havre 1. Novbr. — Standard, Rasmussen. ankom til Havre 1. Novbr. — Ane, Jørgensen, ankom til Newcastle 1. Novbr. — Gefion, Rasmussen, ankom til Gøteborg 2. Novbr. — Brage, Petersen, ankom til Libau 1. Novbr. — Niord, Nielsen, ankom til Porsgrund 1. Novbr. — Martin Nisson, Petersen, ankom til Antwerpen 1. Novbr. — Martin, Mortensen, ankom til Shields 1. Novbr. — Lilly, Rasmussen, ankom til Vejle 2. Novbr. — Garibaldi, Andersen, ankom til Libau 2. Novbr. — Marie, Petersen, ankom til Montrose 2. Novbr. — Doris, Hansen, ankom til Kings Lynn 3. Novbr. — Svend, Huusfeldt, ankom til Dundee 3. Novbr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Kings Lynn 3. Novbr. — Confidence, Mauritzen, ankom til Vlardingen 3. Novbr. — Rasmus, Jensen, ankom til Kjerteminde 3. Novbr. — Kirstine, Dam, ankom til Lybeck, 3. Novbr. — Mine, Møller, ankom til Grimsby 5. Novbr. — Hansine. Nielsen, ankom til Halmstad 5. Novbr. — Hanne, Rynitz, ankom til Grangemouth 5. Novbr. — Christine, Nielsen, ankom til Methil 5. Novbr. — Venus, Jensen, ank. til London 5. Novbr. — Phønix, Nielsen, ankom til South Alloa 5. Novbr. — Samson, Hansen, ankom til Gefle 5. Novbr. — Roska, Petersen, ankom til Kirkaldy 5. Novbr.

Ærø. Jørgen Olsen, Christensen, ankom 30. Oktbr. til Kbhvn. — Elise Marie, Olsen, ankom 30. Oktbr. til Pillau. — Marie, Andersen, ankom 30. Oktbr. til Memel. — Malfridur, Hansen, ankom 27. Oktbr. til Aarhus fra Limhamn. — Salvador, Fabricius, ankom 30. Oktbr. til Kallehave. — Dorthea, Christensen, ank. 31. Oktbr. til Kronstadt. — Hans, Folmer, ank. 1. Novbr. til Rudkjøbing. — Anna Cecilie, Dreiøe. ank. 27. Oktbr. til Frederikshavn fra England. — Bien, Petersen, afg. 28. Oktbr. fra Korsør. — Hosanna, Hay, ankom 1. Novbr. til Kjøge. — Marie, Christensen, ankom 1. Novbr. til Christianssand. — Agent Petersen, Frederiksen, afgik 30. Oktbr. fra Stockholm til San Sebastian. — Emmanuel, Bager, ankom 1. Novbr. til Bridlington. — Alma Marie, Hansen, ankom 3. Novbr. til Assens. — Karen, Hansen, ankom 3. Novbr. til Havre. — Skirner ankom 3. Novbr. til Ostende. — Norden, Rasmussen, ankom 3. Novbr. til Newhaven — Sylphe, Petersen, ankom 2. Novbr. til Flensborg. — M. Hay, Petersen, ankom 2. Novbr. til Newcastle. — Abba, Rasmussen, ankom 5. Novbr. til Middlesbro. — Fuglen, Hansen, ankom 4. Novbr

til Nieuport. — Marie, Boye, ankom 3. Novbr. til Langesund. — Søstrene, Christensen, ankom 5. Novbr. til Gravesend. — Valborg, Nielsen, ankom 5. Novbr. til Antwerpen.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er antørt for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvande:

Paa *Havrevlen* 11 Fod.
I Kanalen 11 Fod.
Paa *Fjordgrunden* 10 Fod.

Store-Bælt. Indløbet til Korsør. Dybden paa 14 Fods Pullen, 2 Kbl. SSV. fra Vageren ved *Lygtepulle*, tæt N. for Fyrlinien i Indløbet til *Korsør*, er forøget til c. 17 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Södermanlands Skjærgaard. Grässkär. Den 8de November 1900 tændes paa det Ø.-ligste *Grässkär* et Fyr med En-Formørkelse hver 10 Sekunder. Det viser grønt Lys fra N. 62° Ø. gennem Ø. til S. 88° Ø., hvidt Lys fra S. 88° Ø. til S. 75° Ø., rødt Lys fra S. 75° Ø. til S. 59° Ø., over *Kopparnageln*, hvidt Lys fra S. 59° Ø. gennem S. og V. til N 81½° V. og rødt Lys fra N. 81½° V. til N. 49° V., over *Grässkär*. Flammens Højde: 24 Fod. Lysævnen: 6,5 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat af 6te Orden. 20 Fod højt Fyrtaarn. Der er ikke Vagt ved Fyret. 58° 37′ 7″ N. Br. 17° 14′ 26″ Ø. Lgd.

Norrköpingsbugten. Häfringe. I *Häfringe* hvide, faste Fyr er indsat en rød, fast Lysvinkel mellem N. 78° V. og N. 7° V.

Tyskland. I *Tyskland* begyndes Vinteraftmærkningen i November.

Neufahrwasser. Ved *Neufahrwasser* er Vinkbaaken flyttet fra V.-Molen til det Inderste af Ø.-Molen, c. 230 Alen N. 80° V. for Baaken med Timeglas.

Stettiner Haff. Grosse Haff. *Strewsort* to Baaker, der ledede i det N.-lige Indløb til *Ziegenort*, ere borttagne. Den hvide Spirtønde, *Büchentründel O*, og den røde og sorte Tønde, der laa 5 Kbl. N. 24° V. for det NV.-lige Fyr paa *Leitholm*, ere permanent inddragne.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 9de Oktober. 54° 20′ N. Br. 6° 50′ Ø. Lgd. En Mast staaende med Toppen over Vandet.

Tyskland. Nordmarsch. Peterswarft. Paa *Nordmarsch* V.-Pynt er tændt til Forsøg to smaa Fyr, der vise rødt Lys fra SØ. t. Ø., gennem S. til SV. t. S., hvidt Lys fra SV. t. S. gennem V. og N. til NNØ. og grønt Lys fra NNØ. gennem Ø. til ØSØ. Grænsen mellem rødt og hvidt Lys angiver det S.-lige Indløb og mellem hvidt og grønt Lys det N.-lige Indløb over *Marschnack Watt*. Flammens Højde: 16 Fod. 54° 37′ 36″ N. Br. 8° 32′ 0″ Ø. Lgd.

Elben. Brunsbüttel. Ved *Brunsbüttel* ere Baakerne, der angive Grænsen for Reden, nu rejste. Fyrene tændes kun, naar de tre Lystønder ere inddragne.

Weser. Meyers Ledge og Hoheweg. I *Meyers Ledge* Fyrs hvide Vinkel med To-Blink skal indsættes en rød Vinkel med To-Blink og *Hoheweg* lave Fyrs røde, faste Vinkel skal forandres for at give dybtgaaende Skibe bedre Vejledning i *Dwarsgat*.

Einswarderdeich Fyr SØ. Vraget SØ. for *Einswarderdeich* Fyr er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

England. Themsen. Cant Sand. Et Fartøj er sunket i 8 Fv. Vand c. 1 Kml. S. 86° V. fra *Spile* Tønde. En grøn Vragtønde er udlagt tæt NØ. t. N. for Vraget. 51° 26′ 44″ N. Br. 0° 52′ 50″ Ø. Lgd.

Humber. Fyrskibene „Hull Middle" og „Middle". Taagesignalet paa Fyrskibet *„Hull Middle"* er ikke forandret; det er paa Fyrskibet *„Middle"*, at det i „Efterretninger for Søfarende" Nr. 44 angivne Taagesignal for *„Hull Middle"* gives.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Skotland. Firth of Clyde. Pladda. Forandringen af *Pladda* Fyr er udsat til 1901. Indtil den Tid brænder kun det midlertidige hvide, faste Fyr.

Irland. Lough Foyle. Inishowen. Ved *Inishowen* Ø.-Fyr gives nu Taagesignal med Sirene, der hver 1 Minut giver to Stød, det første med dyb, det andet med høj Tone, saaledes: Dyb Tone 2 S., Pause 3 S., høj Tone 2 S., Pause 53 S.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Garonne. Bassens. Paa Yderenden af hver af Høfderne Nr. 10, 6 og 2 ved *Bassens* er nu tændt et hvidt, fast Fyr.

Canada. St. Lawrence Flod. Lake St. Peter. I *Lake St. Peter* mellem *Quebec* og *Montreal* ligger der i den S.-lige Del af Løbet mellem Fyrskib Nr. 1 og Fyrskib Nr. 2 og ved Bøjningen ved den hvide Tønde en Del Puller, hvorfor man skal holde sig i den N.-lige Del af Løbet.

Labrador. Baakerne paa *Whale Island* ved Indløbet til *Bonne Espérance Harbor* og paa *Flat Island* ud for *Great Meccatino Island* ere nu hvide, trekantede uden Topbetegnelse. Baaken paa *Outer Island* ved Indløbat til *Coacoacho Bay* er ødelagt.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Connecticut. New London Harbor. Bailey Point. Greens Harbor. En 6 Fods Klippe ligger midt i *Greens Harbor*, 1¼ Kml. N. 13½° V. fra *New London Harbor* Fyr. *Bailey Point* røde, faste Fyr Nr. 2 staar paa Ø.-Siden af Floden, 9 Kbl. oven for Jærnbanebroen. Flammens Højde: 15 Fod.

New York. Governors Island. Fra den 12te November 1900 gives Taagesignal ved Fyret paa *Governors Island* NV.-Ende med en Sirene, der lyder uafbrudt. Den nuværende Taageklokke, der hver 20 S. slaar To-Slag, vil kun lyde, naar Sirenen er i Uorden.

Georgia. Savannah River. Den rød og sort vandret stribede Spirtønde ved Vraget af Skonnert *„Agnes J. Grace"*, c. 18 Kml. S. 38° Ø. fra *Tybee* Fløjtetønde, er inddragen, da Vraget er forsvundet. 31° 45′ N. Br. 80° 30′ V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. Baakerne Nr. 6, 8, 10 og 12 ved Løbet mellem *Tampa Bay* og *Old Tampa Bay* ere borttagne. *South Cut Lower* Fyr har Nr. 6, *South Cut Upper* Fyr har Nr. 8 og *North Cut Lower* Fyr har Nr. 10.

Cuba N.-Kyst. Sagua la Grande. I Indløbet til *Sagua la Grande* ere følgende Tønder udlagte: En rød Tønde af Form som en afkortet Kegle i 14 Fod Vand paa *Fradera Rock*. En sort lignende Tønde i 18 Fod Vand ved NV.-Enden af *Marillanas Bank*. En sort lignende Tønde i 15 Fod Vand NV. for *Medano Bank*. En sort lignende Tønde i 15 Fod Vand V. for den indre *Canete Bank*. En sort og hvid vandret stribet Spidstønde V. for *Cayo Hachuela* i det dybeste Vand.

Der er er ingen Baake paa *Fradera Rock*.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

S.-lige Atlanterhav. Pilot Bank. Tre *engelske* Krigsskibe have forgæves eftersøgt *Pilot Bank* mellem 21° 39′ og 21′ 53′ S. Br., 39° 40′ og 39° 52′ V. Lgd, hvorfor den er udtaget af Kortene.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Algier. Golfe d'Arzeu. Port aux Poules. Paa den i Kortene angivne 19 Fods Grund, ¾ Kml. N. 53½° V. fra Toldbygningen i *Port aux Poules*, er der kun 9 Fod Vand. 35° 48′ 28″ N. Br. 0° 10′ 37″ V. Lgd.

En 9 Fods Grund ligger 1,2 Kml. N. 2° V. fra *Macta* Telegraf. 35° 48′ 42″ N. Br. 0° 4′ 13″ V. Lgd.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde-Hav.

Birma. Rangoon River. Ud for *Spit Tongue* har 3 Fv. Grænsen skudt sig 2¼ Kbl. S. 10° Ø. hen, og *Tongue* Ø.-Ende er nu 1 Kbl. Ø. for *Spit Tongue* Tønde.

En sort Stumptønde er i 18 Fod Vand udlagt paa S.-Enden af *d'Silva Shoal*, 1,4 Kml. N. fra S.-Baaken.

En 14 Fods Grund ligger i *Liffey Reach* omtrent midt i Løbet, fra Indløbet til *Tamvet Chaung Creek* i N. 79° V., 2 Kbl.. og fra *Shwe Dagon* Pagode i S. 40° Ø. En sort Spidstønde er udlagt i 21 Fod Vand, 45 Alen Ø. for Grunden. 16° 43′,0 N. Br. 96° 13′,5 Ø. Lgd. Man skal gaa Ø. om Grunden.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China. Yangtzekiang. Gutzlaff. Paa *Gutzlaff* gives nu Stormsignaler, efter Anvisning fra Observatoriet i *Zikawei* ved *Shanghai*.

Københavns Børskurs d. 7. Novbr. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	102½	¼	102¼	102½
Danmark			91¼	92
Norden			121	121¾
Kjøbenhavn	102½		102¼	102¾
Carl			54½	55½
Dannebrog	97¼		97¼	97½
Skjold			71	71½
Urania			77	78
Union			107½	108½
Dampsk. af 1896	99½—	¾	99½	99¾
Østasiatiske			105½	106
Østersøen			—	—
Nordsøen			75	78
Torm			100	110
Gorm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			100	114
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			90¼	91½
3½% Husejer Kreditk.			78¾	79¼
3½% Kbhvns Kreditf.			81¾	82½
4% — — 2. Serie			87¾	88¼
4% — — 1. —			90¼	91½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			82¾	83
4% — — 7 —			88	88½
3½% Landkreditk. 3 —			85¼	87
Aktier.				
Nationalbank			129¾	130
Privatbank	122¾		122¾	123
Landmandsbank			116¾	117¾
Handelsbank			116	116½
Grundejerbank			99¾	100½
Burm. & Wain	74½		74	75
Helsingørs Jærnsk.			86	88
Sukkerfabr.			100¾	101
Bryggeri Aktier	91—	91¼	91	91¼

Vekselkurser d. 6. Novbr. 1900.

	ávista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.80
London	18.20	18.16
Paris	72.60	—
Amsterdam	151.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 6. Novbr. 1900.

Russiske Noter	216.65
4% Russiske Consols	98.40
3⁸/₁₀% — Boden Kredit	91.50
5% Mexikanske 1899	97.80
5% Rumænske Stats	86.80
4% — — 1890	73.75

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Det Foren. Dampskibs." 86,000, „Danmark" 14,000, „Norden" 2,000, „Kjøbenhavn" 36,000, „Dannebrog" 6,000, „Skjold" 10,000, „Urania" 4,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 26,000, „Østasiatiske" 84,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Dampbaad.

En mindre Dampbaad, 35 Tons Brutto, indicerer cirka 100 Hestes Kraft, egner sig saavel til Bugsering som Passagerfart, er billig til Salg straks. Man henvender sig til **E. Holm, Østerbro 20, 1. Sal, Aalborg.**

Husk nu!
PAUL SØRENSEN,
Skomagermester,
77, Bredgade 77,
Hj. af Toldbodvej.
Fh. Toldbodvej 18.
Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af
Iste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.
Telefon 4819.

AKTIESELSKABET
NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,
KJØBENHAVNS FRIHAVN,
anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.
Kan leveres ufortoldet.
Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

Siam! Siam! Danskens Vej til Ros og Magt!
Drik kun **Siam-Bitteren!**
Faas overalt. **C. F. Rasmussen & Co.**, K. Telf. 29213.

NEXØ TØRDOK,
Bornholm,
modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde
Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.
Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Skibslanterner med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner 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.

CARL KRARUP,
Amaliegade 31.
Kjøbenhavn K.
Dampskibsexpedition og Speditionsforretning
Agentur for
Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir" i Stockholm.
Expedition af de svenske Postdampskibe:
„Malmø", „Lübeck", „Najaden", „Halland", „Halmstad" „J. P. Dillberg" og **„Westkusten"** i Farten
Kjøbenhavn—Lübeck
samt
Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.
Endvidere
„Æolus", „Transit Nr. 1" og **„Nore"** i Farten
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

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.

Ankere & Kjæder, Tougværk og alle **Skibs-Inventarier** samt **Skibshandel.**

P. Schou, Frederikshavn.

Gafé van Zandt,

H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

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.

PETER IBSEN. **Lager af Værktøj.**
Illustreret Prisliste gratis.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNÖHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Bekendtgørelse
fra

Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

28. Series

2den Trækning begynder Onsdag den 14de November 1900.

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	-

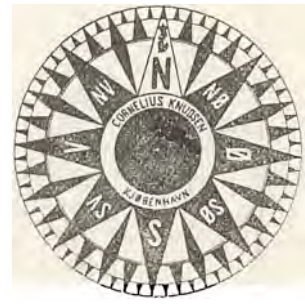
Desuden: **225 Ekstragevinster à 10 Kr.**
Ialt: 5,025 Gevinster.

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.**

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.

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.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.
P. SVENDSEN, AALBORG.

Telegr.-Adr.: Poulsens.

ESBJERG
Jærnstøberi & Maskinfabrik.

Telefon Nr. 31.

(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.

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.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i **Europa, Asien, Afrika, Amerika** og **Australien.** — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

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,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

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.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Et Skib ønskes til Købs,

stor ca. 1200 Ctn. død Vægt, første Klasses Sejler, ej over 7 Fod med fuld Last og ikke over 10 Aar gammel. Nærmere ved Henvendelse til

Fiskeriforpagter C. Andersen,
Hæsnæs pr. Stubbekjøbing, Falster.

For Navigatører.

Ved en Navigationsskole, hvor der i Forvejen virker tre faste Lærere, søges en ugift, højst trediveaarig Navigatør, der har Lyst og Anlæg til Lærervirksomhed og til videre Uddannelse i forskellige Fag. Efter nogen Tids Prøve vil fast Ansættelse med stigende Lønvilkaar kunne forventes. Billet mrk.: **„For Navigatører"** med fyldige Oplysninger, Anbefalinger, Lønfordringer ud over frit Ophold o. desl. bedes indlagt snarest paa dette Blads Kontor.

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.

Spis kun
Nørgaards
Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7805.

TH. MØLLER,
Nyhavn 45 & 47.
Telefon 387.
Skibsproviant, Kolonialvarer,
Vine og Spirituosa
en gros & en detail.
• Import & Eksport •
• Frilager •

Frihavns-Restaurationen
„Atlanten“,
Indgang fra Nordre Frihavnsvej,
anbefales **d'Hrr. Skibs-Officerer**
med
à la carte Retter
samt **koldt Bord hele Dagen.**
Telf. Frihavnen 68.
Ole Nielsen.

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.

Er
„Mossrose“ Tobakken
(den engelske) ægte, findes
der paa hver Pakke fremtidigt
kun paatrykt Fabrikens Navn
The Richmond Cavendish Company, Liverpool,
og **ikke** mere **nogen Agents Navn.**
Den ægte Mossrose erholdes nu
igen **overalt.** En gros kun
hos Generalagenterne for Danmark:
Fr. Christensen & Philip.

KJØBENHAVNS DAMPVASKERI

TELEFON 3592. • NØRREGADE 35. • TELEFON 3592.
bør anvendes af ethvert
RHEDERI *og enhver* **OFFICER.**

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, **er der udlagt et Fyrskib,** der viser **hvidt Blinkfyr,** og hvorfra der med en Dampsirene gives **Taagesignal.**

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende, og som have et Dybgaaende af over 12 Fod (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at **Skibe, som losse i Aalborg og som have betalt den nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havnepengene,** som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S
Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

EMIL HAMMELEV,
TOLDBODVEJ 1.
■ FREMMEDE TRÆSORTER. ■
Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood & Mahogni i vellagrede Varer.
Stort Lager forefindes.

N. W. Peschardt.
Skibshandel, Vejle.
Anbefales D'hrr. Kaptajner.
Ældste Forretning.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

CARL FEERUP,
Esbjerg.
Stort Lager af Toug, Olie, Maling,
Kolonial — Konserves.
Udførselsvarer særdeles billig.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel,
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

S. Lindtner,
Skibsværft, Vejle,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende.
Damp-Rambuk
haves til Udleje.

Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.
Største Lager
af ferske, saltede og røgede
Fedevarer.

INDHOLD: Skibsfartens Skattebyrde. — Kuls Selvantændelse. — Den internationale Signalbog. — Højesteretsdomme. — Sammenstød mellem en engelsk og en dansk Trawler. — Temperaturforskel og Højdevinkler. — Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender. — Engelsk-tysk Konkurrence paa Havet. — Til Østersøfarere! — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 46. Kjøbenhavn, Torsdag den 15. November 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.

Tør Dok 470'×76'×24.

Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

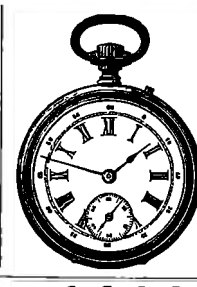
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.



W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. udvidet 1877.

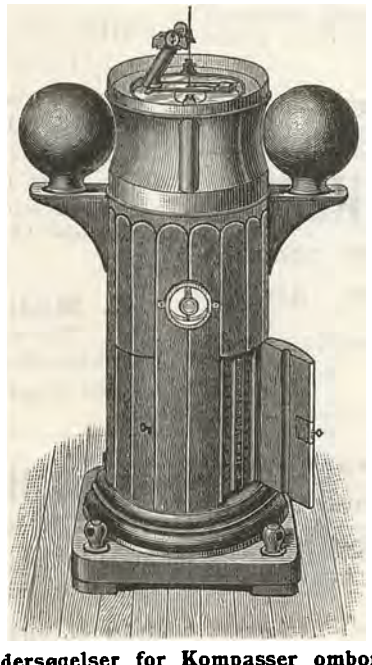
Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.

Kompasser af eget Fabrikat, komplet. (efter Lord Kelvins Princip).

Alm. Kompasser.

Baadskompas m. m.

E. S. Ritchie & Sons originale **Spritkompasser** med kurvet eller flad Rose med Grader.



Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.

Azimuth & Peilinstrumenter efter forskellige Modeller.

Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine**

Cherup & A. **Sekstanter og Oktanter** med Certifikat fra Kews Observatory.

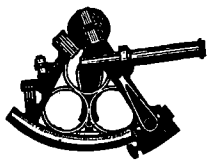
Barometre, enk. og dobb. **Kikkerter** m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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.



„KEW" CERTIFICAT.
110 Kr.
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Gl. Carlsbergs
nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restauratør.

Spis kun
Nørgaards
Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

Frihavns-Restaurationen
„Atlanten",
Indgang fra Nordre Frihavnsvej,
anbefales **d'Hrr. Skibs-Officerer**
med
à la carte Retter
samt **koldt Bord hele Dagen.**
Telf. Frihavnen 68.
Ole Nielsen.

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Er
„Mossrose" Tobakken
(den engelske) **ægte,** findes
der paa hver Pakke fremtidigt
kun paatrykt Fabrikens Navn
The Richmond Cavendish Company, Liverpool,
og **ikke** mere **nogen Agents Navn.**
Den ægte Mossrose erholdes nu igen **overalt.** En gros kun hos Generalagenterne for Danmark:
Fr. Christensen & Philip.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.
Største Lager
af ferske, saltede og røgede
Fedevarer.

Nestlés Milk
(med Sukker)
& Viking
(uden Sukker)
ere de bedste Mærker.
Depot hos: **J. D. BEAUVAIS,**
St. Kongensgade 106. København.

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.**

AKTIESELSKABET
NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,
KJØBENHAVNS FRIHAVN,
anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.
Kan leveres ufortoldet.
Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsproviantering-handlere samt Specialforretninger.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i **Europa, Asien, Afrika, Amerika** og **Australien.** — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.
Lager af Værktøj og Beslag.

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Hansa Composition.
Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

H. B. MAYMANN,
REBSLAGER.
HELSINGØR.

Husmann & Bjørnsen,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* **Telefon 5598.** *

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

Jensen & Petersen,
Tapetserer og Dekorator.
Skibsarbejde,
saavel Nyt som Reparationer udføres hurtig.
116, St. Pauls Kirkeplads 116.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

J. Melander,
Blikkenslager.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Marius Hoffgaard,
Fotograf.
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6, 3.
Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

Skattelovene og Skibsfarten.

Told- og Konsulatskatterne.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har, som vi erfare, indsendt følgende Andragende til Regeringen og Rigsdagen:

Saafremt de Forslag til Skattelove, som ere indbragte i Folkethinget, blive til Lov, ville de efter vor Mening uretfærdige Byrder, som allerede nu paahvile den danske Skibsfart, blive forøgede i en væsentlig Grad, idet et af Lovforslagene gaar ud paa en Beskatning af Aktieselskaber.

Det er vel ikke for meget sagt, at Meningen med disse Lovforslag er at lette Landbrugets Byrder ved en Omordning af Skatteforholdene. Hvorvidt det virkelig er nødvendigt paa en saadan Maade at yde Landbruget en saa betydelig Hjælp, derom skulle vi ikke udtale os, da vi mangle Sagkundskab paa dette Omraade, men vi ville finde det i høj Grad beklageligt og ubilligt, hvis andre Næringsvejes berettigede Krav tilsidesættes for at hjælpe Landbruget. Der er jo imidlertid al Sandsynlighed for, at hvis de omtalte Lovforslag blive vedtagne, vil Nedgangen i Statens Indtægter blive saa stor, at der vil savnes Midler til at støtte andre Erhverv, og det saa meget mere, som man maa være forberedt paa, at der efter den gunstige Forretningsperiode, vi have havt i de senere Aar, vil komme daarligere Tider, hvilket selvfølgelig ogsaa vil have Indflydelse paa Statens Indtægter.

Skibsfarten er desværre ikke saa heldig stillet, at den direkte er repræsenteret i Rigsdagen og ad den Vej kan fremføre sine Krav. Som en Følge deraf omtales den kun sjældent, ja selv ved første Behandling af Finansloven i Folkethinget, hvor der ellers tales om alt muligt, bliver den næppe nævnt. Og naar i de senere Aar Regeringen og Lovgivningsmagten har beskæftiget sig med Skibsfarten, saa har det i Reglen været for at fremkomme med administrative Bestemmelser og Love om mere Tilsyn. Dette kan maaske være nødvendigt, men man kan ikke leve deraf.

Vi formene, at der bør tages tilbørligt Hensyn til, at Skibsfarten indtager en Særstilling imellem Landets Erhverv, og til at den er et udmærket Aktiv for Staten. Hvad den koster Staten er forsvindende, men den indbringer meget store Beløb, som for den langt overvejende Del tjenes i Udlandet, men forbruges i Danmark. Alle andre Nationer have indset dette og bestræbe sig for at udvikle og støtte deres Skibsfart, dels ved en hensigtsmæssig Lovgivning og dels ved betydelige Subventioner. Den danske Skibsfart hverken ønsker eller forlanger Subventioner og haaber fremdeles at kunne klare sig selv, men den ønsker og mener sig berettiget til at fordre, at Regeringen og Lovgivningsmagten sørger for, at den bliver ligestillet med andre Nationers Skibe, med hvilke den skal konkurrere paa Verdensmarkedet. Det er imidlertid ikke Tilfældet nu, thi der paahviler den danske Skibsfart Byrder, som vore Konkurrenter ere fritagne for.

Medens saaledes andre Nationer (endogsaa Rusland), der tidligere have havt Indførselstold paa Skibe, have afskaffet denne, saa have vi endnu her i Danmark denne meningsløse og uretfærdige Told. Hvis den endda var til Gavn for de indenlandske Skibsværfter, kunde Folk, der holde paa Beskyttelsestold, maaske deri se en Grund til at bibeholde den. Men det er den jo ikke. Det er nemlig saaledes indrettet, at medens Indførselstolden paa Skibe, byggede eller købte i Udlandet, er 3 %, beløber den Told, som de indenlandske Værfter maa betale af de Materialer, hvoraf Skibene bygges, sig til 4 à 6 % af, hvad Skibet koster at bygge, og Beskyttelsen gaar altsaa den forkerte Vej. Det er dog indlysende, at et saadant Forhold er komplet meningsløst. Lige saa meningsløst er det, at en udenlandsk Reder kan faa et Skib bygget eler repareret paa et dansk Værft billigere end en dansk Reder, da han, fordi Skibet udføres, som det kaldes, faar den Told godtgjort, som Værftet har erlagt af det til Bygningen eller Reparationen benyttede Materiale. Overhovedet kan man fornuftigvis ikke tale om at indføre Skibe, der gaa i almindelig Fragtfart, thi de blive jo ikke i Danmark og komme i mange Tilfælde aldrig dertil. Og da Skibene bygges større og større, er det store Beløb, der ofte maa betales i Told. Et herværende Dampskibsselskab har saaledes bestilt et Dampskib, der skal koste c. 4 Millioner Kroner, og vil Selskabet i Indførselstold for dette Skib komme til at betale c. 120,000 Kr. Man kan derfor ikke undre sig over, at Rederne tænke paa at lade deres Skibe sejle under fremmed Flag, hvor der er større Fordele og færre Ulemper.

Der blev i Begyndelsen af dette Aar fra den af Indenrigsministeriet nedsatte Kommission til Behandling af forskellige Forhold, Skibsfarten vedrørende, indsendt en Anmodning til Regeringen om at fremkomme med Lovforslag om foreløbig Ophævelse af Indførselstolden paa Skibe, indtil en ny Toldlov blev vedtaget. Vi havde haabet paa et saadant Forslags Fremlæggelse i Begyndelsen af denne Rigsdagssamling, men desværre blev vort Haab skuffet. Det synes nu endog efter Udtalelser i Rigsdagen, som om der ingen nær Udsigt er til, at Spørgsmaalet om en ny Toldlov vil blive fremdraget.

Men vi finde det ubilligt, at Skibsfarten, som fortjener sine Penge under ganske andre Forhold, end vi have her hjemme, skal vente med at faa en berettiget Fordring opfyldt, indtil der kan opnaas Enighed om en ny Toldlov. For Skibsfarten er Spørgsmaalet ikke Beskyttelse eller Frihandel, vi søge blot Ligestillelse med vore udenlandske Konkurrenter, og naar man ser hen til den store Indtægt, som den danske Skibsfart bringer Landet, formene vi at være berettigede til at vente, at Indførselstolden paa Skibe og Skibsbygningsmateriale snarest muligt ophæves, uanset om der opnaas Enighed om en ny Toldlov.

Konsulatafgiften er ogsaa en trykkende Byrde for Skibsfarten. Der er Rimelighed for, at Skibene betale Konsulerne, naar de bruge dem, men det er urimeligt og uretfærdigt, at Skibsfarten alene skal underholde alle Statens Konsuler. Den danske Handelsflaade betaler aarligt c. 300,000 Kr. i Konsulatafgift, og der gives nu enkelte danske Dampskibe, som betale over 3,000 Kr. aarligt, saa det er ikke smaa Beløb, det drejer sig om. Lad os som sagt betale Konsulerne, naar vi bruge dem, men lad Staten iøvrigt lønne sine Konsuler, naar den ønsker dem. I Byer som f. Eks. Berlin, Wien, Paris, Rom, kan Skibsfarten da umuligt have Gavn af Konsuler. I Sverrig og Norge synes nu Skibsfarten endelig at have vundet Forstaaelse for sine Krav i denne Henseende. I Sverrig blev der forrige Aar vedtaget en Lov om, at Regeringen fra 1ste Januar d. A. tilbagebetaler de svenske Redere 80 % af den erlagte Konsulatafgift, indtil en endelig Ordning angaaende Konsulatvæsenet var truffet. I Norge har et lignende Forslag været fremme, og der arbejdes stadig derpaa. Det var meget ønskeligt, om Lovgivningsmagten endnu i indeværende Rigsdagssamling vilde fremdrage dette Spørgsmaal.

Vi komme nu tilbage til, at Forslaget om Skattelovenes Vedtagelse, samtidigt med at gaa Statens Indkomstkilder saa nær, at andre berettigede Lettelser, som f. Eks. Ophævelse af Indførselstold paa Skibe og Konsulatafgiften, vanskeliggøres, desforuden paafører Skibsfarten en yderligere direkte Byrde, nemlig ved Beskatning af Aktieselskaber. De allerfleste større, saavel Sejl-

som Dampskibe her i Landet ejes af Aktieselskaber, og med vore smaa Forhold er Skibsfartens Udvikling uden Aktieselskaber umulig. Det samme gælder jo iøvrigt al større industriel Virksomhed, saa at man er fuldt berettiget til at sige, at uden Aktieselskaber kunde Landet ikke bestaa. Under saadanne Forhold skulde man anse det for fornuftigere at støtte Aktieselskaber end at beskatte dem. Blive Aktieselskaber og Aktionærer saa haardt beskattede, at Folk blive bange for at anbringe deres Penge i Aktier, vil det være en Ulykke for hele Nationen. En Skat paa Aktieselskaber bliver jo desuden altid uretfærdig, da det er en dobbelt Beskatning.

Men naar Spørgsmaalet om Aktieselskabers Beskatning skal behandles, da maa vi igen her fremhæve, at Skibsfartens Aktieselskaber indtage en Særstilling. Naar det saaledes i Motiverne til Lovforslaget om den personlige Kommuneskat udtales, at man i Købstadkommunerne ser Aktieselskaber erhverve sig gode Indtægter, uden at de med Kommunens Beboere deltage i at dække dens Udgifter, saa vil det dog være vanskeligt at paavise, hvilke Indtægter et Skibs-Aktieselskab, hvis Skibe gaa i almindelig Fragtfart (og det gør jo næsten alle) have af den Kommune, hvor Aktieselskabets Hjemsted er. Derimod vil det ikke være saa vanskeligt at paavise, hvilke Indtægter Kommunen har af Aktieselskabet. Hvad Kommunens Udgifter angaar, saa komme disse dog ikke i nogen væsentlig Grad saadanne Aktieselskaber til Gode (de ere da f. Eks. uden Interesse i Gaders og Vejes Vedligeholdelse, Belysningsforhold o. s. v.). Ej heller kan det siges om saadanne Aktieselskaber, at de konkurrere med Kommunens øvrige Skatteydere. Dette burde tages mere i Betragtning end gjort er i det foreliggende Lovforslag.

Med ovenanførte Begrundelse tillader Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart sig herved at rette en indtrængende Anmodning til Regering og Rigsdag om snarest muligt at vedtage Lov om Ophævelse af Indførselstold paa Skibe og Skibsbygningsmaterialer samt om Ophævelse af Konsulatafgiften, og endvidere om, at en eventuel Lov om Skat paa Aktieselskaber ikke maa komme til at ramme Skibsfartens Aktieselskaber af Hensyn til den Særstilling, som disse indtage.

Kjøbenhavn, d. 12. November 1900.

For Fællesrepræsentationen

D. Torm,
f. T. Formand.

L. Drechsel.

Vi have fremdeles modtaget følgende:

Det har interesseret mig meget, at „Dansk Søfartstidende“ i sit Nummer for 8. ds. atter har bragt Spørgsmaalet om Skibsfartsaktieselskabernes, særlig Sejlskibsselskabernes Beskatning paa Bane. Jeg er ganske enig i, at en yderligere Beskatning af disse vil være deres Ruin og vil umuliggøre nye Selskabers Dannelse, og jeg kan ved en stor Række Udbyttelister for Sejlskibe godtgøre, at for dem, der gaa i oversøisk Fart, er Tilstanden for de flestes Vedkommende yderst slet. Vil man nu, som foreslaaet, beskatte de enkelte, der give Udbytte, ekstraordinært eller dobbelt, saa vil man absolut hindre nye Selskabers Dannelse. Efter at jeg i en Snes Aar med vekslende Held havde havt Aktier i en Del af disse Træsejlskibe i oversøisk Fart, begyndte jeg for c. 12 Aar siden at tage Part i Jærn- og Staalsejlskibe, ældre og nybyggede, mindre og større. Jeg har havt Part i et stort Antal af disse og har medvirket til Tegning af Aktier i dem til et betydeligt Beløb. Nu ere mine Parter ved Forlis og Salg skrumpede ind til det halve, og jeg kan vel regne, at den halve Kapital er tabt uden at have bragt mig Udbytte. Har jeg maaske end nogle af de største og bedste Parter tilbage, ere disse jo saa forringede i Værdi, at de bør nedskrives med 40—50 pCt., og Resten skal altsaa nu beskattes dobbelt, fordi man har været naiv nok til i sin Tid at vente et passende Udbytte, medens man samtidig gav brave og dygtige Skibsførere en Haandsrækning til at komme i Vej. At paalægge saadanne Sejlskibe i oversøisk Fart ny Skat til Staten betragter jeg som Plyndring, da Staten har lagt og endnu lægger saadanne Selskaber talrige Hindringer i Konkurrencen med Udlandet, uden i nogen Henseende at hjælpe dem; det skulde da være med Hjemsendelsen af forliste Søfolk. Men ogsaa til Fordel for Kommunerne er denne Dobbeltbeskatning uretfærdig og ødelæggende. Det var i 1894, at Forslag i denne Retning første Gang fremkom i Rigsdagen; der indsendtes da en Adresse til Lovgivningsmagten, hvori gjordes gældende, at kun hvor et Aktieselskab drager Fordel af Kommunens særlige Indretninger og Goder eller paafører den særlige Byrder, er en saadan Beskatning retfærdig. Den Gang blev Sagen begravet, men det er nu ikke mindre nødvendigt end tidligere ikke at dobbelt-beskatte Skibe i oversøisk Fart, der aldrig komme hjem, ikke volde Land eller Kommune en Øres Udgift, og dog skaffe mange danske Søfolk Brødet; thi det vil være disse Skibes Dødsdom, og ingen Kapital vil kunne skaffes til nye, thi i de senere Aar har man end ikke kunnet naa til et tarveligt Udbytte af 4—5 pCt., hvad ikke en Gang repræsenterer Skibets Forringelse.

V.

Skattelovforslagene i Folkethinget.

Ved Behandlingen i Folkethinget af Lovforslaget om den kommunale Beskatning havde Hr. Kaptajn Bluhme stillet et Ændringsforslag, gaaende ud paa, at Skibsfartsselskaber, hvis Skibe kun gaa i Udenrigsfart uden at anløbe Hjemstedsbyen, skulle være fritagne for at betale Skat. Hr. Bluhme motiverede det med følgende Ord:

Til Støtte for Forslaget om, at Aktieselskaber skulle betale Skat, fremføres altid, at de paaføre Kommunen betydelige Udgifter uden at kunne sættes i Skat og derved bringe Kommunen tilstrækkelig Indtægt til Dækning af de Udgifter de foraarsage. Men et Aktieselskab, der beskæftiger sig med Skibsrederi, og hvis Skibe aldrig komme hjem, kan aldrig falde Kommunen til Byrde, og det maa siges, at de anvende deres Penge paa en Maade, saa de tværtimod komme Kommunen i høj Grad til Gode ved at skabe forøgede Indtægter gennem deres Virksomhed. Jeg fæster her min Opmærksomhed i Øjeblikket paa et bestemt Sted; det er Beboerne i Nordby. De give sig meget af med Skibsrederi; men der er ikke, hvad alle vide, Tale om, at nogle af Skibene kunne løbe i Havn ved Nordby, fordi der ingen Havn er. Jeg kan derfor ikke indse, at Kommunen kan have noget berettiget Krav paa, at disse Skibsrederier skulle beskattes dobbelt til Kommunen. Hertil kommer ogsaa, at Skibsfarten i vort Land er en af de vigtigste Forretninger til Støtte for Landets andre Erhverv, ligesaavel til Fremme af Industriens som af Landbrugets Udvikling, for saa vidt dette efterhaanden kan naa til at eksportere. Vi have paa forskellig Maade søgt at lette dansk Skibsfart i Konkurrencen med Verdens Skibsfart; det forekommer mig derfor uheldigt at vedtage et Lovforslag, der direkte beskatter de paagældende Forretningsmænd, der

give sig af med Skibsfart saaledes, at de ikke alene blive beskattede efter deres Indtægt, men ogsaa gennem Aktiekapitalen i Rederiet, saaledes at de egentlig blive tre- til firedobbelt beskattede, naar der ogsaa ses hen til de direkte Skatter til Staten, som det første Forslag foreslaar. Det er i Jordbrugets Interesse saa meget som muligt at lette Skibsfarten, og man bør saa meget som muligt lægge an paa at lette dens Byrder og ikke forøge dem.

Jeg kunde have ønsket at gaa langt videre med mit Ændringsforslag, end jeg har gjort. Jeg har her kun stillet det til Fordel for de Selskaber, for hvis Vedkommende det forekommer mig at springe i Øjnene, at de aldrig kunne paaføre Kommunen nogen Udgift, men kun være den til Nytte. Men jeg kan ikke nægte, at det forekommer mig forbavsende, at vi, der have al Grund til at støtte og udvikle vor Skibsfart saa vidt muligt, gaa hen og betynge den med en saadan Afgift som en Formue- og Indtægtsbeskatning baade til Stat og Kommune. Det er mig aldeles umuligt at indse de Grunde, som tale for, at Kjøbenhavns Kommune skal have en betydelig Indtægt af Det forenede Dampskibsselskab gennem en Kommuneskat, saa kan man have hvad Mening om det, man vil; nogle kalde det et monopoliseret Selskab; dets Virksomhed kan være mere eller mindre nyttig, men at det er til største Nytte for Kjøbenhavn og ikke bibringer Byen en nævneværdig Udgift, synes mig soleklart.

Efter en kort Diskussion med Ordføreren, Hr. Alberti, tog Hr. Bluhme imidlertid sit Ændringsforslag tilbage, idet han udtalte Haabet om under Sagens videre Gang i Thinget at opnaa, at man fritager Skibsfartsselskaber, som kun befatte sig med Fragtfart udenfor Landet, fra at svare Afgift til Kommunen.

Telegrafering uden Traad.

Til Sh. Gaz. skives fra Dover d. 4. ds.: Marconis System for Telegrafering uden Traad er nu prøvet med Dampskibet „Prinsesse Clementine", der gaar mellem Ostende og Dover, og Resultatet var i højeste Grad tilfredsstillende. Apparatet var anbragt i en privat Dækskahyt paa Styrbords Side lidt agten for Skorstenen. Modtagelses- og Afsendingstraadene er forbundet med Fokkemasten, hvis Højde er forøget 40 à 50 Fod. Til Toppen af Masten er fæstet en Stang, der danner en Vinkel paa 45 Grader med Masten, og i den øverste Ende af denne Stang hænger Kollektoren eller Modtageren. Da Prøven forrige Aar blev foretaget af „British Association" mellem South Foreland og „Dower Town Hell", bestod Kollektoren af Traadnet, men i dette Tilfælde benyttedes en Metalring. Installationen paa Land er anbragt paa La Panne i Nærheden af Furnes, en flad Kyst mellem Ostende og Dunkirk. Masten paa Land har en Højde af 130 Fod. Afstanden mellem La Panne og Dover er 61 miles. „Prinsesse Clementine" afgik fra Ostende Kl. 11 i Gaar Aftes og ankom til Dover i Dag Kl. 2.40 Morgen. Kaptajnen betegner Rejsen som i høj Grad betydningsfuld med Hensyn til Resultaterne for Telegrafering uden Traad. De overtraf langt de Forventninger, de belgiske Autoriteter havde gjort sig. Da Skibet afgik fra Ostende, blev der sendt et Telegram til La Panne, og der blev da med korte Mellemrum vekslet Telegrammer mellem Dampskibet og Land under hele Rejsen, indtil Skibet ankom til Dover. Telegrammerne afsendtes med en Hurtighed af 20 Ord i Minuttet. Saavel Afsendelsen som Modtagelsen af Telegrammerne foregik med Lethed og uden nogensomhelst Vanskelighed. Førend „Prinsesse Clementine" i Dag igen afgik fra Dover, blev der afsendt et Telegram til Belgien, hvori meddeltes Antallet af de ombordværende Passagerer etc.

Bugserafgifterne i Nord-Østersø Kanalen.

Der foreligger nu en Beretning fra Bestyrelsen af Nord-Østersø Kanalen for Aaret 1899. Det fremgaar af denne, at Aarets samlede Indtægt var 1,850,766 Mark, den samlede Udgift 2,168,537 M. Indtægten er gaaet op med 216,428 M., Udgiften med 101,800 M., sammenlignet med det foregaaende Aar. Underskudet, som Staten dækker, er 317,771 M. mod 432,400 M. Aaret forud. Aarsagen til dette Underskud er, ifølge Beretningen, dels at den tyske Orlogsmarines Fartøjer passere Kanalen uden Afgift, dels at Bugserafgifterne ere for lave; Underskudet ved Bugseringen er ikke mindre end 269,497 M.

En Udligning af dette Underskud kunde, skriver „Hansa", opnaas ved en Forhøjelse af Afgifterne for Bugsering, og Bladet opkaster derefter det Spørgsmaal, der er af Interesse for talrige mindre danske Skibe, om de Smaabedrifter, der høste Gavn af de lave Takster, ere saaledes stillede, at de kunne udrede en højere Afgift uden at trues i deres Eksistens, og det besvarer dette Spørgsmaal benægtende for saa vidt det drejer sig om de talrige mindre Sejlskibe. Disse Skibe kunne ikke henvise til noget større Overskud af deres Bedrift, og en forhøjet Tarif, hvor meget denne end kan anbefales fra et rent Forretningssynspunkt, vil uden Tvivl bevirke, at en stor Del hollandske og maaske ogsaa danske og tyske Fartøjer, der sejle med Kul, Sten og Træ, holde sig borte fra Kanalen. Om dette vilde bevirke et større Underskud, er vanskeligt at sige; Udgifterne vilde selvfølgelig formindskes ved Indskrænkning af Personel og Bugserfartøjer saavelsom ved at Underskudet ved selve Bugseringen blev mindre, men det er et Spørgsmaal, om disse Beløb dække de Indtægter, der nu komme fra den mindre Sejlskibsfart.

Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender.

No. 24 indeholder: 84. Dom, afsagt af Kristianssunds Søret d. 8. Juli 1900. En fortøjet Jolle sagsøger en Jagt, der ved udgaaende af et snævert Sund paasejlede den; Jagten dømt. 85. Dom, afsagt af Kjøbenhavns Sø- og Handelsret d. 31. August 1900. Dampbaaden Bien imod Føreren af den svenske Bark Sverre. Fastsættelse af Bjærgeløn. 86. Dom, afsagt af Kristiania Søret d. 15. August 1900. Bark Jørgen Bang af Grimstad, paa Rejse fra Laurvig til Sidney, befandt sig d. 21. Marts c. 5 Kvartmil S. S. O. $^1/_2$ O. for Galloper Fyrskib, styrende Syd efter bidevind for Styrbords Halse; det var Snetykke, Torden og Lyn; de opdagede da en grøn Lanterne c. 1 Streg paa Bagbords Boug i kun faa Kabellængders Afstand; for at svække det Sammenstød, som ansaas for uundgaaeligt, lagdes Roret ned; straks efter blev det mødende Skibs røde Lanterne synlig ret forude og derefter fulgte Sammenstødet, hvorved den fremmede Sejler da viste sig at være Bark Romance, der med sin Bagbords Boug ramte Jørgen Bangs Boug og gjorde en Del Skade. Bark Romance af Frederiksstad, der var paa Rejse fra Frederiksstad til Fleetwood, befandt sig d. 21. Marts Kl. 7,40 paa Højde med Galloper Fyrskib, sejlende for Bagbords Halse; man bemærkede da en rød Lanterne i Læ, og der gaves straks Ordre til at lægge Roret op; Skibet faldt lidt efter lidt ialt 2 $^1/_2$ Streg; kort efter at Roret var lagt op, lod man gaa Læ Agterbrasen, for

at Skibet skulde falde villigere; lidt efter at den røde Lanterne var set, fik man Øje paa en grøn, der kort efter forsvandt, og kort efter skete Sammenstødet. Retten udtalte, at efter Søvejsreglernes Art. 17 b var Romance forpligtet til at gaa af Vejen, og det var derfor en fuldstændig rigtig Manøvre, at man i Romance straks, da man saa den røde Lanterne, lagde Roret haardt Bagbord; Jørgen Bang skulde holde sin Kurs, men der kunde intet siges til, at man i sidste Øjeblik for at formindske Sammenstødets Voldsomhed lagde Roret ned. Retten var af den Mening, at Skibene, da de fik Øje paa hiandens Lanterner, var i en saa ringe Afstand fra hinanden, at et Sammenstød vanskelig kunde forebygges ved nogen som helst Forholdsregel fra Skibenes Side. Aarsagen til, at Lanternerne først bemærkedes saa sent, maatte søges i det i høj Grad usigtbare Vejr med Snetykke, Torden og Lyn. Sammenstødet maatte saaledes siges at være en Følge af ulykkelig Hændelse, hvorfor hvert Skib maatte bære sin Skade i Henhold til Sølovens § 221. Sagens Omkostninger hævedes.

No. 25 indeholder: 87. Dom, afsagt af Christiania Søret d. 15. August 1900. Skonnert Moland af Lillesand, paa Rejse fra Hedestrand til Vera Cruz med Granit, befandt sig d. 13. Februar omtrent Kl. 5 Morgen i den britiske Kanal mellem Øen Wight og Portland. Det var stormende Kuling af S. V. med høj Sø og regntyk Luft; Skibet styrede V. N. V. bidevind for Bagbords Halse; man opdagede da et mødende Fartøjs røde Lanterne et Par Streger paa Styrbords Boug; Roret blev straks lagt op, og for at faa Skibet til at falde mere, firedes Storsejlet ned, hvorefter Skibet faldt helt til N. Da det mødende Skibs Lanterne var kommet over paa Bagbords Boug, mente man at skulle gaa klar af hinanden, men lidt efter stødte det mødende Skib, der viste sig at være Maranda, med sin Klyverbom mod Molands Bagbords Side og gjorde saa megen Skade, at Moland drev i Land og blev Vrag.

Jærnskibet Maranda af Drammen, paa Rejse fra Hamburg i Ballast med 700 Tons Cement til Pensacola, befandt sig d. 13. Februar i den britiske Kanal; Kursen var S. O., man havde svigtet Storeundermærssejl, Forestagsejl og Mesan og drev c. 6 Streger O. N. O. Udkiggen fik Øje paa en rød Lanterne i Læ, lidt efter saas begge Molands Lanterner $1^1/_2$ à 2 Streger paa Bagbords Boug; man opsendte da Blus midtskibs; kort efter saas Molands røde Lanterne ret forude og med det samme skete Sammenstødet.

Fra Molands Side gjordes navnlig gældende, at Maranda havde ligget og drevet uden Styr og undladt at tilkendegive dette paa den i Søvejsreglernes Art. 4 forordnede Maade.

Fra Marandas Side gjordes herimod gældende, at Skibet laa bidevind for Styrbords Halse, at det var under Styr og førte passende Sejl, samt at Sammenstødet skyldtes, at der var holdt daarlig Udkig ombord i Moland.

Retten fandt nu ikke, at det kunde siges, at Maranda havde været uden Styring, idet en Afdrift af 6 Streger ikke var usædvanlig for ballastede Skibe i Storm og høj Sø, ligesom Giring i saadanne Tilfælde var uundgaaelig. Maranda skulde efter Søvejsreglerne holde Kurs, hvilket den ogsaa gjorde, og den skulde henlede Opmærksomheden ved at blusse, hvilket den ogsaa havde gjort; det eneste, der kunde tænkes yderligere gjort for at afvende Ulykken, var Tilsætning af flere Sejl, men dertil var der ikke Tid eller Lejlighed. Hvad Moland angik, da havde dette Skib, da det mødende Skibs Lanterne kom til Syne, lagt Roret op for at falde af, hvilket var fuldstændig rigtig, men der havde ikke været Tid til at komme af Vejen, og dette kunde efter Rettens Mening ikke skyldes mangelfuldt Udkig, men maatte tilskrives det usigtbare Vejr i Forbindelse med Mørket.

Sammenstødet maatte herefter anses for en Følge af en ulykkelig Hændelse, hvorfor hvert Skib maatte bære sin Skade i Henhold til Sølovens § 221. Sagens Omkostninger hævedes.

88. Dom, afsagt af Kjøbenhavns Sø- og Handelsret d. 23. August 1900. Brødrene J. & O. Timm imod Grosserer Alfred Christensen. Beskadigelse af en Kasse ved Losning. 89. Dom, afsagt af Kjøbenhavns Sø- og Handelsret d. 14. September 1900. Grosserer Lauritzen, Esbjerg, imod Grosserer Villiam Callesen, Kjøbenhavn, Overliggedagsgodtgørelse.

De store amerikanske 5 à 6-mastede Goeletter.

Før den amerikanske Borgerkrig ejede Nordamerika en af store Sejlere bestaaende Handelsflaade. Efter Krigen svandt Flaaden imidlertid mere og mere ind og indtog et temmelig lavt Standpunkt indtil den kubanske Krig; her indtraadte et Omslag i Skibsfart og Skibsbygning, som Regeringen paa flere Maader opmuntrede.

Under Dekadenceperioden byggedes dog endnu stadig nogle store, gode Sejlskibe, og især i Nordstaterne trivedes flere Skibsværfter. Fra disse Værfter kom de store Klipperskibe, der i tidligere Tid vare saa berømte for deres forbavsende Fart. For Eksempel Great Republic, der var 98 m lang og paa 4,000 Tons; Red Jacket, som tilbagelagde Vejen fra New-York til Melbourne, 12,720 Kvartmil, i $69^1/_2$ Dag, og Sovereign of the Seas, som løb 5,391 Kvartmil paa 22 Dage, hvilket giver en Middelhastighed af 10,2 Knob i Timen.

Alle disse Skibe vare byggede af Træ, men da Staalskibenes Tid kom, blev der bygget Skibe, som ikke stode tilbage for de gamle Klippere. Af disse store Staalskibe kan nævnes Erskine M. Phelps, Arthur Sewall, Edward Sewall og Dirigo paa 100 m Længde og 5,000 Tons.

Men endnu var dog Træskibenes Tid ikke forbi, thi man begyndte nu paa at bygge fore and aft Skonnerter af meget store Dimensioner og med 4 eller 5 Master, og det kulminerede i Aar, da den 6-mastede Goelette George W. Wells blev sat i Vandet. Dette store Skib er 91 m langt i Kølen, $103^1/_2$ m lang overalt, af $14^1/_2$ m Bredde og 6,9 m Dybde. Det er bygget af amerikansk Fyr og hvid Eg, og man faar et ganske godt Begreb om Goelettens Størrelse ved at se, at Ankre og Kæder ere af samme Førlighed som Ankre og Kæder paa det 11,000 Tons store amerikanske Panserskib Kearsage.

Hver af Masterne er af et eneste Stykke Oregonfyr paa 36 m Højde og $^3/_4$ m i Diameter ved Rodenden; Stængerne ere $17^1/_2$ m høje og af $^1/_2$ m i Diameter, Klyverbommen er $22^1/_2$ m lang.

Alt staaende Gods er af Staaltraad; Sejlarealet er paa 11,000 Kvadratmeter.

De amerikanske Benævnelser paa de 6 Master ere foremast, mainmast, mizzenmast, spankermast, jiggermast og drivermast; omsat paa Dansk kunde de passende kaldes for Stævnmast, Fokkemast, forreste Stormast, agterste Stormast, Mesanmast og Hækmast.

Paa Dækket findes to store Overbygninger, en for og en agter, indrettede til Beboelse for Kaptajnen og Besætningen samt til Kabys og Bestiklukaf. Forrest i Overbygningen findes et Rum, hvor Motorer paa 30 H. K. og Pumperne ere opstillede. Motorerne bruges til Sejlenes Hejsning og til Indhivning af Ankrene; Pumperne tage 3 Tons Vand i Minuttet. Skibet opvarmes af varmt

Vand og har Badekamre med koldt og varmt Vand; Vandkasserne rumme ogsaa 16,000 Liter Vand.

Skonnerten oplyses ved Elektricitet, har elektriske Ringeapparater og Telefoner mellem forskellige Steder i Skibet.

Den 1. April blev Kølen lagt, Skibet stod $4^1/_2$ Maaned paa Bedding og løb af Stablen d. 12. August. Den store Længde giver Skonnerten et ganske elegant Udseende, nærmest som en stor Yacht.

Besætningen er ikke ret stor, hvilket jo er en naturlig Følge af de let haandterlige Sejl, og dette er jo meget besparende for Ejerne. Med 5,000 Tons Ladning inde og 7,2 m Dybgaaende bruges kun 14 Mand ialt, medens den 4-mastede Raasejler Arthur Sewall, der er paa det nærmeste lige saa stor, fordrer 37 Mand for at blive manøvreret

I Løbet af nogle Aar ere Amerikanerne ved at prøve sig frem efterhaanden komne til denne Type. De begyndte med en Goelette paa 750 Tons og fortsatte med 4- og 5-mastede Skonnerter, til de nu ere naaede til denne Goelette, hvis Anskaffelsessum er c. 360,000 Kroner.

I Bath er der i Oktober sat en ny 6-mastet Goelette i Vandet, og den afviger hun meget lidt fra George W. Wells. Dens Navn er Eleonor A. Percy. Paa Grund af disse Skonnerters økonomiske Sejlads og ved at bruge dem i Kystfart, haaber Ejerne med Lethed at kunne konkurrere baade med Jærnbaner og Dampskibe.

En ny Kontrol-Dybdemaaler.

Fra Hr. Cornelius Knudsens mekaniske Etablissement have vi faaet tilsendt Beskrivelse af Kaptajn C. Clausens Kontrol-Dybdemaaler. Dette Instrument, der angives som en meget praktisk og paalidelig Dybdemaaler, bestaar af to Glasrør, hver med sin Skala, paa hvilke henholdsvis kan aflæses Dybder fra 5 Fv. til 150 Fv. og fra 10 Fv. til 250 Fv.; disse Rør ere indesluttede i et med to Udskæringer forsynet Messingrør der forneden har en Hane. Efter Lodning vil der i Glasrørene findes Vandsøjler, hvis Højder, aflæst paa Skalaerne, viser Dybden, hvortil Apparatet har været nedsænket, medens Talgen paa Loddet vil angive, om Bunden er naaet. For Dybder mellem 10 Fv. og 150 Fv. haves en sikker Kontrol, idet Aflæsningerne paa de to Skalaer skulle stemme overens. Apparatet kan anvendes i Forbindelse med enhver Slags Loddemaskine.

For dette nye Apparat foreligger der en Anbefaling fra Kaptajn i Marinen R. Hammer, der har prøvet og anvendt det under Søopmaaling langs Islands Kyster. Med et enkelt Apparat er der taget over 2,600 Lodskud paa indtil 150 Favnes Dybde og med en Fart paa 8 à 9 Knob. Det har her vist sig at være et særdeles praktisk og paalideligt Loddeapparat, som er let at behandle, og som med sin dobbelte Aflæsning altid giver Sikkerhed for Lodskuddets Paalidelighed.

De moderne franske Sejlskibe.

Det har vakt Opmærksomhed, at saa mange af de nye franske Sejlskibe er forliste i den senere Tid, skriver „Fairplay".

Medens Bygningen af Staal-Sejlskibe er omtrent uddød i England og efterfulgt af Bygning af Dampskibe med tidligere ukendt Bæreævne, er Bygning af Sejlskibe i Frankrig bleven opmuntret ved Statsunderstøttelse for Tonnage og den udsejlede Distance. I de sidste Par Aar er der saaledes ved franske Værfter bygget en Flaade paa 50 à 60 meget store Sejlskibe. En mærkværdig Ting ved disse Skibe er den store Forskel mellem Brutto- og Netto-Register Tonnage. Brutto-Register Tonnagen er ofte 300 à 400 Tons større og Netto-Tonnagen 100 Tons eller mere mindre end de samme Dimensioner vilde blive under britisk Survey.

Hvad der altsaa har vakt Opmærksomhed er, at flere af disse Skibe har været udsat for Forlis, hvilket kunde være forstaaeligt for gamle Skibes Vedkommende, men maa vække Forundring, naar det gælder nye Skibe. Man skulde ikke tro, at et nyt Skib saa let vilde springe læk eller miste Master og Stænger; men naar dette alligevel i mange Tilfælde hænder, maa man blive i Tvivl om, hvorvidt Bygningsarbejdet er fuldt ud tilfredsstillende.

Af de mange Forlis af nye Skibe kan nævnes: „Bretagne", Staalskib, bygget i Nantes 1898, 2,064 Brutto Tons, 1,567 Netto Tons. Den afgik 3. April fra Antwerpen med Stykgods, hovedsagelig Cementtønder. 11. Juli prajedes den i Nærheden af Kap Horn af „Molière", der havde forladt Swansea en Maaned senere. 31. August var den endnu ud for Kap Horn, og den havde da mistet sit Ror samt en Del Sejl. Skibet blev da forladt af Mandskabet, som senere blev landsat i Dover. „Normandie", bygget i Nantes 1899, 2,056 Brutto Tons, 1,558 Netto, fra San Francisco med 2,715 Tons Hvede, totalt forlist ved Ascension 25. Maj. „Admiral Froude", bygget i Rouen 1897, 1,949 Brutto og 1,417 Netto Tons, afgik fra Havre 9. Februar til Newcastle N. S. W. og indkom en Uge senere beskadiget til L'Orient.

Foruden disse anføres 17 lignende Forlis. Af de forliste Skibe er 2 bygget i 1900, 9 i 1899, 3 i 1898, 1 i 1897, 1 i 1896 og 1 i 1895.

Med Hensyn til Forholdet mellem Brutto- og Nettotonnage for de nye, moderne franske Skibe maa det være af Interesse at se de Hvedeladninger, disse Skibe indtager i San Francisco

	Tons Register. Brutto	Net.	Hvede. Ts. af 2.240 lbs.
Genevieve Molinos	2,040	1,599	2,583
Marguerite Molinos	2,005	1,567	2,501
Noemi	2,287	1,800	2,988
General Neumayer	1,939	1,454	2,476
Cassard	2,289	1,719	2,990
Normandie	2,056	1,558	2,715
Maréchal de Turenne	2,304	1,711	3,022
Marie	2,287	1,811	2,993
Canrobert	1,942	1,420	2,489
Emilie Galline	2,040	1,595	2,580
Grande Duchesse Olga	2,064	1,567	2,751

Paategning af Mærkrulle for visse Skibe i Fart paa Sverrig.

Udenrigsministeriet meddeler os under d. 7. ds.:

I Anledning af et i Sverrig indtruffet Tilfælde, hvor en dansk Skipper idømtes en Bøde, svarende til den dobbelte Told af sit Skibs Last, for at have undladt at lade sin „Mærkrulle" paategne i vedkommende svensk-norske Konsulat, skal man henlede Opmærksomheden paa,

at ifølge de svenske Toldanordninger skulle udenlandske Skippere, der i Dæksfartøjer under 30 Tons eller i aabne Baade føre Last fra udenlandsk Sted til Sverrig, lade den over Ladningen optagne „Mærkrulle“ eller Fortegnelse, tilligemed en af Skipperen underskrevet Genpart deraf, forevise paa det paa Stedet værende svensk-norske Konsulat. Genparten skal være forsynet med Attestation fra det stedlige Toldvæsen om at være i Overensstemmelse med den til Toldvæsenet afgivne Udklareringsfortegnelse. Mærkrullen tilbagegives Skipperen med Attest om Forevisningen; Afskriften beholder Konsulatet.

Fritagne for „Mærkrullens“ Forevisning i svensknorsk Konsulat ere Skippere, der indtage Last paa Steder, hvor der ingen svensk-norsk Konsul er ansat, saadanne, der blot føre løse, ikke emballerede Varer, hvis Indførsel til Sverrig er toldfri, samt Førere af aabne Baade og Dæksfartøjer under 20 Tons i Farten mellem Steder indenfor Helsingørs, Kjøbenhavns og Kjøges Tolddistrikter paa den ene Side og Helsingborgs, Landskronas, Malmøs og Trelleborgs Toldkammerdistrikter paa den anden.

Fra Sø og Land.

Vi omtalte for nogle Dage siden, at Østersøforretningerne for næste Sæson allerede havde tiltrukket sig Opmærksomhed i Fragtmarkedet, og at et Dampskib var sluttet fra Firth til Kronstadt til 6/6 pr. Ton., skr. „Sh. Gaz.“ Nu er der netop sluttet et middelstort Dampskib fra Tyne til St. Petersborg for Rejse over hele næste Sæson til 6/ pr. Ton. Det har sin Interesse, at disse Fragter er netop de samme som de, der er betalt i Aar for lignende Forretninger. Dette maa jo være et godt Tegn paa, at Østersøfragterne vil blive lige saa gode næste Aar, som de har været i Aar.

Udenrigsministeriet opfordrer dansk Sømand Martin Nielsen, der har været forhyret med det britiske Dampskib „Mokta“, til at opgive sin Adresse til Ministeriet i Anledning af en ham af de Forenede Staters Regering tildelt Redningsmedaille.

Den af Rønne Byraad nedsatte Kommission til Behandling af Spørgsmaalet om Rønne Havns Udvidelse afholdt i Lørdags Møde her i Byen. Kommisionen bestaar af d'Hrr. Direktør for Svitzers Bjærgningsentreprise, Kapt. Hechscher, Havnebygmester Møller, Konsul C. P. Lund, Kapt. Grønnegaard, Kapt. Lund, Fører af Dpsk. „Bornholm“, Overlods Juel og fhv. Skibsfører Johannes Holm.

Den regelmæssige Dampskibsfart mellem Randers og Kjøbenhavn har, som Følge af en af Arbejdsmændenes Forbund i Randers erklæret Strejke, været afbrudt siden d. 6. ds., og Losning og Ladning af Skibe i Randers foregaar meget langsomt og besværligt, til Dels ved Hjælp af Skibenes Besætninger og enkelte andre, saaledes at saavel Arbejdsgivere som Arbejdere lide følelige Tab.

Der er i disse Dage planlagt en meget betydelig Udvidelse af Havnen i Dover, der vil koste ikke mindre end 1,125,000 Lst. Der vil blive anlagt nye Kajer, langs hvilke endog saa store Skibe som „Oceanic“ kan lægge til. Havnebestyrelsen har sikret sig, at Amerika-Linierne fra Hamburg, Bremen, Antwerpen, Amsterdam og Rotterdam ville lade deres Skibe anløbe Havnen, naar denne Udvidelse er fuldendt. Man venter, at denne Plan vil blive gennemført, og Dover vil da blive en af de største og bedste Havne paa denne Kyst og i Stand til at udnytte sin gode Beliggenhed nær ved de fleste kontinentale Havne.

Den 20. Juni i Aar havde Hvide Stjernelinien en ualmindelig stor og smuk Flaade i Liverpools Dokker. Paa den Dag ankom Oceanic fra New York, hvortil Majestic sejlede; disse to Skibe repræsentere alene 27,274 Br.-Tons. Endvidere var i Havnen Persic med 11,984 Tons, Medic 11,973 Tons, Tauric 5,727 Tons, Bovic 6,583 Tons tilligemed de to Bugserbaade Magnetic, 619 Tons, og Pantic 395 Tons. Dette bliver ialt 8 Skibe med 64,555 Br.-Tons, c. $^1/_3$ Del af Rederiets Flaade, der udgør 196,202 Tons.

I det engelske Underhus har Handelskamret fremlagt en Beretning over Eksamensforholdene for Navigatører i 1899; det fremgaar deraf, at Englænderne ikke tager det saa nøje med, om de bestaar eller faar Lov til at læse om. Af Skibsførere bestod som Ekstramaster 70,som Skipper i oversøisk Fart 714 og som Skipper i evropæisk Fart 76; derimod afvistes henholdsvis 52, 412 og 22. 799 blev Ihændehaver af Bevis som 1ste Styrmand, medens 769 blev vejet og funden for lette dertil. 874 fik Ret til at sejle som 2den Styrmand, medens 1,210 havde anstrengt sig forgæves. Tages udvidet og indskrænket Fart tilsammen, blev Styrmandsbevis uddelt til 1,788 Personer og 2,043 afvistes som utilstrækkelig uddannede. (Hansa).

I England har der længe været Utilfredshed med den Maade, hvorpaa Trinity House passer de Fyr og Taagesignaler, det kontrollerer, og Rederne synes med en vis Ret at beklage sig over, at de ikke ere i den Tilstand, de bør og kan være for de mange Penge, der er til Disposition for dem. Særlig klages over, at Administrationen er for dyr. Et Fagblad oplyser, at den engelske Kysts 1,110 Kml. er oplyst af 94 første Klasses Fyr, det er 1 for hver 12 Kml. Skotland har 1 Fyr til 19 Kml. og Irland 1 til 16 Kml. Til Sammenligning anføres, at Frankrig og Danmark har et første Klasses Fyr for hver 12 Kml. og Skandinavien et lignende for 25 Kml. Trinity House kontrollerer 88 Fyrtaarne og 51 Fyrskibe; dertil har det 9 Reserve-Fyrskibe samt til Inspektion 14 Dampere fra 105 til 532 Tons; de ældste er bygget i 1855, 56, 64 og 69. Som Følge af Trinity Houses kolossale Administrationsudgifter beregnes de aarlige Udgifter ved Fyrene omkring Englands Kyster til gennemsnitlig 2,000 Lstr., medens det kun bliver 1,000 à 1,200 Lstr. for dem, der opretholdes udenfor.

Det bekendte Skibsbyggerfirma Cramp & Son i Philadelfia har i 1899 havt en Bruttofortjeneste af Dollars 7,791,500 (Nett. Dollars 913,000) mod Dollars 5,300,000 Aaret iforvejen. Ved Aarets Begyndelse havde Firmaet Kontrakt om Arbejde til Dollars 20 Mill. og Direktionen antog, at det inden Aarets Udgang kunde bringes op til 90 Millioner Dollars. Fairplay.

I Frankrig bygges der paa Grund af Statstilskudet stadig mange Sejlskibe; saaledes er 5 Staalskibe paa 2,000-3,000 Tons løbne af Stablen i Nantes og Chantenay, 1 Staal bark paa 3,000 Tons bygges nær Rouen, og Bestillinger af Sejlskibe paa 3,000 à 4,000 Tons indløber stadig til Værfterne. Et nyt Sejlskibsselskab, der er bleven dannet under Navn af Société des voiliers dunkerquois, er begyndt med at lade to 3,000 Tons Tremastere bygge.

Samtidig har 7 Sejlskibsselskaber i England bestemt sig til at sælge al Materiellet.

I Spanien udvides Dampskibsflaaden; et nyt Dampskibsselskab har dannet sig i Cadiz og bestilt 4 Dampere paa 4,000 Tons fra et Værft i Cadiz.

Det vakte, som man vil erindre, en Del Opsigt, da der i sin Tid udsattes en Præmie, Den Pollokske Præmie, paa 100,000 Francs for Opfindelsen af det bedste Middel til at frelse Menneskeliv i rum Sø, og i den Konkurrence, der fandt Sted, deltog ogsaa flere danske Opfindere. Imidlertid fandt Bedømmelseskomiteen i Paris intet af de udstillede Apparater værdig til Præmien. I Handelskamret i Havre har man nu i et Møde drøftet denne Sag, og Præsidenten oplyste, at Tanken med Konkurrencen vistnok var bleven misforstaaet; der var fremkommen mange mere eller mindre sindrige Opfindelser, men som Regel var deres Hensigt kun at benyttes til Redning af enkelte Personer, medens Meningen havde været at faa Midler til at redde det større Antal Personer, der som Passagerer og Mandskab findes ombord i et Skib. „Fairplay", der meddeler dette, udtaler, at det ikke er ganske let at forstaa denne Tankegang, da Folk ombord i et synkende Skib ikke i noget Tilfælde kan reddes en masse. Der maa altid blive en Deling af Arbejdet. Baade af forskellig Art maa sættes i Vandet og maa bemandes hver for sig, og det, man søger at opfinde, er den Konstruktion af en Redningsbaad, og den Maade at sætte den i Vandet paa, der kan gøre dette Arbejde saa hurtigt og sikkert udførligt som muligt, Kun en af Opfinderne, en Englænder, havde fremstillet en Plan, der viste, at han grundigt havde studeret Spørgsmaalet og alvorligt anstrengt sig for at løse det, men hans Opfindelse tilfredsstillede ikke de opstillede Betingelser; han fik imidlertid en Præmie paa 10,000 Francs, saa at der altsaa nu er tilbage 90,000 Fr., og de ville paany blive udsatte næste Aar. Det er sandsynligt, at den nye Konkurrence vil blive afholdt i Havre.

Fra Hamburg skrives til „Fairplay" om nogle hurtige Sejlskibsrejser. I 1896 gjorde 4-mastet Bark Hebe den indtil da hurtigste Rejse til Vestkysten af Sydamerika, nemlig fra Hamburg til Iquique paa 65 Dage. Nu har Barken Pintos, der forlod Tocopilla d. 1. September, passeret Dungeness d. 1. November, østgaaende til Dunkirk, og har derved gjort Rejsen paa 60 Dage, hvilket er den hurtigste Rejse hjemgaaende.

Udenrigsministeriet meddeler os, at ifølge Indberetning fra det kgl. Konsulat i Gøteborg er der i aaben Sø ved Skällåkra funden en til et Brædt fastgjort Blikdaase, paa hvis forreste Side var malet et Dannebrog og følgende Indskrift: „Hjælpefonden for forulykkede Fiskeres Efterladte. Bidrag modtages med Tak heri." Kassen, som havde en Størrelse af 16 × 14 × 4 Cmt., indeholdt 4 Kr. 55 Øre samt nogle fremmede Smaamønter: men der fandtes intet, som kunde lede til Formodning om, fra hvilket Skib Kassen hidrørte. Den opbevares nu paa Toldkammeret i Varberg, der er villigt til at udlevere den, eventuelt mod Betaling af Findeløn.

Personalia.

Under en Permission, tilstaaet Kapt. Th. Thomsen, er Dpsk. Primula foreløbig overtaget af Kapt. Th. Petersen fra Dpsk. Maja, hvorefter sidst nævnte Skib føres af Styrm. C. Johnsen.

Under Kapt. A. Jacobæus's Sygdom har Kapt. F. Jacobsen fra Dpsk. Kiew overtaget Dpsk. Ceres. Dpsk. Kiew føres i samme Tidsrum af Kapt. P. Andresen fra Dpsk. Vesuv og sidst nævnte Skib af Kapt. L. Iversen fra Dpsk. Lion.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra New York meddeles, at et af Jærnbaneselskaberne i Forening med amerikanske Kapitalister vil bygge 20 femmastede Skonnerter for ialt 2 Mill. Doll.; de skulle bruges til Transport af Kul fra Norfolk og Newport News til Udlandet.

Der er foretaget Prøvetur med Dpsk. Erik II, bygget hos Wm. Gray & Co. i W. Hartlepool til Dampskibsselskabet Carl her i Byen. Skibets Dimensioner ere: 290′ × 40′ × 6½′, og det er bygget til Lloyds højeste Klasse. Maskines Cylindre ere 21, 33 og 56 inch Diameter med 36-inch Slag. Der foretoges en Sejlads langs Kysten og Skibets Gennemsnitsfart paa denne var 11 Knob. Efter Prøveturens Slutning gik Skibet til Tyne for at laste til Østersøen.

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.

Til Bureau Veritas eri Septbr. Maaned 1900 anmeldt som forliste følgende Sejlskibe: 14 amerikanske, 1 brasiliansk, 16 britiske, 4 danske, 1 hollandsk, 7 franske, 3 tyske, 7 italienske, 1 mexikansk, 12 norske, 2 portugisiske, 3 russiske, 6 svenske, ialt 77; Dampskibe: 2 amerikanske, 11 britiske, 2 franske, 3 tyske, 4 norske, ialt 22. Aarsa-

gerne til Forlisene vare for Sejlskibene: Stranding 31, Kollision 7, Ild 2, sunkne 8, forladte 12, Kondemnation 14, borteblevne 3; for Dampskibene: Stranding 14, Kollision 6, Kondemnation 2.

Perwie, Dpsk. af Bandholm, er indkommet til Stornoway med knækket Krumtap og en Del ovenbords Skade.

Thor, 2-m. Slup af Kjøbenhavn, der afgik fra Kjøbenhavn d. 20. August og som prajedes d. 24. August af Dpsk. Mars ud for Ryvingen, er der senere intet hørt fra, og det maa saaledes betragtes som værende gaaet under med Mand og Mus. Thor, der tilhørte Firmaet I. R. B. Lefolii, byggedes i Dunkerque i 1868 af Eg og maalte 66 Nt. Reg.-Tons.

Najaden, Skonnert af Faaborg, har d. 3. ds. paa Rejsen fra Rochester været i Kollision med svensk Brig Astrea. Najaden har faaet en Del ovenbords Skade og er indkommet til Leith med Tab af Forstænger etc. Astrea mistede Klyverbommen.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra New Orleans 11. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Alexandra, Svensson, afgik fra Rotterdam 31. Oktbr., bestemt til New York. — Algarve, Borries, ankom til Alicante 8. Novbr. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Kbhvn. 10. Novbr., bestemt til St. Petersborg. — Antwerpen, Kihl, ankom til Stettin 9. Novbr. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Christiania 9. Novbr. — Arno, Strubberg, er ankommen til Mahan. — Beira, Lunge, afgik fra Finland 31. Oktbr., bestemt til Barcelona. — Chr. Broberg, Harder, er ankommen til Kbhvn. — Dagmar, Gade, ank. til St. Petersborg 4. Novbr. — Douro, Ørum, ankom til Kbhvn. 7. Novbr. — Florida, Koch, atgik fra Kbhvn. 17. Oktbr., bestemt til New Orleans. — Garonne, Rasmussen, i Bordeaux. — Georgios I. Jørgensen, ankom til St. Petersborg 12. Novbr. — Hekla, Gundel, afgik fra New York 3. Novbr., bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Kofoed, ankom til St. Petersborg 3. Novbr. — Island, Skjødt, ankom til New York 10. Novbr. — Kentucky, Caroc, ank. til Kbhvn. 12. Novbr. — Leopold II, Kruse, afgik fra Antwerpen 8. Novbr., bestemt til Boston. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 1. Novbr., best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Petersen, afgik fra Rouen 31. Oktbr., bestemt til Boston. — Nicolai II, Michelsen, ankom til New York 11. Novbr. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 8. Novbr., bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Malaga 11. Novbr., bestemt til Cadiz. — Omsk, Müller, ankom til Riga 9. Novbr. — Seine, Staal, ankom til Kbhvn. 7. Novbr. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 8. Novbr. — Thingvalla, Laub, ankom til Rotterdam 7. Novbr. — Tiber, Beck, afgik fra Newcastle 31. Oktbr., bestemt til Leghorn — Tomsk, Andersen, ankom til St. Petersborg 9. Novbr. — Xenia, Thidemann, ankom til Stettin 10. Novbr.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Kbhvn 12. Novbr., bestemt til Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 12. Novbr., bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afgik fra Riga 12. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Ceres, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 3. Novbr., bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til London 4. Novbr., best. til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Kbhvn. 10. Novbr., bestemt til Vestnorge. — Constantin, Lund, afgik fra Liverpool 11. Novbr., best. til Kbhvn. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 12. Novbr., bestemt til Danzig. — Eos, Christensen, ankom til London 11. Novbr., bestemt til Hamburg. — Frederik, Thomsen, ankom til Kbhvn. 9. Novbr., bestemt til Kønigsberg. — Jolantha, Meyer, ankom til Riga 12. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 10. Novbr., bestemt til London. — Kiew, Andresen, ankom til Hull 6. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Laura, Christiansen, ank. til Kbhvn. 8. Novbr. — Louise, Brabrand, afgik fra Pillau 9. Novbr., best. til Hull. — Maja, Petersen, ankom til Danzig 10. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, afgik fra Bergen 13. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Rohde, ankom til Libau 5. Novbr., bestemt til Hull. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 6. Novbr., bestemt til London. — Nordjylland, Kromann, ank. til Kbhvn. 12. Novbr., best. til London. — Perm, Christensen, ankom til London 12. Novbr., best. til Hamburg. — Pregel, Olsen, ankom til London 3. Novbr., bestemt til Newcastle. — Thyra, Jørgensen, ankom til Bergen 13. Novbr., bestemt til Throndhjem. — Valdemar, Kofoed, ank. til Antwerpen 3. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Jyden, Erichsen, ankom til Kbhvn. 11. Novbr., bestemt til Hamburg. — Vesta, Holm, ankom til Reykjavik 5. Novbr., bestemt til Leith. — Vesuv, Iversen, ankom til Kbhvn. 12. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Viking, Lorentzen, ankom til Rotterdam 12. Novbr., best. til Kbhvn. — Skalholt, Aasberg, ankom til Christianssand 12. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Holar, Øst-Jacobsen, ankom til Christianssand 12. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Kursk Møller, ankom til Libau 12. Novbr., bestemt til Hull. — A. Andersen, Schubert, ankom til Kbhvn. 10. Novbr., bestemt til Riga.

Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 15. Novbr., bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Grimsby 14. Novbr., best. til Malmø. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 15. Novbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 14. Novbr. via Svendborg og Aalborg, best. til Newcastle. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 14. Novbr., bestemt til Odense. — Primula, Petersen, afgik fra Newcastle 14. Novbr., best. til Kbhvn. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 14. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 14. Novbr. via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Newcastle 8 Novbr., bestemt til Riga. — Frode, Wrisberg, ank. til Rotterdam 13. Novbr. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Dunkirk 9. Novbr. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Lübeck 8. Novbr. — Erik II, Hveysel, ankom til Aarhus 9. Novbr. — Knud II, Hansen, ankom til Kbhvn. 13. Novbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Libau 9. Novbr., bestemt til London. — Danmark, Kraemer, ank. til Helsingfors 13. Novbr — Ragnar, Holst, ankom til Stettin 13. Novbr. — Volmer, Riber, ankom til London 30. Oktbr. — Dan, Tofte, ankom til Libau 6. Novbr. — Magnus, Jørgensen, ankom til Riga 8. Novbr. — Olaf, Petersen, ankom til London 29. Oktbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Tannebæk, ankom til Ghent 3. Novbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra St. Petersborg 7. Novbr., best. til Rotterdam. — Johan Siem, Jensen, ankom til Bordeaux 7. Novbr. — Pawel Andrejeff, Dam, ankom til Tyne 8. Novbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra St. Petersborg 4. Novbr., bestemt til Dundee. — Russ, Jensen, ank. til Mobile 4. Novbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Port Arthur 28. Oktbr. — Eduard Bary, Thorsøe, afgik fra Tyne 25. Oktbr., best. til Port Arthur.

Heimdal. Anine, Ratje, ankom til Rouen 12. Novbr. — Kamma, Pedersen, ankom til Kaunissari 12. Novbr. — Helga, Lagesen, ankom til Rouen 12. Novbr. — Martha, Jørgensen, ank. til Blyth 11. Novbr. — Elna, Møller, afgik fra Pillau 13. Novbr. — Therese, Løffler, ankom til Hernøsand 8. Novbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Papenburg 7. Novbr. — Niobe, Jørgensen, afgik fra Zaandam 13. Novbr., best. til Grangemouth. — Nancy, Mathisen, ank. til Rochefort 8. Novbr. — Nautik, Mortensen, ankom til Caen 10. Novbr. — Nora, Christensen, afgik fra Aberdeen 10. Novbr., ankom til Grangemouth 12. Novbr. — Neptun, Gram, afgik fra Trångsund 13. Novbr., bestemt til Gravelines. — Nerma, Knudsen, ankom til Morlaix 13. Novbr. — Alfa, Nielsen, afgik fra Hamburg 8. Novbr., ankom til Rostock 10. Novbr.

Jylland. Karen, Degn, afgik fra Kronstadt 13. Novbr bestemt til Honfleur. — Ingrid, Meinertz, afgik fra Trångsund 10. Novbr., bestemt til Honfleur.

Dania. Lilly, Nielsen, ankom til Jacobstad 9. Novbr. — Mary, Lorentzen, afgik fra Esbjerg 7. Novbr., ankom til Newcastle 11. Novbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Reval 7. Novbr., bestemt til London. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Sunderland 11. Novbr., bestemt til Swinemünde. — Russia, Hansen, afgik fra Kbhvn. 11. Novbr., bestemt til Kronstadt. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Sunderland 9. Novbr., ankom til Kbhvn. 12. Novbr.

Østersøen. Yrsa, Jensen, afg. fra Nakskov 10. Novbr., ankom til Kbhvn. 11. Novbr. — Rita, Jørgensen, afgik fra Kastrup 9. Novbr., bestemt til Kotka. — Cimbria, Hansen, afgik fra Kbhvn. 8. Novbr., bestemt til Port Said. — Patria, Larsen, afgik fra Antwerpen 10. Novbr., best. til Port Said.

Union. Frisia, Skov, afgik fra Piteå 6. Novbr., ankom til Jefre 6. Novbr. — Gallia, Paulsen, ankom til Dordrecht 12. Novbr. — Britannia, Nielsen, afgik fra St. Petersborg 9. Novbr., bestemt til London. — Caledonia, Fisker, afgik fra Amsterdam 13. Novbr., bestemt til Fernandina.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afgik fra Calais 12. Novbr., bestemt til Sunderland. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Cardiff 27. Oktbr, bestemt til Montevideo. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Liverpool 8. Novbr., bestemt til Neapel. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 12. Novbr. — Jomsborg, Kühl, ank. til Rouen 7. Novbr. — Kronborg, Schultz, ankom til Wladiwostock 11. Novbr. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Kbhvn. 10. Novbr., bestemt til West Hartlepool. — Skanderborg, Larsen, ankom til Calais 31. Oktbr. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 12. Novbr. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Reval 13. Novbr., best. til Rotterdam.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, anløb Kbhvn. den 13. Novbr., bestemt til Ghent. — Jægersborg, Agerlin. ankom til Blyth 12. Novbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Dunkirk 7. Novbr. — Marselisborg, Andersen, ankom til Montevideo 28. Oktbr. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Newport 13. Novbr., bestemt til Lissabon. — Skodsborg, Lund, ankom til Rouen 10. Novbr. — Tuborg. Mathiesen, ank. til Newport 12. Novbr. — Ulfsborg, Hveissel, afgik fra Honfleur 13. Novbr., bestemt til Newcastle.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Libau 10. Novbr. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra West Hartlepool 13. Novbr., best. til Aarhus. — Agnete, Jensen, ank. til Kønigsberg 9. Novbr. — Hermia, Sørensen, ankom til Kiel 11. Novbr. — Alice, Hansen, ankom til Kiel 10. Novbr. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 11. Novbr. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 10. Novbr. — Rønne, Hintze, ankom til Cimbrishamn 13. Novbr.

Danmark. Rolf, Skjødt, ank. til Kønigsberg 11. Novbr. — Thorvaldsen, Predbjørn, afgik fra Kiel 13. Novbr., best. til Burntisland. — Ansgar, Larsen, ankom til Riga 11. Novbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 5. Novbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Newcastle 9. Novbr. — Helge, Mathiesen, ankom til Rotterdam 7. Novbr.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Suez 12. Novbr. — Annam, Berg, ankom til St. Petersborg 29. Oktbr. — Kronborg, Schultz, ankom til Wladivostock 11. Novbr. — Normannia, Eriksen, afg. fra Singapore 30. Oktbr. — Nordkap, Rasmussen. afgik fra Suez 26. Oktbr. — Cimbria, Hansen, afgik fra Kbhvn. 8. Novbr. — Patria, Larsen, afgik fra Antwerpen 9. Novbr. — Ragnhild, Bønnelycke, ankom til Lissabon 3. Novbr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Dunkirk 6. Novbr. — Lars Kruse. Christiansen, afgik fra St. Petersborg 13. Novbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kronstadt 7. Novbr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Kbhvn. 13. Novbr.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ankom 7. Novbr. til Kbhvn.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Granton 13. Novbr., best. til Pillau. — Clara, Petersen, afgik fra Kronstadt 9. Novbr., bestemt til Amsterdam.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Brake 7. Novbr. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Reval 5. Novbr., bestemt til London.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Doris Brodersen, Hansen, afgik fra Sydhavet 3. Septbr. til Punta Delgade. — Lenita, Clausen, indkom til St. Thomas 22. Oktbr. for at proviantere paa Rejsen fra Punta Arenas til New York. — Franz Schwalbe, Poulsen, anløb St. Helena 6. Novbr. og landsatte Kaptajnen, der var syg. Skibet er paa Rejsen fra Menado til Punta Delgade. — Mary José, Brinck, indkom til Falmouth 8. Novbr. og landsatte en syg Mand, paa Rejse fra Kemi til Port Natal. — Cingalese, Thomsen, afgik fra Marseille til St. Denis 9. Novbr. — Union, Sørensen, afgik fra Marseille 11. Novbr. til St. Denis. — Johanne, Thomsen, afgik fra Menado 18. Septbr. til Sangir. — Medor, Svarrer, afgik fra London 9. Novbr. til Odense. — Prins Valdemar, Beck, kom til Valparaiso 10. Novbr. fra Newcastle N. S. W., beordret til Taltal.

Fanø. Sønderho. Martha, Nissen, afgik 13. Oktbr. til Hamburg fra Maracaibo.

Rønne. Kastor, Klausen, afgik fra Hasle 5. Novbr. bestemt til Danzig. — Herman Olsen, Jacobsen, ankom til Svendborg 5. Novbr. — Hermod, Grønwald, ankom til Kolding 4. Novbr. — Thor, Jensen, ankom til Hull 5. Novbr. — Zephyr, Henriksen, ankom til Metel (England) 3. Oktbr. — Laurentine Emilie, Andersen, ankom til Aarhus 7. Novbr. — John Hintze, Jensen, ankom til Nakskov 7. Novbr. — Castor, Clausen, ankom til Danzig 8. Novbr. — Odin, Møller, ankom til Karrebæksminde 8. Novbr. — Prøven, Bidstrup, ankom til Rønneby 8. Novbr. — Ansgar, Clausen, er ankommet til Memel.

Svendborg. Psyche, Hansen, ankom til Newcastle 4. Novbr. — Skirner, Nielsen, ankom til Boston 5. Novbr. — Rota, Jørgensen, ankom til Rochester 5. Novbr. — Helge, Hansen, ankom til St. Valery 5. Novbr. — Newsky, Nielsen, ankom til Newcastle 5. Novbr. — Astræa, Frederiksen, ankom til Leith 5. Novbr. — Freyr, Jensen, ank. til Hull 6. Novbr. — Valdemar, Andersen, ank. til Hull 6. Novbr. — Grethe, Brandt, ank. til Pillau 6. Novbr. — Agnete, Møller, ank. til Newcastle 7. Novbr. — Urania, Hansen, ank. til Leith 6. Novbr. — Dannebrog, Børgesen, ank. til Leith Red 6. Novbr. — Fremad, Brandt, ank. til London 6. Novbr. — Triton, Nielsen, ank. til Invergordon 6. Novbr. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. til Antwerpen 7. Novbr. — Clythia, Petersen, ank. til Gøteborg 6. Novbr. — Hans Emil, Hansen, ankom til Libau 7. Novbr. — Christian, Jørgensen, ank. til Kragerø 7. Novbr. — Casper, Hansen, ank. til Antwerpen 9. Novbr. — Freia, Hansen, ank. til Holnæs 8. Novbr. — Ariel, Nielsen. ank. til Lorient 8. Novbr. — Pomona, Nielsen, ank. til Drøbak 9. Novbr. — Niels, Hansen, ank. til Christianssand 10. Novbr. — Fulvia, Nielsen, ank. til Havre 10. Novbr. — Sofie, Jensen, ank. til Danzig 11. Novbr

Ærø. H. C. Christensen, Boye, ankom 6. Novbr. til Karlskrona. — Danmark, Caspersen, ank. 6. Novbr. til Dieppe. — Hercules, Bager, ank. 7. Novbr. til Greifswalde. — Eden, Petersen, ank. 6. Novbr. til St. Valery sur Somme. — Chaloupens Minde, Rasmussen, ank. 3. Novbr. til Odense. — Svip, Jensen, ank. 6. Novbr. til Kønigsberg. — Bien, Petersen, ank. 6. Novbr. til Kønigsberg. — Salus, Bager, ank. 6. Novbr. til Littlehampton. — Martha, Haagensen, ank. 6. Novbr. til Southampton. — Anne, Kromann, ank. 6. Novbr. til Alloa. — Anna, Johansen, ank. 7. Novbr. til Leith. — Fri, Rasmussen, ank. 8. Novbr. til Falkenberg. — — Christian den 9de, Knudsen. ank. 7. Novbr. til Gravesend. — Arken, Christeusen, ank. 7. Novbr. til Antwerpen. — Ellen, Lauridsen, ank. 7. Novbr. til Fowey. — Expres, Bøye, ank. 8. Novbr. til Stettin. — Nansen, Pofler, ank. 7. Novbr, til Gøteborg. — Prøven, Schmidt, ank. 8. Novbr. til Memel. — Henry, Bager, ank. 6. Novbr. til Kjøbenhavn fra Dieppe. — Familien, Fick, ank. 6. Novbr. til Kjøbenhavn. Emilie, Hansen, ank. 6. Novbr. til Kjøbenhavn. — Dannebrog, Harris, ank. 7. Novbr. til Kjøbenhavn. — Hydra. Christensen, ank. 21. Oktbr. til Halifax fra Sharpness. — Hermod, Dreimann, ank. 8. Novbr. til Gefle. — Hebe, Clausen, ank. 8. Novbr. til Son (Norge). — Christiane, Albertsen, afgik 6. Novbr. fra Odense til Windau. — Hekla, Jørgensen, ank. 9. Novbr. til Kalmar. — Ellen, Svane, ankrede 9. Novbr. paa Ryde Red (Isle of Wight). — Astræa. Svane, ankrede 9. Novbr. paa Ryde Red (Isle of Wight). — Maren, Jørgensen, ank. 8. Novbr. til Kjøbenhavn. — Thyra, Jørgensen, afgik 6. Novbr. fra Frederikshavn til Christiania. — — Ydun, Christensen, ank. 5. Novbr. til Yarmouth. — Marie, Sofie, Tofte, ank. 9. Novbr. til Kjøbenhavn. — Marie, Bøye, ank. 5. Novbr. til Haugesund. — Valborg, Christensen, ank. 5. Novbr. til Antwerpen. — Hansigne, Clausen, ank. 9. Novbr. til Warkworth. — Ingeborg, Svane, ank. 9. Novbr. til Drammen. — Habil, Rasmussen, ank. 10. Novbr. til Port Talbot. — Boline Marie, Hansen, ank. 8. Novbr. til Frihavnen. — Sylfid, Østermann, ank. 10. Novbr. til Grandtville. — Kathinka, Olsen, ank. 9. Novbr. til Wemyss. — Peter, Olsen, ank. 9. Novbr. til Pillau. — Harris, Thorstensen, ank. 12. Novbr. til Castletown, Isle of Man. — Ceres, Bager, ank. 10. Novbr. til Falmouth paa Rejse til Sables d'Ollone. — Anna, Kromann, ank. 6. Novbr. til Alloa. — Alfa, Rasmussen, ank. 12. Novbr. til Dover fra Archangel. — Marie, Kromann, ank. 10. Novbr. til Kjøbenhavn. — Emilie, Hansen, afgik 10. Novbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Ellen, Svane, ank. 12. Novbr. til Jersey. — Immanuel, Bager, ank. 11. Novbr. til Blyth. — Ærø, Christensen, ank. 12. Novbr. til Bridgeton. — Zephyr, Hansen, ank. 10. Novbr. til Norrköping. — Thyra, Jørgensen, ank. 8. Novbr. til Christiania. — Jørgen Olsen, Christensen, afg. 9. Novbr. fra Kjøbenhavn til Karlshamn.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er antørt for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Sundet. Kjøbenhavn. Tidsignalet fra *Nikolaj Taarn* i *Kjøbenhavn* gives ikke fra 14de—17de November 1900.

Østersøen. Nysted. I Løbet ind til *Nysted* Havn er der nu N. for *Rødstensrevle* uddybet til 13 Fod. Der er nu 12 Fod i Farvandet til Havnen.

Den nye gravede Rende er paa N.-Siden afmærket med 2 Risprikker og paa S.-Siden med 2 Halmprikker, alle i 12 Fod Vand.

Tæt Ø. for *Jons-Grund* Ø.-ligste Pulle er i 11 Fod Vand

udsat en Halmprik og ved Ø.-Enden af *Pollen* i 11 Fod Vand en Halmprik med 2 Halmviske.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Sundet. Barsebäck. Den 10de November 1900 forandres *Barsebäck* Fyr til et Fyr med To-Formørkelser hver 10 Sekunder. Hvidt, ottekantet Taarn. Synsvidden: 9,5 Kml. for det hvide, 7 Kml. for det røde Lys. Lysvinklerne blive uforandrede.

Sandhammaren. I Foraaret 1901 borttages deN.-lige Taarn ved *Sandhammaren.*

Karlskrona Skjærgaard. Kuggaboda. En 15 Fods Grund er funden ved *Kuggaboda.* Den afmærkes med en Stage med Kost. 56° 8′ 38″ N. Br. 15° 23′ 20″ Ø. Lgd.

Sundsvallsbugten. Åstholmudde. *Åstholmudde* Fyr viser hvidt Lys fra N. 33° Ø. til S. 47° V., rødt Lys fra S. 47° V. til S. 68° V., hvidt Lys fra S. 68° V. til S. 70° V.. rødt Lys fra S. 70° V. til N. 76° V. og hvidt Lys fra N. 76° V. til N. 70° V. Synsvidden: 6,5 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde Lys.

Bottniske Bugt. Piteå. Vargö. Sømærkerne paa *Vargö* ere nu opførte. Det N.-lige staar paa 65° 15′ 50″ N. Br. 21° 45′ 27″ Ø. Lgd., det S.-lige paa 65° 15′ 30″ N. Br. 21° 45′ 20″ Ø. Lgd.

Piteå—Luleå. Börstskärsgrund. Damgeren *„Uman"* er sunken ved *Börstskärsgrund.* En grøn Pyramidetønde er udlagt ved Vraget.

Luleå. Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Luleå* er Fyrskibet *„Nordströmsgrund"* inddraget den 11te November 1900.

Finland. Bottniske Bugt. Åbo Distrikt. En 18 Fods Grund, *Ruisluoto,* er funden 1,4 Kbl. N. 6° V. fra *Ruisluoto* NØ.-Pynt. V. for Grunden er i 25 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven. hvid forneden, med en nedadvendt over en opadvendt Kost. 60° 26′ 7″ N. Br. 21° 40′ 36″ Ø. Lgd.

Ved Revet, som fra *Tylpniemi* N.-Pynt strækker sig c. 0,7 Kbl. VSV. ud, er i 14 Fod Vand udsat en hvid Stage med 1 nedadvendt Kost. 60° 36′ 15″ N. Br. 21° 25′ 25″ Ø. Lgd.

Ved Revet, som fra Skærene V. for *Wähä Koiluoto* V.-Side strækker sig c. 0,5 Kbl. NØ. ud, er i 12 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød foreden, med en opadvendt over en nedadvendt Kost. 60° 37′ 32″ N. Br. 21° 22′ 31″ Ø. Lgd.

En 7 Fods Grund, *Nylund,* er funden 3,9 Kbl. N. 60° V. fra *Koiluoto* NV.-Pynt. Ø. for Grunden er i 14 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt Kost. 60° 38′ 26″ N. Br. 21° 21′ 24″ Ø. Lgd.

Ved V.-Enden af Revet, der fra Holmen *Kuliluoto* skyder sig 2 Kbl. ud mod V., er i 17 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forneden, med en nedadvendt over en opadvendt Kost. 60° 42′ 46″ N. Br. 21° 16′ 41″ Ø. Lgd.

Ved *Matala Riuta* V.-Side er Sømærket flyttet c. 1 Kbl. NV. hen i 17 Fod Vand. 60° 41′ 14″ N. Br. 21° 18′ 13″ Ø. Lgd.

Finske Bugt. Hangö. Ahkera Grundet. Paa *Ahkera Grundet* er Dybden nu forøget til 20 Fod; Afmærkningen bliver dog uforandret.

Gustavsvärn. Paa *Gustavsvärn* er oprettet et Taagesignal. En Sirene giver nu hver 126 Sekunder to Stød saaledes: Dyb Tone 2 S., Pause 2 S., høj Tone 2 S., Pause 120 S.

Esbo Viken. Stählesgrund. En 8 Fods Grund, *Stählesgrund,* er funden 1 Kbl. Ø. for Holmen *Stor Pentalös.* Ved Grundens N.-Ende er i 20 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt rød Kost. 60° 6′ 10″ N. Br. 24° 43′ 10″ Ø. Lgd.

Pellinge. Krasnaja Gorka. En 13 Fods Grund, *Krasnaja Gorka,* er funden 4½ Kbl. S. 74° Ø. fra Holmen *Jul Limpan.* N. for Grunden er i 26 Fod Vand udsat en hvid Stage med 1 nedadvendt Kost. 60° 15′ 30″ N. Br. 26° 6′ 10″ Ø. Lgd.

Tyskland. Greifswalder Oie NØ. t. Ø. Ifølge Telegram fra „Marineamt" i *Berlin* er en Galease sunken i c. 8 Fv. Vand, 4½ Kml. NØ. t. Ø. fra *Greifswalder Oie* Fyrtaarn. En Vragtønde med V.-Topbetegnelse er udlagt ved Vraget.

Flensborg Fjord. Ekensund. Fyrene ved *Ekensund* brænde fremtidig hele Aaret.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 6te November. 55° 31′ 50″ N. Br. 1° 28′ 0″ V. Lgd. Et Vrag med Bunden opad.

Tyskland. Elben. Finkenwerder. Ved *Finkenwerder* er sort Spidstønde Nr. 14 midlertidig inddragen paa Grund af Uddybningsarbejder.

Ems. Wester Ems og Ranselgat. I *Wester Ems* og *Ranselgat* ligger Tønde WE i 32 Fod Vand. 53° 35′ 1″ N. Br. 6° 34′ 23″ Ø. Lgd. og Tønde WF i 51 Fod Vand. 53° 35′ 7″ N. Br. 6° 36′ 30″ Ø. Lgd. Den mindste Dybde langs Tønderne er 30 Fod, Springtids Lavvande.

Holland. Zeegat van Texel. Bollen. Vraget af Damperen *„Harrow"* paa *Bollen,* mellem *Breewijd* og *Schulpengat,* er borttaget, saa der paa Stedet er 8 Fod Vand, Lavvande. Afmærkningen er inddragen.

Schulpengat Det permanente, hvide, faste Ledefyr paa *Huisduinen* er nu tændt og det midlertidige Fyr slukket. Flammens Højde: 83 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Det lyser fra S. 17° V. til S. 54° V. Linseapparat af 4de Orden. Hvid, firkantet, 32 Fod høj Jærnbaake, 840 Alen S. 39° V. fra *Kijkduin* Fyr. Holdt overet med *Kijkduin* Fyr leder det i den S.-lige Del af *Schulpengat.* 52° 57′ 9″ N. Br. 4° 43′ 20″ Ø. Lgd.

Den gamle Fyrbygning bliver foreløbig staaende.

Stumptønde Nr. 1 i *Schulpengat* har nu afkortet Kegle som Topbetegnelse.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. *Zuiden* kan nu besejles af Skibe med 22 Fods Dybgaaende, *Hoorn* med 23 Fod og Farvandet S. for *Maassluis* med 20⅔ Fod.

Zeegat Hoek van Holland. Ved *Hoek van Holland* skulle følgende Forandringer i Belysningen foretages:

Det hvide Blinkfyr paa *Noorderhoofd* forandres til et Lynfyr, der hver 5 S. viser Et-Lyn af 1/10 S. Varighed. Flammens Højde: 41 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Rød Baake med graa Lanterne og rødt Tag. 51° 59′ 12″ N. Br. 4° 5′ 6″ Ø. Lgd.

Hoek van Holland lave, røde, faste Ledefyr skal lyse fra N. 10° V. gennem V. til S. 82° V., for saa vidt det ikke skjules af Dyner og Huse. Flammens Højde: 44 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Mørkerødt Taarn med graa Lanterne og brunt Tag. 51° 58′ 36″ N. Br. 4° 7′ 36″ Ø. Lgd.

Hoek van Holland høje, røde, faste Ledefyr forandres til et hvidt. fast Fyr, der lyser fra N. 19° Ø. gennem N. og V. til S. 19° V., stærkest fra N. 70° V. til N. 74° V., nemlig 2° paa hver Side af Fyrlinien. Flammens Højde: 93 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Mørkebrunt Taarn. 51° 58′ 30″ N. Br. 4° 18′ 0″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Plymouth Sound. Drake Channel. Omtrent 1 Kbl. Ø. for Ø.-Pierens Hoved i *Mill Bay* foretages Sprængninger fra et Skib, der fører rødt Flag og om Natten to røde Lanterner lodret for hinanden. Man skal holde vel klar af dette Skib, der skal passeres langsomt. 50° 21′,7 N. Br. 4° 9′ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Loire. Bellefontaine. Baaken med hvid Trekant med sort Kant ved *Bellefontaine,* Ø. for *Bonne Anse,* er borttagen. 47° 15′ 23″ N. Br. 2° 14′ 20″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Delavare Bay. Mc. Crie Shoal NØ. En 20 Fods Grund er funden 1½ Kml. N. 59° Ø. fra den røde Tønde Nr. 2½ ved *Mc. Crie Shoal.*

North Carolina. Currituck Sound. Long Point. Det hvide, faste Fyr Nr. 8, der vistes fra Baadehuset ved Løbet gennem *Long Point,* er flyttet til en Pæl paa NØ.-Enden af Bolværket.

Georgia. Brunswick River. Den 5te November 1900 tændes ved N.-Enden af Dæmningen paa V.-Siden af Indløbet til *Jekul Creek, Brunswick River* S.-Side, et rødt, fast Fyr. Det vises fra en rød Baake med Firkant, der staar i 10 Fod Vand. Flammens Højde: 13 Fod. 31° 5′ 41″ N. Br. 81° 26′ 21″ V. Lgd.

Samtidig forandres *Jekyl Island* røde, faste Ledefyr til hvide, faste Fyr, og *Colonels Island* hvide, faste Ledefyr til røde, faste Fyr.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Delta. Pass a Loutre. Den røde Spidstønde *Middle Ground* Nr. 4, der laa i 12 Fod Vand 1⅜ Kml. S. 65° Ø. fra *Pass a Loutre* Fyr, er inddragen.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Fort Brescou. Over Fort *Brescou* Fyr er det midlertidige Fyr nu tændt. Naar det nye Fyr, som kan brænde til Forsøg, tændes, slukkes det nuværende Fyr og det midlertidige Fyr.

Italien V.-Kyst. Øen Giglio. Pynt Morto. Fyret paa Pynt *Morto,* Øen *Giglio* N.-Pynt, viser midlertidig paa Grund af Havari hvidt, fast Fyr. Synsvidden: 11 Kml.

Golfe di Napoli. Torre Annunziata. Vraget af Damperen *„Agamennon",* der var sunken i *Torre Annunziata* Havn, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Sicilien S.-Kyst. Empedocle. Baa Vraget, der var sunket S. for *Empedocle,* er Dybden 7 Fv.

Rusland. Krim S.-Kyst. Paa Klipper paa S.-Kysten af *Krim* ere følgende hvide Mærker malede:

2/10 Kml. NV. for Kap *Feolent*, en 20 Alen lang, 14 Alen bred, lodret Stribe, 54 Fod over Vandet. 44° 32′ N. Br. 33° 27′ Ø. Lgd.

Paa Kap *Feolent*, en ligesidet Trekant med Spidsen nedad, 14 Fod over Vandet. 41° 30′ N. Br. 33° 29′ Ø. Lgd.

Paa Kap *Aia*, en 68 Alen lang, 3½ Alen bred, vandret Stribe, 61 Fod over Vandet. 44° 25′ N. Br. 33° 38′ Ø. Lgd.

¾ Kml. NV. for Kap *Sarich* Fyr, en 20 Alen lang, 2 Alen bred, lodret Stribe, 34 Fod over Vandet. 44° 24′ N. Br. 33° 43′ Ø. Lgd.

Paa Klippen *Dziva*, midt imellem Kap *Kirkin* og *Ilmen* Pynt. et St. Andreas Kors, hvis Striber ere 24 Alen lange og 3½ Alen brede, 27 Fod over Vandet. 44° 24′ N. Br. 34° 0′ Ø. Lgd.

3 Kbl. V. for Kap *Aitodor* Fyr, en ligesidet Trekant med Spidsen opad, 20 Fod over Vandet. 44° 25′ N. Br. 34° 7′ Ø. Lgd.

Sorte Hav. Anapa. Ved Grænsevagthuset ved *Anapa* gives Stormsignaler.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Japan. Shimonoseki Strait. Danno Ura. Under Ombygningen af *Danno Ura* Fyrtaarn, ved det Ø.-lige Indløb til *Shimonoseki Strait*, er Fyret slukket.

Karantænebestemmelser.

Spanien. — *Aden* er erklæret for pestfri.

Tyrkiet. — Karantænen overfor Skibe fra *Alexandria* er hævet og Lægeeftersyn og Desinfektion paabudt.

Grækenland. — Karantænen overfor Skibe fra *Ægypten* er nedsat til 5 Dage.

Østerrig. — Forbudet mod Indførsel af smittefarlige Varer fra *Smyrna* og *Aidin* er ophævet.

SØREN JENSEN'S
Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,
Holbergsgade 26,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Uniformer som civilt. Da jeg selv er Fagmand, kan jeg garantere for godt og solidt Arbejde, som udføres paa eget Værksted.

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.

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.

Københavns Børskurs d. 14. Novbr. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	101½		101¼	101½
Danmark			90¾	91½
Norden	120—	¼	120	120¼
Kjøbenhavn	102¾	103	103	103¼
Carl			54	54½
Dannebrog	96¼—	½	96¼	96½
Skjold			70¼	70¾
Urania			76	77¼
Union			107½	108½
Dampsk. af 1896			98	98¾
Østasiatiske			105½	106
Østersøen			—	—
Nordsøen			76	78
Torm			102	108
Gorm			105	109½
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			110	115
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			89½	91
3½% Husejer Kreditk.			78½	78¾
3½% Kbhvns Kreditf.			81	83
4% — — 2. Serie			87½	87¾
4% — — 1. —			90	92
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			82¼	82¾
4% — — 7 —	88¼		88	88½
3½% Landkreditk. 3 —			85	87
Aktier.				
Nationalbank			129¾	130
Privatbank			122¾	123
Landmandsbank			117	119
Handelsbank			116	116¼
Grundejerbank			100	101
Burm. & Wain			72	73
Helsingørs Jærnsk.			—	—
Sukkerfabr.	103—	102½	102½	102¾
Bryggeri Aktier			91	91¼

Vekselkurser d. 13. Novbr. 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.80
London	18.19	18.15
Paris	72.55	—
Amsterdam	151.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 13. Novbr. 1900.

Russiske Noter	216.65
4% Russiske Consols	98.75
3⁸/₁₀% — Boden Kredit	91.80
5% Mexikanske 1899	98.25
5% Rumænske Stats	87.00
4% — — 1890	73.40

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Det Foren. Dampskibs." 46,000, „Norden" 56,000, „Kjøbenhavn" 10,000, „Dannebrog" 18,000, „Skjold" 12,000, „Urania" 4,000, „Union" 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 2,000, „Østasiatiske" 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning. 16 Ved Stranden.

Auktion over et Skib.

Ifølge Aftale med Auktionsretten bliver der **Mandag d. 19. d. M. Efterm. Kl. 1** afholdt offentlig Auktion over det i Havnen i Struer liggende Skib, Galeasen „Emma", $37^{88}/_{100}$ Tons drægtig, hjemmehørende i Nordby paa Fanø og tilhørende Skibsfører Jens Nielsen Brinch med de til Skibet hørende staaende og løbende Redskaber og Inventarium.

Skibet er bygget i Greifswald i Aaret 1873, indført fra Ziegenort i April 1892, det er bygget paa Kravel af Eg med fuldstændig Inderklædning. Auktionen afholdes ved selve Skibet.

Købesummens Betaling erlægges til Hr. Konsul Schou i Struer, der giver ham bekendte vederhæftige Købere Kredit i 3 Uger.

Skibet ligger til Eftersyn her i Havnen, og **Oplysninger meddeles af Hr. Konsul Schou og Undertegnede.**

Struer, den 7. November 1900.

K. L. Knudsen,
Sagfører.

Min Klinik for

Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

Gammel Strand 36.

12—2. Torsd. og Lørd. Aften 7—9. Søndag 11—1.

Hans Bonnesen, Læge.

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.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57).

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. ✻ Telegrams Skandinav.

EMIL HAMMELEV,

TOLDBODVEJ 1.

■ FREMMEDE TRÆSORTER. ■

Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood & Mahogni i vellagrede Varer.

Stort Lager forefindes.

Kjøb, Salg og Nybygning

af **Sejl-** og **Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme** med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, **Bugserdampere, Trawl-** og **Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer** etc. udføres fordelagtigt ved

Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

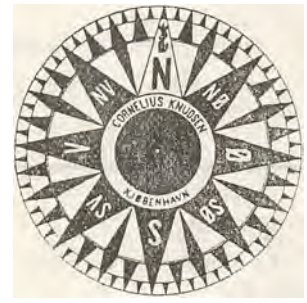
særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

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.**

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.

TIL SKIBSPROVIANTERING

OST (i hermetisk lukkede Daaser). Skriv efter Prøver.

P. SVENDSEN, AALBORG.

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.

Toldbodvej 4 4.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved **Claus Christensen,**

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe

Gafé van Zandt,

H. J. Aliphas.

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

Christensens

Skibsværft, Kolding.

Nybygning af Sejlskibe samt Reparation

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.

Husk nu!

PAUL SØRENSEN,

Skomagermester,

77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af

1ste Klasses saavel Haand som Maskinsyet Fodtøj.

Telefon 4819.

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,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa 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.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

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.

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.

Georg Sørensen,
Nyhavn 13. Telefon 6404.
Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.
Prima Varer • Billigste Priser.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, **er der udlagt et Fyrskib,** der viser **hvidt 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 5. Septbr. 1900.

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.

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.

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, Øster Farimagsgade 4.

Carlsdal Fabriker,
Bryggeri & Mineralvandsfabrik,
anbefaler sine fortrinlige Produkter.
Prisbelønnet Neapel 1885.
Kolding 1897.
C. B. P. Strandby,
Kolding.

Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsproviantering shandel.
Randers.

Thorvald Møller,
Skibsproviantering shandel,
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

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.

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.

INDHOLD: Skattelovene og Skibsfarten. — Skattelovforslagene i Folkethinget. — Telegrafering uden Traad. — Bugserafgifterne i Nord-Østersø Kanalen. — Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender. — De store amerikanske 5 à 6-mastede Goeletter. — En ny Kontrol-Dybdemaaler. — De moderne franske Sejlskibe. — Paategning af Mærkrulle for visse Skibe i Fart paa Sverrig. — Fra Sø og Land. — Personalia. — Nybygninger, Køb og Salg. — Foreningsmeddelelser. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende" har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn", Telefon Nr 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30%	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20%	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende" sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 47. Kjøbenhavn, Torsdag den 22. November 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS. KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.

Tør Dok 470'×76'×24.

Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

Sextanter.
Oktanter.
Barometre.
Patent Log.
Kikkerter.
Uhre etc.
Lauritz Kirkeby, 26, Laxegade 26. Grundl. 1846.

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.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Nestlés Milk
(med Sukker)
& Viking
(uden Sukker)
ere de bedste Mærker.

Depot hos: **J. D. BEAUVAIS,**
St. Kongensgade 106. København.

„KEW" CERTIFICAT.
110 Kr.
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

H. B. MAYMANN,
REBSLAGER.
HELSINGØR.

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.

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.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 4 4.

Husmann & Bjørnsen,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* **Telefon 5598.** *

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.

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.:	Børsplads:	Telephon:
FELDBLUME.	COMPTOIR 38.	AMT I. 1966.

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Hansa Composition.
Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel,
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

Wilh. G. Brummerstedt,
Uhrmager.
St. Strandstræde 43.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.
Største Lager
af ferske, saltede og røgede Fedevarer.

Niels Jensen,
Randers.
Smede- og Maskinværksted.
Vestergrave 50,
paatager sig alt til Skibs- og Maskinarbejde henhørende.

Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

Nordisk Skibssalgs-Bureau
ved **Claus Christensen,**
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

AKTIESELSKABET
NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,
KJØBENHAVNS FRIHAVN,
anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.
Kan leveres ufortoldet.
Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

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.)

Havnekommissionens Betænkning.

Den 16. Juni 1897 nedsatte Indenrigsministeriet en Kommission af Sagkyndige til at foretage en Undersøgelse i Anledning af en Del fremkomne Projekter til Havne paa Jyllands Vestkyst samt til at overveje og afgive Betænkning over Spørgsmaalet om, hvorvidt der maa siges at være Trang til Stede til Anlæget paa Vestkysten af en større Havn, der kunde yde Tjeneste som Fiskeri- og Udførselshavn, samt tillige som Tilflugtshavn særlig for Fiskerfartøjer, og om Trangen dertil maatte være af en saadan Beskaffenhed, at de Bekostninger, som saadanne Anlæg vilde medføre, derved kunde forsvares, samt i bekræftende Fald, hvilke Steder paa Vestkysten, der ere de tjenligste for Anlægene. Det ønskedes dertil overvejet, om der ved Anlæg af mindre Moler kunde tilvejebringes Tilflugtssteder for Kystfiskernes Fartøjer under Uvejr. Endelig ønskedes Betænkning over Spørgsmaalet om Ordningen af Ringkjøbing Fjords Udløb. Til Kommissionens Formand valgte Ministeriet Kontreadmiral C. Bruun; dens øvrige Medlemmer vare: Vandbygningsdirektør Otterstrøm, Ingeniør Hummel, Havnekaptajn Drechsel, Havnebygmester Møller, Grosserer Adolph, Skibsreder Ad. Carl, Oberstløjtnant Nøkkentved og Kontorchef Mortensen. Senere blev det overdraget Kommissionen at udtale sig om Forbedring af Besejlingsforholdene ved Thyborøn Kanal, om Havneforholdene ved Nexø og ved Gilleleje.

Kommissionen har indhentet Udtalelser fra saa godt som alle de Foreninger og Institutioner, der repræsentere Fiskeriet, Landbruget, Handelen og Skibsfarten samt fra en Mængde enkelte Mænd med særligt Kendskab til de omhandlede Forhold. Fremdeles har den indhentet talrige Oplysninger af teknisk Art og afholdt Møder paa Kysten fra Frederikshavn til Ribe for at lære Fiskerbefolkningens Opfattelse at kende.

Denne Kommission har nu under 14. ds. afgivet sin Betænkning, hvis Resultater vi i Hovedtrækkene fremstille i det følgende.

Betænkningen over Spørgsmaalet om en Fiskeri-, Handels- og Tilflugtshavn paa Jyllands Vestkyst indledes med en Redegørelse for, hvad der tidligere er foregaaet. Det skal af denne anføres, at de Forudsætninger, ud fra hvilke en tidligere Kommission (i 1887) havde anbefalet at anlægge en stor Udførselshavn paa Vestkysten, nu ikke anses for at være til Stede. Man antog nemlig den Gang, at Esbjerg Havn kun kunde befares af Skibe med indtil 12 Fods Dybgaaende, medens den nu kan befares af Skibe med indtil 18' Dybgaaende; fremdeles har Esbjerg Havn vist sig at være en ret tilfredsstillende Udførselshavn for snart sagt hele Landet, medens man tidligere antog, at den væsentlig kun kom det sydlige Jylland til Gode; det den Gang vigtigste Udførselsprodukt, levende Kreaturer, krævede desuden Anvendelsen af et langt større Antal Reg.-Tons end de nuværende Udførselsprodukter, navnlig Kød, Smør, Æg og Flæsk. Den nævnte tidligere Kommission gjorde med Hensyn til Anlæget af en Nød- og Tilflugtshavn gældende, at i den største Del af de Tilfælde, i hvilke et Skib i stormende Kuling befinder sig i Nød i Nærheden af Vestkysten, vil det være mere end tvivlsomt, om en Nødhavn her vil kunne yde det Frelse, ja en saadan Havn kan endog snarere skade ved at lokke Skibene ind til en farlig Kyst, som de, særlig under urolige Forhold, bør sky saa meget som muligt. Kommissionen tiltræder denne Dom, da dens Forudsætninger stadig ere til Stede, endog i forøget Grad paa Grund af Dampskibsfartens Udviking, og Erfaringen viser ogsaa, at Kravet om en Nød- og Tilflugtshavn i de senere Aar er traadt i Baggrunden. — Betænkningen omtaler derefter den i de senere Aar i Befolkningen rejste Stemning for en større Udbytning af Vesterhavets Rigdomme, som Englænderne og Tyskerne trawle op af Dybet, medens Kystfiskerne med deres smaa, aabne Baade maa nøjes med at fiske inde ved Kysten, naar det er Havvejr. Spørgsmaalet om Anlæg af Fiskerihavne var derfor i 1887 blevet undersøgt af Vandbygningsdirektøren og Indenrigsministeriets Fiskerikonsulent, der kom til det Resultat, at det vilde være af meget stor Betydning, om der anlagdes et eller flere Tilflugtssteder; særlig henledede Opmærksomheden paa Klitmøller, Hanstholm og Sandnæshage; der foreligger Projekter til Havneanlæg paa disse Steder og ved Hirtshals.

Naar der nu ikke er kommet noget praktisk Resultat ud af de tidligere Kommissioners Arbejder, er Aarsagen efter denne Kommissions Opfattelse de store Omkostninger, deres Gennemførelse krævede. En Udførselshavn ved Harboøre ansloges saaledes til 36 à 46 Mill. Kr., en Havn ved Hirtshals til $16^3/_4$ à $17^1/_4$ Mill. Kr. og de ovenfor nævnte Projekter til Fiskerihavne til $10^1/_2$ à $18^1/_2$ Mill. Kr. for landfaste og $13^3/_4$ à 24 Mill. Kr. for frit liggende Havne. Uden Tvivl gjorde den Anskuelse sig mere og mere gældende, at disse Beløb vare for store i Forhold til den Nytte, der kunde ventes af Havnene, og der fremtraadte derfor en Bestræbelse for at bringe Beløbene ned. Der foreligger saaledes nu Forslag til en Fiskerihavn ved Hvide Sande til c. $5^1/_2$ Mill. Kr., ved Sandnæshage til 4 à 5 Mill. Kr. og efter en anden Plan til 9 Mill. Kr., samt ved Aalum til c. 9 Mill. Kr. — Paa dette Trin af Udviklingen begyndte den nuværende Kommission sit Arbejde.

Betænkningen fremstiller nu først meget indgaaende de foretagne Undersøgelser om

Trangen til en Fiskerihavn,

og den kommer paa Grundlag af disse til det Resultat, at det, finansielt set, ikke kan anses forsvarligt at anvende en større eller mindre Del af de fælles Samfundsmidler til Anlæget af en Havn, der er en nødvendig Betingelse for et frugtbringende Fiskeri i Vesterhavet. Den sandsynlige aarlige Indtægt af det nye Kutterfiskeri ansættes nemlig til 1 à $1^1/_4$ Mill. Kr. efter Forløbet af en længere Aarrække; den aarlige Udgift til Arbejdsmateriel og Arbejdsløn ansættes til 1 Mill. Kr., altsaa netop den Sum, hvortil Bruttoindtægten er ansat. Det kan derfor ikke betale sig at paabegynde den nye Bedrift, da den yderligere vil nødvendiggøre Havneanlæg, til hvis Kapitalforrentning, Drift og Vedligeholdelse m. m. der ikke haves nogen tilsvarende Indtægt. Man vil da foretrække at lade Fisken blive, hvor den er, ligesom man vil lade Sølvet blive i Bjærget, hvis hvert indvundet Pund Sølv skal betales med et Pund Guld, og lade Tørven ligge i Mosen, naar dens Varmeenheder maa betales med det dobbelte af, hvad man giver for Varmeenhederne i de engelske Kul. — Set fra et nationaløkonomisk Synspunkt menes Havneanlæg af Hensyn til Fiskeriet derimod at kunne forsvares, idet det forøgede Arbejdsmateriel vil komme Landets Industri og Haandværk til Gode, den større Arbejdsløn vil komme Fiskerne til Gode, og der vil tilføres det hjemlige Marked et større Kvantum Fisk, der kan frigøre andre Fødemidler til Udførsel. Kystfiskeriet vil fra en Havn kunne drives kraftigere og mere lønnende, og den vil kunne betyde Redning af flere Menneskeliv, naar den blev Station for en Redningsdamper som „Vestkysten". For Havfiskeriet menes nye Havneanlæg derimod under de nuværende Forhold ikke at have stor Betydning. De her fremførte Momenter har imidlertid ikke kunnet vur-

deres i Penge, da deres Virkning er væsentlig indirekte, og Spørgsmaalet om, hvor meget Staten kan forsvare at anvende til Havneanlæg for Fiskeriet, maa afgøres ved et Skøn, hvor ogsaa andre, nedenfor omtalte Forhold faa Betydning.

Af Betænkningens Afsnit om

Trangen til en Handelshavn

fremgaar det, at 11 jydske Handelsforeninger have erklæret at ønske en Handelshavn, 12 Foreninger fra de forskellige Landsdele fraraade bestemt en saadan, medens 10 stille sig tvivlende overfor den. Det ses heraf, at der i Handelskredse ingenlunde er en ubetinget Stemning for Anlæget af en Vestkysthavn, lige saa lidt som der har vist sig Enighed med Hensyn til dens Beliggenhed. Hvad Landboforeningerne angaar, da har „De samvirkende danske Landboforeninger" betegnet det som uheldigt, om Anlæget af en Vestkysthavn skulde standse Udviklingen af Esbjerg Havn, der har løst sin Opgave som Udførselshavn for store Dele af Landet, og over hvilken den korteste Udførselsvej til England gaar; de fortrinlige Østkysthavne og Esbjerg menes at være fuldt i Stand til at besørge al den Trafik, der for Tiden er, og som kan ventes i en overskuelig Fremtid. — Kommissionen har ikke fundet disse Udtalelser væsentlig vejledende. Idet den derefter fremsætter sine egne Anskuelser, udtaler den, at Esbjerg ogsaa fremtidig vil være det naturligste Udskibningssted for Landbrugsprodukter for det sydlige og mellemste Jylland, for saa vidt ikke de østjydske Havne ere mere egnede hertil. Det samme gælder Indførslen af fremmede Varer, og endelig vil Esbjerg altid have Fortrinet fremfor enhver anden Vestkysthavn med Hensyn til Øernes søværts Trafik paa Udlandet, naar denne overhovedet skal gaa over Jylland. En ny Havn vil, hvad Omsætningen angaar, kun faa Betydning som lokal Handelshavn for sit umiddelbare Opland. Da der mellem Esbjerg og Frederikshavn ikke findes nogen Søhavn, bør en ny Handelshavn ligge midtvejs mellem disse Punkter, hvis den kan anlægges her, og det nordvestlige Jylland synes at have et billigt Krav paa at komme i en lettere Søvejsforbindelse med Udlandet, særlig England. Kommissionen har nu indgaaende undersøgt, hvilket Opland en saadan Havn vil faa, den nævnte Landsdels aarlige Omsætning med Udlandet, Havnens søværts Indførsel og Udførsel, dens Betydning for det øvrige Jylland og dens Transitforbindelse. Den nye Havn maa antages at kræve en regelmæssig, statsunderstøttet Dampskibslinie paa England, der vil medføre en betydelig aarlig Udgift for Staten. Resultatet af den hele Undersøgelse er, at Anlæget af en saadan Havn ikke vil kunne skabe et Trafikcentrum for Landet som Helhed, undtagen i særlige Tilfælde, saasom under Isspærring i Kattegat, men at Havnen derimod vil kunne faa ikke ringe Betydning som lokal Havn for Nordvestjylland.

Med Hensyn til

Trangen til en Tilflugtshavn

betegner man det for Sejlskibes Vedkommende som mere end tvivlsomt, om en saadan vil yde Frelse i stormende Kuling, naar Skibet er i Nød. Hvad Dampskibe angaar, da forlise de sjældent eller aldrig paa Jyllands Vestkyst paa Grund af Havari eller Mangel paa Ævne til at holde Søen, men oftest paa Grund af mangelfuld Navigering eller usigtbart Vejr; og i Tilfælde af, at et Dampskib ved Havari er kommet i Fare for Forlis paa Vestkysten, vil det sjældent kunne naa en Havn. En Vestkysthavns Betydning som Nødhavn betegnes derfor som temmelig ringe, for saa vidt man herved forstaar en Havn, som Skibe kunne søge for at undgaa Forlis; under alle Omstændigheder maatte en saadan Havn ligge paa et meget centralt og fremskudt Punkt af Kysten, f. Eks. ved Hanstholm eller Thyborøn. Heller ikke som Tilflugtshavn, hvorved forstaas en Havn, som Skibe kunne søge under Uvejr, for at proviantere, reparere m. v., vil en Vestkysthavn spille nogen videre Rolle for Sejlskibe, idet disse næsten altid, naar Vejrforholdene forværres, ville søge over mod Norges Kyst. Dampskibe derimod kunne under langvarige Storme, kommende f. Eks. fra Østersøen med noget for ringe Kulbeholdning, have Nytte af at søge en Havn paa Vestkysten for at fylde Kul i Stedet for at returnere til Frederikshavn; ogsaa kan det hænde, at Skibe, der have faaet Havari i rum Sø, ville gaa til en saadan Havn, naar de kunne gøre det nogenlunde sikkert. Endelig kan den gøre Nytte under Isforhold fremfor Frederikshavn, hvis Betydning dog vil forøges betydeligt, hvis den havde en passende Isbryder. Om Omkostningerne ved et Skibsværft i den ny Havn kan dækkes ved Istandsættelse af Havarister betegnes som tvivlsomt; det maa i hvert Fald være et Nybygningsværft.

Betænkningen gaar derefter over til en meget detailleret Undersøgelse af Spørgsmaalet:

Hvor skal Havnen ligge?

Der er i dette Afsnit tilvejebragt et omfattende teknisk Materiale, hvis Betydning for hele Havnespørgsmaalets Bedømmelse sikkert er stor. Hvert af de forskellige fremkomne Projekter behandles for sig. At omtale disses Enkeltheder kan der naturligvis i denne Fremstilling ikke være Tale om; kun Resultaterne skal angives:

Skagen. Kommissionen anbefaler som Grundlag for en eventuel Fiskerihavn her at benytte Ingeniør D. Bergs Projekt. Anlægssummen anslaas til 2 à $2^1/_4$ Mill. Kr.

Hirtshals. En Fiskeri- og Handelshavn her vil koste c. $14^3/_4$ Mill. Kr.

Sandnæshage. Kommissionen anser ikke det af Firmaet Punchard & Co. i London for faa Aar siden udarbejdede Projekt for tilfredsstillende, og den har udarbejdet et nyt Projekt til en Fiskeri- og Handelshavn. Omkostningerne ville være 11 à $12^3/_4$ Mill. Kr. Et alternativt Projekt lyder paa $13^3/_4$ à $15^1/_2$ Mill. Kr.

Hanstholmen. En Fiskeri- og Handelshavn her vil koste c. 18 Mill. Kr.

Klitmøller. En Fiskeri- og Handelshavn her vil koste c. $17^3/_4$ Mill. Kr.

Ved disse Havne ved Hirtshals, Sandnæshage, Hanstholmen og Klitmøller er Dybden i Handelshavnen sat til 20 Fod, og den kan ikke være mindre af Hensyn til Trafiken.

Aalum. En Fiskeri- og Handelshavn vil efter Oberstløjtnant P. Hansens Projekt koste 9 Mill. Kr. Kommissionen kan ikke anbefale en Havn paa dette Sted.

Thyborøn. En Fiskerihavn ved Røjensø Odde vil koste 970,000 Kr.

Hvide Sande. En Handels- og Fiskerihavn (Ingeniør H. Paullis Plan) vil koste 30 Mill. Kr., en mindre Fiskerihavn $5^1/_2$ Mill. Kr. Kommissionen anbefaler ingen af Planerne.

Kommissionen fremsætter nu paa Grundlag af disse Undersøgelser en Række Udtalelser. Med Hensyn til Beliggenheden i Forhold til den hele jydske Halvø anser den Thyborøn for det bedste Sted for en Havn; den vil tilfredsstille Kutterfiskerne og være et Støttepunkt for Foranstaltninger til Redning af Kystfiskere paa en lang Strækning; ogsaa som Trafikhavn er Beliggenheden heldig. Dybdeforholdenes Foranderlighed og Omkostningerne hindre imidlertid Anlæget af en Havn ved Thyborøn

eller i Nærheden deraf. Til Støtte for Fiskeriet anbefales fastere Dybdeforhold i Thyborøn Kanal ved Befæstelse af nordre Limfjordstange og ved Uddybning og en Havn ved Røjensø Odde. Set fra Handelens Standpunkt bør en ny Handelshavn lægges paa Vest- eller Nordkysten af Thisted Amt, og dens Plads maa da blive enten ved Klitmøller, Hanstholm eller Sandnæshage; paa Strækningen Thyborøn-Blaavand trænges nemlig ikke til en Havn paa Grund af Esbjergs Nærhed; ved Hirtshals kan en Havn ikke anbefales, da den kun har Betydning for Ind- og Udførsel til og fra en Del af Hjørring Amt og desuden koster c. $14^3/_4$ Mill. Kr.; som Nød- og Tilflugtshavn vil den dog ikke være ganske uden Nytte, men det er ikke nok til at begrunde en Havn her. Der kunde fremdeles være Grund til at lægge en Fiskerihavn mellem Thyborøn og Blaavand, f. Eks. ved Hvide Sande, men Forholdene ere saa ugunstige, at Bekostningerne blive for store. Sammenlignes nu endelig de tre ovennævnte Punkter, hvor der kan være Tale om en Handels- og Fiskerihavn, kommer Kommissionen til det Resultat, at det ikke kan være tvivlsomt, at Sandnæshage bør vælges, hvis en saadan større Havn overhovedet skal lægges paa Jyllands Vestkyst. Den vil ligge bekvemmest for Udførslen fra Nordvestjylland. Fra et nautisk Synspunkt kan det indvendes imod den, at den kommer til at ligge paa en noget tilbagetrukken Kyst, og at det derfor i usigtbart Vejr kan blive vanskeligt at besejle Havnen, ligesom ogsaa Grunden Bragerne kan danne en Hindring for Sejladsen; da der i Projektet foreslaas Belysning paa Bragerne, og yderligere Foranstaltninger til Sikring af Sejladsen kan træffes, lægges der dog ikke større Vægt paa disse Indvendinger. Af Projekterne anbefales det østligere Anlæg til en Bekostning af c. 11 Mill. Kr.

Endelig anbefaler Kommissionen en Fiskerihavn ved Skagen, der vil have stor Betydning for Fiskeriet i Skagerak og Kattegat og vil kunne støtte sig til Skagens store, dygtige og i Kutterfiskeri vel indarbejdede Fiskerbefolkning.

Kan det forsvares at anvende saa mange Penge til disse Havneanlæg?

For Skagens Vedkommende besvarer Kommissionen dette Spørgsmaal bekræftende.

Ved Sandnæshage vil Havnen, som sagt, koste c. 11 Mill. Kr. Den aarlige Vedligeholdelse og Drift vil andrage 100,000 à 150,000 Kr., foruden at der maa anskaffes Vedligeholdelsesmateriel for c. $^3/_4$ Mill. Kr.; desuden vil der blive krævet Statsunderstøttelse til Dampskibsforbindelse med England. Havneindtægterne kan derfor langt fra forrente Anlægskapitalen, og Anlæget maatte da retfærdiggøres ved Havnens økonomiske Betydning for den paagældende Befolkning. Havnen vil gøre Fiskerne fra de mere nærliggende Kyststrækninger tryggere i Udøvelsen af deres Hverv; den vil have Betydning for Kutterfiskeriet og ikke ringe Betydning som lokal Handelshavn for Nordvestjylland, hvilken Betydning dog ikke kan angives i Penge. Kommissionen udtaler i Henhold til dette, at „saafremt man nu ved Bygningen af nye Havne vil lægge det Synspunkt til Grund, som for Tiden følges for Driften af Landets Jærnbaner, nemlig, at det ikke kommer an paa, at Banernes Anlægskapital forrenter sig, men derimod paa, at Landets Næringsveje hæves som Følge af Anlægene, kan det ikke nægtes, at adskilligt taler for Bygningen af en Havn ved Sandnæshage. Hvis altsaa den almindelige Statshusholdnings Tilstand er af en saa gunstig Beskaffenhed, at der ved Havneanlæget i alt væsentligt kun behøver at tages Hensyn til dettes indirekte Nytte for Befolkningen, tror Kommissionen, om end med nogen Tvivl, at kunne give sin Anbefaling til Bygningen af en Havn ved Sandnæshage, men skal dog hertil føje, at da den oftnævnte Havn væsentlig skal anlægges i Fiskeriets Interesse, forekommer det Kommissionen, at man kan udskyde Bygningen af en Havn ved Sandnæshage, indtil de fornødne Erfaringer ere indvundne med Hensyn til, hvilken Indflydelse en Fiskerihavn ved Skagen i Forbindelse med en Forbedring af Besejlingsforholdene i Thyborøn Kanal vil udøve paa Udviklingen af Kutterfiskeriet i Skagerrak."

Hvad Havnen ved Røjensø Odde (indenfor Thyborøn Kanal) angaar, besvarer Kommissionen Spørgsmaalet bekræftende.

Betænkningen behandler dernæst Spørgsmaalet om Anlæg af Moler for Kystfiskernes Fartøjer og kommer til det Resultat, at der bør anlægges en Læmole ved Klitmøller og eventuelt senere en Læmole ved Hanstholm. Den omhandler derefter Spørgsmaalet om Ordningen af Afløbet fra Ringkjøbing Fjord, og anbefaler her en Baadehavn ved Nymindegab, en Uddybning af Nymindestrømmen og en Gennemskæring af Opgrundingen ud for Skjern Aa. Med Hensyn til en Forbdring af Besejlingsforholdene ved Ribe anbefaler man hertil at yde Byen et Laan paa 900,000 Kr., dog udelukkende af Hensyn til Ønskeligheden af denne Bys Opretholdelse. — Efter at have fremstillet Muligheden for at forbedre Besejlingsforholdene ved Thyborøn Kanal, gaar Betænkningen over til at behandle

Nexø Havn.

Kommissionen gør her opmærksom paa, at Skibsfarten og særlig Dampskibsfarten i de senere Aar er tiltaget betydeligt, og den formener, at en større isfri Nød- og Tilflugtshavn ved Bornholm vilde have ikke ringe Betydning for Østersøfarten, hvorved dog bemærkes, at der i denne Fart om Vinteren i Reglen kun benyttes Skibe med indtil 2,000 Tons Bæreævne (800—1,000 Netto Reg.-Tons). Saadanne Skibe have sædvanlig, naar de ere fuldt lastede, et Dybgaaende af 16—17 Fod og som Regel en Længde af c. 240 Fod og en Bredde af c. 35 Fod; men da der er mange ældre Skibe, der endog med mindre Bæreævne ligge dybere, burde en Nødhavn ved Bornholm for at være til virkelig Nytte kunne modtage Skibe af indtil 20 Fods Dybgaaende. De to Projekter, der have foreligget Kommissionen, tilfredsstille imidlertid ikke Kravene til en større Nød- og Tilflugtshavn og Kommissionen kan derfor ikke anbefale deres Gennemførelse ved Statens Hjælp.

Gilleleje Havn.

Kommissionen har udarbejdet et Projekt til Forbedring af denne Fiskerihavn. Dets Gennemførelse vil koste c. 390,000 Kr.

Resultatet.

Kommissionen udtaler sluttelig i Henhold til den saaledes fremsatte Begrundelse:

at den indstiller:

at følgende Anlæg snarest paabegyndes og derefter fremmes saa hurtigt som Hensynet til de disponible Statsmidler tillader det, nemlig:

en Fiskerihavn ved Skagen,
en Læmole ved Klitmøller,
en Sikring ved Høfder af nordre Limfjordstange samt
en Baadehavn ved Nymindegab, en til Fjorddybet fortsat Uddybning af Nymindestrømmen og en Gennemskæring af Opgrundingen ud for Skjern Aa;

at følgende Anlæg komme til Udførelse i den paafølgende Tidsperiode, for saa vidt de nuværende Forhold ikke til den Tid i en væsentlig Grad maatte have skiftet Karakter, nemlig:

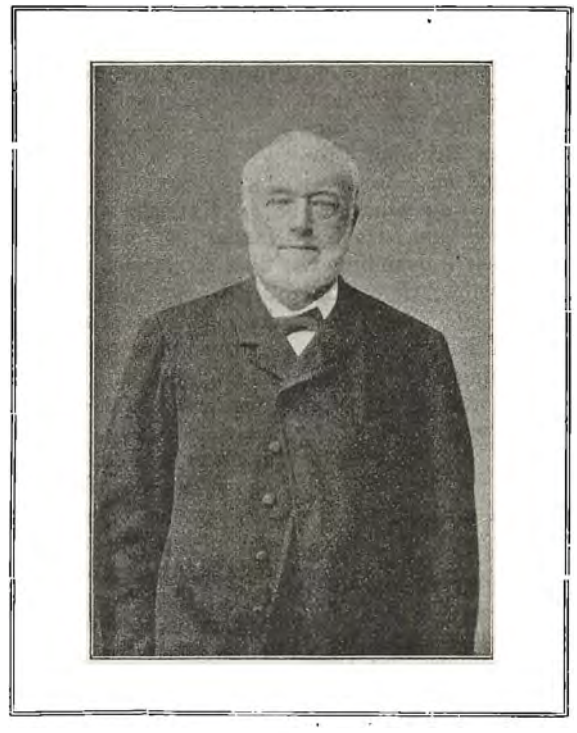
en Fiskeri- og Handelshavn ved Sandnæshage,
en Læmole ved Hanstholmen,
en Fiskerihavn ved Røjensø Odde samt
en Kanalisering af Gødelen fra Falen Dyb til Nymindestrømmen;

at den henstiller:

Ydelsen af Rentegaranti for et Laan til Forbedring af Indsejlingen til Ribe Havn.

Kaptajn Eduard Sidenius Brabrand.

Atter har en af Det forenede Dampskibsselskabs gamle Førere taget Afsked fra Søen, idet den gamle Hædersmand, Kaptajn E. Brabrand fra 1ste Novb. d. A. er afgaaet fra Selskabet med Pension, efter at have været i Tjenesten siden Selskabets Stiftelse og før den Tid ført Skib for Grosserer H. P. Prior.



Kapt. Brabrand er født i Maribo den 1. Novb. 1829 og er saaledes altsaa lige fyldt 71 Aar. Efter at have gaaet i Privatskole i Maribo, frekventerede han de to sidste Aar af sin Skoletid Nakskov Realskole og blev konfirmeret 1844. Efter Konfirmationen gik han straks til Søs og fór som Dreng saavel paa Nordsøen som paa fremmede Verdensdele, navnlig Brasilien og Vestindien, i 1849—50 var han til Orlogs og deltog i den første slesvigske Krig, og efter Krigens Ophør underkastede han sig Styrmandseksamen i Kjøbenhavn, hvorefter han fór som Styrmand i forskellige Sejlskibe, indtil han 1854 fik en Skonnert at føre fra Bandholm, med hvilken han sejlede paa Kapstaden, Sct. Helena, Maroien og senest paa Nord- og Østersøen samt Hvidehavet. I 1861 var han ude som Reserveløjtnant og overtog derefter en Jagt i Nord- og Østersøfart. I 1864 deltog han i Krigen som Reserveofficer og dekoreredes derefter med Ridderkorset. Efter Krigens Ophør gik han i 1865 som Styrmand ombord i Grosserer H. P. Priors Lystjagt „Falken" og gjorde med Grossereren og hans Familie en Tur rundt Middelhavet, hvor Fartøjet blev solgt, og Passagerer og Besætning rejste derefter hjem over Land. Efter Hjemkomsten blev han ansat som Fører af Dampskibet „Uffo", forflyttedes senere til Dampskibet „Aarhus", med hvilket Skib han i 1867 overgik til Det forenede Dampskibsselskab. Man fik her Øjnene op for hans ualmindelige Ævner som Passagerkaptajn, og da Dampskibet „Christiania" i 1875 sattes i Fart paa Kjøbenhavn-Christiania, blev dette Datidens største og eleganteste danske Passagerskib overdraget ham; han førte dog kun dette Skib i 2 Somre, idet det var hans Natur imod at ligge ledig i den lange Tid, Skibet efter Sæsonens Ophør laa stille, ligesom det var ham imod at blive benyttet som Reservefører om Vinteren, hvorfor han søgte og fik Dampskibet „Phønix" i September 1876, efter at „Christiania" var oplagt. Da Dampskibet „A. N. Hansen" i 1876 blev bygget, overtog han dette Skib, med hvilket han begyndte Farten paa Middelhavet; i 1885 forflyttedes han til Dampskibet „Louise", som han førte til 1897, da han af Helbredshensyn atter søgte at komme i kortere Fart, og han overtog nu atter „Christiania", som var kommen i Fart paa Aarhus-Kjøbenhavn, men da 6 Nætters Sejlads om Ugen var en daarlig Kur for en ikke ganske rask Mand, maatte han i April 1899 atter søge tilbage til sit gamle Skib „Louise", som han med sjældent Held og Dygtighed havde ført i saa mange Aar.

Kaptajn Brabrand var, som bemærket, en udmærket Passagerkaptajn, hvem Passagererne aldrig ved deres mange, ikke altid lige kloge Spørgsmaal vare i Stand til at bringe ud af Fatning; han var dertil en ualmindelig smuk Mand og med sit prægtige, hvide Skæg ret en Type paa en solid og støt Sømand, hvad han i Virkeligheden ogsaa var. Han var en af de ældste Repræsentanter for den danske Skibsførerstand, en Mand, der forstod at gøre sig afholdt af alle, Kolleger som Over- og Underordnede, hvorfor alle, som kom i Berøring med ham, saavel i Forretnings Medfør som i det private Liv, vil beklage, at han har set sig nødsaget til at trække sig tilbage fra en Stilling, for hvilken han i de mange Aar har været en sand Pryd.

Skattereformen og Skibsfarten.

Vi gjorde i nærværende Blads Nr. 44 for 1. ds. Rede for de Skatter, der ville komme til at paahvile den danske Skibsfart, saafremt de i Folkethinget af en parlamentarisk Kommission indbragte Lovforslag blive til Lov. For Fuldstændigheds Skyld oplyse vi i Dag, hvorledes Forholdet vil stille sig, saafremt de af Regeringen forrige Onsdag i Landsthinget indbragte Forslag skulde faa Lovskraft.

Regeringens Lovforslag udelader den i Folkethingets Forslag opførte Formueskat af 0,5 pCt. Derimod foreslaas en saakaldt Ejendomsskyld af alle Skibe over 20 Tons Brutto af 0,6 p. m. aarlig af Skibets Vurderingssum, dog med Fradragsret for de i Skibet optagne Laan. Fremdeles foreslaas en Indkomstskat, men ikke, som i Folkethingets Forslag, efter stigende Skala; der foreslaas her 1 pCt. aarlig for dem, der selv angive deres Indtægt, og 1 pCt. for de øvrige. Denne Skat rammer her i Landet den enkelte Persons, ikke Selskabers, Fortjeneste af Næringsdrift eller andet selvstændigt Erhverv, og det lønnede Arbejde i andres Tjeneste. I Kjøbenhavn foreslaas fradraget 1,000 Kr., i det øvrige Land 800 Kr. som skattefrie. — Disse to Skatter svares til Staten. Til Kommunen foreslaas, som i Folkethingets Forslag, en Skat paa Aktieselskaber og andre Selskaber med begrænset Ansvar af højst 3 pCt., dog saaledes, at den paagældende Kommunes Skatteprocent ikke overskrides. Ogsaa dette Forslag fritager Halvdelen af Nettoindtægten for Skat, naar mindst Halvdelen af Selskabets Bruttoindtægt hidrører fra Virksomhed i Udlandet.

Der vil næppe være Grund til for Øjeblikket at komme ind paa en nærmere Redegørelse for de Virkninger, de forskellige Forslag (Regeringens og Folkethingets) ville have for vor Skibsfart; dertil er Udsigterne til deres Gennemførelse, i hvert Fald tilsyneladende, for usikkre. Vi skulle da kun minde om, at de Indvendinger, der i vore tidligere Numre ere fremkomne mod Folkethingets Forslag, i Hovedtrækkene gælde i samme Grad Regeringens Forslag, navnlig fordi man ikke fra nogen Side har havt Blik for den Særstilling, som Skibsfartens Aktieselskaber uomtvisteligt indtage, og fordi man rammer et stort Antal af disse haardere, end de kunne taale. Der bliver jo sikkert Anledning til paany at komme tilbage til Forslagene, naar deres Behandling i Rigsdagen skrider frem, og vi indskrænke os derfor til at udtale vor Glæde over, at denne nu ikke vil finde Sted uden at Regering og Rigsdag kende Skibsfartens Stilling til Skattereformen, der klart og udførligt er fremstillet i det Andragende til Lovgivningsmagten fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, som var optaget i vort sidste Nummer.

Om Bjærgeløn til Bugserbaad.

Den engelske Admiralitetsret har if. Sh. Gaz. nylig afsagt Dom i en Sag, der af Bugserbaaden Flying Childers var anlagt imod den danske Damper Najaden. Bugserbaaden var blevet antaget til at hjælpe Damperen med Styring fra Wisbech Bar Bøjen op til Dok ved Kings Lynn og var derfor med en Trosse gjort fast agter i Najaden. Denne, der førte Trælast, havde en betydelig Slagside, men Bugserbaadens Fører var ikke underrettet om, at Damperens Bagbords Side laa dybere end dens Køl, og at dens Dybgaaende var forkert opgivet til Lodsen. Da de passerede mellem Terror Point og No. 3 af de sorte og hvide Bøjer, kom Najaden paa Grund paa Barren og blev af Floden (det var halv Flodtid) og Vinden drejet rundt til O. t. N. uden at kunne komme af ved Hjælp af sin egen Maskine. Bugserbaaden, der havde stoppet straks, da Najaden stødte paa Grund, blev prajet om at hjælpe, og efter at have gjort fast forude, lykkedes det den efter omtrent 40 Minutters Forløb at bringe Najaden flot, hvorefter der fortsattes til Kings Lynn.

Fra Bugserbaadens Side hævdedes nu, at ved dens Hjælp var Najaden frelst ud af den allerstørste Fare for Totalforlis; Barren var ved Flodtid kogende Kviksand, og ved Ebbetiden fæstnede Sandet sig haardt som Sten i ujævne Lag, saa at det i det hele var et yderst farligt Sted. Bugserbaaden forlangte derfor Bjærgeløn for den ydede Hjælp.

Fra Najadens Side hævdedes det, at den Hjælp, som Bugserbaaden havde ydet, ikke gik ud over, hvad den var pligtig til i Henhold til Bugseringskontrakten; Slagsiden havde ikke paavirket Styreævnen; Najaden havde ikke været i Fare, men vilde være kommet af, naar Vandet var steget; den havde kun været paa Grund i c. 25 Minutter, og, da den kom af Grunden, var der endnu over en Time til højeste Vande; Grundstødning i den omtalte Kanal til Kings Lynn var en ganske almindelig Hændelse, og Udsigten hertil var en af de væsentlige Grunde til at antage Bugserbaad.

Retten gav Najaden Medhold og afviste Fordringen paa Bjærgeløn.

Af Dommeren, Mr. Barnes Udtalelser kan mærkes følgende: Naar det fra Bugserbaadens Side var hævdet, at Bugseringskontrakten skulde tilsidesættes paa Grund af, at Skibets Dybgaaende var forblevet skjult for Bugserbaaden — ganske vist ej med Villie —, idet Skibets Bagbords Side skulde have ligget dybere end Kølen, da kunde Dommeren ikke gaa ind paa denne Betragtning. For det første betvivlede Dommeren meget, at Skibet virkelig skulde have ligget dybere med Siden end Kølen, idet han nærmest var af den Anskuelse, at der ikke havde været nogen videre Forskel, men selv om Bjærgningskontrakten skulde tilsidesættes paa Grund af, at en saadan Omstændighed var blevet skjult, da vilde dette ikke give Adgang til Bjærgeløn, undtagen der virkelig var udført en Bjærgning, men højst kunne paavirke Bugserlønnens Størrelse, hvorom der ikke under denne Sag var Tale. Spørgsmaalet drejede sig her om, hvorvidt Bugserbaaden havde ydet en Hjælp, der laa udenfor Bugseringskontraktens Omraade; og det kom da an paa, om Skibet havde været i Fare, og om Bugserbaaden havde gjort mere, end den var antaget til at gøre.

Efter Samraad med de søkyndige Bisiddere (the Elder Brethren) kom Dommeren til det Resultat, at der ingen særlig Fare havde været for Skibet, og at Bugserbaadens Hjælp faldt indenfor Bugseringskontrakten, hvorfor der ikke for denne Hjælp kunde tilstaas nogen Bjærgeløn.

Afslutninger paa Tidscerteparti.

Det kan være af omfattende Betydning for Skibsfarten, skriver en Indsender i „Norg. Sjøft.“, naar Rederierne saa meget som muligt ved Tidscerteparti-Befragtninger ville være opmærksomme paa følgende:

De fleste Eksempler oplyser, at naar Befragtere optager Skibe i Tidscerteparti, holder de i Certepartiet paa

en Række Særbestemmelser, der giver dem et skarpt Vaaben i Hænde lige over for Rederierne, Bestemmelser, der er saaledes tilskaarne, at de til Fordel for Befragterne binder Hænderne paa Rederiet. Som en beklagelig og desværre hyppig Kendsgerning maa betegnes, at Rederierne slutter Skibene paa den Betingelse, at Befragteren efter at have benyttet Skibet i en bestemt Tid, skal have Option at beholde samme til sin Raadighed uden Fragtforhøjelse for en eller flere bestemte Tidsperioder fremdeles, f. Eks. 3, 6, 9, 12 Maaneder etc., medens Rederiet er nægtet denne Option.

Sagen fremstiller sig altsaa saaledes, at paa den ene Side findes uden Nødvendighed betydelige Rettigheder og omvendt unødvendig skarpe Forpligtelser.

Saadan Reservation tjener kun til, at Befragteren paa Skibets Regning og Risiko driver Spekulation med samme.

Er Fragterne stadig stigende, kan den bundne Reder ikke gøre andet end beklagende konstatere dette Faktum tilligemed det dermed forbundne Tab. Indtræder det modsatte derimod, vil ingen Befragter være villig til at beholde Skibet efter de bestaaende Certepartibetingelser, men vil straks forsøge yderligere at trykke Fragten eller at faa et andet billigt Fartøj.

Erfaringen har vist, at i enkelte typiske Tilfælde har Rederierne gennem denne Befragterens Reservationsrettighed kunnet lide et Tab paa 10—30,000 Kr. p. A., alt efter Skibenes Størrelse.

Det har i indeværende Aar paa Grund af denne og en anden Klausul hændt, at et saaledes bundet Fartøj under Certepartiets Gyldighed af de respektive Befragtere blev yderligere 3 Gange bortfragtet til forhøjet Fragt af £ 100 hver Gang. Dette udgør et Tab for Rederiet af 300 £ pr. Maaned.

Rederierne burde absolut holde paa at bortfragte Skibene helst for en længere Tid, men i al Fald uden de anførte Reservationsrettigheder for Befragteren, samt forsøge at udvide Certepartiet ogsaa over Vintersæsonen til samme Fragt, for selv i de saakaldte daarlige Tider strammer dog Fragterne altid henimod Efteraaret, hvilket specielt i indeværende Aar de høje Trælastfragter viser, saa at Udbyttet af en saadan Rejse, forbunden med øvrige gunstige Omstændigheder, næsten vilde naa Fortjenesten af en hel Maaned under Tidscerteparti uden maaske at overanstrænge Skibet paa lignende Maade.

Hvis Rederierne i stor Udstrækning og i Overensstemmelse med hverandre kun forsøgte at disponere paa anførte Maade, vilde Resultatet snart bestemme dem til for Fremtiden endelig at faa fjernet denne Vane, der næsten altid strider imod Rederiernes Interesser.

Skibsfarten og Skibspriserne.

Midlertidig Nedgang i de forskellige Fragtmarkeder har, skriver „Fairplay", hidtil ikke havt nogen væsentlig Indflydelse paa Dampskibspriserne, der stadig er steget i de sidste 3 Aar. Saavel Købere som Sælgere har havt saa stor Tillid til den stærke Understrøm i Forretningerne, at de ikke har taget noget Hensyn til en midlertidig Nedgang i Noteringerne. Forøvrigt er Nedgang i en Retning fulgt af højere Fragter i andre Retninger, og paa den Maade har Tilliden til Skibsfarten ikke alene holdt sig, men er blevet endnu stærkere.

Ja, saaledes har det været; men saaledes er det nu ikke længere. Skibsrederne synes at være kommet til en anden Betragtningsmaade, siden den nuværende Nedgang begyndte. I Stedet for den stærke Tillid og det lyse Syn paa Stillingen, er der indtraadt Mistillid. De reducerede Fragtrater og Befragternes Tilbageholden af Ordrer i omtrent alle Retninger foraarsagede næsten Panik, og Virkningerne ere endnu ikke borte, skønt der vistnok snart vil komme til at herske en stadigere Følelse.

Timecharterbefragterne benyttede sig selvfølgelig øjeblikkelig af denne Nedgang til enten at nedsætte Fragterne eller midlertidig at holde sig tilbage fra Markedet. Men Rederne vedblev dog med at bringe Tonnage ind, og Markederne, som allerede var omtrent blottede for Ordrer, blev derved endnu daarligere. Det er imidlertid den almindelige Mening, at Raterne nu har naaet deres laveste Punkt, og denne Opfattelse er vistnok ogsaa rigtig. Det Spørgsmaal, der for Tiden er oppe til Overvejelse og Drøftelse blandt Skibsrederne, er, i hvilken Udstrækning den nuværende Nedgang i Fragterne vil influere paa Skibspriserne.

„Fairplay" mener, at der ikke er nogen Grund til Frygt for Fremtiden. Meget vil afhænge af, hvordan Rederne tager Tingen i de kommende Maaneder. Det er ikke urimeligt, at der vil blive en stille Tid nu indtil det nye Aar; det er ganske vist, at en hel Del Forretninger holdes tilbage fra Markedet; men naar der igen kommer flere Ordrer, vil Fragterne atter stige, om ikke hurtig, saa dog stadigt og sikkert.

Dersom Skibspriserne skulde falde, da vilde dette nok have sin Grund mere i billigere Materialer og Arbejdslønninger, end i Fragterne; men en saadan Prisnedgang er ikke rimelig. Der skal nemlig bygges en hel Del nye Krigsskibe; der er bestilt flere nye Lastedampskibe af fineste Type, og Salg af Dampskibe af forskellig Slags finder fremdeles Sted.

Alt taget i Betragtning er der ikke nogen særlig Grund til at vente en Prisnedgang for Dampskibe i den nærmeste Fremtid.

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.*

Skole for Skibmands- og Takkeladsarbejde.

Omstaaeude vil findes en Bekendtgørelse fra Sømandsforeningens Bestyrelse om at Foreningen har oprettet en Skole for Skibmands- og Takkeladsarbejde ombord i den grønlandske Handels udrangerede Brig „Hvalfisken". Skolen staar under Overtilsyn af Skibsinspektør M. Bonde og ledes af Styrmand L. P. I. Jørgensen.

Vi tro, at det ombord i Skibene er bleven et stedse mere føleligt Savn, at de yngre Søfolk savne fornødent Kendskab til de her omhandlede Arbejder, og det er derfor i høj Grad glædeligt, at Sømandsforeningen har oprettet denne Skole, der under en praktisk Ledelse sikkert vil være i Stand til for en stor Del at raade Bod paa dette Savn. Men Betingelsen herfor er. at Skolen bliver stærkt benyttet af de Sømænd, for hvem den er bestemt, og vi anbefaler derfor varmt vore Læsere blandt Skibsførerne og Styrmændene at virke for, at Kendskab til Skolens Oprettelse og Formaal bliver udbredt blandt alle Sømænd. Den Støtte, Skolen med saa god Grund har faaet, gør jo, at Undervisningen er billig, og forhaabentlig vil den opnaa at blive saa stærkt besøgt, at dens Arbejde efterhaanden vil kunne mærkes ombord i Skibene ved en mere almindelig udbredt Dygtighed i Skibmands- og Takkeladsarbejde.

Fra Sø og Land.

Fyrvæsenet i de forenede Stater har afholdt en Del Forsøg med at bruge store Megaphoner (Lydgivere) i taaget Vejr. Hvis Forsøgene falde heldigt ud, er det Meningen at forsyne de vigtigste Fyrtaarne med Megaphoner, der skulle give særlige Toner for forskellige Fyrtaarne, saaledes at Skibene med Lethed ville kunne bestemme deres Plads.

Fra The Scandinavian Sailors Temperance Home i London (Aksel og Agnes Velin) have vi modtaget et Brev, af hvilket det ses, at den forestaaende Julefest som sædvanlig vil blive fejret i Sømandshjemmet i London, og at man ønsker som tidligere at bringe Sømændene en særlig varm Hilsen fra Hjemlandet ved den Tid, da Barndomsminderne maaske mest levende komme frem. Julegaver, bestemte til Sømandshjemmet, bør ikke sendes senere end i den første Uge i December, og de kuune leveres til Det forenede Dampskibsselskabs Ekspedition i Kjøbenhavn, der med sædvanlig Imødekommenhed har lovet at besørge Gaverne fragtfrit til London.

Den britiske Regering har ved Dekret af 29. Juni d. A. foreskrevet følgende nye Signaler for Tilkaldelse af Lods, hvilke skulle benyttes fra og med den 1. Januar 1901:

Om Dagen:

1) at hejse paa Fortoppen den britiske „Union Jack", omgivet af en hvid Kant, hvis Bredde udgør en Femtedel af Flagets Bredde;
2) den internationale Codes Lodssignal, angivet ved P. T.;
3) det internationale Codeflag S, med eller uden Codevimplen ovenover;
4) Fjernsignalet, som bestaar af en Kegle med Spidsen opad med to Kugler eller kuglelignende Figurer oven over.

Om Natten:

1) det pyrotekniske Lys, almindelig kendt under Benævnelsen Blaa-Lys, hvert femtende Minut;
2) et klart hvidt Lys, der blaffes eller vises med korte eller hyppige Mellemrum lige over Rælingen i omtrent et Minut ad Gangen.

Hr. Alfred Christensen her i Byen har tilskrevet „Fairplay" et Brev, hvori han anker over de stadig længere Ophold, som Dampere, der skulle losse, ere udsatte for i britiske Havne. Hr. Christensen skriver, at Modtagerne erklære, at de ikke kan faa nogen Plads til Losningen, og de lade derfor Damperne vente i Tørn. Forholdene synes at være værst i West Hartlepool og Boness og Skibe have maattet vente næsten 14 Dage paa at faa Plads. Hr. Christensen spørger Bladet, om det ikke er Modtagernes Pligt at skaffe Plads for den Damper eller det Skib, som de have bestilt, eller, hvis dette ikke lykkes dem, da at betale Liggedagsgodtgørelse fra Skibets Ankomst og indtil det er kommet til Bolværk. Dette er i al Fald Reglen i næsten alle civiliserede Lande og flere Domme have stadfæstet den. Men før, slutter Brevet, vi indlade os i Proces med engelske Købmænd, ønske vi at kende Bladets Opfattelse, der vil være vejledende for de mange Redere, der lide under disse Forhold.

„Fairplay" svarer, at naar man har absolut rent Certeparti, maa det ubetinget antages, at en Skibsreder kan fordre Liggedagsgodtgørelse hos Modtageren, dersom hans Skib er bleven opholdt paa Grund af, at Modtageren er ude af Stand til at skaffe Plads til at losse ved. Men Certepartier ere desværre meget langt fra at være „rene"; Befragterne beskytte sig næsten altid mod Ansvar for Ophold ved at fastsætte, at Tiden ikke skal regnes, førend Skibet er paa Plads, og de dække sig yderligere ved at henvise til „custom of the port." Rederne have været ukloge nok til at gaa ind paa disse Betingelser og have staaet uden Hjælpemiddel, naar al Plads har været optaget og deres Skibe have maattet vente paa Tørn; sædvanlig har det været let for Modtagerne og Havneautoriteterne at godtgøre, at „custom of the port" indbefatter Ophold for at vente paa Plads, idet Bekvemmelighederne i Havnen ere utilstrækkelige. For at komme over dette, have Rederne i nogle Tilfælde fordret og faaet optaget i Certepartiet en Klausul, der fastsætter, at Tiden skal medregnes, enten Skibet er paa Plads eller ikke, og naar denne Bestemmelse findes i Certepartiet, er Rederen fuldstændig beskyttet, idet Liggedagene da regnes fra det Tidspunkt, da Skibet er færdig til Losning. Det er umuligt, slutter Bladet, at give noget mere bestemt Svar uden Kendskab til de Certepartier, med Hensyn til hvilke der har været Ophold som de omtalte i West Hartlepool og Boness, og det anbefaler derfor Hr. Christensen at raadføre sig med en med Søfartssager kendt Sagfører, før han tager retslige Skridt.

Ved Flensborg Søret er behandlet en Sag, opstaaet som Følge af Kollision mellem tysk Dpsk. Herbert Horn, paa Rejse fra Riga til Amsterdam med Tømmer, der var stablet højt paa Dækket, og den engelske Damper North Star, paa Rejse til Stettin med Gods i Baller. De to Skibe kollide rede d. 17. September Nordøst for Rügen. Herbert Horn styrede V. S. V. og North Star Ø. S. Ø. ½ Ø. Der var ikke megen Sø, men Vejret var disigt. Da Herbert Horn var mellem Rügen og Bornholm observeredes et Lys i Vest, omtrent 6 Streger over Styrbords Bov, men da intet rødt Lys var synligt, antog man det for Arcona Fyr. Første Styrmand, der havde Vagt, løb efter Kortet for at forvisse sig om, at det virkelig var Arcona Fyr, og imedens kom en Damper, North Star, hvis Lanterne det var han havde observeret, saa nær, at en Kollision var uundgaaelig. De to Skibe skrabede imidlertid kun hinandens Styrbordsside, uden at nogen af dem led Skade. Søretten kom til det Resultat, at første Styrmand i Herbert Horn var ansvarlig for Kollisionen. Han havde North Star paa sin Styrbordsside, og han skulde derfor gaa af Vejen. Det undskyldte ham ikke, at han ikke saa dens røde Lanterne.

Fra New York skrives til „Fairplay", at iblandt de nye Foranstaltninger, der ere trufne til Fremme af den amerikanske Eksport, maa fremhæves, at fire af Skandinavien

—Amerika Liniens (Det forenede Dampskibsselskabs) Skibe ere blevne fragtede i regelmæssig Fart mellem Boston og Kjøbenhavn i Forbindelse med The Boston & Maine Jærnbaneselskab. Skibene ere L. P. Holmblad, Antwerpen, Georgios I og Leopold II, og Farten begynder d. 20. November.

Arbejderstrejken i Randers. Siden vor forrige Meddelelse herom er Situationen ikke undergaaet nogen væsentlig Forandring. Strejken fortsættes, og der er ikke Udsigt til dens Afslutning i de nærmeste Dage, da ingen af Parterne vil give efter. Dampskibsforbindelsen med Kjøbenhavn er derfor vedblivende standset. Efter Forlydende have Arbejdernes Repræsentanter imidlertid fremsat Anmodning til Borgmesteren med flere i Randers om at forsøge en Mægling i Striden med Arbejdsgiverne, hvilken forhaabenlig vil lykkes.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dpsk. Thingvalla, 2,503 Br.-Tons, 1,609 Nt.-Tons, bygget i 1874 hos Burmeister & Wain, er af D. F. D. S. solgt til Bergen for c. 130,000 Kr.

Firmaet H. C. Christensen af Marstal har solgt Skbrg. Berthel for 8,500 Kr.

Dampskibet Augusta af Thisted, der i omtrent 1/2 Aar har ligget beslaglagt i Frederikshavns Havn, er nu solgt til Thisted Bank for 14,000 Kr. + Omkostninger 3,100 Kr. og Salær 5 pCt.

Personalia.

Under Kapt. V. Kihls Sygdom har 1ste Styrmand J. C. Wulff overtaget Dpsk. Antwerpen.

Fhv. Skibsfører H. Hygom af Aarhus er ansat som Ekspert for „Germanischer Lloyd" for Aarhus Distrikt.

Fhv. Skipper C. V. Christensen i Taabel (Thy) er afgaaet ved Døden.

Skibsbygger H. Christoffersen i Assens er afgaaet ved Døden.

Fhv. Skibsfører, Havnefogedassistent E. B. R. Mortensen er afgaaet ved Døden.

Ugens Havarier.

Latona, Skonnert af Skillinge, er paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Stockholm med en Ladning gl. Jærn indkommet læk til Wisby d. 14. ds. efter Grundstødning paa Skarlakensgrund.

Kong Sverre, Barkskib af Kragerø, fra Blyth til Aalborg med Kul, er efter Grundstødning indbragt læk til Frederikshavn af Dpsk. Express.

Skåne, Dpsk. af Helsingborg, har været paa Grund paa Middelgrunden. Flot med Assistance af Svitzers og indkommet hertil.

Anna Bertha, 3-m. Skonnert af Nyhamn, har paa Rejsen fra England til Helsingborg med Kul d. 16. ds. i Kattegat tørnet mod et Vrag, dog uden at tage Skade.

Rosa, Dpsk. af Sølvesborg, beretter om d. 15. ds. i Kattegat 12′ N. til V. for Anholt Fyr at have passeret 2 forladte, stærkt beskadigede Barkskibe, der laa og drev. Navn og Hjemsted kunde ikke opdages.

Ansgar, Barkskib af Mariehamn, er paa Rejsen fra W. Hartlepool til Kjøbenhavn med en Ladning Koks strandet ved Læsø og er Vrag. Mandskabet indbjærgedes til Østerby med Redningsbaad.

Egil, norsk Dpsk., har paa Rejsen fra Island og Færøerne til Kjøbenhavn maattet søge ind til Bergen d. 15. ds. efter Kollision med Dpsk. Sotra.

Johanne, 3-m. Skonnert af Marstal, er d. 16. ds. paa Rejsen fra Skjelskør til Riisør i Ballast kommet paa Grund paa Stensnæs. Svitzers assisterer.

Nordenskjold, Barkskib. Agterskibet af dette Skib er d. 18. ds. af Bugserdpskb. Express indslæbt til Frederikshavn, hvorfra der iøvrigt meldes, at en Mængde Planker og Brædder drev ud for Havnen samme Dag.

Christian IX, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet hertil efter Grundstødning paa Themsen.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra New Orleans 11. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Alexandra, Svensson, afgik fra Rotterdam 31. Oktbr., bestemt til New York. — Algarve, Borries, ankom til Denia 18. Novbr. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til St. Petersborg 14. Novbr. — Antwerpen, Wulff, ankom til Kbhvn. 18. Novbr. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 16. Novbr. — Arno, Strubberg, er ankommen til Messina. — Beira, Lunge, ankom til Barcelona 16. Novbr. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Kbhvn. 17. Novbr., bestemt til St. Petersborg. — Dagmar, Gade, afgik fra St. Petersborg 17. Novbr., bestemt til Dunkirk. — Douro, Ørum, ankom til Boness 19. Novbr. — Florida, Koch, ankom til New Orleans 11. Oktbr. — Garonne, Rasmussen, afgik fra La Rochelle 17. Novbr., bestemt til Havre. — Georgios I, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 12. Novbr. — Hekla, Gundel, ankom til Kbhvn. 18. Novbr. — I. C. Jacobsen, Kofoed, afgik fra St. Petersborg 16. Novbr., bestemt til Hull. — Island, Skjødt, afgik fra New York 17. Novbr., bestemt til Christianssand. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 14. Novbr., bestemt til New York. — Leopold II, Kruse, afgik fra Antwerpen 8. Novbr., bestemt til Boston. — Loire, Rabe, afgik fra La Rochelle 19. Novbr., best. til Bordeaux. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 1. Novbr., bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til Boston 18. Novbr. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra New York 14. Novbr., bestemt til Christiania. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 8. Novbr., bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Oporto 18. Novbr., bestemt til Lissabon. — Seine, Staal, ankom til St. Petersborg 17. Novbr. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 8. Novbr., best. til New Orleans. — Thingvalla, Laub, er ankommen til Antwerpen. — Tiber, Beck, ankom til Livorno 15. Novbr. — Tomsk, Andersen, ankom til St. Petersborg 9. Novbr. —Xenia, Thidemann, afgik fra Stettin 20. Novbr., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Libau 14. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ank. til Kbhvn. 18. Novbr., bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Antwerpen 18. Novbr. — Ceres, Jacobsen, afgik fra Leith 19. Novbr., bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, er ankommen til Pillau, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Arendal 15. Novbr., bestemt til Throndhjem. — Constantin, Lund, afgik fra Kbhvn. 19. Novbr., best. til Libau. — Ella, Mortensen, ankom til Danzig 18. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Eos, Christensen, ankom til Hamburg 19. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 15. Novbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Meyer, afgik fra Riga 18. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Kasan, Hansen, ank. til London 19. Novbr.,

bestemt til Hamburg. — Kiew, Andresen, ankom til Kbhvn. 17. Novbr., bestemt til Libau. — Laura, Christiansen, ank. til Kbhvn. 8. Novbr. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 15. Novbr., best. til Kbhvn. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 16. Novbr., bestemt til Hamburg. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 16. Novbr., bestemt til Stettin. — Moskov, Rohde, pass. Holtenau 16. Novbr., bestemt til Hull. — Nishnij Novgorod, Harder, pass. Holtenau 18. Novbr., bestemt til London. — Nordjylland, Kromann, ank. til London 19. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til London 12. Novbr., best. til Hamburg. — Pregel, Olsen, er ankommen til Newcastle, best. til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, ankom til Throndhjem 16. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Antwerpen 19. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Vesta, Holm, ankom til Leith 19. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Vesuv, Iversen, afgik fra Kbhvn. 16. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Viking, Lorentzen, ankom til Kbhvn. 17. Novbr., bestemt til Kønigsberg. — Kursk, Møller, afgik fra Libau 18. Novbr., bestemt til Hull. — A. Andersen, Schubert, ankom til Riga 18. Novbr., bestemt til Antwerpen.

Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 21. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Malmø 22. Novbr. via Helsingborg, best. til Grimsby. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Newcastle 21. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 21. Novbr., bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 21. Novbr. via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith. — Primula, Petersen, afgik fra Kbhvn. 22. Novbr., best. til Newcastle. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 21. Novbr. via Svendborg og Odense, bestemt til Newcastle. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 21. Novbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Riga 15. Novbr. — Frode, Wrisberg, ankom til South Dock 20. Novbr. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Dunkerque 9. Novbr. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Riga 17. Novbr. — Erik II, Hveysel, afgik fra Aarhus 7. Novbr., bestemt til Riga. — Knud II, Hansen, ankom til Kbhvn. 13. Novbr. — Skjold, Schmidt, ankom til London 16. Novbr. — Danmark, Kraemer, ankom til Reval 20. Novbr. — Ragnar, Risøe, afgik fra Stettin 16. Novbr., bestemt til Sunderland. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 18. Novbr., bestemt til Libau. — Dan, Tofte, ankom til London 20. Novbr. — Magnus, Jørgensen, ankom til Riga 8. Novbr. — Olaf, Petersen, ankom til London 29. Oktbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Tannebæk, afgik fra Ghent 17. Novbr., best. til Cardiff. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra St. Petersborg 7. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Bordeaux 13. Novbr., bestemt til Philadelphia. — Pawel Andrejeff, Jensen, afgik fra Newcastle 17. Novbr., bestemt til Pillau. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Dundee 13. Novbr. — Russ, Jensen, ank. til Mobile 3. Novbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, er ankommen til Port Arthur. — Eduard Bary, Thorsøe, ankom til Port Arthur 12. Novbr.

Heimdal. Kamma, Pedersen, afgik fra Räfsø 20. Novbr. — Martha, Jørgensen, ank. til Korsør 18. Novbr. — Elna, Møller, ankom til Hudiksvall 16. Novbr. — Therese, Løffler, afgik fra Skutskär 16. Novbr.

Urania. Venus, Petersen, ankom til Libau 14. Novbr. — Urania, Jørgensen, ankom til Grangemouth 17. Novbr. — Mars, Nielsen, ankom til Harburg 17. Novbr.

Nordsøen. Nordland, Pii, afgik fra Windau 17. Novbr. — Holland, Jørgensen, ankom til Grangemouth 15. Novbr. — England, Andresen, ankom til Kbhvn. 19. Novbr. — Rusland, Møller, afgik fra Kbhvn. 17. Novbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Papenburg 20. Novbr., bestemt til Newcastle. — Niobe, Jørgensen, ankom til Grangemouth 15. Novbr. — Nancy, Mathisen, afgik fra Rochefort 20. Novbr., bestemt til La Pallice. — Nautik, Mortensen, afgik fra Caen 17. Novbr., bestemt til Methil. — Nora, Christensen, afgik fra Grangemouth 16. Novbr., bestemt til Kolding. — Neptun, Gram, ankom til Gravelines 20. Novbr. — Alfa, Nielsen, afgik fra Rostock 13. Novbr., ankom til Goole 17. Novbr.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ank. til Honfleur 19. Novbr.

Dania. Lilly, Nielsen, afgik fra Jacobstad 15. Novbr., bestemt til South Alloa. — Mary, Lorentzen, afgik fra Esbjerg 19. Novbr., bestemt til Blyth.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, ankom til London 17. Novbr. — Fyen, Hansen, ankom til London 14. Novbr. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Stettin 18. Novbr., best. til Riga. — Russia, Hansen, ank. til Kronstadt 14. Novbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Kbhvn. 19. Novbr., bestemt til Riga.

Østersøen. Yrsa, Jensen, afg. fra Nakskov 17. Novbr., ankom til Kbhvn. 18. Novbr. — Rita, Jørgensen, afgik fra Kotka 14. Novbr., ankom til Lappvik 15. Novbr.

Union. Frisia, Skov, afgik fra Jefre 13. Novbr., best. til Algier. — Britannia, Nielsen, ankom til London 17. Novbr.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, passeret Hanstholm 19. ds. paa Rejsen til Aarhus. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Cardiff 27. Oktbr., bestemt til Montevideo. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Liverpool 8. Novbr., bestemt til Neapel. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kjøbenhavn 17. Novbr. — Jomsborg, Kühl, ank. til Barry 18. Novbr. — Kronborg, Schultz, ankom til Wladiwostock 11. Novbr. — Rosenborg, Christiansen, afgik fra West Hartlepool. 18. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Skanderborg, Larsen, ankom til Cardiff 17. Novbr. — Søborg, Fischer, ankom til Stockholm 1. Novbr. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 18. Novbr. bestemt til Sunderland. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Rotterdam 19. Novbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, ankom til Terneuzen 18. Novbr. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 19. Novbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Dunkerque 7. Novbr. — Marselisborg, Andersen, ankom til Montevideo 28. Oktbr. — Silkeborg, Petersen, ankom til Lissabon 19. Novbr. — Skodsborg, Lund, afgik fra Rouen 20. Novbr., bestemt til Newport. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Newport 17. Novbr. bestemt til Lissabon. — Ulfsborg, Hveissel, afgik fra South Shields 18. Novbr., bestemt til Neufahrwasser.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Libau 17. Novbr. best. til Rotterdam. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Aarhus 16. Novbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Pillau 17. Novbr. best. til Rotterdam. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 17. Novbr. best. til Kønigsberg. — Alice, Hansen, ankom til Methil 19. Novbr. — Bornholm, Petersen, ankom til Grangemouth 19. Novbr. — Nauta, Madsen, ankom til Grangemouth 18. Novbr. — Rønne, Hintze, ankom til Libau 18. Novbr.

Danmark. Rolf, Skjødt, afgik fra Kønigsberg 17. Novbr. best. til Rouen. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Burntisland 17. Novbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Gand 20. Novbr. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Kronstadt 17. Novbr. best. til London. — Hamlet, Sommer, ankom til Kbhvn. 16. Novbr. — Helge, Mathiesen, afgik fra Blyth 17. Novbr. best. til Pillau.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, pass. Perim 18. Novbr. best. til Singapore. — Annam, Berg, afg. fra St. Petersborg 21. Novbr. best. til Kbhvn. — Kronborg, Schultz, ankom til Wladivostock 11. Novbr. — Normannia, Eriksen, ankom til Port Arthur 16. Novbr. — Nordkap, Rasmussen, ankom til Singapore 18. Novbr. — Cimbria, Hansen, pass. Gibraltar 18. Novbr. best. til Port Said. — Patria, Larsen, pass. Gibraltar 18. Novbr. best. til Port Said.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Methil 16. Novbr. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Rotterdam 20. Novbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Kronstadt 14. Novbr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Kbhvn. 13. Novbr.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 13. Novbr. til Kotka. — Enigheden, Nielsen, ankom 15. Novbr. til Stugsund.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Pillau 18. Novbr. — Clara, Andersen, ankom til Amsterdam 18. Novbr.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Grangemouth 19. Novbr. — Svend, Bønnelycke, ankom til London 16. Novbr.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Esmeralda, Pedersen, afgik fra Melbourne 9. Novbr. til East London. — Lenita, Clausen, ankom til New York 13. Novbr. fra Punta Arenas C. R. — Puck, Svendsen, gik fra Elben 13. Novbr. til Port Elisabeth. — Emilie, Thomsen, gik fra Macassar 29. Septbr. til Menado. — Elisabeth, Meinertz, afgik fra Sidney 10. Novbr. til Jalnit. — Sophie, Svarrer, ankom paa Elben 15. Novbr. fra Rio Hache. — Amete, Nielsen, ankom til Marenham 16. Novbr. fra Liverpool. — Aalborg, Clausen, ankom til East London 16. Novbr. fra Cardiff. — Laura, Callesen, ankom til New York 18. Novbr. fra Punta Arenas C. R.

Rønne. Kristine, Pedersen, ankom til Torvig 12. Novbr. — Veset, Ølsted, ankom til Karlshamn 14. Novbr.

Svendborg. Emanuel, Bendtzen, ankom til Christiania 14. Novbr. — Concordia, Henriksen, ankom til Kjøbenhavn 15. Novbr. — Svafva, Dam, ankom til Invergordon 16. Novbr. — Frits Emil, Rasmussen, ankom til Sunderland

15. Novbr. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Fowey 17. Novbr. — Garibaldi, Andersen, ankom til Nykjøbing F. 19. Novbr. — Confidence, Mouritsen, ankom til Granton 19. Novbr. — Johannes Grønsund, Mikkelsen, ankom til Rochester 19. Novbr. — Magnet, Jensen, ankom til Shoreham 17. Novbr. — Heimdal, Rasmussen, ankom til Stege 17. Novbr. — Hertha, Hansen, ankom til Bogense 17. Novbr. — Pallesen, Jensen, ankom til Weymouth 18. Novbr. — Odin, Andersen, ankom til Ærøskjøbing 18. Novbr. — Jens, Eriksen, ankom til Poole 18. Novbr. — Embla, Mikkelsen, ankom til Leith 17. Novbr. — Brage, Hansen, ankom til Christianssand 18. Novbr. — Union, Rasmussen, ankom til Svendborg 18. Novbr. — Vega, Rasmussen, ankom til Svendborg 17. Novbr. — Dannebrog, Clausen, ankom til Svendborg 19. Novbr.

Ærø. Chaloupens Minde, Rasmussen, ank. 12. Novbr. til Kjøbenhavn. — Familien, Fich, afgik 12. Novbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Dannebrog, Harris, afgik 12. Novbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Aurora, Raahauge, ankrede 13. Novbr. Nord for Kronborg, paa Rejse fra Dünkirk til Kolberg. — Albert, Fabricius, ankom 13. Novbr. til Pillau. — Phønix, Eriksen ank. 13. Novbr. paa Treguier Red. — Juliane, Christensen, ank. 14. Novbr. til Frederiksstad. — Ægir, Rasmussen, ank. 8. Novbr. til Pont Sobbe. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. 13. Novbr. til Karlskrona. — Familien, Frederiksen, ankom 13. Novbr. til Charlestown. — Marie, Kromann, ank. 12. Novbr. til Kjøbenhavn. — Ansgar, Lauritzen, ank. 14. Novbr. til Exmouth. — Baltic, Christensen, ank. 13. Novbr. til Kjøbenhavn. — August, Petersen, ank. 13. Novbr. til Kjøbenhavn. — Astræa, Svane, ank. 9. Novbr. til Ryde. — Nikoline, Hansen, ankom 7. Novbr. til Pillau. — Cæsar, Jørgensen, ank. 8. Novbr. til Pillau. — Vega, Andersen, ankom 8. Novbr. til Treport. — Elise Marie, Olsen, ank. 15. Novbr. til Aarhus. — Alf, Rasmussen, ank. 15. Novbr. til Gøteborg. — Noah, Eriksen, afg. 14. Novbr. fra Kjøbenhavn til Halmstad. — Hosanna, Hay, afg. 14. Novbr. fra Køge til Libau. — Paket, Friis, afg. 15. Novbr. fra Kjøbenhavn til Marstal. — Anne, Jørgensen, ank. 16. Novbr. til Pillau. — Sylphe, Petersen, ank. 16. Novbr. til Gøteborg. — Regina, Kock, ank. 16. Novbr. til Kjøbenhavn. — Marie Sophie, Tofte, afgik 15. Novbr. fra Kjøbenhavn til Rødvig. — Fred, Friis, afgik 8. Novbr. fra St. Valery til Cassablanca (Afrika). — Johanne, Hansen, ank. 10. Novbr. til L'Orient. — Salvador, Fabricius, ankom 17. Novbr. til Frederiksstad. — Marie, Rasmussen, ank. 17. Novbr. til Bogense. — Dannebrog, Boye, ankom 18. Novbr. til Stubbekjøbing. — Gjertrud, Jørgensen, afg. 13. Novbr. til Havre. — Niels Juel, Nielsen. afg. 16. Novbr. fra Rochester til Charlestown Fife. — Norden, Rasmussen, ank. 15. Novbr. til Ostende paa Rejse fra Brügge til Methil. — Ceres, Bager, ank. 18. Novbr. til Sables d'Olonne. — Kodan, Andersen, afg. 19. Novbr. fra Memel til Newport Mon. — Hanne, Boye, indkom 13. Novbr. til Frederikshavn paa Rejse fra Kings Lynn til Assens. — Elise, Simonsen, ank. 17. Novbr. til Kjøbenhavn. — Albertine, Albertsen, ank. 13. Novbr. til Pillau. — Hans, Folmer, afg. 17. Novbr. fra Rudkjøbing til Norge. — Rasmine, Kock, ank. 17. Novbr. til Kjøbenhavn. — Hosanna, Hay, ankom 17. November til Libau. — Mathæus Rickert, Lauritzen, ank. 19. Novbr. til Shoreham.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er antørt for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Jyllands Ø.-Kyst. Hov-Havn. Den 25de November 1900 tændes *Hov-Havn* faste Vinkelfyr. Det viser grønt Lys fra N. 10° Ø. til N. 20° Ø., hvidt Lys fra N. 20° Ø. til N. 27° Ø., rødt Lys fra N. 27° Ø. til N. 42° Ø., grønt Lys fra N. 42° Ø. gennem Ø. til S. 32° Ø, hvidt Lys fra S. 32° Ø. til S. 25° Ø., rødt Lys fra S. 25° Ø. til S. 11° Ø. og grønt Lys fra S. 11° Ø. til S. 4° Ø. Flammens Højde: 16 Fod. Synsvidden og Lysævnen: 9 Kml. for det hvide, 6_{16} Kml. for det røde og 5 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat af 6te Orden. Fyret vises fra et 17 Fod højt, graat Jærntaarn paa N.-Siden af Molen, hvor denne drejer i S.-lig Retning. 55° 54′ 40″ N. Br. 10° 15′ 40″ Ø. Lgd.

Fyret er kun bestemt til Vejledning for Smaaskibe, der ville søge Ankerpads bag *Hov-Røn*.

Farvandet S. for Fyen. Svendborg-Sund. Den 20de November 1900 ere følgende Ledefyr tændte:

Pilekrog Ledefyr. Paa Marken tæt S. for *Bregninge-Skov* paa *Taasinge* to røde, faste Ledefyr, der holdte overet i V. t. N. lede i Løbet fra *Turø* Fyrlinie til den efternævnte Fyrlinie, ud for *Maarodde*. Flammens Højde: 25 og 19 Fod. Spejlapparat. Afstanden mellem Fyrene 64 Alen. Fyrene vises fra grønne Fyrpæle. Bagfyret: 55° 2′$_{13}$ N. Br. 10° 38′$_{16}$ Ø. Lgd.

Christiansminde Ledefyr. Paa Stranden ved *Christiansminde, Ø.* for *Svendborg*, to røde, faste Fyr, der holdte overet i N. t. V. $^1/_4$ V. lede i Løbet fra den foregaaende Fyrlinie til ud for N.-Enden af *Taasinge*. Flammens Højde: 21 og 13 Fod. Spejlapparat. Afstanden mellem Fyrene 94 Alen. Fyrene vises fra grønne Fyrpæle. Bagfyret: 55° 3′$_{16}$ N. Br. 10° 38′$_{16}$ Ø. Lgd.

Brændetid: 1ste August—30te April.

I Fyrlinierne er Dybden ved daglig Vandstand ikke under 15 Fod.

Island Ø.-Kyst. Berufjørdr. Ifølge Meddelelse fra Føreren af Damperen *„Hólar"*, Kaptajn Øst-Jacobsen, ere Baakerne paa *Skorbein, Livoldsker* og *Bjarnasker* bortskyllede af Søen.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Sundet. Barsebäck *Barsebäck* Fyr viser nu Fyr med To-Formørkelser hver 10 Sekunder, Lys 7 S., Mørke 1 S., Lys 1 S., Mørke 1 S. Lyset er hvidt fra Land gennem S. til S. 67° V., rødt fra S. 67° V. til S. 88° V. over Grunden *Kulorna*, hvidt fra S. 88° V. gennem V. til N. 42° V. og rødt fra N. 42° V. gennem N. ind mod Land over Grunden *Valgrunden*. Flammens Højde: 17 Fod.

Landskrona. Gråen. Paa *Gråen* er rejst en 24 Fod høj Stang med rødbrun Diamant. 55° 51′ 39″ N. Br. 12° 49′ 15″ Ø. Lgd.

Kalmarsund. En 12 Fods Grund er funden NNV. for *Nyckeln*. Den skal afmærkes med en Stage. 56° 41′ 30″ N. Br. 16° 23′ 50″ Ø. Lgd.

Pataholm. I Farvandet til *Pataholm* skal en Vager med sort og hvid Stage og Ballon udsættes Ø. for *Enskärsrefvet*. 56° 51′ 58″ N. Br. 16° 31′ 48″ Ø. Lgd.

Ved en nærmere ved *Pataholm* funden 16 Fods Grund skal udsættes en Stage med Kryds. 56° 54′ 15″ N Br. 16° 28′ 26″ Ø. Lgd.

Fyrskibet „Kopparstenarne". Fra den Tid, Fyrskibet *„Kopparstenarne"* udlægges i 1902 skal det vise hvidt To-Blink hver 20 Sekunder.

Samtidig forandres Taagesignalet til hver 15 Sekunder at give Et-Stød af 4 S. Varighed.

Fyrskibet „Almagrundet". Fra den Tid, Fyrskibet *„Almagrundet"* udlægges i 1901 skal det vise hvidt Et-Blink hver 5 Sekunder.

Tyskland. Kiel. I *Kiel* Havn er en Fortøjtønde udlagt N. for Indløbet til Orlogsværftet. 54° 19′ 36″ N. Br. 10° 9′ 52″ Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Kattegat Øster-Rende. Ifølge Meddelelse fra indkomne Dampskibe drive flere Skibsvrag i *Kattegat Øster-Rende*. Vragene ville blive eftersøgte og eventuelt fjernede.

Sverrig. Vinga. Fra den 1ste Januar 1902 have de fire hvide Tavler, der paa V.-Siden af Baaken paa *Vinga* benyttes til Is-Signaler, følgende Betydning: En hvid Tavle i det N.-lige øverste Hjørne betyder Is i *Sundet*; en hvid Tavle i det S.-lige øverste Hjørne betyder Is i *Kongsbackafjord*; en hvid Tavle i det N.-lige nederste Hjørne betyder Is ved *Varberg*, og en hvid Tavle i det S.-lige nederste Hjørne betyder Is ved *Marstrand*. En rund Skive over Rammen til Tavlerne betyder Is i Farvandet til *Göteborg*.

Bohusläns Skjærgaard. Fyrene ved *Stora Dyrö, Älgö, Grafvarne* og *Svartskär* brænde fremtidig hele Aaret. Fyrene ved *Knarrholmen, Rifö, Stora-* og *Lilla-Varholmen, Hällsö, Stufö, Björkö, Sälö, Lekskär, Ramholmen, Gråen, Eckerö, Stångehufvud, Bläckhall, Svensholmen, Flåttarne, Snixholmen, Tenungen, Kalföskär, Urskär, Sidngeskär, Hafstenssund, Bissen, Käbblingarne, Likholmen, Långö, Mjölketången* og *Tjurholmen* brænde fremtidig fra 15de Juli til 31te Maj.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Ifølge Meddelelse fra Føreren af Damperen *„Frode"*, Kaptajn Wrisberg, laa den 11te November 1900 en Del Vraggods, der syntes fast i Bunden, paa 56° 22′ N. Br. 7° 28′ Ø. Lgd.

Rusland. Hvide Hav. Ekatarina. Siedlovaty. Fyret *Siedlovaty*, ved Indløbet til *Ekatarina* Havn, er tændt den 1ste Oktober 1900. 69° 15′ N. Br. 33° 29′ Ø. Lgd.

Tyskland. Nordmarsch. Peterwarft. De to Fyr paa *Nordmarsch* V.-Pynt staa kun et Par Fod fra hinanden. De ere formørkede fra NV. t. N. til V. t. N. Synsvidden: 5 Kml. for det hvide, 3 Kml. for det røde og det grønne Lys.

Büsum V. Den sorte Lystønde ved Foreningen af *Süder-* og *Norder-Piep* er atter ombyttet med en sort Baaketønde.

Weser. Woltmershausen. Det hvide Blinkfyr paa Duc d'Alben paa V.-Enden af Dæmningen mellem store og lille

Weser, lige over for *Woltmershausen*, er ombyttet med et hvidt Fyr med Formørkelser. Flammens Højde: 31 Fod. Det vises fra en graa Baake med rød Lanterne og lyser Horisonten rundt.

Holland. Zeeget van Terschelling. Schuitengat. I *Schuitengat* er Klokkebaakeskibet ombyttet med en Spidstønde med Ballon.

Fyrskibene „Maas" og „Schouwenbank." Omtrent den 23de November 1900 forandres Fyrene paa Fyrskibene *„Maas"* og *„Schouwenbank"*.

Ijmuiden. Dybden i Indløbet til *IJmuiden* er nu 27 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

Zeegat van Brouwershaven. I *Hollandsch Diep* er den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 4 med Diamant flyttet og ligger nu i 25 Fod Vand. 51° 41′ 36″ N. Br. 4° 32′ 57″ Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 11 med Ballon er flyttet og ligger nu i 22 Fod Vand. 51° 42′ 34″ N. Br. 4° 36′ 4″ Ø. Lgd.

I Farvandet mellem *Moerdijk* og *Roode Vaart* er Spidstønde Nr. 3 inddragen.

I Farvandet langs *Moerdijk* er i 15 Fod Vand udlagt en Spidstønde Nr. 3. 51° 42′ 32′ N. Br. 4° 37′ 12″ Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 3 har nu Nr. 4. 51° 42″ 35″ N. Br. 4° 37′ 24″ Ø. Lgd.

Schelde. Middelgat. I *Middelgat* er Fartøjet *„A. Rogers Nr. 10"* sunket i 31 Fod Vand, c. ½ Kbl. N. 86° Ø. fra Spidstønde Nr. 22. Masten er 15 Fod over Vandet. 51° 26′ 16″ N. Br. 3° 58′ 57″ Ø. Lgd.

Nauw van Bat. Baaken V. for *Hoek van Bat* er atter opført og de midlertidige Pæle borttagne.

Belgien. Passe de la Panne. I *Passe de la Panne* er Dybden nu kun 4½ Fod, laveste Lavvande.

Frankrig. Sandettié. Den sort og rød vandret stribede Hulk, der til Forsøg var udlagt ved Grunden *Sandettié*, er inddragen.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Havre. Damperen *„Shagbrook"* er sunken i c. 10 Fod Vand uden for *Havre*, c. 3¼ Kbl. S. 50° V. fra Fyret paa N.-Molens Hoved. Vraget er afmærket paa sædvanlig Maade. En Vragtønde er udlagt ¼ Kbl. NØ. og en anden ¼ Kbl. S. V. for Vraget. 49° 28′ 46″ N. Br. 0° 5′ 42″ Ø. Lgd.

England. Dungeness SV. Vraget af Bark *„Monica"*, der var sunket 6 Kml. S. 44° V. fra *Dungeness*, er uskadeliggjort. Afmærkningen er inddragen.

Hamoaze. Cremill Shoal. Yderenden af *Cremill Shoal* er uddybet til 29 Fod, Springtids Lavvande. Kanten af Grunden er afmærket saaledes: *North Cremill* rød og hvid tærnede Stumptønde i 31 Fod Vand, c. 1 Kbl. N. 2° Ø. fra Flagstangen paa *Cremill* Kaj. 50° 21′₇ N. Br. 4° 10′₀ V. Lgd. *South Cremill* rød og hvid tærnede Stumptønde i 32 Fod Vand, c. 1¼ Kbl. S. 81° Ø. fra Flagstangen paa *Cremill* Kaj.

Cremill Shoal rød og hvid tærnede Tønde er inddragen.

Liverpool Bay. Fartøjet *„Pennington"* er sunket 5,8 Kml. S. 38° Ø. fra det NV.-lige Fyrskib i *Liverpool Bay*. En grøn Vragtønde er i 6 Fv. Vand udlagt ved Vraget. 53° 26′ 29″ N. Br. 3° 24′ 42″ V. Lgd.

England V.-Kyst. Fyrskibet „Morecambe Bay". Fyret paa Fyrskibet *„Morecambe Bay"* er nu forandret og viser hvidt Fire-Blink hver 30 Sekunder.

Hebrider. Lewis. Tiumpan Head og Greinam Island. Den 1ste December 1900 tændes paa *Tiumpan Head* et hvidt Blinkfyr, der hver 30 Sekunder viser To-Blink. Flammens Højde: 170 Fod. Synsvidden: 19 Kml. Hvidt, rundt, 67 Fod højt Fyrtaarn. 58° 15′ 40″ N. Br. 6° 8′ 15″ V. Lgd.

Den 15de November 1900 tændes paa *Breasclete* Baake, paa *Greinam Island*, et Blinkfyr, der hver 6 Sekunder viser Et-Blink, Blink 2 S., Mørke 4 S. Lyset er hvidt, undtagen fra N. 36° V. til Kysten mod N., hvor det er rødt. 58° 14′ 35″ N. Br. 6° 53′ 30″ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Belle Ile. Les Poulains. *Les Poulains* Fyr er nu forstærket. Lysævnen: 29 Kml.

Gironde. Passe Nord. Den rødmalede Lystønde, der viser hvidt Fyr, uden for *Passe Nord*, er inddragen. 45° 42′ 22″ N. Br. 1° 21′ 13″ V. Lgd.

Spanien. Vigo. De store Havnearbejder i *Vigo* ere omtrent fuldførte og den nye Dampskibsmole aabnet for Trafiken. De midlertidige, hvide, faste Fyr paa dens Yderende ere slukkede og Molen belyst ved elektriske Lamper.

Et lille rødt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af Molen *Lage*.

Prince Edwards Island. North- og South-Minimegash. *North-* eller *Big-Minimegash* hedder fremtidig *Minimegash*, og *South-* eller *Little- Minimegash* hedder *Roseville*. Ledefyrene ved Indløbet til *Minimegash Pond* hedde fremtidig *Minimegash* Ledefyr.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbor. Long Island Head. Den 1ste November 1900 slukkes Fyret paa NØ.-Enden af *Long Island*, ved S.-Siden af Indløbet til *Boston Harbor*, og et hvidt, fast Fyr tændes 200 Alen N. 76° V. fra det gamle Fyr. Rødt Fyrtaarn med graa Lanterne. Flammens Højde og Synsvidden ere uforandrede. 42° 19′ 49″ N. Br. 70° 57′ 29″ V. Lgd.

Pennsylvania. Philadelphia. Fra Taget paa Børsen i *Philadelphia* gives nu Tidssignal. En Kugle hejses Kl. 11 T. 55 M. Fm. og falder Kl. 12 Middag, efter Tiden paa 75° V. Lgd., altsaa Kl. 5 T. 0 M. 0 S. Em. *Greenwich* Middeltid.

Chesapeake Bay. Barren Island. Ved *Barren Island* V.-Kyst er rejst to Sæt Baaker med 1 mile Afstand. Bagbaakerne ere hvide Trekanter. Forbaakerne have Stage og Bur og staa i 9 Fod Vand, 7/12 Kml. S. 72½° V. fra Bagbaakerne.

Maryland. Potomac River. Coan River. *Coan River* sortmalede Lystønde Nr. 5, der viser hvidt, fast Fyr, er flyttet c. 650 Alen S. 7° V. hen og ligger nu i 23 Fod Vand, fra *Point Lookout* Fyr i S. 77° V. og fra *Piney Point* Fyr i S. 36° Ø.

Virginia. Potomac River. JonesPoint. Omtrent den 20de November 1900 forandres *Jones Point* hvide, faste Fyr, c. 1 Kml. neden for *Alexandria*, til et rødt, fast Fyr.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston. Ved *Galveston* Indløb hedder *North* Lystønden, der viser rødt, fast Fyr, nu *Entrance Outer* Lystønde. Den er flyttet ⅜ Kml. S. hen og ligger i 24 Fod Vand ved Løbets N.-Side, fra *Fort Point* Fyr i S. 84° Ø. og fra *Bolivar Point* Fyr i S. 62½° Ø.

South Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, hedder nu *Entrance Inner* Lystønde. Den er flyttet VNV. hen i 22 Fod Vand ved Løbets S.-Side. fra *Fort Point* Fyr i S. 88° Ø. og fra *Bolivar Point* Fyr i S. 65° Ø.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Rhone Munding. Grau de Roustan. S. for *Grau de Roustan* er der blevet mere grundt, saa at 12 Fods Grænsen nu ligger paa 43° 20′ 8″ N. Br. 4° 50′ 0″ Ø. Lgd.

Golfe Juan. Den 15de November 1900 tændes *Golf Juan* Fyr med En-Formørkelse hver 4 S. Samtidig slukkes det røde og det grønne Fyr i *Golfe Juan*.

Lavandou. *Lavandou* Mole er forlænget, saa at Fyret nu staar c. 70 Alen fra dens Yderende, der er under Vandet.

Italien. Napoli. Det grønne Blinkfyr paa Midten af Tværmolen paa Ø.-Molens Hoved ved *Napoli* Havn viser paa Grund af Havari midlertidig fast Fyr.

Østerrig-Ungarn. Quarnerolo. Arbe. Kap Fronte. Paa Kap *Fronte* V.-Ende er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 34 Fod. Syvnsvidden: 6 Kml. Det lyser fra S. 42° Ø. gennem S., V. og N. til N. 9° Ø. 44° 47′ 30″ N. Br. 14° 39′ 20″ Ø. Lgd.

Curzola. Vallegrand. Pynt Vranac. Paa Pynt *Vranac* er tændt et fast Fyr, der viser rødt Lys fra S. 11° V. gennem V. til N. 79° V., er formørket over Grunden *Ossiak*, viser rødt Lys over 9° S. for og over 5° N. for Grunden, nemlig over Løbene, og hvidt Lys over den øvrige Horisont. Flammens Højde: 22 Fod. Synsvidden: 4 Kml. for det røde Lys. 42° 57′ 40″ N. Br. 16° 42′ 38″ Ø. Lgd.

Grækenland. Oreos Kanal. Oreos. Paa Grunden *Oreos* er opført en hvid og blaa stribet, 15 Fod høj Baake af Form som en afkortet Kegle. 38° 57′ 25″ N. Br. 23° 4′ 5″ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Tonking. Cua Cam. Det midlertidige hvide, faste Fyr B ved Indløbet til *Cua Cam*, 3,3 Kml. N. 13° V. fra Pynt *Do Song*, er ombyttet med et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 28 Fod. Det lyser fra S, 46° Ø. gennem S., V. og N. til N. 14° Ø. Rød Fyrbaake. 20° 47′ 3″ N. Br. 106° 45′ 20″ Ø. Lgd.

Fyret ved Indløbet til *Cua Nam Trieu* er ødelagt i en Tyfon. Paa Baakens Plads er udlagt en grøn Spidstønde Nr. 3. 20° 43′ 14″ N. Br. 106° 53′ 45″ Ø. Lgd.

Det midlertidige hvide, faste Fyr ved Sammenløbet af *Cua Cam* og *Vang Chau*, 1½ Kml. N. 44° Ø. fra *Haiphong* Observatorium, er ombyttet med et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 27 Fod. Det lyser fra N. 13° Ø. gennem Ø. og S. til S. 73° V. Rød Fyrbaake. 20° 32′ 43″ N. Br. 106° 40′ 28″ Ø. Lgd.

Baaken, hvorfra det midlertidige Fyr vistes, er borttagen

Karantænebestemmelser.

Spanien. — *Port Said* er erklæret for pestfri.

Københavns Børskurs d. 21. Novbr. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	101½	102¾	101¾	102
Danmark			91	92
Norden			120½	121
Kjøbenhavn			102¾	103
Carl	54¾	55	54¾	55
Dannebrog			96¾	97
Skjold	71¼ —	½	71¼	71½
Urania			76¾	77¾
Union			107¾	108
Dampsk. af 1896			98	100
Østasiatiske			105¾	106
Østersøen			101½	102½
Nordsøen			75½	78
Torm			—	—
Gorm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			109½	114
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			89¾	90¾
3½% Husejer Kreditk.			78½	79½
3½% Kbhvns Kreditf.			81	82½
4% — — 2. Serie			87½	88
4% — — 1. —			90	91½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			82¼	83
3½% konv. — 6 —			82	83
3½% Landkreditk. 3 —			85	87
Aktier.				
Nationalbank			129¾	130
Privatbank			122¾	123¼
Landmandsbank			117¼	118½
Handelsbank			116	116¼
Grundejerbank			100¼	100¾
Burm. & Wain			72	72¼
Helsingørs Jærnsk.			85¼	86½
Sukkerfabr.			102¼	102¾
Bryggeri Aktier			91½	92

Vekselkurser d. 20. Novbr. 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.85
London	18.20	18.16
Paris	72.55	—
Amsterdam	151.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 20. Novbr. 1900.

Russiske Noter	216.25
4% Russiske Consols	—
3 8/10% — Boden Kredit	91.90
5% Mexikanske 1899	98.30
5% Rumænske Stats	87.20
4% — — 1890	73.25

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Det Foren. Dampskibs." 10,000, „Danmark" 6,000, „Norden" 16,000, „Kjøbenhavn" 30,000, „Carl" 6,000, „Danmark" 2,000, „Skjold" 14,000, „Urania" 10,000, „Østasiatiske" 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Skole for Skibsmands- og Takkeladsarbejde.

Mangen ung Sømand har sikkert følt Savnet af Kendskab til Skibsmands- og Takkeladsarbejde. Ikke sjældent har han vist staaet temmelig hjælpeløs overfor Arbejder, som en Matros bør kunne magte. Grunden hertil har maaske ikke været Mangel paa Interesse for sit Haandværk, men slet og ret den, at Nutidens Skibsfart ikke tilbyder Lejlighed nok til at lære det.

Med Understøttelse fra Administrationen for **„Julius Skrikes Stiftelse"** og Direktoratet for **„Den Kgl. grønlandske Handel"**, har **Sømandsforeningen** derfor oprettet en Skole for Skibsmands- og Takkeladsarbejde ombord i den grønlandske Handels udrangerede Brig „Hvalfisken", beliggende ved Handelens Plads paa Kristianshavn.

Under Overtilsyn af fhv. Skibsfører, Skibsinspektør **M. Bonde,** ledes Undervisningen af Styrmand i Handelens Tjeneste, L. P. J. Jørgensen.

Undervisningen omfatter alt Arbejde lige fra Spledsning og Knobning, Op- og Nedtagelse af Stænger og Ræer, Underslaaning og Fraslaaning af Sejl samt lignende Arbejder. Efter endt Kursus faar Eleven et Bevis for, at det er gennemgaaet.

Som Elever modtages Sømænd af alle Klasser. Et Kursus antages at vare c. 1 Maaned. Den maanedlige Betaling for Undervisningen er 5 Kr., der erlægges forud ved Indmeldelsen.

Indmeldelser sker hos Kaptajn M. Bonde paa Den grønlandske Handels Plads.

Sømandsforeningens Bestyrelse.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57).

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.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i **Europa, Asien, Afrika, Amerika** og **Australien.** — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

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,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

N. A. S. Bursche & Co.,

Skibsmægler.

Aarhus.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

LISSABON.

ALBERT OLSEN & CTA.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALT- & BEFRAGTNINGSFORRETNING.

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 ifølge 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 15de 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 16. November 1900.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

*Telefon 155. * Telegrams Skandinav.*

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Er „Mossrose“ Tobakken (den engelske) **ægte**, findes der paa hver Pakke fremstillet **kun paatrykt Fabrikens Navn The Richmond Cavendish Company, Liverpool,** og **ikke** mere **nogen Agents Navn. Den ægte Mossrose erholdes** nu igen **overalt.** En gros kun hos Generalagenterne for Danmark:

Fr. Christensen & Philip.

Georg Sørensen,

Nyhavn 13. Telefon 6404.

Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.

Prima Varer • Billigste Priser.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.

Kjøbenhavn K.

Telefon 3528.

Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.

Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Frihavns-Restaurationen

„Atlanten“,

Indgang fra Nordre Frihavnsvej,

anbefales **d'Hrr. Skibs-Officerer** med

à la carte Retter

samt **koldt Bord hele Dagen.**

Telf. Frihavnen 68.

Ole Nielsen.

Gl. Carlsbergs

nyopførte

Restaurant i Frihavnen

anbefales D'hrr. Sømænd.

Ærbødigst

F. Kiørboe,

Restaurator.

J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

KJØBENHAVNS DAMPVASKERI

TELEFON 3592. • NØRREGADE 35. • TELEFON 3592.

bør anvendes af ethvert

RHEDERI *og enhver* **OFFICER.**

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, **er der udlagt et Fyrskib**, der viser **hvidt Blinkfyr**, og hvorfra der med en Dampsirene gives **Taagesignal**.

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende, og som have et Dybgaaende af over 12 Fod (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at **Skibe, som losse i Aalborg og som have betalt den nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havnepengene**, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S

Snedkerværksted,

St. Annæ Plads 30, over Gaarden.

(D. F. D. S. Ejendom)

anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.

Skibsarbejde.

EMIL HAMMELEV,

TOLDBODVEJ 1.

FREMMEDE TRÆSORTER.

Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood & Mahogni i vellagrede Varer.

Stort Lager forefindes.

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, Øster Farimagsgade 4.

TH. MØLLER,

Nyhavn 45 & 47.

Telefon 387.

Skibsproviant, Kolonialvarer,

Vine og Spirituosa

en gros & en detail.

• Import & Eksport •

• Frilager •

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.

Spis kun

Nørgaards

Dampkogte Skinker.

Engelsk Patent Dampkogningsmetode.

Al Næringsværdi bibeholdt.

Benfri, færdige til Spisning.

Fabrikslager: Nørregade 35.

Telefon 7305.

Gafé van Zandt,

H. J. Aliphas.

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

INDHOLD: Havnekommissionens Betænkning. — Kaptajn Eduard Sidenius Brabrand. — Skattereformen og Skibsfarten. — Om Bjærgeløn til Bugserbaad. — Afslutninger paa Tidscerteparti. — Skibsfarten og Skibspriserne. — Foreningsmeddelelser. — Skole for Skibmands- og Takkeladsarbejde. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 48. Kjøbenhavn, Torsdag den 29. November 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

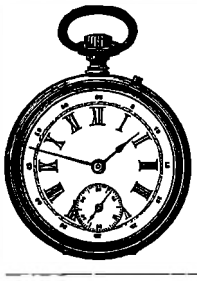
Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.



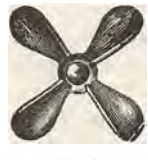
W. O. le Maire,
Ur- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14–16.
Reparations-Værksted.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

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.

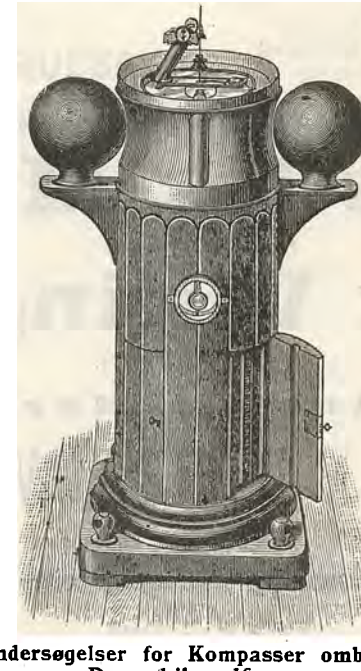
DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Telefon 1027.

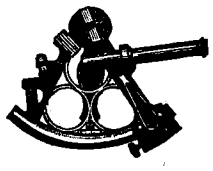
Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,
grundlagt 1799. udvidet 1877.

Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet,
Kompasser af eget Fabrikat, komplet. (efter Lord Kelvins Princip).
Alm. Kompasser.
Baadskompas m. m.
E. S. Ritchie & Sons originale Spritkompasser med kurvet eller flad Rose med Grader.



Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.
Azimuth & Peilinstrumenter efter forskellige Modeller.
Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine** Cherup & A.
Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.
Barometre, enk. og dobb. Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres.



„KEW" CERTIFICAT.
110 Kr.
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Er
„Mossrose" Tobakken
(den engelske) **ægte,** findes der paa hver Pakke fremtidigt **kun paatrykt Fabrikens Navn**
The Richmond Cavendish Company, Liverpool,
og **ikke** mere **nogen Agents Navn. Den ægte Mossrose erholdes** nu igen **overalt.** En gros kun hos Generalagenterne for Danmark:
Fr. Christensen & Philip.

Jensen & Petersen,

Tapetserer og Dekorator.
Skibsarbejde,
saavel Nyt som Reparationer udføres hurtig.
116, St. Pauls Kirkeplads 116.

N. M. Hansen,

Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

Gl. Carlsbergs

nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

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.**

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.

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

Husmann & Bjørnsen,

18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.
Største Lager
af ferske, saltede og røgede
Fedevarer.

Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører.
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.
HELSINGØR.

S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

Café van Zandt,

H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved **Claus Christensen,**
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Nestlés Milk

(med Sukker)
& Viking
(uden Sukker)
ere de bedste Mærker.
Depot hos: **J. D. BEAUVAIS,**
St. Kongensgade 106. København.

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Udkommen er og faas i alle Boglader:
Astronomisk Navigation

af **C. Clausen,** Kaptajn i Marinen.
Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. *3 Kr.*
Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**
I Kommission hos Tillges Boghandel.

Kjøb, Salg og Nybygning

af **Sejl-** og **Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme** med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, **Bugserdampere, Trawl-** og **Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer** etc. udføres fordelagtigt ved

Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.
Strandvej 36. Telefon 69.

„Moderat Fart" i Taage.

En engelsk Dom.

Den engelske Admiralitetsret afsagde if. „S. Gaz." d. 20. November Dom i følgende Sammenstødssag:

Den engelske Bark Embleton befandt sig d. 21. Juli i St. Georges Kanalen paa en Rejse fra Liverpool til New Zealand med Stykgods. Barken laa tæt til Vinden for Styrbords Halse med en Kurs af S.S.O. og med en Fart af 2 Knob. Det var tæt Taage, og Taagehornet benyttedes regelmæssig med et kort Signal efter Reglerne.

Damperen Campanias Dampfløjte hørtes i længere Afstand paa Styrbords Side og Dampfløjtesignalet blev hver Gang besvaret med Signal fra Taagehornet. Embleton holdt sin Kurs, og Campania kom nærmere, indtil den tilsidst kom i Sigte i en Afstand af ikke mere end Barkens Længde, hvorefter den ramte Embleton paa Styrbords Side omtrent under en ret Vinkel og skar den helt igennem.

Føreren og 10 Mand af Barkens Besætning druknede, medens de 8 øvrige bjærgedes af Baade fra Campania.

Campania, en af Cunard Liniens Dampere, der er 12,950 Brutto og 4,974 Netto Reg.-Tons og som var paa Rejse fra New York til Liverpool med Passagerer, Post og Varer, styrede N. 35 O. Maskinen holdtes paa langsom og Damperen havde en Fart af 9 til 10 Knob. Føreren, der havde været i Cunard Liniens Tjeneste i 33 Aar og havde sejlet over Atlanterhavet 124 Gange med Skibet uden Ulykkestilfælde, var paa Kommandobroen sammen med første og anden Styrmand; en erfaren og velprøvet Sømand var paa Udkig i Fokkemasten, og der var god Udkig paa Bakken. Pludselig viste Barkens Skrog sig omtrent 150 Fod foran Damperens Boug. Udkiggen prajede og samtidig bemærkedes Barken fra Kommandobroen. Maskinen sattes straks paa fuld Kraft bak, og Roret lagdes haardt Styrbord, men Sammenstødet skete umiddelbart efter. Paa Damperen havde ingen hørt Barkens Taagesignaler.

Hvad nu først Spørgsmaalet om Barkens Taagesignaler angik, da mente Retten, at det, der under Sagen var fremført, klart viste, at Signalerne var givne paa lovbefalet Maade, og at selve Taagehornet havde været af god Beskaffenhed og i god Tilstand. At man ombord i Campania ikke havde hørt Signalerne kunde ligge i, at Lyden mange Gange i Taage ikke naar saa langt, som man skulde tro, men det kunde ogsaa ligge i, at Damperens Fart og dens egen Dampfløjte havde gjort det vanskeligt at høre Barkens Signaler. Men netop dette sidste gjorde det nødvendigt, at man i Taage holdt sig de internationale Søvejsreglers Art. 16 efterrettelig og gik med moderat Fart. Hvad nu Campanias Fart angik, da havde denne været mellem 9 og 10 Knob, og det blev fra Campanias Side paastaaet, at under de forhaandenværende Omstændigheder var dette moderat Fart. Med mindre Fart kunde Damperen ikke styres sikkert, og der vilde fremkomme Usikkerhed med Hensyn til Beregning af Kurs og udsejlet Distance; endvidere kunde den jo stoppes hurtig, da den havde Dobbeltskrue, saa at Faren ved den stærke Fart derved formindskedes.

Fra Barkens Side var det blevet fremhævet, at Campania da enten kunde nøjes med at bruge den ene Maskine eller afskære sit Vacuum paa en nærmere beskrevet Maade, men dette mente Modparten ikke lod sig gøre. Det fremhævedes da som et tredie Middel til at bibeholde moderat Fart at stoppe af og til og iøvrigt gaa med langsom Fart. Hertil svarede man fra Campanias Side, at dette under Sejlads i Taage vilde umuliggøre en sikker Distance- og Kursberegning og derved udsætte Skibet og de ombordværende for Fare.

Dommeren, Mr. Barnes, indskrænkede sig til Undersøgelse af det sidst fremsatte Spørgsmaal om at stoppe af og til for at faa Farten af Skibet, og han refererede til en Del ældre Retsafgørelser om dette Spørgsmaal. I disse Retsafgørelser havde Dommerne udtalt, at naar et Skib var saaledes bygget, at det ikke med Maskinen i Gang kunde holde moderat Fart i Taage, var det en Pligt af og til at stoppe for at tage Farten af Skibet.

Hvad nærværende Sag angik, da var Dommeren og the Elder Brethren af den Anskuelse, at 9 Knob var en alt for stærk Fart under en saa tæt Taage, som den Gang fandtes; med en saadan Fart var det umuligt at gøre nogetsomhelst for at undgaa Sammenstød med et Skib, der først opdagedes i 150 Fods Afstand, og den Virkning, en stor Damper med denne Fart ved et Sammenstød frembragte, var, som det ogsaa netop saas i dette Tilfælde, frygtelig. Fordelene ved den langsomme Fart i Taage vare indlysende, idet mødende Skibes Signaler tydeligere kunde høres, der blev mere Tid til at gaa af Vejen, og Farten toges hurtigere af Damperen ved Bakning. Den Paastand, at 9 Knob skulde være moderat Fart for et Skib som Campania, kunde ikke anerkendes for rigtig. Var Taagen saa tæt, at man ikke kunde se fra den ene Ende af Skibet til den anden, da maatte der stoppes, og var Taagen mindre tæt, maatte Farten nedsættes, saaledes at hvis Skibet ikke med Maskinen i Gang kunde gaa med tilstrækkelig nedsat Fart, maatte der af og til stoppes for at tage Farten af Skibet. Indvendingerne imod denne Fremgangsmaade, at den vilde umuliggøre Beregning af Kurs og Distance, kunde de søkyndige Medlemmer af Retten ikke anerkende; der havde intet været til Hinder for, at Campania kunde have fulgt en saadan Fremgangsmaade og Styreævnen dog være vedligeholdt. Det vilde ganske vist have foraarsaget Ophold, men Kursen og Distancen vilde man godt have kunnet bestemme.

Til Trods for dermed følgende Ubehageligheder og Vanskeligheder burde de internationale Søvejsregler i Alles Interesse følges strengt, og dette havde Campania i nærværende Tilfælde ikke gjort, idet der var handlet i Strid med Art. 16. Campania maatte herefter siges alene at være Skyld i Sammenstødet.

Temperaturforskel og Højdevinkler.

Vi have yderligere modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Tillad mig at knytte følgende Bemærkninger til Artiklen i Deres No. 45 om „Temperaturforskel og Højdevinkler".

Kapt. P. W. Tegner skriver i sin „Den nautiske Astronomi" i 1844: „Naar Søen er varmere end Luften, vil Kimmingen ses under dens Middelsted eller det Sted, som den synes at have, naar Søen og Luften have samme Temperatur; er Luften derimod varmere end Søen, vil

Kimmingen ses over Middelstedet. I Isregioner er Ishorisonten om Sommeren over og om Vinteren nogle Minutter under den apparente Horisont.

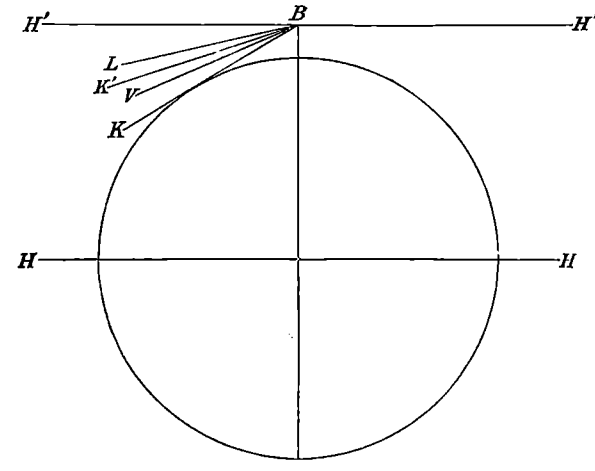
En Tabel, ved hvilken man kunde korrigere Middelkimmingdalingen for Forskellen mellem Luftens og Havets Temperatur, vilde være særdeles ønskelig, men — en saadan har man hidtil ikke kunnet konstruere."

Det ses altsaa nu, at det er lykkedes nogle østerrigske Søofficerer at løse denne Opgave, og jeg kan ganske slutte mig til Indsenderen, Hr. i.'s Udtalelser i det sidste Punktum af hans Artikel. Men jeg er bange for, at mange Navigatører næppe ville forstaa at bruge den meddelte Tabel rigtigt, idet de af ham brugte Udtryk ikke ere enstydige med de i Lærebøgerne (Tuxens og Schwartz's) og paa Navigationsskolerne brugte.

Ordet Horisont, d. e. den begrænsende (nemlig Cirkel), betyder oprindelig Grænsen for vort Syn, den Cirkel, hvor Himmel og Hav synes at støde sammen. Det danske Ord derfor er Kimming. Begge disse Udtryk bruges imidlertid i flere nærliggende Betydninger, der adskilles ved tilføjede Tillægsord. Synsranden eller Grænsen for vort Syn kaldes saaledes den naturlige eller synlige Horisont eller den apparente (tilsyneladende) Kimming. Men ligesom Ordet horisontal betyder vandret, bruges ogsaa Ordet Horisont om den Linie, hvori Himmelkuglen skæres af et vandret Plan gennem Iagttagerens Øje, og denne Horisont kaldes apparent Horisont. Skæringslinien mellem Himmelkuglen og et vandret Plan gennem Jordcentret kaldes den sande Horisont. Er Iagttagerens Øje hævet op over Jordoverfladen, skulde man tro, at Grænsen for hans Syn maatte ligge der, hvor en ret Linie fra hans Øje tangerer Jorden. Alle Tangeringspunkterne ville danne en Lillecirkel, der kaldes den sande Kimming; Retningen fra Øjet dertil kaldes den sande Kimmingslinie, og dens Vinkel med det vandrette Plan er den sande Kimmingsdaling. Men paa Grund af Luftens aftagende Tæthed op efter, bliver Lysstraalen fra Kimmingen brudt og kommer til at danne en krum Linie, hvis Retning fra Øjet kaldes den apparente Kimmingslinie, og som peger mod den apparente Kimming. Vinklen mellem den apparente Kimmingslinie og det vandrette Plan gennem Øjet kaldes den apparente Kimmingsdaling, og, naar Luftens og Vandets Temperatur ere ens, ligger den apparente Kimmingslinie altid over den sande; men naar Luftens og Vandets Temperatur er forskellig, saa varierer Vinklen mellem dem, og man har set Eksempler paa, at den apparente Kimmingslinie har ligget lavere end den sande. Den i Tabelsamlingerne optagne Tabel over den apparente Kimmingsdaling indeholder dennes Middelværdi, eller den Værdi, den har, naar Luft og Vand har samme Temperatur. Tabellen i Søfartstidende indeholder Afvigelsen derfra, og den kunde mere passende og forstaaeligt have følgende Overskrift:

Naar Luften er varmere (koldere) end Vandet	skal man ved omkring 33 Fods Øjehøjde subtrahere (addere) til Middel-Kimmingdalingen
1° Celsius	0′ 39″
2° —	1′ 01″
3° —	1′ 22″
4° —	1′ 44″
5° —	2′ 05″
6° —	2′ 26″
7° —	2′ 48″

Retter man den maalte Højde paa en Gang for alle Højderettelserne ved den dertil i Samlingerne indeholdte Tabel, saa kan ovenstaaende Rettelse anvendes før eller efter denne Rettelse med +, naar Luften er varmere end Vandet, med ÷, hvis Luften er koldere end Vandet.



Til bedre Forstaaelse af ovenstaaende hidsættes følgende Figur, hvor B er Iagttagerens Øje, H^1H^1 det app. Horisontplan og HH det sande (rettere deres Skæringslinie med Papirets Plan). BK er den sande Kimmingslinie, BK^1, BL og BV den app. Kimmingslinie, henholdsvis naar Luft og Vand have samme Temperatur, naar Luften er varmest, og naar Vandet er varmest. Vinkel H^1BK^1 er Middel-Kimmingsdalingen, Vinklerne LBK^1 og VBK^1 de i Tabellen indeholdte Rettelser.

Den opmærksomme Læser af Hr. i's Artikel vil nu se, at han kalder Middel-Kimmingsdalingen for den sande Kimmingsdaling eller blot Horisonten, og den ved Luftens og Vandets Temperaturforskel derfra afvigende for den app. eller synlige Kimmingsdaling. Dette sidste kan forsvares, det første er urigtigt. I 10. Linie fra neden er vel 133 en Trykfejl for 33. Endelig kunde jeg fristes til at udsætte en lille Præmie til den, der kan finde Mening i det midterste Punktum i Artiklens sidste Stykke.

Deres ærbødige
Navigationslærer.

En farlig Ladning.

Vi have modtaget følgende:

Gennem Mæglerfirmaet Witt & Co. havde jeg bortfragtet mit Skib til at føre en Ladning Ler fra Helsingborg til Danzig; medens vi laa under Indladning, saa jeg, at Leret var fugtigt, men da det samtidig viste sig haardt og vanskeligt at arbejde i, naar det blev læsset af Vognene, faldt det mig ikke ind, at denne Vare kunde være saa farlig at sejle med, som det senere viste sig.

Den første Dags Tid efter vor Afsejling fra Helsingborg gik alt godt, men efter at være kommet i rum Sø, bemærkede vi, at Skibet krængede mere og mere over og nær var kæntret helt rundt, inden vi rigtig vare klare over, hvilken Fare der truede os; vi fik imidlertid Skibet lagt ret paa Søen og ved at aabne Lugerne saa vi, at Ladningen var helt flydende og løb fra den ene Side til den anden, alt efter Skibets Bevægelser; heldigvis var Vejret godt, da vi ellers aldrig var naaet til Land, men da Vind og Sø var østlig, lykkedes det os at naa tilbage til Sundet og Helsingborg, hvor vi atter lossede Ladningen, idet Afladeren dersteds nu maatte give mig Ret i, at en saadan Ladning ikke kunde føres over Søen løst i Skib.

Jeg tillader mig derfor at advare mine Kolleger mod at indtage løst Ler, naar dette er fugtigt, da en saadan Ladning i Løbet af meget kort Tid bliver flydende, saaledes at det i daarligt Vejr ikke vil være muligt at naa Land.

Jeg kan ikke undlade at bemærke, at da jeg kom tilbage til Helsingborg, vare alle, jeg talte med der, paa det rene med Ladningens farlige Beskaffenhed, medens ingen paa Forhaand havde fundet sig foranlediget til at advare mig, end ikke min Mægler, Witt & Co., der efter min Mening burde have været den første til at fraraade mig at slutte vaadt Ler, da det var ham bekendt, at andre Skibe tidligere havde været i den samme farlige Situation som mit.

N. Christensen,
Fører af Skonnert „Hans Ditlev" af Thurø.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Lodslovens § 31, 5te Stykke, lyder saaledes: Hvis det Skib, som lodses, har et andet paa Slæb, bør der betales 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. Kan dette fortolkes saaledes, at naar et Skib, der ikke udelukkende er i Bugserfart, bugserer et andet Skib, at det bugserede Skib da skal betale Lodspenge i de respektive Lodsfarvande?

Sv.: Ja, saaledes vil Domstolene sikkert fortolke Lodslovens § 31, 5te Stykke. Ganske vist blev der i 1896 af Odense Søret afsagt en Dom, der kom til det modsatte Resultat (se „Dansk Søfartstidende" Nr. 26 for d. 25. Juni 1896), men denne Dom blev af Overretten forandret, saaledes at det paagældende Skib, Skonnert „Ganymed", der af Dampbaaden „Ørnen" af Svendborg var blevet bugseret, og som selv ingen Lods havde havt, blev dømt til at betale Lodspenge (se „Dansk Søfartstidende" Nr. 4 for d. 28. Jan. 1897). Det er kun, naar et Skib bliver bugseret af en egentlig Bugserbaad, d. v. s. en Baad, der udelukkende tjener til at bugsere Skibe, der ønske det, at der ingen Lodspenge skal svares, naar ingen Lods benyttes.

Naar det derimod er en Damper, der gaar i Fragt- eller anden Fart, som bugserer et Skib i det paagældende Farvand, da skal der, naar Damperen har Lods, betales Lodspenge baade for Damperen og for det bugserede Skib.

Sp.: Hvis et Sejlmærke, f. Eks. et Lysthus over Enden af en Skov, forandres, Lysthuset fjærnes eller Skoven omhugges, er Marineministeriet da ikke pligtig til at avertere saadan Forandring i „Efterretninger for Søfarende", naar Mærket er opført saavel i Kortet som i „Den danske Lods"? Naar saadant ikke er sket, og et Fartøj strander paa Grund af, at et saadant Mærke er fjærnet, hvem bærer da Ansvaret for Strandingen?

Sv.: Der paahviler ikke Marineministeriet nogen ved Lov fastslaaet Forpligtelse til at udgive „Efterretninger for Søfarende". Selvfølgelig har dog Ministeriet, naar det udgiver disse Efterretninger, en moralsk Forpligtelse til at holde dem saa fuldstændige og nøjagtige som muligt. Imidlertid kan det let ske, at Forandringer, der ere foretagne ved Sejlmærker, ikke i betimelig Tid meddeles i Efterretningerne, uden at Ministeriet kan siges at have nogen Skyld heri; thi der paahviler som Regel ikke private Ejere af saadanne Mærker nogen Forpligtelse til at meddele Ministeriet foretagne Forandringer, og saadan Meddelelses Fremkomst vil ofte være afhængig af, naar Lodserne eller andre af Ministeriets Funktionærer blive kendte med den foretagne Forandring og indberette den til Ministeriet. Ansvaret for en Stranding kan ikke fra Skibets Fører lægges over paa andre paa Grund af forandrede Landkendinger; men at visse Landkendinger ere forandrede, kan i visse Tilfælde undskylde en Grundstødning.

Nordisk Skibsrederforening

har afholdt Bestyrelsesmøde i Christiania. Formanden, Storthingsmand Oppen fra Laurvig, var til Stede og af den danske Bestyrelse Skibsreder D. Torm, Kjøbenhavn, Formand for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Bestyreren, Hr. Jantzen, afgav Beretning om Status; pr. 22. November 1900 var indmeldt Tonnage c. 1,120,000 Tons, heraf fra Norge 750,000, Sverrig 180,000, Danmark 150,000 og Finland 40,000 Tons.

Foreningens Formue pr. 22. November 1900 er c. 82,000 Kr. Foreningen har for Tiden 50 Processer verserende; for egen Regning under Behandling har den c. 180 Sager og 482 Sager ere indregistrerede i Aar.

Formanden indledede Diskussionen ved at referere et Forslag om, at Foreningen søger gennemført en videre Tilslutning til den ved Washington-Konferencen anbefalede ensartede Mærkning af Bojer og Vager. Efter nogen Diskussion vedtoges en Henvendelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart om at have sin Opmærksomhed henvendt paa denne Sag. For Sverrigs Vedkommende ansaas for Tiden ikke nogen Forandring paakrævet. For Norges Vedkommende vedtoges en Beslutning om, at Bestyrelsen skulde indskrænke sig til at udtale Ønskeligheden af en snarlig Gennemførelse af de af Fyrdirektøren paatænkte Foranstaltninger.

Man behandlede derpaa Spørgsmaalet om:

Telegrafering uden Traad. Ved Formandens Henvendelse og den norske Telegrafdirektørs Imødekommenhed havde man havt Lejlighed til at faa denne Sag faglig nærmere udredet ved Telegrafvæsenets Stipendiat paa dette Omraade, Ingeniør Rødland, der i et Foredrag gjorde Rede for den traadløse Telegraferings Principer og Virkemaade. Efter nogen Diskussion vedtoges enstemmig en Resolution om Ønskeligheden af, at de skandinaviske Regeringer gennem vedkommende Myndigheder lade foretage Undersøgelser og afholde Forsøg med Telegrafering uden Traad med Henblik bl. a. paa denne Opfindelses Nyttiggørelse for Handelsmarinen.

Derpaa gik man over til Behandlingen af et Forslag om, at Foreningen skulde søge gennemført, at Spørgsmaalet om Ødelæggelse af flydende Vrag gøres til Genstand for international Behandling. Efter et kort Replikskifte vedtoges enstemmig en Resolution herom.

Videre behandledes et Forslag om, at Foreningen skulde søge gennemført, at der paa Steder, hvor Kulforsyning sker ved Lægtere, maatte foranstaltes en ensartet Fremgangsmaade til Verifikation af Vægten, saaledes som f. Eks. i Port Said. Efter Indledning af Bestyreren og nærmere Oplysninger fra flere vedtoges enstemmig en Beslutning om at anmode Lokalbestyrelsen om fremdeles at have sin Opmærksomhed henvendt paa denne Sag.

En lang Diskussion fremkaldte et af Bestyrer Jantzen fremsat Forslag om Oprettelse af Voldgiftskomiteer i de større Søfartssteder i Norden og Udlandet til Afgørelse af Stridigheder under Maanedscertepartier. Efter forskellige Udtalelser vedtoges enstemmig en Resolution, hvori Bestyrelsen udtaler sin Tilslutning til den fremsatte Tanke og overdrager til Lokalbestyrelsen at undersøge, hvorledes

man i Udlandet vilde stille sig dertil, for eventuelt at udarbejde nærmere Forslag angaaende Voldgiftskomiteernes Sammensætning og Forretningsgang til Forelæggelse paa næste Møde.

Ved den derpaa følgende Behandling af Spørgsmaalet om Rabat for Foreningens Medlemmer ved Kontrakter om Slæbning og Doksætning redegjorde Bestyrelsen for det hidtil udførte Arbejde, der godkendtes og besluttedes fortsat i samme Retning. Sluttelig gaves nogle nærmere Oplysninger angaaende den ved Foreningen foranstaltede Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender.

Fra Sø og Land.

Den nye internationale Signalbog, hvis Indhold vi udførligt omtalte i Bladets Nr. 45 for 8. ds., vil træde i Kraft fra d. 1. Januar 1901. „Board of Trade" har i en i disse Dage udstedt Bekendtgørelse henledt Skibsrederes og Kaptajners Opmærksomhed herpaa.

Den danske Udgave af Signalbogen kan, som vi erfare, ventes at udkomme omtrent d. 1. April 1901.

Det meddeles, at der i Svendborg Tolddistrikt for Øjeblikket er under Bygning Skibe for en Sum af $^1/_2$ Mill. Kr., og at Værfterne i Distriktet har Bestillinger for c. $1^1/_2$ Mill. Kr. Der bygges næsten udelukkende 3-mastede Skonnerter paa c. 200 Tons.

Det d. 22. ds. her i Byen afholdte Byerhvervsmøde, i hvilket Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart deltog, vedtog en Resolution, i hvilken det bl. a. hedder:

„Samtidig opfordrer man indtrængende den høje Lovgivningsmagt til ved Indførelsen af nye Statsskatter at drage Omsorg for, at Kapitalanbringelse i saadanne Aktieselskaber, der ikke konkurrere med Næringsdrift i Indlandet, ikke bliver Genstand for Dobbeltbeskatning.

Paa Lørdag, d. 1. December, aabnes paa Kronborgpynten ved Helsingør en Signalstation for offentlig Afbenyttelse efter de samme Regler, som ere gældende for Stationerne paa Skagen, Hirtshals, Hanstholm, Fornæs og Hammershus.

Strejken blandt Lægterfolkene i London har meget alvorlige Følger for Byens Handel, skriver „Fairplay." Kajerne ere blokerede, Pakhusene overfyldte, og Varernes Fordeling foregaar saa uregelmæssigt, at nogle af Rederne for de faste Linier have telegraferet til deres Agenter om at standse Afskibningen af visse Varer, da de ere ude af Stand til at ekspedere dem ved Ankomsten til London. Skibenes Afgang er bleven meget forsinket, hvilket har foraarsaget store Tab for Rederne, der dog ikke i nogen Henseende ere Deltagere i Striden mellem Lægterejerne og deres Folk. Der har i nogen Tid været ført Forhandlinger mellem Lægterejernes Forening og The Shipping Federation, i den Hensigt at erstatte de strejkende Folk med uautoriserede Folk, og man vil mulig naa et Resultat. De strejkende Arbejdere mene, i Henhold til en Bestemmelse fra 1859 at have Ret til at kunne genoptage Arbejdet og at fordre Afskedigelsen af de engagerede Folk. Hvis de ville søge denne Fordring gennemført, er det imidlertid Arbejdsgivernes Hensigt at bestride den ved Domstolene. En Proces vil være det bedste Middel til at henlede Opmærksomheden paa de uregelmæssige Privilegier, ved Hjælp af hvilke Arbejderne blokere Handelen paa Havnen, og til at forberede den offentlige Mening paa et Lovforslag, der vil blive fremsat i Parlamentets næste Samling, og hvis Hensigt er at sætte Lægterejerne i Stand til at engagere uautoriserede Folk.

Udenrigsministeriet bekendtgør, at der d. 3. December 1900 skal finde en almindelig Folketælling Sted i Norge. Under denne indbefattes samtlige Personer, som nævnte Dag findes ombord paa fremmed Skib indenfor Norges Grænser, og som have opholdt sig ombord Natten til d. 3. December. Skemaer til Udfyldning ved Skipperens Foranstaltning vil kunne faas hos Toldkamre og de respektive Konsulater i norske Havne. For Passagerskibes Vedkommende bør Skemaet udfyldes inden Passagererne gaa i Land.

Personalia.

Skibsreder M. P. Hay i Marstal er afgaaet ved Døden,

Fhv. Skibsfører J. J. Th. Knudsen er afgaaet ved Døden her i Byen, hvor han, efter at have opgivet Søen, drev en Mel- og Grynforretning.

Matros J. Jensen, Dpsk. „N. I. Fjord", der i London omkom ombord ved et Ulykkestilfælde, begravedes forleden i Sønderho, hvor han hørte hjemme, under stor Deltagelse.

Ugens Havarier.

Føreren af D. F. D. S. Dampskib Vendsyssel, Prmlt. Kjær, har i Gibraltar landsat 12 Mand fra spansk Dampskib Biscaya, som Vendsyssel havde reddet i den biscayiske Havbugt. Vendsyssel var paa Rejse fra Island til Spanien med Fisk og havde anløbet Bilbao.

Urbino, Dpsk. af Hull, er d. 24. ds. indkommet hertil efter Grundstødning. Skibet var paa Rejsen fra Riga til Hjemstedet med Stykgods.

Egil, Dpsk. af Stavanger, har her i Havnen (Kristianshavns Kanal) været i Kollision med de to svenske Skonnerter Ellen og Svea. — Egils Stormast knækkede, medens Skonnerterne fik en Del ovenbords Skade.

Anine, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 24. ds. om Morgenen paa Grund ud for Blyth. Flot med Assistance.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra New Orleans 11. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Alexandra, Svensson, afgik fra New York 24. Novbr., bestemt til Christiania & Kbhvn. — Algarve, Borries, ankom til Denia 18. Novbr. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra St. Petersborg 25. Novbr., bestemt til Dunkirk. — Antwerpen, Wulff, afgik fra Kbhvn. 22. Novbr., bestemt til Boston. — Arkansas, Jespersen, ankom til Stettin 23. Novbr. — Arno, Strubberg, afgik fra Messina 22. Novbr., bestemt til Valencia. — Beira, Lunge, ankom til Barcelona 16. Novbr. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Reval 26. Novbr. — Dagmar, Gade, ankom til Dunkirk 26. Novbr. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 22. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Garonne, Rasmussen, ank. til Kbhvn. 25. Novbr. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Stettin 27. Novbr. — Hekla, Gundel, afgik fra Kbhvn. 28. Novbr., bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Hull 24. Novbr. — Island, Skjødt, afgik fra New York 17. Novbr., bestemt til Christianssand & Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra Stettin 11. Novbr., bestemt til New York. — Leopold II, Kruse, afgik fra Antwerpen 8. Novbr., bestemt til Boston. — Loire, Rabe, afgik fra La Rochelle 26. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Louisiana,

Jensen, afgik fra Kbhvn. 1. Novbr., best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til Boston 18. Novbr. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra New York 14. Novbr., bestemt til Christiania & Kbhvn. — Norge, Knudsen, ankom til New York 23. Novbr. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Lissabon 20. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Omsk, Petersen, afgik fra Riga 26. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Seine, Staal, ankom til Riga 24. Novbr. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 8. Novbr., best. til New Orleans. — Tiber, Beck, afgik fra Neapel 24. Novbr., bestemt til Messina. — Tomsk, Andersen, afgik fra St. Petersborg 24. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Xenia, Holst, afgik fra Stettin 21. Novbr., bestemt til New York.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til London 26. Novbr., bestemt til Hamburg. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Arendal 22. Novbr., bestemt til Throndhjem. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Antwerpen 18. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Ceres, Jacobsen, afgik fra Leith 19. Novbr., bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, afgik fra Pillau 26. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Arendal 26. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Constantin, Lund, ankom til Libau 23. Novbr., best. til London. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 26. Novbr., bestemt til Hamburg. — Eos, Christensen, afgik fra Kbhvn. 26. Novbr., bestemt til Libau. — Frederik, Thomsen, afgik fra Pillau 24. Novbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Meyer, ankom til Antwerpen 24. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Hansen, afgik fra London 25. Novbr., bestemt til Hamburg. — Kiew, Andresen, ankom til Libau 25. Novbr., bestemt til Hull. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 18. Novbr. — Louise, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 26. Novbr., best. til Pillau. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 27. Novbr., bestemt til Danzig. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 26. Novbr., bestemt til Vestnorge. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til London 21. Novbr., bestemt til Bordeaux. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 25. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 27. Novbr., best. til Libau. — Pregel, Olsen, ankom til Kbhvn. 24. Novbr., bestemt til Riga. — Thyra, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 24. Novbr., bestemt til Stettin. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Kbhvn. 24. Novbr., best. til Riga. — Viking, Lorentzen, ankom til Pillau 25. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Vesta, Holm, ankom til Kbhvn. 24. Novbr., bestemt til Stettin. — Vesuv, Iversen, ank. til Antwerpen 20. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Kursk, Møller, ankom til Hull 22. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Skalholt, Aasberg, ankom til Leith 24. Novbr., bestemt til Island. — Holar, Øst-Jacobsen, afgik fra Stettin 25. Novbr., bestemt til Christiania. — A. Andersen, Schubert, ankom til Riga 18. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Jyden, Erichsen, ankom til Danzig 24. Novbr., bestemt til Kbhvn.

Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 29. Novbr., bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Grimsby 28. Novbr., best. til Malmø. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 29. Novbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 28. Novbr. via Svendborg og Aalborg, bestemt til Newcastle. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 28. Novbr., best. til Odense. — Primula, Petersen, afgik fra Newcastle 28. Novbr., best. til Kbhvn. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 28. Novbr., bestemt til Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 28. Novbr. via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Riga 15. Novbr. — Frode, Wrisberg, ankom til Kbhvn. 25. Novbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Blyth 24. Novbr., bestemt til Libau. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Riga 25. Novbr., bestemt til Rouen. — Erik II, Hveysel, afgik fra Riga 26. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Knud II, Hansen, ankom til Riga 25. Novbr. — Skjold, Schmidt, ankom til Blyth 26. Novbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Reval 26. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Ragnar, Risøe, ankom til Sunderland 23. Novbr. — Volmer, Riber, ank. til Libau 24. Novbr. — Dan, Tofte, afgik fra London 26. Novbr., bestemt til Blyth. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 21. Novbr., bestemt til Dunkerque. — Olaf, Petersen, ankom til London 29. Novbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Tannebæk, afgik fra Swansea 24. Novbr., best. til Marseille. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Bremen 23. Novbr. — Johan Siem, Dam, afgik fra Bordeaux 13. Novbr., bestemt til Philadelphia. — Pawel Andrejeff, Jensen, ankom til Pillau 23. Novbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Grangemouth 21. Novbr. — Russ, Jensen, afgik fra Mobile 25. Novbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Port Arthur 22. Novbr., best. til Otaru. — Eduard Bary, Thorsøe, afgik fra Port Said 13. Novbr., bestemt til Port Arthur.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Blyth 24. Novbr. — Kamma, Pedersen, afgik fra Räfsø 20. Novbr. — Helga, Lagesen, ank. til Sunderland 23. Novbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Korsør 24. Novbr. — Elna, Møller, afgik fra Hudiksvall 25. Novbr. — Therese, Løffler, ankom til Dunkerque 22. Novbr.

Urania. Polarstjernen, Callesen, ankom til Manilla 22. Novbr. — Sirius, Branth, ank. til Bombay 24. Novbr. — Urania, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 26. Novbr. — Saturn, Lund, afgik fra Windau 25. Novbr. — Mars, Nielsen, ankom til Southampton 16. Novbr.

Nordsøen. Nordland, Pii, ankom til Boness 22. Novbr. — England, Andresen, afgik fra Kbhvn. 23. Novbr. — Holland, Jørgensen, ankom til Kjøge 25. Novbr. — Rusland, Møller, afgik fra Libau 25. Novbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Newcastle 24. Novbr., bestemt til Ergasteria. — Niobe, Jørgensen, afgik fra Grangemouth 20. Novbr., ankom til Riga 27. Novbr. — Nancy, Mathisen, afgik fra La Pallice 25. Novbr., bestemt til West Hartlepool. — Nautik, Mortensen, ankom til Methil 24. Novbr. — Nora, Christensen, afgik fra Kolding 24. Novbr., bestemt til Riga. — Neptun, Gram, afgik fra Gravelines 27. Novbr., bestemt til Burntisland. — Nerma, Knudsen, afgik fra Hull 27. Novbr., bestemt til Esbjerg. — Alfa, Nielsen, afgik fra Goole 24. Novbr., best. til Brest.

Jylland. Karen, Degn, ankom til Honfleur 22. Novbr. — Ingrid, Meinertz, afgik fra Honfleur 26. Novbr.. bestemt til Cardiff.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. til South Alloa 24. Novbr. — Mary, Lorentzen, afgik fra Esbjerg 27. Novbr., best. til Newcastle.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra London 25. Novbr., bestemt til Tynen. — Fyen, Hansen, afgik fra Blyth 26. Novbr., bestemt til Svendborg. — Hafnia, Troensegaard, ankom til Riga 22. Novbr. — Carl Heckshe r, Starck, ank. til Riga 22. Novbr. — Russia, Hansen, afgik fra Kronstadt 21. Novbr., bestemt til Amsterdam.

Østersøen. Yrsa, Jensen, afg. fra Nakskov 22. Novbr. ankom til Kbhvn. 25. Novbr. — Rita, Jørgensen, afgik fra Lappvik 20. Novbr., bestemt til Morlaix.

Union. Gallia, Nielsen, afgik fra Dordrecht 21. Novbr., ankom til Newport 25. Novbr.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afgik fra Aarhus 22. Novbr., best. til Riga. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Cardiff 27. Oktbr, bestemt til Montevideo. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Torre Annunziate 22. Novbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 25. Novbr. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Barry 22. Novbr.. bestemt til Algier. — Kronborg, Schultz, ank. til Wladiwostock 11. Novbr. — Rosenborg, Schultz. afgik fra Kbhvn. 26. Novbr., bestemt til West Hartlepool. — Skanderborg, Larsen, ankom til St. Nazaire 24. Novbr. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 22. Novbr. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Newcastle 26. Novbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, ankom til Ghent 21. Novbr. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 26. Novbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Barry 24. Novbr. — Marselisborg, Andersen, ankom til Montevideo 28. Oktbr. — Silkeborg, Petersen, ankom til Sevilla 22. Novbr. — Skodsborg, Lund, ank. til Newport 22. Novbr. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Lissabon 22. Novbr. — Ulfsborg, Hveissel, ankom til Neufahrwasser 24. Novbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Rotterdam 21. Novbr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Libau 25. Novbr. — Agnete, Jensen, ankom til Rotterdam 22. Novbr. — Hermia, Sørensen, ankom til Pillau 22. Novbr. — Alice, Hansen, ankom til Korsør 26. Novbr. — Bornholm, Petersen, afgik fra Grangemouth 25. Novbr., bestemt til Kiel. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 27. Novbr. — Rønne, Hintze, ankom til Landskrona 24. Novbr.

Danmark. Rolf, Skjødt, ankom til Rouen 25. Novbr. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Kiel 25. Novbr. — Ansgar, Larsen, afgik fra Gand 25. Novbr., best. til Blyth. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til London 25. Novbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Reval 24. Novbr. — Helge, Mathiesen, ankom til Pillau 23. Novbr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Riga 23. Novbr. — London, Bom, ankom til Dunkerque 21. Novbr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Kallundborg 25. Novbr. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Blyth 25. Novbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Dordrecht 27. Novbr. til Tyne.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Riga 25. Novbr.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 25. Novbr. til Ostende.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Libau 26. Novbr. — Clara, Andersen, ankom til Amsterdam 18. Novbr.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Flensborg 27. Novbr. — Svend, Bønnelycke, ankom til Tyne 23. Novbr.

Sejlskibe.

Ingeborg af Baudholm, Andersen, ankom 21. Novbr. til Åhus fra Rostock.

Fanø. Nordby. Mary José, Brinck, afgik fra Falmouth 16. Novbr. til Port Natal. — Dorane, Sigurdsen, afgik fra Cardiff 18. Novbr. til Frey Bentos. — Anna & Emmy, Svarrer, afgik fra Norrköping 17. Novbr., ankom til Leith 24. Novbr. — Puck, Svendsen, pass. St. Cathrine Point 19. Novbr. fra Hamburg til Port Elisabeth. — Anna, Nielsen, afgik fra Cardiff 18. Novbr. til Rio Grande. — Copley, Eriksen, afgik fra Antofagasta 21. Novbr. til Antwerpen. — Tercera, Petersen, ankom til Port Natal 22. Novbr. fra Hamburg. — Johanne, Thomsen, afgik fra Menado først i Novbr. til Punta Delgade.

Fanø. Sønderho. Merida, Jørgensen, ankom til Gloucester 24. Novbr. fra Drammen. — Anna, Mortensen, sejlfærdig i Lowestofft 24. Novbr., bestemt til Halmstad.

Rønne. Næstved, Larsen, ankom til Stolpemünde 17. Novbr. — Ane Kathrine, Pedersen, ankom til Stettin 18. Novbr. — Charles, Kjeldsen, ankom til Grimsby 19. Novbr. — Freja, Bech, ankom til Haderslev 19. Novbr. — Erik, Sonne, ankom til Lowestoft 21. Novbr.

Svendborg. Saga, Clausen, pass. Kbhvn. 19. Novbr. — Christian, Jørgensen, ankom til Boulogne 19. Novbr. — Urda, Rasmussen, ankom til Portsmouth 19. Novbr. — Helge, Hansen, ankom til Havre 20. Novbr. — Elise Bay, Petersen, ankom til Langesund 20. Novbr. — Hans Emil, Hansen, ankom til Falkenberg 21. Novbr. — Kruse, Larsen, ankom til London 20. Novbr. — Ruth, Møller, ankom til Paimpol 20. Novbr. — Elise, Andreasen, ankom til Antwerpen 21. Novbr. — Clythia, Petersen, ankom til London 21. Novbr. — Erik, Huusmann, ankom til Alloa 21. Novbr. — Niord, Nielsen, ankom til Leith 22. Novbr.

Ærø. Hjalmar, Rosenbeck, ankom 16. Novbr. til Fowey. — Chaloupens Minde, Rasmussen, ankom 21. Novbr. til Odense. — Marie, Kromann, afgik 18. Novbr. fra Kbhvn. til Odense. — Duen, Christensen, ankom 19. Novbr. til. Swinemünde. — Marie, Boye, ankom 20. Novbr. til Sunderland. — Thyra, Rasmussen, ankom 19. Novbr. paa Kbhvn.s Red paa Rejse til Gibraltar. — Elise, Mortensen, ankom 19. Novbr. til Kbhvn. fra Barth. — Svip, Jensen, ankom 20. Novbr. til Kjøbenhavn. — Karoline ankom 19. Novbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Gefle til Honfleur. — Mette, Albertsen, ankom 20. Novbr. til Newcastle. — Fremad, Hansen, ankom 21. Novbr. til Harwich. — Wemyss Castle, Petersen, ankom 19. Novbr. til Rudkjøbing. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 21. Novbr. til Paimpol. — N. M. Harboe, Carlsen, ankom 18. Novbr. til Rudkjøbing — Hans, Hansen, ankom 19. Novbr. til Rudkjøbing fra Gøteborg. — C. C. Horning, Nielsen, ankom 21. Novbr. til Paimpol. — Elna, Carlsen, ankom 20. Novbr. til Jersey. — Hildur, Schmidt, indkom 19. Novbr. paa River Humber paa Rejse til Blyth. — Kiana, Christensen, ankom 22. Novbr. til Brisnes. — Sylphiden, Bøye, ankom 22. Novbr. til Boness. — Frem, Folmer, ankom 21. Novbr. til Quimper. — Mathilde, Hansen, ankom 23. Novbr. til Boness. — Rasmine, Kock, afgik 22. Novbr. fra Kjøbenhavn til Ekenæs. — Mathæus Rickert, Lauritsen, ankom 19. Novbr. til Shoreham. — Kvik, Andersen, ankom 22. Novbr. til L'Orient. — Anna, Kromann, ankom 17. Novbr. til Kønigsberg. — Aurora, Raahauge, ankom 24. Novbr. til Kolberg — Marie, Christensen, ankom 23. Novbr. til Boness. — Hans, Folmer, ankom 23. Novbr. til Drammen. — Henry, Bager, afgik 23. Novbr. fra Kjøbenhavn til Kønigsberg. — Thekla, Fabricius, ankom 23. Novbr. til Normanthier. — Astræa, Svane, ankom 23. Novbr. til Tangier. — Willy er ankommen udenfor St. Waast. — Hildur, Schmidt, ankom 24. Novbr. til Blyth. — Tøger, Rasmussen, ankom 23. Novbr. til Kjøbenhavn. — Haabet, Christensen, ankom 24. Novbr. til Isigny. — Ellen, Svane, ankom 25. Novbr. til Havre. — Eden, Pedersen, ankom 26. Novbr. til Warkworth. — Nicoline, Hansen, ankom 20. Novbr. til Horsens. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 20. Novbr. til Fowey. — Marie Sophie, Tofte, ankom 24. Novbr. til Kjøbenhavn. — Saga, Clausen, ankom 25. Novbr. til Avonmouth. — Sif, Raahauge, ankom 24 Novbr. til Kjøbenhavn. — Marie, Hermansen, afgik 23. Novbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Pauline, Jørgensen, afgik 23. Novbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Elise, Mortensen, afgik 23. Novbr. fra Kbhvn. til Faxe. — Elise Dyreborg, Fabricius, ankom 26. Novbr. til Libau. — Fuglen, Hansen, ankom 26. Novbr. til Charlestown. — Dorthea, Christensen, ankom 25. Novbr. til Leith. — Thea, Friis, ankom 26. Novbr. til Irvine (Skotland).

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er antørt for en Øjehøjde af 16 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Limfjorden. Draget, Bejstrup-Løb og over Løgstør-Grunde. De gravede Render over *Dragbanke (Draget)* og *Løgstør-Grunde* ere aabnede for Sejladsen. Dybden er 13 Fod. I *Bejstrup-Løb* vil den gravede Rende først være færdig i Foraaret 1901, men det nuværende Løb er uddybet til 13 Fod.

Lodstvangen gennem alle tre Løb er traadt i Kraft.

Løbene ere nu afmærkede saaledes:

Draget, N.-Siden, V.-ligst en Risprik med 2 Koste og i den Ø.-lige Del 5 Risprikker, hvoraf den Ø.-ligste har 2 Koste. S.-Siden, 7 Halmprikker, hvoraf den V.-ligste har 2 Halmviske. Prikkerne staa i 8 à 15 Fod Vand. Afmærkningen ved det gamle Drag er inddragen.

Løbet over *Løgstør-Grunde*, N.-Siden 8 Halmprikker, S.-Siden 8 Risprikker. Prikkerne staa i 9 à 14 Fod Vand. Midt for Løbets V.-Ende i 17 Fod Vand en stribet Anduvnings-Vager med Ballon, der ligger paa 56° 57′ 37″ N. Br. 9° 10′ 8″ Ø. Lgd. Afmærkningen ved det gamle Løb er inddragen.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sunket Vrag i Østersøen. En hertil indkommen Damper meddeler:

Den 25de November. 54° 47′ N. Br. 12° 57′ Ø. Lgd. En sunken Damper. To gule Master med hvide Toppe 6 Fod over Vandet. Paa Fokkemasten et mørkt Flag, paa Stormasten et gult Flag (Q).

Sverrig. Sundet. Limhamn. Paa Grund af *Limhamn* Havns Udvidelse flyttes det N.-lige Havnefyr ved *Limön* c. 1 Kbl. N. 34° Ø. hen, og en 10 Fod høj Stang med en Tønde paa Toppen anbringes c. 2 Kbl. N. 31° Ø. fra Fyrets nye Plads. For Indgaaende holdes Stangmærket om Bagbord.

Karlskrona Skjærgaard. Kuggaboda. 15 Fods Grunden ved *Kuggaboda* er nu afmærket med en Stage med Kost.

Gefle. I det N.-lige Indløb til *Gefle* er til Forsøg, paa den mellemste røde Tøndes Plads, udlagt en Lystønde, som viser vekslende rødt og hvidt Lys.

Bottniske Bugt. Söderhamn. Ved Indløbet til *Söderhamn* ere følgende Fyr tændte:

Garpholmen Södra, et fast Fyr paa *Stora Garpholmen* SØ.-Pynt. Det viser grønt Lys fra S. 81° Ø. til S. 61° Ø., hvidt Lys fra S. 61° Ø. til S. 59° Ø. og rødt Lys fra S. 59° Ø. til S. 18° Ø. Flammens Højde: 16 Fod. Spejlapparat. Rødt Fyrhus med hvid Gavl. 61° 16′ 25″ N. Br. 17° 11′ 25″ Ø. Lgd.

Garpholmen Östra, et fast, grønt Fyr paa *Stora-Garpholmen* Ø.-Pynt. der lyser i Retning af Fyrene ved *Ullbacka.* Flammens Højde: 9 Fod. Spejlapparat. Rødt Fyrhus med hvid Gavl. 61° 16′ 25″ N. Br. 17° 11′ 30″ Ø. Lgd.

Ullbacka to røde, faste Fyr ved *Ullbacka.* De staa c. 250 Alen S. 44° Ø. og N. 44° V. fra hinanden, og lyse i Farvandet mod *Garpholmen* Fyr. Flammens Højde: 54 og 29 Fod. Spejlapparat. Røde Fyrhuse med hvid Gavl. 61° 17′ 30″ N. Br. 17° 9′ 0″ Ø. Lgd.

Grundvik grønne, faste Fyr er anbragt paa en Duc d'Albe og lyser fra S. 34° Ø. gennem S. og V. til N. 44° V. Flammens Højde: 6 Fod. 61° 17′ 40″ N. Br. 17° 9′ 20″ Ø. Lgd.

Brændetid: 1ste August—15de Maj, naar Skibsfarten er aaben. Der er ikke Vagt ved Fyrene.

Kattegat og Skagerrak.

Kattegat Øster-Rende. Vraget af et Barkskib er fundet N. for *Læsø* og indslæbt til *Frederikshavn.*

Et Vrag er fundet sunket i 4 Fv. Vand tæt Ø. for *Rusmands-Banke, Læsø* NØ. Bakken, enkelte Spanter og Rodenden af en Mast ere over Vandet. Vraget vil blive uskadeliggjort.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Lister Dyb N Et Fartøj er sunket i 19 Fod Vand paa *Rüst Sand,* N. for *Lister Dyb.* Masten er over Vandet. En Vragtønde er udlagt ved Vraget. 55° 4′ 58″ N. Br. 8° 23′ 0″ Ø. Lgd.

Weser. Rother Sand Fyr S. Grunden S. for Fyrtaarnet *Rother Sand* er afmærket med en sort og rød stribet Baaketønde med S.-lig Topbetegnelse. 53° 50′ 54″ N. Br. 8° 5′ 12″ Ø. Lgd. De to graa Stumptønder inddrages.

Dybtgaaende Skibe skulle gaa mellem denne Baaketønde og Lystønde D/D, hvor Farvandet er c. 4 Kbl. bredt.

Holland. Zuiderzee. Kuil van Marken. Et Fartøj er sunket c. 4,2 Kml. S. 42° Ø. fra Fyret paa *Marken*. Vraget er om Natten afmærket paa sædvanlig Maade.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Skotland. Ardrossan. Ved *Ardrossan* Havn er Fyret med Formørkelser paa Yderenden af den S.-lige Bølgebryder midlertidig formørket fra S. 65° V. gennem V. til N. 20° V. 55° 38′,15 N. Br. 4° 49′,15 V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chenal du Four. Platresse NV. En 16 Fods Grund er funden c. 1 Kml. N. 35° V. fra Taarnet paa *Platresse*, 7½ Kbl. V. for Linien *Saint-Mathieu* og *Kermorvan* Fyr overet, der er Ledelinie i *Chenal du Four*. 48° 27′ 13″ N. Br. 4° 51′ 49″ V. Lgd.

Portugal. Guadiana. Det nye Løb over Barren ved *Villa Real de Santo Antonio* hedder *Golada do Chapéu*. Det er afmærket med to røde Tønder om Styrbord og en sort Tønde om Bagbord for Indgaaende. Man skal holde sig nærmest til de røde Tønder. Dybden i Løbet er 4½ Fod, Springtids Lavvande, og 6 Fod Niptids Lavvande.

Nova Scotia. River Philip og Poulamon Harbor. Floden, som løber ud i *Pugwash Harbor*, hedder nu *River Philip*, og Havnen paa N.-Siden af *Madame Island* hedder *Poulamon*.

Nova Scotia SV.-Kyst. St. Johns Ledge. Klokketønden ved *St. Johns Ledge* er ombyttet med en rød Spidstønde, som ligger i 9 Fv. Vand, ½ Kml. S. 49° V. fra Midten af Grunden. 43° 29′ 50″ N. Br. 65° 49′ 30″ V. Lgd.

Pubnico Harbor. Den 1ste November 1900 udlægges en hvid og sort lodret stribet Fløjtetønde som Midtfarvands-Tønde, i 18 Fv. Vand, 6 Kml. S. 38° V. fra *Pubnico Harbor* Fyr. 43° 31′ 6″ N. Br. 65° 52′ 5″ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Providence River. Sassafras Point. Det hvide Fyr paa *Sassafras Point* er forandret til et rødt Fyr.

Delaware Bay. Mc. Cries Shoal. Spidstønden ved SØ.-Enden af *Mc. Cries Shoal* er ombyttet med en rød Fløjtetønde Nr. 2½, som ligger i 18 Fod Vand, fra *Hereford Inlet* Fyr i S. 15° V., fra *Cape Henlopen* Fyr i N. 70° Ø. og fra *Cape May* Fyr i S. 45° Ø.

Fourteen Foot Bank. Paa Fyret paa *Fourteen Foot Bank* er Flammens Højde 57 Fod og Synsvidden 13 Kml.

South Carolina. Charleston. Main Channel. I *Main Channel* er *Second North Side* røde Spidstønde Nr. 4 flyttet c. 3½ Kbl. SØ. hen og ligger nu c. 120A en N. for Ledelinien, fra *Charleston* Fyr i N. 66° Ø. og fra Fort *Sumter* Fyr i S. 61° Ø.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. Choctaw Pass Channel. Den 1ste December 1900 forstærkes det bageste Ledefyr, Baakefyr Nr. 3 i *Choctaw Pass Channel* Fyrlinie, i *Mobile Bay* N.-lige Del.

Mexiko. Coatzacoalcos River. Paa Barren i *Coatzacoalcos River* var Dybden den 3die Oktober 1900 kun 13 Fod, men den antoges at ville blive større i Løbet af en Maanedstid.

Cuba N.-Kyst. Baracoa. Den 1ste Februar 1901 forandres det hvide, faste Fyr ved S.-Siden af Indløbet til *Baracoa* Havn til et rødt, fast Fyr.

Porto Rico Ø.-Kyst. Fajardo Harbor. En sort Stumptønde, *Two and a half Fathom Shoal* Tønde Nr. 1, er udlagt 1 Kbl. N. for en 2½ Fv. Grund i *Fajardo Harbor*, fra *Cape San Juan* Fyr i S. 1° Ø. og fra *Palomino Island* venstre Side i N. 87° V.

Porto Rico. Mayaguez Harbor. I *Mayaguez Harbor* er *Starboard Entrance* Tønde nu en rød Spidstønde Nr. 2, og *Port Entrance* Tønde en sort Stumptønde Nr. 1 Tøndernes Beliggenhed er uforandret.

Porte Ponce. Cardona Island Shoal. En sort Stumptønde Nr. 1, *Southeast Spit* Tønde, er i 17 Fod Vand udlagt S. 59° Ø. fra *Cardona Island* Fyr ved Yderenden af Grunden, som strækker sig SØ. ud fra Øen.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Paranagua Bugt. Laranjeiras. Farvandet *Laranjeiras*, der fører til *Guarakissaba* Havn, er afmærket saaledes:

Ved Grunden *Guananditubа* en Tønde med rød Trekant fra Øen *Cobras* N. Spids i N. 63° Ø. og fra Øen *Bananas* i S. 74° Ø.

Ved Grunden *Laranjeira* en lignende Tønde, fra Pynt *Pasto* i N. 69° Ø. og fra Øen *Ostras* i S. 28° Ø.

Ved Grunden *Chaves* en lignende Tønde, fra Pynt *Pasto* i N. 46° Ø. og fra Øen *Ostra* i S. 48° Ø.

Ved Grunden *Pavoussa* en Tønde med sort Ballon, fra Pynt *Pasto* i N. 36° Ø. og fra Øen *Ostra* i S. 63° Ø.

Rio de la Plata. Martin Garcia Channel. Gennem *Martin Garcia Channel* er der taget 534 Lodskud paa en Strækning af 39 Kml., fra *Farallon* Fyr til *Parana River* Munding. Den mindste Dybde var 16 Fod paa *Martin Garcia* Barre, med *San Gabriel* Baake overet med *Colonia* Fyr. Lodserne erklærede, at der ved en ualmindelig Stigning af Floden vilde være 21½ Fod Vand paa *Martin Garcia* Barre.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Civitavecchia. Uddybningen i det N.-lige Indløb til *Civitavecchia* Havn er nu fuldført og Uddybningsmaskinen borttagen.

Taranto. V. for *Taranto* er bygget en Mole, der stækker sig fra Kysten ved Bageriet c. 2 Kbl. S. 15° Ø. ud og danner den nye Koffardihavn. Paa Molens Yderende er tændt et hvidt, fast Fyr, c. 3 Kbl. S. 87° V. fra *San Cataldo* Klokketaarn og S. 8° Ø. fra Skorstenen paa Bageriet. 40° 28′ 31″ N. Br. 17° 13′ 26″ Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Ulbo. Ved Havnen *Ulbo*, paa Øens V.-Side, er paa Molens Hoved tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys Horisonten rundt, undtagen fra S. 51° V. gennem V. til N. 36° V., hvor Lyset er rødt mellem Grundene *Morovnick* og *Kuriak*. Flammens Højde: 18 Fod. Synsvidden: 3 Kml. for det røde Lys. 44° 22′ 56″ N. Br. 14° 46′ 34″ Ø. Lgd.

Vodice Brak. Paa 5 Fods Grund en *Brak*, paa *Vodice* Red, er rejst en Stang med hvid Baljon. 43° 45′ 20″ N. Br. 15° 46′ 44″ Ø. Lgd.

Rusland. Kertch Stræde. I *Kertch Stræde* ligger en 16½ Fods Grund 1,, Kml. S. 45° Ø. fra *Pavlovski* Fyr og 1,, Kml. S. 5° Ø. fra Flagstangen paa Fæstningen. 45° 17′ 31″ N. Br. 0° 7′ 42″ V. Lgd. fra *Jenikale*.

Algier. Bone. Ved *Bone* ere Arbejderne paa NV.-Kajen fuldførte. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Kajens SØ.-Hjørne c. ½ Kbl. N. 66° Ø. fra det røde Fyr ved den lille Havn. Flammens Højde: 6 Fod. Synsvidden: 2 Kml. Det lyser fra N. 30° Ø. gennem Ø. og S. til S 65° V.

Pynt Taska V. To Klipper, der ere 3 Fod over Vandet, ligge c. ½ Kbl. N. for *Pointe des Mines*, N. for *Gouraya*. 36° 34′ 40″ N. Br. 1° 54′ 2″ Ø. Lgd. Et Vrag, hvorover der er 8 Fod Vand, ligger NØ. for Landsbyen *Gouraya*, ¾ Kbl. fra Land og 2¼ Kbl. S. 50° V. fra Pynt *Taska*. 36° 34′ 45″ N. Br. 1° 54′ 32″ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China. Hongkong. Taitam Bay. Paa Pynten ved *Taitam Bay* er opført to 30 Fod høje Baaker, af Form som Obelisker. Forbaaken staar 1,15 Kml. N. 14° Ø. fra *Tweed Islet* og S. 84° Ø. fra 300 Fods Højen. 22° 14′,0 N. Br. 114° 13′,7 Ø. Lgd. Bagbaaken staar 9½ Kbl. N. 2° V. fra Forbaaken. Holdte overet i N. 2° V. lede de c. 3 Kbl. V. om *Castle Rock* og c. 7 Kbl. V. om *Beaufort (Lochau) Island*.

China Sea. Formosa Banks. Paa *Formosa Banks* er fundet en Plade med kun 4 Fv. 22° 49′ 41″ N. Br. 118° 20′ 48″ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Danmark. — Sundhedsforanstaltningerne overfor *Glasgow* ere ophævede.

Spanien. — *Glasgow, Alexandria, Beirut, Trebezond* og *Aidin* ere erklærede for pestfri.

Gibraltar. — Karantænen overfor Skibe fra *Port Said* er hævet, naar de have rent Sundhedspas og ingen Sygdom ombord.

Grækenland. — Karantænen overfor Skibe fra *Ægypten* er nedsat til 2 Dage.

Tyrkiet. — Skibe fra *Alexandria* underkastes 2 Dages Karantæne.

Italien. — Skibe fra *Alexandria* og *Ægyptens* N.-Kyst underkastes nu kun Lægeeftersyn.

Malta. — Skibe uden rent Sundhedspas fra *China, Indien* og *Arabien* tilstaas fri Praktika, naar dette er blevet tilstaaet dem i *Suez* eller *Port-Said*, Skibe fra *Alexandria* tilstaas fri Praktika, naar der er forløbet 10 Dage efter Afrejsen derfra, eller 20 Dage fra det sidst officielt konstaterede Tilfælde af Pest, Kolera og lignende Sygdomme.

Københavns Børskurs d. 28. Novbr. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			101¼	102
Danmark			90½	91½
Norden	120½-	¼	120½	120¾
Kjøbenhavn			102¼	102½
Carl			54¼	54¾
Dannebrog			96¼	96¾
Skjold			70½	71
Urania			76¾	77
Union	107¾		107¾	108
Dampsk. af 1896			98	98½
Østasiatiske			105¼	105½
Østersøen			101½	102½
Nordsøen	78		77	78½
Torm			103	108
Gorm			108	110
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			111	114
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			90¼	90¾
3½% Husejer Kreditk.			78¾	79½
3½% Kbhvns Kreditf.			81¼	82½
4% — — 2. Serie	87¼—	½	87¼	87½
4% — — 1. —			90	91½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.			82¼	83
4% — — 7 —			87¾	88¼
3½% Landkreditk. 3 —			85	87
Aktier.				
Nationalbank			129¾	130
Privatbank			122¾	123
Landmandsbank			117¼	117½
Handelsbank			116	116½
Grundejerbank			100½	102
Burm. & Wain			71½	72¼
Helsingørs Jærnsk.			84	86
Sukkerfabr.	102¾		102¾	103
Bryggeri Aktier	91½	¼	91¼	91½

Vekselkurser d. 27. Novbr. 1900.

	à vista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.85
London	18.20	18.16
Paris	72.55	—
Amsterdam	151.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 27. Novbr. 1900.

Russiske Noter	216.60
4% Russiske Consols	—
3⁸/₁₀% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	98.30
5% Rumænske Stats	87.30
4% — — 1890	73.50

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Det Foren. Dampskibs." 18,000, „Norden" 10,000, „Kjøbenhavn" 6,000, „Carl" 4,000, „Dannebrog" 4,000, „Skjold" 2,000, „Urania" 4,000, „Union" 4,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 4,000, „Østersøen" 12,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Søstens Levering.

214 Kbfvne Søsten (Rivesten) til Kjøbenhavns Amts Landeveje udbydes i Entreprise ved skriftlig Licitation i større eller mindre Partier efter Betingelser og Fortegnelser, der kunne afhentes paa Vejvæsenets Kontor, Østerbrogade 5, 4. Leveringsfristen er 1ste November 1901. Forseglede Tilbud med Udskrift: „Søsten" modtages sammesteds indtil den 8. December Kl. 12.

Amtsvejinspektøren.

AKTIESELSKABET
NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,
KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianterings-handlere samt Specialforretninger.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,
CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

*Telefon 155. * Telegrams Skandinav.*

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.

EMIL HAMMELEV,
TOLDBODVEJ 1.

■ FREMMEDE TRÆSORTER. ■

Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood & Mahogni i vellagrede Varer.

Stort Lager forefindes.

PETER IBSEN.
Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57).

NEXØ TØRDOK,
Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

CARL KRARUP,

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.

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,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa 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.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"
Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: **Lund.**

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab, Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

SØREN JENSEN'S

Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,

Holbergsgade 26,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Uniformer som civilt. Da jeg selv er Fagmand, kan jeg garantere for godt og solidt Arbejde, som udføres paa eget Værksted.

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.

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 prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. *Certifikat følger med hver Lanterne fra os.*

Havnefyr, Lanterner, Metalspejlapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. ✱ Kjøbenhavn K. ✱ Telefon 3681.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: 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,
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.

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, Øster Farimagsgade 4.

J. Melander,
Blikkenslager.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Min Klinik for
Hud- og Kønssygdomme
er flyttet fra Østergade til
Gammel Strand 36.
12—2. Tirsd. og Lørd. Aften 7—9. Søndag 11—1.
Hans Bonnesen, Læge.

Aalborg Havn.
Vanddybden 22 Fod.
Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)
Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, **er der udlagt et Fyrskib,** der viser **hvidt Blinkfyr,** og hvorfra der med en Dampsirene gives **Taagesignal.**
I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.
Af Skibe, som passere Hals for indgaaende, og som have et Dybgaaende af over 12 Fod (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at **Skibe, som losse i Aalborg og som have betalt den nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havnepengene,** som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)
Aalborg, den 5. Septbr. 1900.
Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S
Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i **Europa, Asien, Afrika, Amerika** og **Australien.** — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Frihavns-Restaurationen
„Atlanten",
Indgang fra Nordre Frihavnsvej,
anbefales **d'Hrr. Skibs-Officerer** med
à la carte Retter
samt **koldt Bord hele Dagen.**
Telf. Frihavnen 68.
Ole Nielsen.

Georg Sørensen,
Nyhavn 13. Telefon 6404.
Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.
Prima Varer • Billigste Priser.

Spis kun
Nørgaards Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 4 4.

Marius Hoffgaard,
Fotograf.
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6, 3.
Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

INDHOLD: „Moderat Fart" i Taage. — Temperaturforskel og Højdevinkler. — En farlig Ladning. — Spørgsmaal og Svar. — Nordisk Skibsrederforening. — Fra Sø og Land. — Personalia. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende" har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn", Telefon Nr 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende" sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.
Redigeret af **L. DRECHSEL.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

Trykt hos J. Jørgensen & Co. (M. A. Hannover)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 49. Kjøbenhavn, Torsdag den 6. December 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS. KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

Sextanter.
Oktanter.
Barometre.
Patent Log.
Kikkerter.
Uhre etc.
Lauritz Kirkeby, 26, Laxegade 26. Grundl. 1826.

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.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.
System Holzapfel.
15, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Nestlés Milk
(med Sukker)
& Viking
(uden Sukker)
ere de bedste Mærker.
Depot hos: **J. D. BEAUVAIS,**
St. Kongensgade 106. København.

„KEW" CERTIFICAT.
110 Kr.
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

N. P. Nielsen,

Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

Spis kun
Nørgaards
Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.
HELSINGØR.

Georg Sørensen,

Nyhavn 13. Telefon 6404.
Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.
Prima Varer • Billigste Priser.

J. Melander,
Blikkenslager.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

M. Christiansen

M. Christiansen,

Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.

John Mintzes Enke

Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.
Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til
Jul. Christensen — Nyhavn Nr. 65. — 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.: KNÖHRHARD. **HAMBURG.** Telephon 287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING
FOR
ASSURANCE & HAVARISAGER.

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.
Lager af Værktøj og Beslag.

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

Frihavns-Restaurationen
„Atlanten",

Indgang fra Nordre Frihavnsvej,
anbefales **d'Hrr. Skibs-Officerer**
med
à la carte Retter
samt **koldt Bord hele Dagen.**
Telf. Frihavnen 68.
Ole Nielsen.

Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører.
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.
Toldbodvej 4 4.

Wilh. G. Brummerstedt,
Uhrmager.
St. Strandstræde 43.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved **Claus Christensen,**
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Gl. Carlsbergs

nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.
DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.:	Børsplads:	Telephon:
FELDBLUME.	COMPTOIR 38.	AMT I. 1966.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,
Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.
Damp & Sejl.
• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.
Telefon 155. * Telegrams Skandinav.

AKTIESELSKABET
NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,
anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.
Kan leveres ufortoldet.
Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

Min Klinik for
Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til
Gammel Strand 36.
12—2. Tirsd. og Lørd. Aften 7—9. Søndag 11—1.
Hans Bonnesen, Læge.

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Højesteretsdom om Konnossements-Klausuler.

Sagen imellem Firmaet C. K. Hansen paa Damperen Haslands Rederis Vegne og Grosserer O. Lund i Anledning af Beskadigelse paa nogle Kasser Laks, i hvilken Sag Sø- og Handelsretten afsagde Dom d. 17. Maj 1899, har i forrige Uge været procederet for Højesteret.

Forinden vi referere Sagens Førelse for Højesteret skulle vi, da Sø- og Handelsretsdommen ligger saa langt tilbage i Tiden, kortelig gengive Sagens Hovedpunkter, idet vi iøvrigt henvise til „Dansk Søfartstidende" for d. 1. Juni 1899, hvor Sø- og Handelsretsdommen findes udførlig meddelt.

Ved Damperen Haslands Ankomst hertil fra Liverpool fandtes af et Parti paa 55 Laksefustager 27 beskadigede, og Lagen løbet ud af Fustagerne. Modtageren, Grosserer O. Lund, forlangte nu af Rederiet Erstatning for denne Skade, idet han paastod, at den var opstaaet ved urigtig Behandling, navnlig Stuvning.

Rederiet gjorde gældende, at Skaden paa 21 Fustager tildels var en Følge af, at de ikke ved Indladningen havde været stærke nok, medens Skaden paa de 6 alene skyldtes Rejsen, men for dem alle gjaldt det, at Aarsagen til Skaden var det haarde Vejr paa Rejsen, Skibets Slagside og Ladningens Forskydning. Rederiet havde intet Ansvar for Skaden, idet Konnossementet i sin negligence clause fritog Rederiet for ethvert Ansvar.

Den omtalte Klausul var nu af en meget omfattende Karakter, idet den fritog Rederiet for Ansvar for en hvilken som helst Skade, hvad enten den var foraarsaget ved Fejl eller Forsømmelse eller paa anden Maade af Kaptajn eller Mandskab eller andre, der gjorde Tjeneste paa eller ved Skibet, herunder Skade ved Stuvning, Lækning, utilstrækkelig Indpakning m. m., Skade fra andre Genstande ombord eller fra enhver anden Fare af hvilken som helst Art under Rejsen.

Af de under Sagen frembragte Oplysninger mærkes følgende: Stuveren i England erklærede under Ed, at Stuvningen havde været forsvarlig, Laksefadene vare anbragte i Forlasten ovenpaa noget Jærn, Fade med Fedt og Palmeolie; ovenpaa Laksefadene laa nogle tynde Jærnplader.

Efter Dagbogen havde Skibet havt haardt Vejr under Overrejsen og havde faaet en betydelig Slagside, rimeligvis som Følge af Lastens Forskydning.

Den ene af Lugebesigtigelsesmændene forklarede som Vidne, at Skibet i Kjøbenhavn ganske vist havde havt nogen Slagside, men meget lidt, omtrent $^1/_2$ Fod; han kunde ikke sige, om Lasten havde forskudt sig, men ansaa det for usandsynligt.

Lodsen, der kom ombord ved Trekroner, forklarede som Vidne, at der ikke havde været nogen synlig Slagside, men derfor kunde der godt have været en Slagside af $^1/_2$ til 1 °.

Stuveren, der forestod Losningen, troede ikke, at Ladningen havde forskudt sig; Skaden paa Laksefustagerne var efter hans Mening fremkommet ved, at Fustagerne ikke havde kunnet taale Vægten af de andre Fustager og af den ovenpaa liggende Ladning, hvilket ganske vist kunde hidrøre fra, at Pakningen i Fustagerne ikke var helt fast.

De retslig udmeldte Mænd hidførte Skaden til daarlig Stuvning og til, at der havde været anbragt for stor Vægt oven paa; senere, da Synsmændene havde faaet at vide, at Skibet havde havt Slagside, erklærede de, at Skaden ogsaa mulig kunde hidrøre fra, at Ladningen havde forskudt sig.

Ved Synsforretning over Laksefustagerne ansattes Skaden til 50 %.

Sø- og Handelsretten udtalte først i Dommen, at det, at der i Konnossementerne stod, at Overenskomsten skulde beherskes af Lovene i det Land, hvis Flag Skibet førte, ikke fik Betydning her, da det ikke var oplyst, at der gjaldt andre Regler paa dette Omraade i England end de, der indeholdtes i Sølovens § 142, der stemmede med Forholdets Natur.

Endvidere udtaltes det, at det ikke var oplyst eller blot gjort sandsynligt, at de omtalte Fustager ved Indladningen ikke var fyldte eller i behørig Stand; tværtimod hed det i Konnossementerne, at de blev modtagne i god Stand. Selv om man dernæst gik ud fra, at Hasland havde havt haardt Vejr og havde havt Slagside, om end dette sidste ikke stemmede med, hvad der var oplyst i Kjøbenhavn, kunde det ingenlunde siges at være gjort antageligt, at Skaden hidrørte fra det haarde Vejr og Slagsiden eller fra Ladningens Forskydning, som i Virkeligheden slet ikke var konstateret, og i al Fald maatte det falde Skibet til Last, at der ikke var truffet bedre Foranstaltninger til at bevise Skadens Aarsag. Under disse Omstændigheder kunde der ikke lægges videre Vægt paa den omfattende Konnossements-Klausul, der var lidet klar og ikke stemmende med almindelig Ret (common law), ej heller med den i Konnossementet udtalte Forpligtelse til at aflevere Varerne i samme Tilstand, hvori de modtoges. Klausulens Anvendelse maatte i al Fald betinges af, at Skibet skaffede Forholdene nøjagtig oplyste.

Herefter kendtes Grosserer O. Lund berettiget til at faa Erstatning for Skaden paa Laksefustagerne.

For Højesteret mødte Advokat Halkier for Firmaet C. K. Hansen paa Skibets Vegne, Højesteretssagfører Arntzen for Grosserer Ole Lund.

Advokat Halkier gav først en Oversigt over, hvorledes Forholdet mellem Købmænd og Redere gennem Tiderne havde udviklet og forandret sig; nu til Dags under frit ombord Leveringer havde Afskiberne ikke den samme Interesse som tidligere i at afskibe Varerne i god Stand, men Rederne havde da efterhaanden set sig nødsagede til, for at kunne føre deres Forretninger, at fraskrive sig Ansvar for Godsets Tilstand. Dette, at Rederne ved Bestemmelser i Konnossementerne fritog sig for Ansvar, var noget, som de moderne Samfærdselsforhold førte med sig. Sø- og Handelsretten var aabenbart ikke fulgt med Tiden. Den i Haslands Konossementer optagne negligence clause stred ikke imod almindelig Ret, og de engelske Domstole havde forlængst anerkendt en saadan Klausul, hvilket Taleren paaviste ved at fremdrage forskellige engelske Domme og Udtalelser af engelske Retslærde. Domstolene burde anerkende Kontraktsfriheden. Hvad Sagens nærmere Omstændigheder angik, fremhævede Taleren, at Stuvningen efter alt, hvad der forelaa oplyst, maatte siges at have været forsvarlig; naturligvis havde Kasserne været udsatte for et Tryk, men ikke mere end man maatte antage, at de under normale Forhold maatte kunne taale; det var mærkeligt, at de søkyndige Dommere vare gaaede uden om Spørgsmaalet om Stuvningen, som de dog særlig maatte antages at kunne danne sig en Mening om, men dette var vel, fordi der ikke i denne Retning kunde rettes nogen Anke imod Rederiet; Sø- og Handelsrettens Dom byggede paa, at Rederiet ikke tilstrækkelig havde oplyst Forholdene, men hertil maatte bemærkes, at der forelaa en af Kaptajnen og Styrmanden for en Notar i England afgiven Forklaring samt Skibets Dagbog, hvoraf fremgik, at man havde havt haardt Vejr og faaet en betydelig Slagside, Udtalelser, som man savnede al Grund til at betvivle; at der, da Skibet kom til Kjøbenhavn, kun fandtes en ringe Slagside, kunde ligge i, at man, netop for at hjælpe paa Slagsiden, udelukkende havde brugt Kul af Bunkerne i den ene Side. At Synsforretningen i Kjøbenhavn var ubestemt i sine Udtalelser kunde kun lægges Synsmændene og ikke Rederiet til Last. Naar

Synsforretningen først anførte daarlig Stuvning, senere Ladningens Forskydning under Rejsen som Skadens Aarsag, da kunde Rederiet antage begge Alternativer; thi i begge Tilfælde mente Rederiet at være fri for Ansvar i Henhold til sin Konnossements-Klausul.

Højesteretssagfører Arntzen hævdede, at Konnossementets Hovedbestommelse var den, at Godset skulde afleveres i samme Stand, hvori det var blevet modtaget; var der sket Skade, maatte Rederen gøre det antageligt, at Skaden var sket ved en af de Omstændigheder, som skulde fritage ham; det var ikke tilstrækkelig at nævne en af disse Omstændigheder som Aarsag til Skaden, Forholdet maatte nærmere oplyses, ellers stod Købmanden fuldstændig prisgiven. Hvis det nu kunde gøres antagelig, at Skaden var foraarsaget ved det haarde Vejr og Skibets Slagside, da vilde ganske vist Rederiet være fri for Ansvar; men dette havde de søkyndige Dommere ikke anerkendt. Dagbogens Udtalelser om den betydelige Slagside kunde ikke bestaa overfor de i Kjøbenhavn oplyste Kendsgerninger; i Kjøbenhavn havde Skibet saa godt som ingen Slagside, og der var intet, der tydede paa Forskydning af Ladningen; under Vejs var Ladningen ikke lempet, og i saa Fald kunde det ikke antages, at en saa betydelig Slagside skulde rette sig af sig selv. Der var ingen Søforklaring aflagt her, og den originale Dagbog var ikke trods Opfordring fremlagt. At Stuvningen skulde have været forsvarlig og godt udført, betvivlede Taleren, det fremgik ikke af de fremlagte Erklæringer, men Modparten havde jo fremhævet, at selv om Skaden skulde skyldes mangelfuld Stuvning, maatte Rederiet være at fritage for Ansvar i Henhold til Konnossements-Klausulen; hertil maatte dog bemærkes, at selv om Klausulen skulde kunne fritage i dette Tilfælde, maatte det dog dertil kræves, at de nærmere Omstændigheder oplyses. Hvad selve Klausulen angik, da var den omtalte Kamp mellem Redere og Købmænd ikke noget nyt her hjemme; der kunde saaledes henvises til Sølovens Motiver, hvor Frygten for de alt for vidt gaaende Fritagelses-Klausuler var udtalt, ligeledes til Hages Haandbog i Handelsvidenskaben, Afsnittet om Konnossementer. Sø- og Handelsrettens Dommere, vare uden Tvivl nøje inde i alt vedrørende dette vigtige Spørgsmaal om Konnossements-Klausuler. Nordamerika anerkendte ikke disse Fritagelsesklausuler, og hvad skandinavisk Ret angik, fandtes i „Dansk Søfartstidende" for 1896 anført en svensk Dom fra Göta Hofret, der i et vist Omfang ikke havde anerkendt en saadan Klausul. De af Modparten fremførte engelske Domme fandt Taleren ikke overbevisende, de viste snarere en vaklende Opfattelse af Spørgsmaalet.

Højesteret forandrede Sø- og Handelsrettens Dom med følgende Motivering: Efter Sagens Oplysninger maa det antages, at Beskadigelsen af de i den indankede Dom omhandlede Varer kun kan være foranlediget enten ved en paa Grund af haardt Vejr stedfunden Forskydning af Lasten under Rejsen eller ved daarlig Stuvning, mulig i Forbindelse med utilstrækkelig Styrke af Emballagen, eller ved disse Omstændigheder i Forening. Da nu det for Varerne udstedte Konnossement, hvis Bestemmelser i det væsentlige ere angivne i Dommen, hjemler Rederen Ansvarsfrihed med Hensyn til Godsets Beskadigelse af de nævnte Grunde, og da det efter de foreliggende, til Dels efter Dommens Afsigelse tilvejebragte Oplysninger, maa antages, at der efter den engelske Lovgivning, som i nærværende Tilfælde kommer til Anvendelse, intet er til Hinder for i et Konnossement at træffe Bestemmelser, hvorved Rederens Ansvarsfrihed udstrækkes ud over det efter Lovgivningen almindelige, og navnlig deri at indføre Bestemmelser som de ovenantydede, vil C. K. Hansen være at frikende for Ole Lunds Tiltale, hvorimod denne vil have at betale C. K. Hansen den betingede Fragt 164 Kr. 45 Øre med Renter. Derhos bør han betale C. K. Hansen Sagens Omkostninger for begge Retter med 500 Kr.

Højesteret har saaledes ikke i nærværende Tilfælde ment at kunne komme bort fra Konnossementets Ordlyd og har anerkendt Rederiets Ansvarsfrihed. Hvor stor en Betydning denne Dom kan have for senere Tilfælde er vanskeligt at afgøre, navnlig fordi Resultatet her væsentlig grundedes paa engelsk Ret, der i dette Tilfælde skulde anvendes, og om hvilken der forelaa Oplysninger for Højesteret, som aabenbart ikke i sin Tid forelaa for Sø- og Handelsretten. Naturligvis har det sin betydelige Interesse, at Højesteret i nærværende Tilfælde har anerkendt Rederiets Ret til i sit Konnossement at fritage sig for Ansvar, men endnu interessantere vilde det være, om man i sin Tid kunde faa en Afgørelse af dansk Rets Stilling til dette Spørgsmaal.

V. M.

„Moderat Fart" i Taage.

Campanias Dom, som gengaves i vort sidste Nummer, vil sikkert blive modtaget paa meget forskellig Maade i de forskellige Søfartskredse.

Sejlskibsrederier og Rederier med mindre Dampere vil naturligvis finde Dommen fuldstændig i sin Orden; det er jo klart, at en saa stor Damper som Campania ikke skal have Lov til i Taage at komme med saa stærk Fart, at man i samme Øjeblik, som man ser den, er oversejlet; det vilde medføre den aller største Fare for Sejladsen, hvis det skulde knnne tillades de store Oceandampere at gaa med det, som de kalde for „moderat Fart"; thi det, som de kalde moderat Fart, er en Fart, der er faretruende for alle mødende Skibe; kan de ikke paa anden Maade nedsætte Farten, saa lad dem, som Dommen siger, af og til stoppe for at tage Farten af Skibet.

Paa den anden Side vil de udenlandske Rederier, der have de store Skibe, sige: det er en ganske urimelig Dom; det, denne Dom forlanger, at vore Skibe skal gøre i Taage, nemlig stoppe af og til, det kan de ikke, det vil medføre Farer for vore Passagerer, naar vi skal ligge stille med et saa stort Skib uden at kunne styre det, og hvorfor ledes skal vi under saadanne Forhold kunne opfylde vore Forpligtelser med Hensyn til hurtig Befordring. Skal vi ligge stille i Taage, kommer vi aldrig over Atlanterhavet.

Disse sidste Betragtninger have faaet Udtryk i en Artikel i „Times", der er meget misfornøjet med Mr. Barnes Dom. „Shipping Gazette" hævder derimod det rigtige og retfærdige i Dommen og udtaler, at det er ganske nødvendigt, at Art. 16 følges strengt; at Skibene maaske blive længere opholdte, bør ikke tages i Betragtning overfor den Fare for Sejladsen, en Tilsidesættelse af Art. 16 indeholder. Det undrer „Sh. Gaz. at se den Paastand alvorlig hævdet, at 9 til 10 Knob er moderat Fart. Moderat Fart kan naturligvis ikke sættes til et bestemt Antal Knob, men det synes rimeligt, at man siger som Dommeren: det er ikke moderat Fart, naar et

Skib sejler saa hurtigt, at det ikke i det Øjeblik, det faar et andet Skib i Sigte forude, kan undgaa Sammenstød med det.

Da Fristelsen til at gaa med Fart i Taage jo ligger meget nær, er det heldigt, at Admiralitetsretten har afsagt en Dom som den nærværende, der indskærper Nødvendigheden af forsigtig Sejlads i Taage, selv i Tilfælde som dette, hvor saadan vanskelig lader sig forene med de Opgaver, der er stillet Skibet.

Om Bugserbaads-Lanterner.

Den engelske Admiralitetsret har if. „Sh. Gaz." afsagt Dom i en Sag, der af Bugserbaaden Knight of the Cross var anlagt imod den norske Bark Romance. Romance, der laa for Anker i Mersey, havde antaget Bugserbaaden til at bringe sig i Dok.

Kl. 10,15 om Aftenen d. 13. August gjorde Knight of the Cross fast paa Romances Bagbords Side og Kl. 11 gjorde en anden Bugserbaad, Conductor, fast om Styrbord.

Kl. 11,45 blev Damperen Javery af den stærke Flod ført ned paa Romance og borttog Klyverbom, Bugspryd og Fokkemast samt gjorde en Del anden Skade. Bugserbaadene kastede los og bakkede klar. Romances Ankerkætting sprang, saa at Skibet kom i Drift, men Knight of the Cross fik den med nogen Anstrengelse paa Slæb og holdt den op imod Strømmen, indtil det om Morgenen lykkedes at faa Barken hen til South Cunard Bøjen og senere ind i Garston Dok. For den saaledes ydede Hjælp fordredes Bjærgeløn.

Fra Romances Side fremhævedes, at Grunden til, at Damperen stødte paa, maatte søges i, at de to Bugserbaade havde vildledt denne ved fejlagtig at vise Bugser- og Sidelanterner i Stedet for Ankerlanterner; da Bugserbaaden saaledes selv havde fremkaldt Ulykken, havde den intet Krav paa Bjærgeløn. Den Hjælp, den havde ydet, havde dernæst været uden Vanskelighed og uden Fare for Bugserbaaden.

Dommeren, Mr. Barnes, udtalte nu, at Forholdet var det, at Bugserbaadene havde været hver paa sin Side af Skibet og havde havt Bugserlanterner og Sidelanterner oppe, medens Skibet havde havt Ankerlanterne. Stillingen var den, at Bugserbaadene gik fremover for at hjælpe Skibet til at hive sit Anker, hvilket den Gang, Sammenstødet skete, ikke endnu var lettet. Det var rigtigt, at Skibet havde Ankerlanterne, da det endnu var til Ankers, men det var ogsaa rigtigt, at Bugserbaadene havde de andre omtalte Lanterner, idet de ikke vare til Ankers; fordi de vare gjort fast til et Skib, der laa til Ankers, kunde de ikke siges selv at være til Ankers. Bugserbaadene maatte saaledes siges at have ført de rette Lanterner, og det kunde ikke ses, hvorledes deres Lanterneføring kunde have foraarsaget Paadrivningen. Der maatte efter alt det foreliggende siges at tilkomme Knight of the Cross Bjærgeløn, og hvad dennes Størrelse angik, da kunde den under Hensyn til den ringe Fare for Bugserbaaden og den ringe Værdi af Romance og dens Last (£ 2,200) sættes til £ 175.

Laste- og Losseforhold i Wismar.

Vi have modtaget følgende:

Wismar, d. 27. November 1900.

Igennem Deres ærede Blad tillader jeg mig paa flere Skibsføreres Vegne at oplyse mine Kolleger om Losnings- og Lasteforholdene her i Wismar.

Jeg indkom hertil tilligemed flere andre med en Ladning Byg fra Danmark. Certepartiet lød som sædvanligt, med 3 Dage til Losning. Jeg blev meldt klar til Losning den første Dag, men fik til Svar, at Købmanden højst kunde losse 2 Skibe af Gangen; Losningen blev paabegyndt den sidste Dag, og fuldendt den næste. Jeg fik paa denne Maade en Overliggedag, som jeg gjorde Fordring paa Godtgørelse for igennem vor ærede Mægler, Hr. C. Tiede. Det viste sig imidlertid, at det var umuligt at faa Overliggedagspenge her i Wismar, da Købmanden altid kan dække sig under, at han kan ikke faa Toldvæsen til at paase Losningen. En Proces angaaende Kajplads er nylig tabt af svenske Skibe; rimeligvis vilde Resultatet blive det samme, om ikke Jærnbanevogne kunde faas.

Det er ikke nogen let Sag at undersøge, om disse Paastande ere rigtige, da Købmænd, Toldvæsen og Mæglere stikke Hovederne sammen.

Selv om det ogsaa blev bevist, at der kunde ikke losses af ovennævnte Grunde, synes det mig højst urigtigt, at Skibet skal bære hele Tabet.

Heldigst vilde det jo være, om Skibsførerne, naar de lod dem befragte til Wismar, lod indføre en Klausul i Certepartiet, som kunde fritage dem for Tab i saadanne Tilfælde.

Jeg sluttede igen Saltfragt tilligemed mange andre; Betingelserne var, at vi skulde laste, naar Saltet ankom med Jærnbanen, hvilket Mægleren forsikrede vilde ske i Løbet af 4 Dage; jeg har imidlertid forhørt mig og ikke fundet, at der er noget Skib, der har faaet Saltladning hurtigere end 8 à 10 Dage.

Jeg fraraader mine Kolleger at komme til Wismar i Haab om at faa en nogenlunde ordentlig Ekspedition, da en saadan ikke kan faas mere.

Paa flere Skibsføreres Vegne

B.

Hou Fyr.

Vi have modtaget følgende:

Undertegnede Skibsførere, som i de sidste Nætter have havt Lejlighed til fra Aarhusbugten at styre ned bag Hou Røn efter det nye Ledefyr paa Hou Havn, tillade sig herved at udtale vor Tilfredshed over Anbringelsen af dette Fyr. De forskellige farvede Vinkler i Forbindelse med Fyrets udmærkede Lysævne vil nu gøre det muligt for de mange Smaaskibe, der passere fra Aarhusbugten Syd paa, til enhver Tid paa Natten at kunne sejle ind til den bedste Ankerplads, man har fra Aarhus til Lillebælt.

Saa vidt os bekendt har Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe ikke været med til at arbejde for Tilvejebringelsen af Fyret; dette skyldes vistnok Hou Fiskeriforening. Vi ere af den Formening, at der fra vor Side bør udtales en Paaskønnelse over, at man har faaet et Fyr ved Hou, hvilken Paaskønnelse

bedst lægges for Dagen ved disse Liniers Optagelse i Medlemsbladet.

I November 1900.

J. S. Hansen, Skonn. „Helga". *I. C. Sørensen*, Galease „Ellen Margrethe".

N. S. Hansen, Skonnert „Mira".

Fransk Dom om Havarigrosse.

En tyrkisk Damper, bestemt fra Kertch til Port Louis du Rhone med en Ladning Hvede, forlod Kertch uden Lods og kom ind i Strædet, der fra Kertch fører til Sortehavet; her kom Damperen, der stak 20 Fod og 8 Tommer for og 21 Fod og 6 Tommer agter, paa Grund i 20½ Fod Vand. Damperen kunde ikke komme af ved egen Hjælp, men maatte have Bjærgningshjælp. Udgifterne hertil samt Skaden paa Damperens Maskine ved Afbringelsesforsøg forlangte Kaptajnen fordelt som Havarigrosse.

Ladningsejeren modsatte sig dette, fordi det efter hans Mening havde været en grov Fejl af Føreren ikke at tage Lods. Hertil bemærkede Damperens Reder, at han efter Fragtkontrakten var fri for Ansvar for Førerens og Mandskabets Fejl.

Marseilles Handelskammer, hvor Sagen førtes, kom til det Resultat, at der ikke kunde gives Adgang til Havarigrosse Fordeling. Der var ganske vist ikke Lodstvang det omtalte Sted, men det var en utilgivelig Fejl af Føreren at undlade at rette sig efter den Bekendtgørelse, som den stedlige Lodsforening havde udstedt, hvorefter det tilraadedes alle Skibe med mere end 20½ Fods Dybgaaende at lægte i det omtalte Stræde.

Hvad Konnossementets Fritagelsesklausul angik, da mente Retten ikke, at denne kunde dække grove Fejl og Undladelser af Føreren, navnlig ikke naar disse Fejl gav Rederen en Fordel. Det vilde være ubilligt, at en Reder, der ifølge sin Kontrakt skulde bære Lægteromkostninger, kunde kaste en større eller mindre Del af disse over paa Ladningsejeren i Form af et Bidrag til et Havari, som han selv (gennem Føreren) havde foraarsaget.

(Sh. Gaz.)

Literatur.

Tabel for Rettelse af Maanens observerede Højde til Maanens Centrums centrale Højde samt kort Anvisning til en let Udregning af nogle forskellige Observationer ved Maanen, udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af A. O. Tuxen og Aage V. Tuxen, Svendborg Navigationsskole. Kjøbenhavn 1900. (G. E. C. Gads Forlag).

Første Udgave af denne Bog udkom i Slutningen af 1893, og vi havde den Gang Lejlighed til at udtale vor Anerkendelse af den som et virkelig godt Bidrag til Fremme af god og sikker Navigering. Sikkert er Anvendelsen af Maaneobservationer ombord i Skibene siden den Gang tiltaget, og den foreliggende Bog er da nu saa meget mere paa sin Plads som et Hjælpemiddel ved disse Observationer. Forf. udtale i Forordet, at Maanen er et Himmellegeme, som særlig egner sig til Pladsbestemmelser paa Søen. Dens Højde kan meget ofte maales, ved Dag, i Tusmørket, ja endog ud paa Natten, idet den selv oplyser Kimmingen under sig. Det vil til Tider falde lettere at faa maalt en Maanehøjde end en Solhøjde, og Maanen kan til Tider afgive enten en bedre Bredde eller en bedre Længde end Solens Højde. Ofte kunne Solens og Maanens Højder maales samtidig og Skibets nøjagtige Plads saaledes bestemmes ved to skærende Stedlinier. At Maanen tidligere er benyttet saa lidt til Pladsbestemmelser paa Søen, tilskrive Forf. den Omstændighed, at de dertil hørende Beregninger ere omstændeligere og tage mere Tid end f. Eks. ved Observationer af Solen. For at hjælpe herpaa, ere disse Tabeller og den til dem sig sluttende Anvisning til let Udregning af forskellige Observationer ved Maanen udarbejdede.

Vi beklagede, da denne Bogs første Udgave forelaa, at den danske „Nautisk Almanak" ikke indeholdt de fornødne Data til de i nærværende Bog udførte Beregninger, saaledes at der jævnligt maatte henvises til den engelske „Nautical Almanac". Dette Forhold genfindes i den nye Udgave, og det ligger da nær for os atter at udtale Ønsket om, at „Nautisk Almanak" kunde faa den Udvidelse, der i denne Henseende er fornøden. Dette vilde komme vore Navigatører til Gode, og det vilde fremme Brugen af den foreliggende Bog, som vi medgive vor bedste Anbefaling.

E. Alexander Svedstrup: De Danskes Vej —. Indtryk og Billeder fra „Valkyrien"s Togt. Kjøbenhavn 1900. (Gyldendalske Boghandels Forlag).

Forfatteren deltog som „Civilist" i Valkyriens Togt til de østasiatiske Farvande, og han vil i denne Bog skildre Rejsen, der gik fra Danmark til England, Algier, Malta, Kreta, gennem det røde Hav og over det indiske Ocean, til Singapore og Siam og videre til Kambodja og Kina, Hongkong, Foochow, Shanghai til Japans Hovedstad, og han vil dertil fortælle om Livet ombord paa den danske Orlogsmand og dens Besætnings Hændelser og Oplevelser. Æmnet, som Forf. saaledes vil behandle, er ikke nyt, og særlig om „Valkyriens" Togt er der jo i den forløbne Sommer skrevet rigeligt i Dagspressen. Men Hr. Svedstrup, hvis Bestilling det virkelig er at være Forfatter, har vel nok adskilligt bedre Betingelser for at skrive en Skildring som denne end de fleste af hans Forgængere, og han vil antagelig kunne afvinde Æmnet nye Sider. Det foreliggende første Hæfte, der er rigt og pynteligt udstyret, er skrevet underholdende, om end Indledningen er stemt højere, end der er Anledning til. For dem, der have deltaget i „Valkyriens" Togt, vil denne Bog sikkert altid opfriske mange lyse Minder, for andre synes den, efter det udkomne Hæfte at dømme, at være en let og fornøjelig Læsning.

Sammenstød i Suezkanalen.

Den engelske Admiralitetsret afsagde d. 9. November Dom i følgende Sammenstødssag.

Den kinesiske Damper Moyune, der var paa Rejsen

fra Birkenhead til kinesiske og japanesiske Havne, styrede, med Kanallods ombord, ned af den uddybede Kanal ved den nordlige Indgang til Bittersøen med en Kurs af S. $^1/_2$ O. Vejret var godt og klart. Man bemærkede da i omtrent $2^1/_2$ Kvartmils Afstand, 2 à 3 Streger om Bagbord, en Damper, der kom gennem Bittersøen, og som senere viste sig at være Damperen Knaresbro. Da Moyune var klar af Bøjerne ved Kanalens Indgang, gaves der lidt Bagbords Ror for at give Plads for Knaresbro, der styrede efter Indløbet. Det saa ogsaa ud til, at Skibene skulde gaa klar af hinanden med Bagbords Side imod Bagbord, men i mindre end $^1/_2$ Kvartmils Afstand gav Knaresbro to korte Fløjtestød og drejede Bagbord over. Moyune gav haardt Bagbords Ror og et Stød i Fløjten, hvorefter Maskinen blev stoppet og sat fuld Kraft bak. Knaresbro kom imidlertid med stærk Fart ind imod Moyune og ramte med sin Stævn og Styrbords Boug Moyunes Bagbords Boug og beskadigede denne saa meget, at Moyune maatte sættes paa Land.

Den engelske Damper Knaresbro, der var paa Rejsen fra Moulmein til Port Said for Ordre, styrede en nordvestlig Kurs gennem Bittersøen og havde Kanallods ombord. I fem til seks Kvartmils Afstand bemærkede man omtrent 1 Streg om Styrbord en Damper, som senere viste sig at være Damperen Moyune, kommende ned ad Kanalen. Knaresbros Maskine sattes da paa halv Kraft, senere paa langsom, for ikke at gaa forbi Moyune inde i Kanalen. Knaresbro holdt godt vestlig for Indløbet for at give Moyune Plads til at komme ud af Kanalen. Da Moyune kom ud af Kanalen saas det, at den i Stedet for at give Styrbords Ror gik lige frem og holdt Kurs efter den Styrbords Side af Knaresbro. Knaresbro lagde da Roret haardt Styrbord og gav to korte Stød i Fløjten og vilde let have gaaet klar, hvis ikke Moyune, der gav et Stød i Fløjten, var kommet under Bagbords Ror og med betydelig Fart; Knaresbro holdt stadig nogen Fart frem efter under haardt Styrbords Ror som den eneste Fremgangsmaade til at undgaa eller lette Sammenstødet, men kort efter skete dette.

Fra den ene Side hævdedes det, at Knaresbro havde havt for stærk Fart, urigtig havde lagt Roret Styrbord og havde undladt at stoppe og bakke; fra den anden Side hævdedes det, at Moyune havde havt daarlig Udkig, havde havt for megen Fart, urigtig havde givet Bagbords Ror og havde undladt at stoppe og bakke.

Dommeren, Mr. Barnes, udtalte i sin Dom, at Moyune havde handlet fuldstændig rigtig og at Knaresbro alene havde Skylden for Sammenstødet; det var forkert, at Knaresbro gav Styrbords Ror, den skulde allerede længe før Skibene mødtes have givet Bagbords Ror, og have passeret Moyune om Bagbord; den havde endvidere undladt at stoppe og bakke. Det var blevet hævdet, at Skibene krydsede hinandens Kurser og at Knaresbro derfor havde manøvreret rigtig, men Dommeren kunde ikke se, at man, hvordan man end betragtede Sagen under Hensyn til Søvejsreglerne, kunde frikende Knaresbro for Ansvaret. Hvis Skibene krydsede hinandens Kurser, da havde Knaresbro undladt at gøre, hvad den skulde gøre, nemlig holde klar af Moyune længe forinden de kom i hinandens Nærhed.

Dommeren mente nu imidlertid ikke, at Reglen om Dampskibe, der krydse hinandens Kurser (Art. 19) kom til Anvendelse her. Det Sted, hvor Sammenstødet skete, maatte nemlig betragtes som et snævert Farvand i den Forstand, hvori dette nævnes i Art. 25. Naar et Sammenstød fandt Sted, udenfor Indgangen til en snæver Kanal paa et Sted, hvor Skibene maatte manøvrere under Hensyn til, at det ene var ved at gaa ud og det andet ved at gaa ind, da maatte et saadant Sted, selv om det var mere aabent Farvand, dog betragtes under Hensyn til den snævre Kanal, og Art. 25 finde Anvendelse, hvorefter Skibene skulde passere hinanden Bagbord mod Bagbord.

Selv om imidlertid Art. 25 ikke maatte komme til Anvendelse, blev Knaresbro derfor lige skyldig. Det var nemlig under Hensyn til det Sted, hvor Sammenstødet skete, den almindelige og nødvendige Kurs for begge Skibe at mødes Bagbord mod Bagbord, og ingen Kaptajn, der kom med sit Skib ud af Kanalen saaledes som Moyune, vilde drømme om, at det mødende Skib kunde falde paa at give Styrbords Ror og krydse hans Kurs for at gaa over til den vestlige Side og vente der paa hans Passage.

Moyune havde handlet rigtig; der var intet oplyst, der tydede paa mangelfuld Udkig; at Farten maaske var større end tilladt efter Suez Kanal-Forskrifterne var uden Betydning, da Skibet var udenfor den egentlige Kanal; den Manøvre, der gjordes tilsidst, haardt Bagbords Ror, Stopning og Bakning, var i Virkeligheden det eneste, der da kunde gøres for at gøre Sammenstødet mindre alvorligt.

Efter det anførte kom Retten til det Resultat, at Knaresbro alene havde Skylden for Sammenstødet.

(Sh. Gaz.)

Lodsforhold i Kejser Wilhelm-Kanalen.

Nordisk Skibsrederforening offentliggør et Brev fra Lodsinspektøren i Cuxhaven af 3. Oktbr. d. A., hvori det bl. a. hedder:

For Skibe, der komme gennem Kejser Wilhelm-Kanalen og ere bestemte til Søs, er det ikke nødvendigt at medtage Lods helt til Fyrskib II „Caspar", hvis Vind- og Strømforholdene skulde synes at gøre Lodsens Afsætning paa denne Station vanskelig. Det er overhovedet en absolut overflødig Fordring af Lodserne, at Skibsførerne skal tage dem med helt til Fyrskib II „Caspar". Fra Cuxhaven kan enhver Skibsfører, der er nogenlunde duelig, bringe sit Skib til Søs, da han kun har at styre fra Fyrskib til Fyrskib. Disse ligger i en Afstand af 4—5 Mil fra hinanden.

I Cuxhaven holder Hamburg en Damper, der udelukkende er bestemt til at optage Lodser fra Skibe, der kommer ned ad Elben; denne Damper ligger rede Dag og Nat, og paa givet Signal lægger den direkte til Siden af Dampskibe, som ønsker at afsætte sine Lodser eller andre Personer i Cuxhaven uden Hensyn til Strømretningen. Dampskibene har kun at moderere Farten, og lider, naar kun det nødvendige Signal er givet i rette Tid, næsten intet Tidstab, ligesom de heller ikke løber nogen Risiko for at komme i Kollision ved at afgive deres Lodser ved Cuxhaven.

Er en Skibsfører ganske ukendt her og vil medtage sin Lods forbi Cuxhaven, saa bydes der ham endnu Lejlighed til at afsætte Lodsen paa Fyrskib III. Afhentningen af Lodserne sker vistnok her ogsaa pr. Baad; dog kan Lodsen her paa Grund af den roligere Sø nedfires paa en Line, saafremt Vejret ikke er alt for ugunstigt. Farvandet ved Fyrskib III er ogsaa betydeligt bredere end ved Fyrskib II, og Skibene kan her svinge med større Sikkerhed. Alle Skibe, som vil afgive Lods paa Fyrskibene II eller III, maa vende, hvis der er stærk Ebbe og Vindretningen er saadan, at den umuliggør Baadens Tilbagesejling til vedkommende Fyrskib. Førerne paa de fleste fra Hamburg kommende Dampskibe lade deres Lodser gaa ved Cuxhaven, og Antallet af de i Cuxhaven landsatte Lodser beløber sig til c. 450—500 pr. Maaned. Distancen fra Kanalmundingen til Cuxhaven er 16 Sømil og samme Afstand er der mellem Cuxhaven og Fyrskib II Caspar".

Som det turde være Dem bekendt, underholder Staten Hamburg samtlige Fyr- og Lodsvæsensinstitutioner paa Elben og opkræver derfor af de til Hamburg kommende Skibe en Afgift, som er iberegnet i de opkrævede Lodspenge. Af Skibe, som komme ud fra Kejser Wilhelm-Kanalen og gaa til Søs, erholder Staten Hamburg kun 4 Pfenning pr. Netto Reg.-Ton. Denne Indtægt strækker imidlertid ikke paa langt nær til til at betale Lodserne med, da Hamburg maa betale disse for Lodsning af Skibene fra Kanalen og ud til Søs, overensstemmende med den bestaaende Kontrakt.

Om Hensigtsmæssigheden af at have Dampere for Lodshentetjenesten, hersker der ikke Meningsforskel, og der er fra min Side allerede sket Henstilling i den Retning til vedkommende Myndigheder. Til denne Lodshentetjeneste maa der bygges 2, til Fordringerne svarende Dampere, hvis Bekostning anslaas til c. 150,000 Mark pr. Stk.; disses Dimensioner maa være saa store, at de i det værste Vejr kan holde Stationen mellem Fyrskib II og III. De aarlige Udgifter for disse Dampere vil tilsammen beløbe sig til 60,000 Mark, som vilde staa lige over for en Indtægt for Lodsernes Udhentning af højst 10,000 Mark, naar den nuværende Tarif bibeholdes. Hvorledes Myndighederne vil stille sig til disse ret betydelige Udgifter for Afhentning af Lodserne pr. Damper, er til Dato ikke bekendt her.

Om Propslaster og Propsens Maaling i England.

Der indløber ofte, skriver Nord. Skibsrederforenings Cirkulære, Klager til Foreningen over det daarlige Resultat, Skibene giver med Propslaster til England og da især til Hull, og det selv da, naar man efter Udregningen paa Lastestedet skulde antage, at Skibet havde et godt Indtagende.

Saaledes blev et Dampskib, der kom fra Finland med Props, paa Lastestedet beregnet at skulle have inde 577 Stds., medens der i Hull kun udmaaltes 547 Stds.

Dette Skib havde af Plankelast sædvanlig et Indtagende af 620 Stds.

Grunden til dette daarlige Resultat er nærmest at tilskrive den Maade, hvorpaa Propslasten „according to the custom" udmaaltes dersteds.

Under Maalingen af Propsens Topdiameter blev denne taget paa selve Træet under Barken*) og der blev desforuden under Maalingen bortkastet saadanne Maal, der vare under $^1/_2$ Tomme, saaledes at f. Eks, hvis Topdiameteren var over 3 Tommer, men under $3^1/_2$, blev Propsen kun regnet for at være 3 Tommer, og hvis den var over $3^1/_2$ Tomme, men under 4 Tommer, blev den kun regnet for at være $3^1/_2$ Tomme. Det er indlysende, at Skibene ved en saadan Maaling lider store Tab, idet store Kvanta af baade Træ og Bark bliver ført over Søen fragtfrit.

Vi har derfor troet det rigtigt at gøre Rederne opmærksomme paa denne Maalingskutyme, idet vi samtidig ønsker at henlede Opmærksomheden paa det mindre heldige i at slutte Propscertepartier paa de nu almindelige Former, med visse løbende Fod af de forskellige Topdimensioner til en Standard.

Den Props, der udskibes, er nemlig meget forskellig, nær sagt paa hvert enkelt Sted, hvorfra den skibes, idet der paa nogle Steder er en betydelig Forskel paa Top- og Roddiameteren af Propsen, paa andre Steder mindre; paa nogle Steder er Propsen godt hugget og vel afkvistet, paa andre ikke.

Vi tro derfor, at den hidtil mest anvendte Form for Propscertepartier og derigennem for Propslastens Udmaaling saa vidt muligt bør undgaas, og at i Stedet derfor Certepartierne bør sluttes for Lumpsum, beregnet efter det Antal Standards, Skibene bevislig før har havt inde, f. Eks. ved 3 eller 5 foregaaende Rejser.

Hvis der derimod sluttes efter de sædvanlige, nu brugelige Certepartier, bør der i samme indtages, at Topdiameterne ogsaa bliver at medtage i Beregningen for mindre Brøkdele end halve Tommer og med Maaling udenpaa Barken, og Kaptajnerne bør ved Fremkomst til Lossested antage en paa Stedet boende paalidelig Mand til at kontrollere, at Maalingen udføres i Overensstemmelse med denne Certepartiets Bestemmelse.

*) Dette Forhold er nærmere omtalt i Foreningens Haandbog, „Befragtningsklausuler og Havarier", Side 78 i den norsk-danske og Side 75 i den svenske Udgave.

Lodspengene i Æbeltoft.

Vi have modtaget følgende:

I ærede Kollegers Interesse, som mulig i Fremtiden komme til Æbeltoft, undlader jeg ikke at meddele, at Lodspengene, som tidligere vare meget høje, især for mindre Skibe, nemlig 1 Kr. pr. Fod for indg. og 65 Øre for udg., i Aar ere blevne forandrede saaledes, at der nu betales pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage 8 Øre for indg. og 4 Øre for udg.

Da Havnen er lille og i mange Tilfælde vanskelig at besejle, særlig med Kuling af Vinde fra Syd til Vest, anbefaler jeg enhver, der søger Havnen, at benytte Lodsen.

Med Tak for Optagelsen

Sophus Jensen,
Fører af Gl. „Axel" af Æbeltoft.

Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender.

Nr. 26 indeholder: 90. Dom, afsagt af Trondhjems Søret d. 7. Aug. 1900. W. A: Knudtzon, Christianssund, imod Det nordenfjeldske Dampskibsselskab, Trondhjem. 91. Dom, afsagt af Bergens Søret d. 17. Aug. 1900. Kulkompagniet af 1871 imod det Bergenske Dampskibsselskab. 92. Dom, afsagt af Christianssunds Søret d. 15. Septbr. 1900. Skipper Storfold mod Charles Ludvigsen.

Nr. 27 indeholder: Dom, afsagt af Norges Højesteret. Norddeutsche Versicherungsgesellschaft ved Jac. O. Lyngaas & Co., Tønsberg, imod Dampskibet „Olafs" Rederi Kabelvaag. Et lille Dampskib paa 23 Tons, bestemt til Fiskefart, stødte ved Fejl fra Lodsen paa Grund. Assurandørerne nægtede at betale Erstatning, fordi Skibet ingen Søkort havde havt ombord, idet de paaberaabte sig Sølovens §§ 241 og 242 (Forsømmelse fra de forsikredes Side med Hensyn til Oplysning af Omstændigheder af Betydning for Forsikringen) samt §§ 248 og 249 (om den forsikredes egen Skyld og om mangelfuld Udrustning). Skipperen og Maskinisten havde Part i Skibet. Ved Underretten var Forsikringsselskabet dømt til at betale Erstatningen, og til samme Resultat kom Højesteret. Da Forsikreren vidste, at Damperen gik paa Fiskefart, maatte han ogsaa vide, at der i denne Fart anvendes Skibe med mindre fuldkomment Udstyr end under

andre og større Forhold; Manglen af Søkort kunde ikke siges at være noget, hvorom den forsikrede i Henhold til §§ 241 og 242 skulde oplyse under Straf af Forsikringens Ugyldighed. Men heller ikke paa §§ 248 og 249 kunde Paastanden støttes. Efter disse Paragrafer maatte det kræves, at den mangelfulde Udrustning var Aarsag til Skaden. Men dette var ikke Tilfældet her. Lodsen vilde ikke, selv om Søkort havde været ombord, have benyttet dem; han havde sejlet i det paagældende Farvand først som Kendtmand og i de sidste 10 Aar som fast ansat Lods, og Aarsagen til Grundstødningen laa i, at Lodsen paa Grund af Sne inde paa Markerne og Højvandet havde taget fejl af Landet; men han vilde aldrig have tænkt paa at benytte Søkort, selv om det havde været der. Da endvidere hverhen Skipperen eller Maskinisten fandtes at have Skyld i Ulykken, maatte Underretsdommen stadfæstes og Assuranceselskabet dømmes.

94. Dom, afsagt af Frederiksstads Søret den 13. Juli 1900. „Sannesund"s Rederi imod Bark „Friheden"s Rederi.

Fra Sø og Land.

Fanø Navigationsskole. Fra Nordby, Fanø, skrives til os d. 3. Decbr.: Til den i forrige Uge afsluttede offentlige Eksamen for 3. Termin i Aar var der indstillet til 1ste Afdeling 8 Elever og til 2den Afdeling 4 Elever. Alle de indstillede bestode, nemlig:

Almindelig Styrmandseksamen: Aage Hjorth-Schmidt, Nordby, H. M. Sørensen, Korsør, M. J. K. Kolster, Nordby, U. Chr. Jensen, Nykjøbing M., Johan Bartholdy, Næstved, Chr. Nielsen, Nordby, H. C. Uldall, Sønder Bjært pr. Kolding, og A. H. Wissing, Struer.

Udvidet Eksamen: J. Madsen, Ølgod, V. Chr. Tandrup, Aarhus, P. Poulsen, Thisted, N. J. Nielsen, Aarhus.

Nye Kursus begynde straks i begge Afdelinger; Elever kunne indtegnes til enhver Tid.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 3. Trækning begynder Onsdag d. 12. Decbr. Paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder bliver fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster, saaledes at ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faa Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en stedse stigende Skala faa Gevinst i hver Trækning, hvorom for 3. Trækning Vedkommende henvises til omstaaende Bekendtgørelse.

Gevinsterne kunne ombyttes med andre Genstande. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Grosserer-Societets Responsum. Jeg udbeder mig et Responsum over: Ere bornholmske Havne som Rønne, Hasle, Svaneke og Nexø at regne til gode danske Havne nordligst Aarhus, naar der er Tale om Afskibning ab danske eller tyske Havne for Ladninger i Størrelse af 60 à 100 Tons?

Responsum af 24. August 1900: Ja.

Nu, da saa mange Forbedringer i Retning af Bekvemmeligheder for Skibene ere gennemførte i Archangel, synes denne Plads at maatte blive et vigtigt Knudepunkt for Udførslen af sibiriske Produkter, særlig Korn. Perm—Kotlas Jærnbanen, Dampskibsforbindelsen mellem Kotlas (dens foreløbige Endepunkt) og Archangel, og det i Archangel af den russiske Regering oprettede Bureau til Lettelse af Kornhandelen med Udlændinge, have allerede virket i nogen Tid, men det er for tidligt at spaa om den Udvikling, som Eksporthandelen sandsynligvis vil undergaa. Det synes dog temmelig sikkert, at disse Foranstaltninger i Forbindelse med Moscow-Jaroslav-Vologda Jærnbanen og den Uddybning af Archangels Havn, der nu finder Sted, vil aabne en ny Æra baade for Byen og Landsdelen. Perm-Kotlas Jærnbanen aabner et Opland med omtrent 6 Mill. Indbyggere; dette vil sandsynligvis medføre Indførsel af fremmede Varer og en deraf følgende Forøgelse af Skibsfarten. (Fairplay).

At lægge Agterenden til Vinden med sagte Fart agterover. Føreren af norsk Dampskib „Lysaker" har til sit Rederi sendt en Beretning vedrørende Rejsen fra London til Sydney i Ballast, hvoraf „Norg. Sjøft." meddeler følgende Uddrag:

„Da vi naaede Newfoundlands Bankerne, fik vi den anden Storm. Jeg forsøgte da, hvad jeg aldrig før har vovet, væsentlig af Frygt for Roret, at lægge Agerenden til Vinden og gaa med sagte Fart agterover. Det var Frygten for Kulmangel, som drev mig til at forsøge Manøvren, men først surrede vi Roret aldeles fast. Over al Forventning laa Skibet udmærket til Vinden; naturligvis fik vi det ikke til at ligge ret op mod Søen, men laa da mindst 4 Streger nærmere, end det vilde gjort med Bougen til, og Slingringen ophørte omtrent, og det var ingen Anstrengelse hverken for Roret eller Maskinen; naar det saa tilføjes, at Driften vel næppe var det halve af, hvad den vilde været med Bougen mod Vejret, saa maa det siges, at Resultatet i enhver Henseende var storartet."

Fra d'Hrr. Lehmann & Stage her i Byen have vi modtaget „Det norske Aktieforlags" Fortegnelse over en stor Samling Skrifter, der sælges til meget nedsatte Priser. Man finder her f. Eks. Nordenskiølds Vega-Ekspedition, Stanleys Rejse i det mørkeste Afrika, Bibliothek for de tusind Hjem, og en stor Mængde Bøger af kendte og populære Forfattere.

Arbejderstrejken i Randers. Strejken kan nu betragtes som endt, idet Arbejdet genoptoges den 21. Novbr. paa de gamle Betingelser. Forinden var der forsøgt Mægling, men denne førte ikke til noget Resultat. Der arbejdes nu paa en ny Overenskomst imellem Parterne, som kan betrygge Arbejdet for et længere Tidsrum.

Udenrigsministeriet meddeler os, at ved kgl. Resolution af 29. f. M. er der til de norske Regler om Lodspligt føjet følgende Bestemmelser:

I. Fartøj af over 40 Netto Reg. Tons Drægtighed, som kun gaar i Fart mellem et Sted i Sverrig og et Sted i Norge, beliggende mellem Lindesnæs og Søgrænsen mod Sverrig, skal fra 1. Januar 1901 at regne, naar det under Rejse gennem en og samme Lodsled har betalt Lodspenge 10 Gange i det løbende Kalenderaar, være fritaget for Pligt til at betale Lodspenge i den tilbageværende Del af Kalenderaaret, for saa vidt det ikke benytter Lods.

II. For Fartøj, der gaar i Fart mellem et Sted i Sverrig og et Sted i Norge, og som fra indenskærs liggende svensk Farvand kommer over i norsk Farvand uden at have passeret den ved kgl. Resolution af 24. Februar 1900 fastsatte Udenskærsgrænse, skal Rigsgrænsen træde i Stedet for Udenskærsgrænsen, saaledes at Lodspligten kommer til at indtræde ved Rigsgrænsen og denne bliver Udgangspunktet for Beregning af Milepengene.

Odense Kanal vil nu blive uddybet til 19. Fod og vil blive reguleret. Arbejderne ville blive fuldførte i Løbet af $2^1/_2$ Aar og ville komme til at koste 1,890,000 Kr.

Der hersker for Tiden megen Bevægelse i Londons Søfarts- og Handelskredse i Anledning af Spørgsmaalet om en For-

bedring af Byens lidet tidssvarende Havneforhold. Den 15. Novbr. modtog Havnebestyrelsen en Skrivelse fra Londons Handelskammer, gaaende ud paa, at hvis Floden ikke uddybedes, saa at de mest moderne Skibe kunde faa Adgang, maatte første Rangs Stillingen i den internationale Handel gaa over til Hamburg og Antwerpen. Den 20. ds. svarede Formanden for „The Thames Conservancy Board", at der nu vilde blive gennemført en Plan, gaaende ud paa Anlæg af nye Kanaler, og at man forberedte Anlæg af en Kanal paa 30 Fods Dybde til Gravesend, dersom Parlamentet ansaa dette for ønskeligt. For Øjeblikket anvendte man hver Penny, man fortjente, paa at forbedre Besejlingsforholdene og uddybe Floden.

Medens Priserne for Dampskibe af alle Typer i den sidste Tid have været høje, have Rederne i de sidste 2—3 Uger, uden Tvivl paa Grund af de trykkede Fragter, tilbudt deres Skibe til Salg til efterhaanden aftagende Priser, skriver „Fairplay". En Reder, der for 3—4 Uger siden var tilbudt Lst. 24,000 for en Damper, og som afslog dette Tilbud, har siden uden Held søgt at faa den solgt for Lst. 23,000, Lst. 22,000 eller endog Lst. 21,000. Ti Aar gamle Baade paa 3500 Tons d. V., der for kort Tid siden omsattes til Lst. 22,000, kan nu faas for Lst. 19,000. Mange af de, der ere kompetente til at have en Mening om disse Forhold, anse det for meget uklogt af Rederne at nedsætte Værdien af Tonnagen ved saaledes at tilbyde deres Baade for villigt og til reducerede Priser. Det er sandt, at Prisen paa Staal er gaaet betydeligt ned, men dette vil ikke berøre Prisen paa ny Tonnage, idet næsten ethvert Værft er fuldt optaget af Arbejde og ikke kan garantere en ny Dampers Levering før Udgangen af næste Aar, medens de Værfter, der ere i Stand til at kontrahere, nu ikke ere stemte for at nedsætte deres Noteringer for nye Skibe. En anden Omstændighed, der vil influere paa Prisen paa Materialer, er det store Antal Arbejder, som den engelske Regering ventes at ville sætte i Gang i det nye Aar. Det synes at være en almindelig Opfattelse, at Priserne ikke ville blive saa høje som for omtrent en Maaned siden, men det begrunder ikke et Prisfald som det nuværende, da Afslutningen af Vanskelighederne i Syd-Afrika og Kina sandsynligvis vil fremkalde Begær for alle de Skibe, der nu sættes i Vandet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 23. Novbr. løb paa J. Priestman & Co.s Værft i Sunderland Skruedampskibet Svend II, bygget til Dampskibsselskabet Carl her i Byen, af Stablen. Skibet, der er bygget til Lloyds højeste Klasse, har følgende Dimensioner: 301′ × 42′ 3″ × 21′ 7½″; det er af Enkeltdæks-Typen med Kommandobro, Overbygning for og agter. Maskinens Cylindre er 21, 35 og 58 inch. Diameter med Stempelslag af 39 inch. To store Kedler ville arbejde med et Tryk af 160 ℔ pr. □ Fod. Skibet blev døbt af Frk. Johanne Schmidt af Kjøbenhavn. Det er bygget under Opsyn af Kaptajn Risøe og Maskinerne under Opsyn af Hr. O. Gamst.

Dampskibsselskabet Myren her i Byen har købt norsk Dpsk. Ganger Rolf, ca. 2,000 Tons d. V. Skibet faar under dansk Flag Navnet Kaj.

D. F. D. S. har solgt Dpsk. Tomsk til Rotterdam. Det er bygget 1885 hos Burmeister & Wain og maaler 993 Reg.-Tons.

Paa Kjøbenhavns Flydedoks Værft er en ny dobbeltskruet Sandpumpedamper løbet af Stablen. Den er bygget til Ny Kalkbrænderi og fik Navnet Kay. Den indrettes til at opsuge 400 Tons Sand i Timen og at udlade samme Kvantum i Timen.

Thisted Bank har solgt det ved Auktion købte Dpsk. Augusta af Thisted til Kapt. Budenweg af Greifswalde for 20,000 Mark.

Ved Bregninge Skov paa Thorseng er anlagt et nyt Skibsværft; det er det 10de Værft, der nu findes ved Svendborgsund, og alle ere de fuldt optagne af Arbejde.

Med det paa Flensborg Skibsværft nybyggede Dampskib Kiel foretoges d. 1. ds. Prøvetur, der forløb i alle Henseender tilfredsstillende. Skibets Dimensioner ere: 404′ × 47′ 8″ × 31′, og det er bygget til det tysk-australske Dampskibsselskab i Hamburg, hvis Skibe for den største Dels Vedkommende ere byggede paa dette Værft.

Personalia.

Fhv. Skibsfører J. Kronika har faaet Bevilling som Skibsmægler i Roskilde.

Kapt. Hans Jensen er midlertidig Fører af 3-mst. Skonnert „Anna" af Sønderho.

Kapt. P. S. Mortensen, Fører af 3-mst. Skonnert „Anna" af Sønderho paa Fanø, er d. 29. Novbr., 4 Dage efter et Ulykkestilfælde, afgaaet ved Døden paa et Hospital i Lowestoft. Hans Lig blev over Esbjerg ført hjem og jordfæstet paa Sønderho Kirkegaard under stor Deltagelse i Tirsdags.

Dødsfald. Skibsfører J. Løschenkohl af Nykjøbing F. er afgaaet ved Døden.

Posten som Havnefoged i Æbeltoft er ledig.

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.

Til Bureau Veritas er i Oktbr. Maaned 1900 anmeldt som forliste følgende Sejlskibe: 19 amerikanske, 1 argentinsk, 1 østerrigsk, 1 brasiliansk, 25 britiske, 1 chilensisk. 5 danske, 3 hollandske, 9 franske, 11 tyske, 6 italienske, 9 norske, 5 russiske, 1 spansk, 8 svenske, ialt 105; Dampskibe: 2 amerikanske, 9 britiske, 3 danske, 3 hollandske, 1 fransk, 1 tysk, 4 italienske, 2 japanesiske, 2 norske, 1 russisk, 1 spansk, 1 svensk, ialt 30. Aarsagerne til Forlisene vare for Sejlskibene: Stranding 58, Kollision 4. Ild 1, sunkne 3, forladte 5, Kondemnation 25, borteblevne 9; for Dampskibene: Stranding 12, Kollision 1, Ild 3, sunkne 1, forladte 1, Kondemnation 12.

Den største Del af Ladningen, c. 150 Tons, fra Dpsk. Titania, der sejlede mellem Kjøbenhavn og Stettin, og som ifjor Vinter skruedes i Sænk af Isen i Stettiner Haff, er bjærget og bragt til Stettin. Det bjærgede bestaar af Telegrafkabler, Maskiner m. v.

Laura, Dpsk. af Svendborg, kom Natten til 28. Novbr. paa Grund paa Hyllekrog. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil med sin Last, 1,800 Tdr. Sild. Maa losse og reparere.

Agent Lagoni, Skonnertbrig af Faaborg, har ud for Hammeren d. 3. ds. brækket sin Klyverbom.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra New Orleans 11. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Alexandra, Svensson, afgik fra New York 24. Novbr., bestemt til Christiania & Kbhvn. — Algarve, Borries, afgik fra Cadiz 3. Decbr., bestemt til Lissabon. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Dunkirk 3. Decbr. — Antwerpen, Wulff, afgik fra Kbhvn. 22. Novbr., bestemt til Boston. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 3. Decbr. — Arno, Strubberg, afgik fra Valencia 27. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Beira, Lunge, er ankommen til Denia. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Reval 1. Decbr., bestemt til Rotterdam. — Dagmar, Gade, afgik fra Dunkirk 29. Novbr., bestemt til Newcastle. — Douro, Ørum, afgik fra Boness 26. Novbr., bestemt til Valencia. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 22. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Garonne, Rasmussen, ank. til Danzig 2. Decbr. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 3. Decbr. — Hekla, Gundel, afgik fra Christianssand 30. Novbr., best. til New York. — I. C. Jacobsen, Kofoed, afgik fra Newcastle 1. Decbr., bestemt til Genua. — Island, Skjødt, ank. til Kbhvn. 4. Decbr. — Kentucky, Caroc, ankom til New York 2. Decbr. — Leopold II, Kruse, ankom til Boston 27. Novbr. — Loire, Rabe, ankom til Kbhvn. 2. Decbr. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 1. Novbr., best. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Petersen, afgik fra Boston 1. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Nicolai II, Michelsen, ankom til Christiania 3. Decbr. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 2. Decbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Kbhvn. 29. Novbr. — Omsk, Müller, afgik fra Kbhvn. 3. Decbr., bestemt til Dunkirk. — Seine, Staal, afgik fra Riga 30. Novbr., bestemt til Bordeaux. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 8. Novbr., best. til New Orleans. — Tiber, Beck, ankom til Messina 29. Novbr. — Tomsk, Andersen, ankom til Rotterdam 1. Decbr. — Xenia, Holst, afgik fra Stettin 21. Novbr., best. til New York.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra London 2. Decbr., bestemt til Hamburg. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 4. Decbr., bestemt til Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Kbhvn. 2. Decbr., best. til Reval. — Ceres, Jacobsen, afgik fra Leith 19. Novbr., bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, ankom til London 2. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Kbhvn. 30. Novbr., best. til Stettin. — Constantin, Lund, ankom til London 1. Decbr. best. til Hamburg. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 3. Decbr., bestemt til Danzig. — Eos, Christensen, afgik fra Libau 2. Decbr., bestemt til London. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 28. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Meyer, ankom til Antwerpen 24. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Hansen, ankom til Kbhvn. 1. Decbr., bestemt til Libau. — Kiew, Andresen, afgik fra Libau 2. Decbr., bestemt til Hull. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 8. Decbr. — Louise, Rasmussen, ankom til Pillau 28. Novbr., best. til Hull. — Maja, Petersen, ankom til Danzig 30. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Arendal 30. Novbr., bestemt til Throndhjem. — Moskov, Rohde, ankom til Kbhvn. 2. Decbr., bestemt til Libau. — Jyden, Erichsen, ankom til Kbhvn. 30. Novbr., bestemt til Hamburg. — Nordjylland, Kromann, ankom til Pillau 3. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Libau 30. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Pregel, Olsen, afgik fra Kbhvn. 30. Novbr., bestemt til Riga. — Thyra, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 3. Decbr., bestemt til Vestnorge. — Valdemar, Johnsen, ankom til Riga 27. Novbr., best. til Antwerpen. — Viking, Lorentzen, ankom til Kbhvn. 2. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Iversen, pass. Holtenau 30. Novbr., bestemt til Riga. — Skalholt, Aasberg, afgik fra Leith 27. Novbr., bestemt til Island. — Holar, Øst-Jacobsen, er ankommen til Stettin. — Kursk, Møller, ankom til Hull 22. Novbr., bestemt til Kbhvn. — A. Andersen, Schubert, pass. Holtenau 2. Decbr., bestemt til Antwerpen.

Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 5. Decbr., bestemt til Aarhus. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Malmø 6. Decbr. via Helsingborg, best. til Grimsby. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Newcastle 6. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 6. Decbr., bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 5. Decbr. via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith. — Primula, Petersen, afgik fra Kbhvn. 6. Decbr., best. til Newcastle. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 5. Decbr. via Svendborg og Odense, bestemt til Newcastle. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 5. Decbr., best. til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Dunkerque 3. Decbr. — Frode, Wrisberg, afgik fra Blyth 3. Decbr., best. til Kbhvn. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Libau 29. Novbr. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Rouen 3. Decbr. — Erik II, Hveysel, ankom til Rotterdam 1. Decbr. — Knud II, Hansen, ankom til Dordrecht 4. Decbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 1. Decbr., bestemt til Libau. — Danmark, Kraemer, ankom til Rotterdam 3. Decbr. — Ragnar, Risøe, ankom til Stettin 2. Decbr. — Volmer, Riber, afg. fra Libau 3. Decbr., bestemt til Rotterdam. — Dan, Tofte, ank. til Blyth 28. Novbr. — Magnus, Jørgensen, ankom til Dunkerque 27. Novbr. — Olaf, Petersen, ankom til London 29. Oktbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Tannebæk, afgik fra Swansea 24. Novbr., best. til Marseille. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Reval 3. Decbr. — Johan Siem, Dam, afgik fra Bordeaux 13. Novbr., bestemt til Philadelphia. — Pawel Andrejeff, Jensen, ankom til Reval 1. Decbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Grangemouth 27. Novbr., bestemt til Riga. — Russ, Jensen, afgik fra Mobile 25. Novbr., best. til Amsterdam. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Otaru 29. Novbr. — Eduard Bary, Thorsøe, afgik fra Suez 14. Novbr., bestemt til Port Arthur.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Blyth 24. Novbr. — Kamma, Pedersen, ankom til Dieppedalle 28. Novbr. — Helga, Lagesen, afgik fra Sunderland 28. Novbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Fagervik 2. Decbr. — Elna, Møller, ank. til Rouen 2. Decbr. — Therese, Løffler, ank. til Sunderland 3. Decbr.

Urania. Polarstjernen, Callesen, ankom til Manilla 22. Novbr. — Ekliptika, Nielsen, ankom til Norfolk 3. Decbr. — Venus, Schmidt, ankom til Boness 3. Decbr. — Sirius, Branth, ankom til Bombay 24. Novbr. — Urania, Petersen, ankom til Libau 3. Decbr. — Saturn, Lund, ank. til Boness 1. Decbr. — Mars, Nielsen, ankom til Plymouth 2. Decbr.

Nordsøen. Wineland, Høgstedt, afgik fra Labuan 16. Novbr. — Nordland, Pii, ankom til Boness 22. Novbr. — Holland, Jørgensen, ankom til Boness 3. Decbr. — England, Andresen, afgik fra Windau 29. Novbr. — Rusland, Møller, afgik fra Libau 25. Novbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, pass. Sagres 1. Decbr., bestemt til Ergasteria. — Nancy, Mathisen, ankom til West Hartlepool 30. Novbr. — Nautik, Mortensen, afgik fra Methil 28. Novbr., ankom til Esbjerg 1. Decbr. — Nora, Christensen, afgik fra Riga 2. Decbr., bestemt til Aberdeen. — Neptun, Gram, afgik fra Burntisland 30. Novbr., ankom til Esbjerg 2. Decbr. — Nerma, Knudsen, afgik fra Esbjerg 30. Novbr., ank. til Methil 2. Decbr. — Alfa, Nielsen, afgik fra Brest 29. Novbr., ankom til Cardiff 1. Decbr.

Jylland. Karen, Degn, afgik fra Honfleur 29. Novbr. ankom til Cardiff 2. Decbr. — Ingrid, Meinertz, afgik fra Honfleur 26. Novbr., ankom til Cardiff 29. Novbr.

Dania. Mary, Lorentzen, afgik fra Esbjerg 4. Decbr., best. til Pelaw Main. — Lilly, Nielsen, afgik fra St. Davids 3. Decbr., bestemt til Kønigsberg.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Tynen 30. Novbr., bestemt til Genua. — Fyen, Hansen, afgik fra Blyth 26. Novbr., ankom til Svendborg 30. Novbr. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Riga 1. Decbr., bestemt til Ghent. — Russia, Hansen, ankom til Amsterdam 28. Novbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 1. Decbr., best. til Delfzyl.

Østersøen. Rita, Jørgensen, ankom til Morlaix 1. Decbr. — Cimbria, Hansen, afgik fra Port Said 28. Novbr., best. til Singapore. — Patria, Larsen, afgik fra Port Said 29. Novbr., bestemt til Singapore.

Union. Gallia, Poulsen, afgik fra Newport 27. Novbr., bestemt til Livorno. — Britannia, Nielsen, afgik fra London 28. Novbr., bestemt til Baltimore.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Methil 1. Decbr., best. til Kallundborg. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Libau 1. Decbr., bestemt til Rotterdam. — Agnete, Jensen, afgik fra Grangemouth 3. Decbr., best. til Aarhus. — Hermia, Sørensen, afgik fra Pillau 30. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Alice, Hansen, ankom til Libau 3. Decbr. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 4. Decbr., bestemt til Burntisland. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 4. Decbr., bestemt til Ystad. — Nauta, Madsen, afgik fra Neustadt 2. Decbr., bestemt til Brightlingsea.

Danmark. Rolf, Skjødt, afgik fra Rouen 26. Novbr., bestemt til Blyth. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Burntisland 3. Decbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Kbhvn. 4. Decbr. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Blyth 3. Decbr. — Hamlet, Sommer, afgik fra Reval 27. Novbr., best. til London. — Helge, Mathiesen, ankom til Riga 30. Novbr.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, pass. Perim 18. Novbr. best. til Singapore. — Annam, Berg, ankom til Antwerpen 30. Novbr. — Kronborg, Schultz, ankom til Vladivostok 11. Novbr. — Normannia, Eriksen, afg. fra Port Arthur 25. Novbr. — Nordkap, Rasmussen, afgik fra Singapore 22. Novbr. — Cimbria, Hansen, afgik fra Suez 29. Novbr. — Patria, Larsen, afgik fra Port Said 28. Novbr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Kallundborg 4. Decbr. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Blyth 4. Decbr. til Dieppe. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Tyne 4. Decbr. til Le Havre.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Riga 2. Decbr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Riga 23. Novbr. — London, Bom, ankom til Burntisland 2. Decbr.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ank. 30. Novbr. til Fécamp.

Myren. Anna, Moyell, afg. fra Libau 1. Decbr., best. til Rotterdam. — Clara, Andersen, ankom til Grangemouth 1. Decbr. — Kai, Petersen, afgik fra Drammen 4. Decbr., best. til Rouen.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Flensborg 2. Decbr., best. til Blyth. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Tyne 28. Novbr., bestemt til Riga.

Sejlskibe.

Ingeborg, af Bandholm, ank. til Warnemünde fra Åhus d. 28. Novbr.

Fanø. Nordby. Maracaibo, Svarrer, pass. Dungeness 26. Novbr. fra Maracaibo til Hamburg. — Union, Sørensen, ved Gibraltar 29. Novbr. fra Marseille til St Denis. — Rosa, Brinck, kom til Falmouth 29. Novbr. fra Rio Grande, afgik fra Falmouth 30. Novbr. til Altona. — Hans, Jensen, kom til Macassar 28. Septbr. fra Sourabaya. — Nanna, Nielsen, gik fra Hamburg 28. Novbr. til Angustora. — Nancy, Pedersen, kom til St. Johns 9. Novbr. fra Cadix. — Sixtus, Lassen, prajet 11. Novbr. paa 11° S. 35° W. fra Hamburg til Kiautschau.

Fanø. Sønderho. Mary, Lydom, ank. 28. November til Kalmar fra Kønigsberg. — Fides, Kristiansen, afgik 26. Novbr. fra Liverpool til Port Natal.

Rønne. Castor, Clausen, ank. til Flensborg 24. Novbr. — Veset, Ølsted, ank. til Danzig 26. Novbr. — Næstved, Larsen, ank. til Bergqvara 28. Novbr. — Herman Olsen, Jacobsen, ank, tli Virkebak 28. Novbr. — Kirstine, Pedersen, ank. til Boness 29. Novbr. — Odin, Møller ank. til Næstved 29. November. — Amaranth, Kyhn, ankom til Grimsby 29. November.

Svendborg. Hanne, Jørgensen, ankom til Laurvig 27. Novbr. — Caspar, Hansen, ank. til Plymouth 27. Novbr. — Ane, Jørgensen, ank. til Frederikshavn 27. Novbr. — Saga, Clausen, ankom til Scarbro 27. Novbr. — Standard, Rasmussen, ankom til Hals 27. Novbr. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Stettin 28. Novbr. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Kjerteminde 29. Novbr. — Concordia, Henriksen, ank. til Libau 29. Novbr. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. til Libau 28. Movbr. — Fædres Minde, Nielsen, ank. til Libau 28. November. — Martha, Christiansen, ankom til Frederikshavn 28. Novbr. — Martin Nisson, Petersen, auk. til Aarhus 29. Novbr. — Athene, Carlsen, ank. til Colberg 29. Novbr. — Marie, Nielsen, ank. til Leith 30. Novbr. — Valdemar, Andreasen, ank. til Nykøbing S. 29. Novbr. — Jørgen Ring, Jensen, ank. til Dunkerque 29. Novbr. — Ludvig, Paulsen, ank. til Sunderland 1, Decbr.. — Solon, Hansen, ankom til Nakskov 30 Novbr. — Grethe, Brandt, ankom til Weymouth 1. Decbr. — Niels Juel, Henriksen, ank. til Middelfart 29. Novbr. — Newsky, Nielsen ank. til Bogense 29. Novbr. — Venus, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 1. Decbr. — Frejr, Jensen, ank. til Nakskov 1. Decbr. — Fortuna, Christiansen, ank. til Svendborg 29. Novbr. — Freier, Hansen ank. til Svendborg 1. December. — Ane Kirstine, Frantzen, ank. til Svendborg 30. November — Roska, Petersen, ankom til Paimpool 1. Decbr. — Jens, Eriksen, ank. til Guernsey 2. Decbr. — Emanuel Bentzen, ank. til Sunderland 3. Decbr.

Ærø. Immanuel, Hansen, ankom 26. Novbr. til Frederikshavn. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 26. Novbr. paa San Sebastian Red. — Niels Juel, Nielsen, ankom 26. Novbr. til Charlestown Fife. — Ydun, Christensen, afgik 22. Novbr. fra Lowestoft til Aberdeen. — Expres, Boye, afgik 30. Novbr. fra Kbhvn. til Faxe. — Malfridur, Hansen, ankom 26. Novbr. til Kbhvn. — Svip, Jensen, afg. 26. Novbr. fra Kbhvn. til Barth. — Juliane, Christensen, ankom 28. Novbr. til Grimsby. — Thor, Kromann, pass. 23. Novbr. North Foreland paa Rejse fra London til Jamaica. — Claudia, Simonsen, ankom 28. Novbr. paa Faro Red. — Norden, Rasmussen, ankom 28. Novbr. til Methil. — Christiane, Albertsen, ankom 26. Novbr. til Svendborg. — Christian den 9ende, Knudsen, ankom 29. Novbr. til Leiths Red. — Phønix, Eriksen, ank. 29. Novbr. til Leiths Red. — Valborg, Nielsen, ankom 28. Novbr. til Plymouth. — Skirner, Rasmussen, ankom 28. Novbr. til Bridgeness. — Christian, Eriksen, ankom 26. Novbr. til Christiania fra Lohals. — Hans, Folmer, ank. 23. Novbr. til Drammen. — Anne, Jacobsen, ankom 28. Novbr. til Kbhvn. — Thøger, Rasmussen, afgik 28. Novbr. fra Kbhvn. til Præstø. — Kirstine, Petersen, ankom 28. Novbr. til Kbhvn. — Mathilde, Hansen, ankom 23. Novbr. til Boness. — Henriette, Holm, ankom 29. Novbr. paa Grangemouth Red. — Mathæus Rickert, Lauritzen, ankom 29. Novbr. paa Charlestown Red. — M. Hay, Petersen, ankom 30. Novbr. til Kjerteminde. — Debora, Rasmussen, ankom 29. Novbr. til Kbhvn. — Sylfid, Østermann, ankom 29. Novbr. til Boness. — Arken, Christensen, ankom 30. Novbr. til Swansea. — Hansigne, Clausen, ankom 1. Decbr. til Masnedsund. — Dorthe, Christensen, ankom 25. Novbr. til Leith. — Amor, Rasmussen, ankom 30. Novbr. til Littlehampton. — Nansen, Pofler, afgik 30. Novbr. fra Gøteborg til Dakar. — Karen, Hansen, ank. 30. Novbr. til Rudkjøbing. — Anne, Albertsen, pass. 24. Novbr. Hals paa Rejse fra Kønigsberg til Thisted. — Sømanden, Bøye Rasmussen, ank. 1. Decbr. til Langøre. — Cæsar, Jørgensen, ank. 1. Decbr. til Søby. — Lucinde, Christensen, ank. 1. Decbr. til Rudkjøbing. — Ellen, Hansen, ank. 1. Decbr. til Rudkjøbing. — Marie, Bøye, afg. 1. Decbr. fra Odense til Libau. — Juliane, Kristensen, ank. 1. Decbr. til Odense. — Hebe, Frederiksen, ank. 1. Decbr. til Odense. — Anne, Jørgensen, ank. 1. Decbr. til Kjøbenhavn. — Marie, Kristensen, afgik 1. Decbr. fra Korsør til Rise. — Debora, Rasmussen, indgik 30. Novbr. i Frihavnen fra Dieppe. — Zephyr, Hansen, ank. 1. Decbr. paa Kjøbenhavns Red fra Norrkøping. — Anna, Albertsen, ankom 28. Novbr. til Thisted. — Hebe, Clausen, ank. 3. Decbr. til Fraserbourgh. — Danmark, Caspersen, ank. 2. Decbr. til Swinemünde — Marie, Raahauge, ank. 1. Decbr. til Portsmouth. — Immanuel, Bager, ank. 30. Novbr. til Præstø.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Skagerrak. Jyllands NV.-Kyst. Rubjerg-Knude. Den 27de December 1900 tændes *Rubjerg-Knude* hvide Lynfyr, der

viser afvekslende Et-Lyn og To-Lyn hver $^1/_4$ Minut, Lyn c. $^1/_5$ S., Mørke c. 14 S., Lyn c. $^1/_5$ S., Mørke c. $1^2/_5$ S., Lyn c. $^1/_5$ S., Mørke 14 S. Flammens Højde: 287 Fod. Synsvidden: 23 Kml. Lysævnen: 34 Kml. Fyret vises fra et hvidt, firkantet, 72 Fod højt Taarn, sammenbygget med Sirenebygningen.

Samtidig oprettes Taagesignal ved Fyret. En Sirene giver afvekslende Et-Stød og To-Stød hver 1 Minut, Stød c. 2 S., Pause c. 56 S., Stød c. 2 S., Pause c. 56 S., Stød c. 1 S., Pause c. 4 S., Stød c. 1 S.

Samtidig vil *Rubjerg-Knude* Baake blive borttagen.

Sundet. Helsingør. Den 1ste December 1900 er paa *Kronborg-Pynt* oprettet en Signal- og Telegraf-Station. Signal-Apparatet er anbragt paa Pynten, Ø. for *Kronborg* Slot.]

De samme Bestemmelser, der ere gældende for de øvrige *danske* Signal- og Telegraf-Stationer, gælde ogsaa for denne Station.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Østersøen. Ifølge Telegram af 1ste December 1900 fra „Marineamt" i *Berlin* ligger Vraget af den i *Østersøen* sunkne Damper paa 54° 48′ N. Br. 12° 55″ Ø. Lgd. En Vragtønde med N.-lig Topbetegnelse er i $10^1/_2$ Fv. Vand udlagt tæt N. for Vraget.

Sverrig. Følgende Fyrskibe inddrages i December 1900, for saa vidt det ikke tidligere har været nødvendigt, saaledes: *„Finngrundet"* og *„Vestra Banken"* den 11te, *„Grundkallen"* den 31te, *„Grepen"* den 4de—7de, *„Svenska Bjørn"* den 15de, *„Almagrundet"* den 20de og *„Kopparstenarne"* den 16de.

Kalmarsund. Nyckeln NNV. 12 Fods Grunden NNV. for *Nyckeln* er nu afmærket med en Stage.

Gotland Ø.-Kyst. Slite. Lännaberget. Sømærket paa *Lännaberget* er nu opført.

Bottniske Bugt. Den 20de November 1900 er Fyrskibet *„Sydostbrotten"* inddraget.

Finland. Bottniske Bugt. Fyrskibet *„Helsingkallen"* er inddraget den 18de og *„Nahkiainen"* den 19de November 1900.

Tyskland. Danzig—Pillau. Fra c. 25de Maj—20de Juli 1901 rejses følgende Opmaalings-Baaker mellem *Danzig* og *Pillau*. En pyramideformet, 54 Fod høj Baake c. 800 Alen V. for *Pasewarker* Baake. En lignende Baake paa Dynen *Kameelrücken*, NØ. for *Kahlberg*, NØ. for det Højeste af Dynen. En 118 Fod høj, slank Baake c. 800 Alen SV. for Forsthuset *Strauchbucht*. 54° 30′ 25″ N. Br. 19° 44′ 25″ Ø. Lgd.

Stettiner Haff. Grosses Haff. I *Grosses Haff* er Løbet for dybtgaaende Skibe mellem Hovedet paa *Kaiserfahrt* Mole og N.-Enden af *Leitholm* afmærket saaledes: Løbets V.-Kant med 18 røde Spirtønder med c. $^1/_2$ Kml. Afstand, og Løbets Ø.-Kant med 18 sorte Spidstønder. Tønderne ligge parvis lige over for hinanden. Det sidste S.-lige Par Tønder ligger ved Begyndelsen af Overgangen fra dette Løb ind i *Papenwasser*.

Strewsort Baake. Det er ikke *Strewsort* to Baaker, der ledede i det N.-lige Indløb til *Ziegenort*, som ere borttagne, men derimod de to store Baaker Ø. for *Ziegenort* Mølle, paa den fremspringende Bred ved *Strewsort*, der ledede fra Haff-Tønden til *Papenwasser*.

Kaiser-Wilhelm Kanal. I *Kaiser-Wilhelm Kanal* vise Lystønderne paa S.-Siden af Farvandet mellem 67 og 70 Kilometer ikke hvidt, men blaat Fyr. Den rødmalede Lystønde ved den Ø.-lige Udgang af *Schirnauer See* viser ikke blaat, men hvidt Fyr. I *Audorfer See* ligge ved $66_{,25}$ Kilometer et Par Lystønder mere end angivet i Kortene.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Weser. Bardenfleth. Brake. Ved *Brake* Sluse skal tændes to hvide, faste Ledefyr, der lyse op ad Floden, og et hvidt, fast Fyr med en rød Vinkel op ad og en rød Vinkel ned ad Floden, der i Forbindelse med efternævnte Lystønder angive Redens Ø.-Grænse. Tre Lystønder, der vise hvidt Fyr med Formærkelser, til Afmærkning af *Brake* Red, den nedre og øvre angive tillige naar man fra *Sandstedt* eller *Harriersand* Fyrlinie skal dreje ind i *Brake* Fyrlinie.

Bardenfleth Ledefyr skulle flyttes efter Farvandet.

Jade. Aussen Jade. Fra Fyrskibene *„Aussen Jade"* og *„Minsener Sand"* gives Vandstandssignaler om Dagen for udgaaende Skibe med Figurer paa samme Maade som for *Unterweser*. *„Minsener Sand"* viser kun Signalerne, naar det kan se Signalerne paa *„Aussen Jade"*. Flod, Ebbe og Højvande signaleres ikke. Fra Fyrtaarnet *Wangeroog* signaleres uforandret Vandstanden til indgaaende Skibe efter det internationale Signalsystems Taltabel.

Holland. Zuiderzee. Medemblik. Paa *Medemblik* Ø.-lige Havnehoved er tændt et grønt, fast Fyr. 52° 46′ 4″ N. Br. 5° 6′ 52″ Ø. Lgd.

Kuil van Marken. Vraget, som laa i *Kuil van Marken*, ligger nu i 9 Fod Vand i *Pampus* meget farligt for Sejladsen, fra *Marken* Fyr i S. 9° V. Det er afmærket med en Vragtønde. 52° 25′ 10″ N. Br. 5° 7′ 52″ Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. Aardappelengat. I *Aardappelengat* er Dybden $14^1/_2$ Fod.

Frankrig. Fyrskibet *„Ruytingen"* er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Havre. Fartøjet *„Jean"* er sunket Ø. for *Haut de Quarante*, c. 8 Kbl. S. 2° Ø, fra Fyret paa *Havre* N.-Mole. En grøn Tønde er udlagt 80 Alen NV. for Vraget og en anden 80 Alen SØ. for Vraget. 49° 28′ 8″ N. Br. 0° 6′ 9″ Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Passe Nord. En rødmalet, meget stor Lystønde, der viser hvidt Lys, er atter udlagt til Forsøg uden for *Passe Nord*, paa samme Plads, hvor den nylig inddragne Lystønde laa. Flammens Højde: 20 Fod. 45° 42′ 22″ N. Br. 1° 21′ 13″ V. Lgd.

Azorerne. San Miguel. Ponta Delgada. Uden for Yderenden af Molen ved *Ponta Delgada* ligger nu kun en Lys- og Klokketønde, der viser rødt, fast Fyr.

Newfoundland V.-Kyst. Old Port au Choix. Keppel Island. Paa *Keppel Island* bygges et Fyrtaarn, og Korset er borttaget. 50° 38′,0 N. Br. 57° 18′,5 V. Lgd.

Ved S.-Siden af *Old Port au Choix* Havn er opført en kendelig Baake, $2^1/_4$ Kbl. N. 40° Ø. fra Observations-Pladsen og fra den nedre Pyramide i N. 80° Ø. 50° 42′,5 N. Br. 57° 20′,5 V. Lgd.

Forenede Stater i Nordamerika. Maine. Machias Bay. Libby Islands. Fyret paa SV.-Enden af den SV.-lige af *Libby Islands* skjules i S. 49° V. af Skorstenen paa Sirenebygningen.

Prospect Harbor. Cranberry Point. En rød Klokketønde er i 9 Fv. Vand udlagt ud for *Cranberry Point*, fra *Old Man Ledge* i N. 35° Ø. og fra *Prospect Harbor* Fyr i S. 42° Ø.

Massachusetts. Martha Vineyard Island. Gay Head. Fyret paa V.Enden af *Martha Vineyard Island* skjules mellem S. og S. 17° Ø. af *No Mans Land*, undtagen hvor det ses gennem nogle Klefter. 41° 20′ 55″ N. Br. 70° 50′ 8″ V. Lgd.

New York. Fyrskibet *„Fire Island"* Nr. 68 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 11 inddraget.

New York Bay. Bay Ridge Channel. En Lægter er sunken i *Bay Ridge Channel*. Tæt SV. for Vraget er udlagt en rød og sort vandret stribet Spirtønde, der ligger i 25 Fod Vand, fra *Governor Island* Pælefyr i S. 1° V. og fra *Robbins Reef* Fyr i N. 85° Ø.

Maryland. Chesapeake Bay. Rockhall Creek. *Rockhall Creek* bageste Ledefyr Nr. 2 er ødelagt.

South Carolina. Winyah Bay. I *Bottle Channel, Winyah Bay* Indløb, er den stribede Anduvnings-Tønde flyttet c. 1 Kbl. N. hen efter Løbet og ligger nu i 25 Fod Vand c. $^1/_2$ Kml. uden for Indløbet. i S.-Dæmningens Midtes Forlængelse, hvilket ikke er Tilfældet med den sorte Klokketønde. En sjette sort Stumptønde er udlagt ved Løbet og flyttes efter dette.

Florida. St. Johns River. Det røde, faste Fyr, der stod i Vandet, ved NØ.-Siden af den øvre Ende af *Mile Point Cut*, er slukket.

Hawk Channel. Tavernier Key. Long Key Shoal. *Tavernier Key* Baake, c. 1 Kml. N. for V.-Enden af *Triangle (Pork Barrel)* Tønde Nr. 9, hedder nu *Triangle* Baake. *Long Key Shoal* røde Baake er ødelagt.

Hen and Chickens Shoal. Baaken med Fyret paa S.-Siden af *Hen and Chickens Shoal* er ødelagt. En rød Spidstønde er udlagt ved Grunden.

Key West. Boca Grande Channel. Paa Barren i *Boca Grande Channel* er Dybden ikke under 11 Fod. Middelforskel paa Højvande og Lavvande 2 Fod.

Den sorte Stumptønde Nr. 1 paa Barren er nu permanent. Den sort og hvid lodret stribede Midtfarvands-Tønde er inddragen og en rød Spidstønde Nr. 2, *Halfway*, udlagt i 14 Fod Vand.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Pensacola Bay. Fort *Me. Ree* forreste Ledefyr er flyttet lidt, saa det holdt

overet med det bageste Ledefyr leder gennem det gamle Løb ind i *Pensacola Bay*. Fort *Barrancas* forreste Ledefyr er flyttet lidt, saa det holdt overet med det bageste Ledefyr nu leder fri af *Middle Ground*, naar man, efter at have forladt *Caucus Cut* Ledelinie, staar ind i *Pensacola Bay*.

Mississippi. Ship Island Red. Vragtønden, der laa $4^1/_8$ Kml. S. 22° Ø. fra *Ship Island* Fyr, er inddragen.

Texas. Galveston Bay. Trinity River. Det røde, faste Fyr paa Yderenden af Broen ved V.-Siden af *Trinity River* Munding er midlertidig slukket.

Brazos River. Det hvide, faste Fyr ved den SV.-lige Dæmning ved Indløbet til *Brazos River* er ødelagt. Et midlertidigt, hvidt, fast Fyr er tændt c. 2 Kbl. nærmere Land, c. 9 Kbl. S. 43° Ø. fra *Brazos River* Fyr.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Valenzia. Lystønden ved Yderenden af Ø.-Molen i *Valencia* er nu permanent.

Italien. Pianosa. Hovedfyret paa *Pianosa* viser midlertidig fast Fyr.

Sardinien. Cagliari. Ved *Cagliari* Havn bygges en V.-Mole, der skal gaa fra Land c. 700 Alen S. 29° Ø. ud, hen imod Ø.-Molens Hoved. Ved dens Yderende er udlagt en hvid Tønde, c. $1^1/_2$ Kbl. N. 29° V. fra Blinkfyret paa Ø.-Molen. Paa V.-Molens Hoved skal tændes et Fyr.

Sicilien. Capo Peloro. Den 1ste December 1900 slukkes *Capo Peloro* Fyr. Samtidig tændes paa Batteriets Ø.-Hjørne, tæt ved Fyret, et midlertidigt hvidt, fast Fyr med hvidt Et-Blus hver 3 Minutter, fast Lys 2 M. 13 S., Mørke 20 S., Blus 7 S., Mørke 20 S. Flammens Højde: 49 Fod. Synsvidden: 9 Kml.

Italien Ø.-Kyst. Bari. I *Bari* Havn foretages Uddybning. Man skal passere Uddybningsmaskinen paa den Side, hvor den viser rødt Flag eller to røde Lanterner lodret for hinanden.

Rusland. Sukum. Baakerne ved *Sukum* ere ombyttede med hvide Jærnpæle med Ballon, Højden 50 og 37 Fod. Holdte overet i N. 75° V. angive de Linien, S. for hvilken der ikke bør ankres, da Grunden er stejlt opgaaende.

Algier. Oran. Udenrigsministeriet meddeler:

Fyrtaarnet paa Yderenden af den lange Mole ved *Oran* er bortskyllet af Søen. Et midlertidigt Fyr skal tændes. Foreløbig brænder en grøn Lanterne paa Molens Yderende.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst. Palembang Flod. En rød Lystønde, der viser rødt, fast Fyr, skal udlægges ved Grunden N. for Øen *Pajoeng* i *Palembang* Flod. Synsvidden: 2 Kml.

China-Søen. Golfe de Tonkin. Poulo Canton eller Kulao-Ré (Culao Rai). Paa NØ.-Pynten af *Poulo Canton* er Lynfyret nu tændt.

Sibirien. Vladivostok. I *Vladivostok* ere de to Fyr paa Anlægsbroen ved den frivillige Flaades Magasiner slukkede. V. for Admiralens Have er tændt to Fyr, som holdte overet i N. 28° Ø. lede ind paa Reden.

Japan S.-Kyst. Kii Channel. I *Kii Channel* ere følgende Grunde fundne:

En i N. og S. 2 Kbl. lang $2^1/_4$ Fv. Grund, $1_{,8}$ Kml. S. 41° Ø. fra Kap *Tanabe (Namari Yamami Saki)*. Der er 5 Fv. Ø. og V. for Grunden. 33° 38′,5 N. Br. 135° 22′,2 Ø. Lgd.

En $3^1/_2$ Fv. Grund 6 Kbl. SV. for *Yako Jima*. 33° 28′ 35″ N. Br. 135° 40′ 0″ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Færøerne. — Bestemmelserne for at forhindre Indførelse af Pest ere ophævede overfor Skibe, der ankomme fra *Glasgow*.

Sverrig. — *Glasgow, Rosario* og *Port Said* ere erklærede for pestfri. *Kobe* er erklæret for pestsmittet.

Tyrkiet. — Karantæneforanstaltningerne overfor Skibe og Varer fra *Glasgow* ere ophævede

Spanien. — *Glasgow* er erklæret for pestfri.

Grækenland. — Der er forordnet strengt Lægeeftersyn for Skibe fra *tyske* Havne ved *Nordsøen*. Skibe fra *Ægypten* underkastes 10 Dages Karantæne, og al Indførsel derfra er forbudt.

Københavns Børskurs d. 5. Decbr. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			$101^1/_2$	$101^3/_4$
Danmark			91	$91^3/_4$
Norden			120	$120^3/_4$
Kjøbenhavn	$102^1/_2$		$102^1/_2$	$102^3/_4$
Carl			$53^1/_2$	$54^3/_4$
Dannebrog			97	$97^1/_2$
Skjold	$70^3/_4$	$70^1/_2$	$70^1/_4$	$70^3/_4$
Urania			$76^1/_2$	$77^1/_4$
Union			$107^1/_2$	$107^3/_4$
Dampsk. af 1896			$98^1/_2$	99
Østasiatiske			$105^1/_4$	$105^3/_4$
Østersøen	$101^1/_2$		101	102
Nordsøen			76	79
Torm			—	—
Gorm			107	112
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			111	113
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
$3^1/_2$% uopsig. Stats			$90^1/_2$	92
$3^1/_2$% Husejer Kreditk.			$78^1/_2$	$78^3/_4$
$3^1/_2$% Kbhvns Kreditf.			81	83
4% — — 2. Serie			87	$87^1/_4$
4% — — 1. —			90	$90^1/_4$
$3^1/_2$% Østift. Kreditf. 6 Ser.			$82^1/_4$	83
4% — — 7 —			88	$88^1/_4$
$3^1/_2$% Landkreditk. 3 —			85	87
Aktier.				
Nationalbank			130	$130^1/_2$
Privatbank			$122^3/_4$	$123^1/_4$
Landmandsbank	117	$116^3/_4$	$116^3/_4$	118
Handelsbank			116	$116^1/_2$
Grundejerbank			$101^1/_4$	$102^1/_4$
Burm. & Wain	$71^1/_4$		$71^1/_4$	$71^1/_2$
Helsingørs Jærnsk.			—	—
Sukkerfabr.	$105^1/_2$-	$^1/_4$	$105^1/_4$	$105^1/_2$
Bryggeri Aktier			$91^1/_2$	92

Vekselkurser d. 4. Decbr. 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.80
London	18.18	18.14
Paris	72.55	—
Amsterdam	72.45	—

Notering paa Berlins Børs d. 4. Decbr. 1900.

Russiske Noter	216.60
4% Russiske Consols	—
$3^8/_{10}$% — Boden Kredit	92.10
5% Mexikanske 1899	98.30
5% Rumænske Stats	87.60
4% — — 1890	73.60

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Det Foren. Dampskibs." 2,000, „Norden" 4,000, „Kjøbenhavn" 2,000, „Carl" 4,000, „Dannebrog" 2,000, „Skjold" 24,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Søstens Levering.

214 Kbfvne Søsten (Rivesten) til Kjøbenhavns Amts Landeveje udbydes i Entreprise ved skriftlig Licitation i større eller mindre Partier efter Betingelser og Fortegnelser, der kunne afhentes paa Vejvæsenets Kontor, Østerbrogade 5, 4. Leveringsfristen er 1ste November 1901. Forseglede Tilbud med Udskrift: „Søsten" modtages sammesteds indtil den 8. December Kl. 12.

Amtsvejinspektøren.

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 uden Ekstraudgift for Foreningens Medlemmer. Kontingentet er 7 Øre pr Ton om Aaret. (H. O.)

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1852.

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,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

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.

Telegr.-Adr.: **Lund.**

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,
Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg".
Telefon Nr. 56.

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.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

28. Series

3die Trækning begynder **Onsdag** den 12te December 1900

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 -	65	—	»	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.**

Er
„Mossrose“ Tobakken
(den engelske) **ægte,** findes der paa hver Pakke fremtidigt **kun paatrykt Fabrikens Navn The Richmond Cavendish Company, Liverpool,** og ikke mere nogen Agents Navn. Den ægte Mossrose erholdes nu igen overalt. En gros kun hos Generalagenterne for Danmark:
Fr. Christensen & Philip.

TH. MØLLER,
Nyhavn 45 & 47.
Telefon 387.
Skibsproviant, Kolonialvarer,
Vine og Spirituosa
en gros & en detail.
• **Import & Eksport** •
• **Frilager** •

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Husmann & Bjørnsen,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* **Telefon 5598.** *

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

KJØBENHAVNS DAMPVASKERI
TELEFON 3592. • NØRREGADE 35. • TELEFON 3592.
bør anvendes af ethvert
RHEDERI *og enhver* **OFFICER.**

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, **er der udlagt et Fyrskib,** der viser **hvidt Blinkfyr,** og hvorfra der med en Dampsirene gives **Taagesignal.**

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende, og som have et Dybgaaende af over 12 Fod (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at **Skibe, som losse i Aalborg og som have betalt den nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havnepengene,** som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

Udvalget for Havnevæsenet.

S. HANSEN-KLØVE'S
Snedkerværksted,
St. Annæ Plads 30, over Gaarden.
(D. F. D. S. Ejendom)
anbefales med alle til Faget henhørende Arbejder.
Skibsarbejde.

EMIL HAMMELEV,
TOLDBODVEJ 1.
■ **FREMMEDE TRÆSORTER.** ■
Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood & Mahogni i vellagrede Varer.
Stort Lager forefindes.

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.

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, Øster Farimagsgade 4.

Gafé van Zandt,
H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.
Største Lager
af ferske, saltede og røgede
Fedevarer.

INDHOLD: Højesteretsdom om Konnossements-Klausuler. — „Moderat Fart“ i Taage. — Om Bugserbaads-Lanterner. — Laste- og Losseforhold i Wismar. — Hou Fyr. — Fransk Dom om Havarigrosse. — Literatur. — Sammenstød i Suezkanalen. — Lodsforhold i Kejser Wilhelm-Kanalen. — Om Propslaster og Propsens Maaling i England. — Lodspengene i Æbeltoft. — Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Foreningsmeddelelser. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30%	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20%	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.
Redigeret af L. DRECHSEL.
I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 50. Kjøbenhavn, Torsdag den 13. December 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

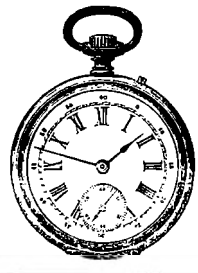
3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.



W. O. le Maire,
Uhr- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

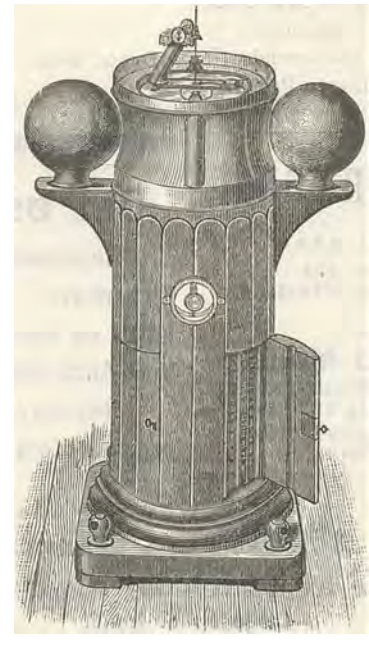
Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.
(Axel Herfurth Fleron.)
Herreekviperingsforretning
St. Annaplads 14.
Uniformer og civile Klædninger.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

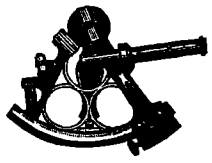
Telefon 1027.
Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,
grundlagt 1799. udvidet 1877.

Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.
Kompasser af eget Fabrikat, komplet. (efter Lord Kelvins Princip).
Alm. Kompasser.
Baadskompas m. m.
E. S. Ritchie & Sons originale **Spritkompasser** med kurvet eller flad Rose med Grader.



Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.
Azimuth & Peilinstrumenter efter forskellige Modeller.
Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine**
Cherup & A.
Sekstanter og Oktanter med Certifikat fra Kews Observatory.
Barometre, enk. og dobb. Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres.



„KEW" CERTIFICAT.!
110 Kr.
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

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.

Gl. Carlsbergs
nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

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.

Gafé van Zandt,
H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

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.

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.

Nestlés Milk
(med Sukker)
& Viking
(uden Sukker)
ere de bedste Mærker.
Depot hos: **J. D. BEAUVAIS,**
St. Kongensgade 106. København.

Det østasiatiske Kompagni.
Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57).

Hansa Composition.
Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

Frihavns-Restaurationen
„Atlanten",
Indgang fra Nordre Frihavnsvej,
anbefales d'Hrr. Skibs-Officerer
med
à la carte Retter
samt koldt Bord hele Dagen.
Telf. Frihavnen 68.
Ole Nielsen.

Jensen & Petersen,
Tapetserer og Dekorator.
Skibsarbejde,
saavel Nyt som Reparationer udføres hurtig.
116, St. Pauls Kirkeplads 116.

Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestauratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.
Største Lager
af friske, saltede og røgede
Fedevarer.

Th. Simonsens Eftf.
Tolbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for
Lanterner.

J. Melander,
Blikkenslager.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.
Lager af Værktøj og Beslag.

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

De forenede Staters Skibsfart.

Spørgsmaalet om en ved Statens Hjælp frembragt Udvikling af Nordamerikas Skibsfart staar atter paa Dagsordenen efter at Mr. Chamberlain, Staternes „Commissioner of Navigation", i sin aarlige Beretning har behandlet det. Vi gengive Hovedpunkterne af en Artikel om det i „Sh. Gaz.", der synes os særlig interessant ved den uforbeholdne Maade, paa hvilken den bryder Staven over det hele Beskyttelsessystem.

Den hidtidige Præsident i Nordamerikas forenede Stater, Mr. Mac Kinley, er som bekendt for nylig bleven genvalgt for de næste fire Aar. Man har forudsagt, at en af Følgerne af dette Valg vil blive en stærk Udvikling af Staternes Skibsfart. Imidlertid fremgaar det klart af den i disse Dage offentliggjorte Aarsberetning fra The Commissioner of Navigation, at Amerikanerne paa dette Omraade have meget at lære, før de ville ævne at skabe en saadan Udvikling. Aarsberetningen omtaler det sidste Aar som det gunstigste, den amerikanske Skibsfart i lang Tid har oplevet. I Virkeligheden er der dog ringe Trøst at hente fra denne Omstændighed, hvad Beretningens egne Tal vise og maaske endogsaa skulle vise.

Staternes Tonnage afvigte 30. Juni var knap 5,200,000 Tons, medens den i 1861 var 300,000 Tons større. Den Gang var Nordamerikas Tonnage større end Storbrittaniens og var næsten lige saa stor som det hele britiske Riges. Nu vajer det britiske Flag over en næsten 3 Gange saa stor Tonnage som de forenede Staters, og denne sidste er, som bekendt, for langt den største Dels Vedkommende beskæftiget i Kystfarten og Farten paa Søerne. Den Del af Nordamerikas Tonnage, der er beskæftiget i udenrigs Fart, var sidste Aar kun godt 800,000 Tons og transporterede kun 9 pCt. af Landets Ud- og Indførsel. For et Aarhundrede siden havde Nordamerika 669,000 Tons beskæftiget i udenrigs Fart, medens de 13 Stater, der oprindelig dannede Unionen, nu kun have 482,000 Tons i denne Fart. Til at deltage i Konkurrencen med de andre Nationer har Nordamerika i Virkeligheden nu kun 97 Dampskibe paa 1,000 Tons og derover, repræsenterende ialt 260,000 Tons, en Stilling, der ikke kan maale sig med den, enkelte Dampskibsselskaber paa denne Side af Atlanterhavet indtage. The P. and O. Company alene raader saaledes over 323,000 Tons, og i det mindste et af de store tyske Dampskibsselskaber har en Tonnage mindst lige saa stor, medens Japan, der kom saa sent med, har 83 Oceandampere paa over 2,000 Tons, repræsenterende ialt 286,000 Tons.

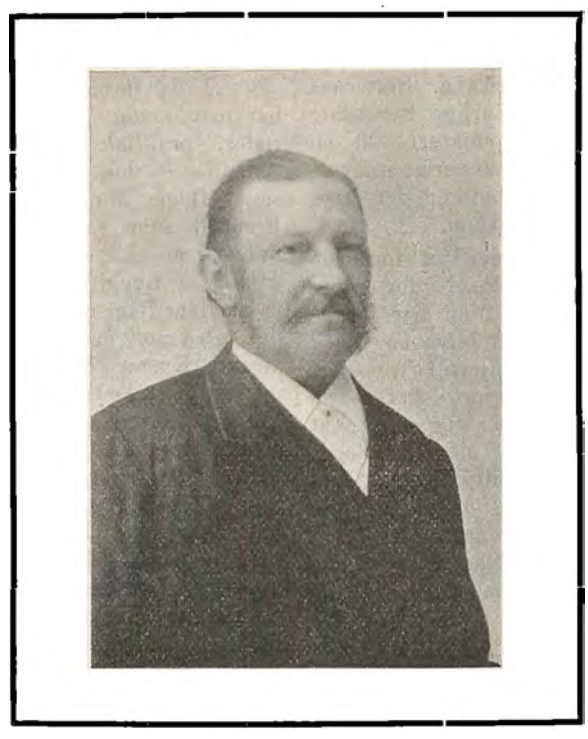
Amerikanerne have ganske vist en Del Sejlskibe i Oceanfarten, men over Halvdelen af disse er over 20 Aar gamle og de erstattes ikke efterhaanden som de gaa bort. Alt i alt indtager Nordamerikas Skibsfart for Øjeblikket en lidet ærefuld Stilling. I Stedet for yderligere at komme ind paa dette, vil det være af mere Interesse at omtale de Midler, ved hvilke man nu vil ophjælpe Skibsfarten. Det vilde være oplivende, om man af Aarsberetningen havde set, at Nordamerika paa dette Omraade nu vilde slaa ind paa en frimodig Politik, men i Stedet for fastholder man haardnakket Teorien om, at kun ved Statsunderstøttelse kan Skibsfaten igen komme paa Fode. Skønt de forenede Staters Skibsfart, praktisk talt, er beskyttet til Døde, kan den, efter Mr. Chamberlains Mening, kun ophjælpes ved en omfattende Beskyttelse i Form af Søfartssubventioner, og dette skønt det antydes, at Staalskibsbygnings-Industrien i den sidste Tid er gaaet særlig stærkt frem.

„I de forenede Stater", hedder det i Beretningen, har man skabt Vilkaar — rigelig Kapital, billige Materialer, praktisk Erfaring, teknisk Dygtighed og godt Arbejde — der, naar de forenes med et af Lovgivningen skabt Begær for amerikanske Skibe, ville sikkre Landets Fremtid som en handelsmaritim Magt". Men hvorfor tale om at skabe et Begær for amerikanske Skibe ved Hjælp af Lovgivningen? Saa vidt vi kan se, eksisterer et saadant Begær allerede nu og har gjort det i aarevis; det maa nødvendigvis eksistere i et Land, der, med udstrakte Kyster og med Ævnen til at frembringe nogle af Verdens bedste Søfolk, er i den uværdige Stilling kun at betjene en ringe Brøkdel af sin kolossale oversøiske Handel. Forholdet er naturligvis det, at denne stærke Efterspørgsel efter Skibe aldrig kan tilfredsstilles saa længe de amerikanske Redere ere udelukkende henviste til dette kunstigt oppustede Marked, og derfor skildrer man i det mest begejstrede Sprog alle Forslag om at modvirke dette ved Hjælp af Statens Penge, i Stedet for ganske simpelt at give Amerikanerne Tilladelse til at købe deres Skibe der, hvor de kan faa dem billigst. Staalskibsbygnings-Industrien tales der om paa en Maade, der bibringer en den Forestilling, at de forened Stater vil sende Skibe til Clyde, ligesom de nu sende Kul til Newcastle. Men enhver Formodning om, at en saadan Udvikling virkelig vil finde Sted, brister dog, naar man læser, at det i de forenede Stater koster 275,000 Doll. at bygge en Fragtdamper, der laster 5,000 Tons, medens den i Storbrittanien koster 214,000 Doll., skønt Staalet er billigere i Amerika end her. Med andre Ord: Naar Lovgivningen griber ind, giver billigt Staal dyre Skibe, og en ny Lov er saa nødvendig for at sætte disse dyre Skibes Redere i Stand til at konkurrere med dem, der ikke lide under en saadan Lovgivnings Velgerninger.

Det er ikke nødvendigt at følge Mr. Chamberlains Beregninger over Statssubventionens Virkninger i alle Detailler. Det er nok at oplyse, at han tænker sig, at den amerikanske Damptonnage i Udenrigsfarten i Løbet af 5 Aar vil stige til 1,200,000 Tons, og Sejlskibstonnagen til 650,000 Tons, eller tilstrækkeligt til at bestride omtrent $^1/_3$ af Landets oversøiske Trafik. Men hvorfor være tilfreds med $^1/_3$? Svaret herpaa ligger lige for: Det amerikanske Folk, iforvejen sygt og træt af de store „Trusts", vil næppe kunne taale aarligt at udrede mange Millioner Dollars, ene for at holde Priserne i Vejret til Fordel for en Forening af amerikanske Skibsbyggere. Dette er, hvad disse Forslag om Statsunderstøttelse til Skibsfarten i Virkeligheden føre til.

De seneste Efterretninger fra Amerika lade ingen Tvivl tilbage om, at man nu alvorligt vil søge Understøttelseslovene gennemførte. „Sh. Gaz." gør i en ny Artikel om Sagen gældende, at det, man her staar overfor, er en ny Udvikling af det uhyggelige Trust-System, de store Kapitalistringe, der til egen Fordel udnytte det rige amerikanske Samfunds Hjælpekilder. Hvad man i dette Tilfælde vil opnaa, er mere en Beskyttelse for de amerikanske Skibsbyggere end for de amerikanske Redere. I britiske Søfartskredse — der dog mest vilde føle en stærk Udvikling af Nordamerikas Skibsfart —, betragter man imidlertid den nye Beskyttelseslovgivning med Ligegyldighed, saa indlysende synes det, at dette og lignende Eksperimenter ere absolute Misgreb.

Kaptajn J. J. Th. Knudsen.



Vor tidligere Meddelelse om, at Kaptajn J. J. Th. Knudsen er afgaaet ved Døden her i Byen supplere vi i Dag med nogle nærmere Oplysninger om den Afdøde, hvis Billede vi samtidig bringe. Kaptajn Knudsen var født i Kjøbenhavn i 1839; han gik straks efter Konfirmationen til Søs med Fregatskibet „Nordskou", og gjorde, forinden han tog Styrmandseksamen, flere Rejser paa Ostindien og Kina. Som Styrmand sejlede han med Barkskibet „Aalborg" paa Australien og Ostindien og senere som første Styrmand bl. a. paa Kina. Som Sejlskibsfører foretog han en Vinterrejse til Island og sejlede som Skibsfører, indtil han sidst i Halvfjerserne paa Grund af en Hjertesygdom maatte opgive Søen. Han drev derefter indtil sin Død en større Melforretning her i Byen.

Kaptajn Knudsen var anset for en rask og dygtig Sømand, og han omfattede stedse sin Stand med levende Interesse. Han beklædte i en Aarrække Posten som Revisor i „Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874".

En moderne Dampskibstype.

Af et Foredrag, som Kaptajn P. A. Welin har holdt i „Nautiske Forening" i Gøteborg, gengiver „Gøteb. Hand. & Sjøfartstd." følgende:

Betragter man lidt nærmere Skibsbygningsvirksomheden de forløbne Aar, vil man finde, at Nybygningen kan deles i 3 store Grupper. Den første omfatter Passagerdampskibe, udrustet med al mulig Luksus og med størst mulig Fartævne, anden Gruppe omfatter saadanne Dampskibe, som er bestemt til Lastfart, og hvis Konstruktion retter sig efter Lastens Beskaffenhed, og tredie Gruppe Dampskibe, der gaa i løs Fart eller med andre Ord ere byggede saaledes, at de kunne anvendes i forskellig Fart, eftersom Fragtmarkederne stiller sig. Det var paa den sidst nævnte Gruppe, Taleren vilde henlede Opmærksomheden. Kun naar Markedet har naaet den Højde og Stabilitet, som det for Tiden har, kan gamle, skrøbelige Dampskibe give et godt Udbytte; men naar Fragtmarkedet staar lavt, da kræves det, at de i Søfarten interesserede formaa at præstere Dampskibe, som med Haab om Sejr eller i al Fald Ligestillethed kan optage Konkurrencen. Taleren opfordrede stærkt til Anskaffelse af ny og moderne Tonnage. Køber man „secondhand's" Dampskibe, bør man i al Fald være meget forsigtig med Hensyn til Undersøgelse af Skibenes Beskaffenhed. En af de vigtigste Forudsætninger for en rationel Søfartsnæring er Materiellets gode og hensigtsmæssige Beskaffenhed.

De vigtigste Faktorer for, at et Dampskib i løs Fart skal kunne anses for svarende til sin Bestemmelse, er: 1) mindst mulig afgiftspligtig Tonnage i Forbindelse med størst mulig Lasteævne, 2) rimeligt Kulforbrug i Forbindelse med god Fart, 3) lidet Dybgaaende og 4) praktiske Indretninger for hurtig Lastning og Losning.

Det Dampskib, som Taleren nu vilde skildre, havde ingen Ejendommeligheder, det var tværtimod den kendte Kombination af „Well and raised quarterdeck", kun med den Forskel, at Maskine og Ildsteder var lagt længst agter. „Aira"-Typen var hentet fra Skotland. Den har blot et Lasterum, og dette er 102 engelske Fod langt. „Aira's" Kubikkapacitet er 38,200 Kubikfod, og Skibet har havt sine 207 Standere under Dæk. For Fragtning af Kul er Dampskibet saaledes bygget, at det med Rum, Lugekarme og Bokser fyldte netop er lastet ned til Mærket, hvilket imidlertid ikke hindrer, at det er lige anvendeligt for anden Last.

Naar det gælder Fragtfarten er det af stor Betydning, at der ikke er Skotter eller Mellemdæk. Dette Dampskib har kunnet transportere 5,700 Valenciakasser grøn Frugt under Dæk, medens et andet ældre Dampskib, som var omtrent 4,000 Kubikfod større, kun kunde indtage 6,000 saadanne Kasser. Fartøjets Dødvægtskapacitet er 915 Tons og dertil svarer en Netto Register-Tonnage af 329 Tons.

„Aira" stikker 13 Fod med fuld Last. Da Skibet er forsynet med dobbelt Bund, afdelt i 3 Bundtanker, hvortil kommer to Pigtanker, er det let ved Anløbet af en grund Havn at lægge Skibet paa jævn Køl.

Hvad det praktiske Arrangement med Hensyn til Lastning og Losning angaar, da har denne Type med det ene store Rum blot Fordele at byde. Under Lastning med Trælast kan det halve Stuvningsmandskab arbejde om Styrbord gennem Agterlugen og den anden Halvdel om Bagbord gennem Storlugen. Hver Luge er 22 × 14 Fod, og Rummet bliver derved lyst overalt. Desuden findes en mindre Luge forude.

Ved Lastning af Kul og Korn bliver Rummet nærmest at henregne til „selftrimming", og hvad Transport af Frugt angaar, da belyses Ekspeditionen bedst ved at oplyse, at „Aira" indtog fuld Last paa 9 og lossede den paa 7 Timer.

Ogsaa for Dækslast er dette Skib udmærket godt; idet nemlig Bredden paa Maskinknappen er afknappet, kan Dækslasten føres længst agter, noget der ogsaa er af Betydning ved Fartøjets Trimming. Som Søskib har „Aira" vist sig meget godt.

Til Smaaskipperne!

Vi have modtaget følgende:

I en Artikel i Deres ærede Blad for d. 1. November, under Overskriften „Et Ord til alle danske Smaaskippere", har jeg tilladt mig at udtale min Mening om og fremsætte et Forslag til Forbedring af den nuværende mislige Stilling for Skipperne, og det undrer mig, at slet ingen har svaret derpaa; især havde jeg ventet en Tilslutning fra de Skibe, som næsten udelukkende er henvist til at sejle i Indenrigsfart, da det jo er dem, der mest føler den trykkende Konkurrence af Statsbanerne. Mon det skulde være kommet saa vidt, at de fleste i sløv Ligegyldighed og med et stille Suk trækker paa Skuldrene og siger, at det kan ikke nytte noget; ja, er vi først kommet saa vidt, at vi hænger med Hovedet og taber Modet, saa er vi daarligt stillede. Jeg har hørt Mænd, som sidder i den lovgivende Forsamling, udtale, at hvor gerne de end vil gøre noget for os, saa kan de det ikke, saa længe vi selv tier stille og ikke slutter os sammen.

Derfor vil jeg sige til mine Kolleger: nu kommer jo den Tid, da vi begynde at lægge op; naar vi nu gaa ned paa Havnepladsen i Vinter og faa en Diskussion med Venner og Kolleger, lad os saa drøfte den Sag noget nærmere, lad os søge at gøre det klart for hinanden, at den første Betingelse for en Forbedring for os er en fast Sammenslutning, og naar vi saa vender hinanden Ryggen og gaar hjem hver til sit, lad det saa ikke længer blive staaende ved Snakken, men lad os hver især arbejde hen til det samme store Maal, en stærk Sammenslutning; gode Resultater vil ikke udeblive, selv om det ikke bliver lige med det samme; har vi først en stærk Forening, saa vil det ikke mangle paa gode Forslag til hvad vi nu bør gøre; ved en fornuftig Ordning og en human og stedse pligtopfyldende Fremgangsmaade vil det snart vise sig, hvad vor Forening vil gavne os.

Jeg tror, at dersom vor ærede Formand i D. S. R. F.' Afdeling for mindre Skibe vilde henvende sig til Bestyrelserne i de forskellige gensidige Søforsikringsforeninger med en Anmodning om, at hver Bestyrelse søgte at paavirke sine Medlemmer og søgte Bemyndigelse til, at hver Forening indmeldte sine Skibe, jeg tror, at en saadan Anmodning vilde være meget gavnlig fra den Kant, thi jeg synes at forstaa, at naar blot nogen vil virke for Sagen, saa vil den ikke være saa umulig at gennemføre, som enkelte mener.

Lad os altsaa nu arbejde videre og foregaa vore Naboer og Genboer, Svenskerne og Tyskerne, med er godt Eksempel, saa vil de snart gøre ligesaa; jeg set allerede for mig et internationalt Samarbejde.

Ærbødigst
P. Andersen.

New Zealand.

Ny Lov af Vigtighed for Rederne.

(Meddelt ved Nordisk Skibsrederforening).

Der er nylig paa New Zealand traadt i Kraft en ny Lov, som kan have de alvorligste Følger for Skibene, og hvorpaa Interesseredes Opmærksomhed derfor henledes.

Loven, der kaldes „The Immigrant Restriction Act", indeholder følgende Klausul: „Kaptajnen saa vel som Rederen af hvilketsomhelst Skib, som anløber Havn New Zealand, forbydes at landsætte Person eller Personer af fremmed Nationalitet, hvis ikke Certifikat kan erholdes fra Stedets Toldkasserer, der gaar ud paa, at nævnte Person eller Personer kan skrive, læse og tale et evropæisk Sprog, og at Vedkommende raader over Midler til at ernære sig selv uden Fortjeneste i 3 Maaneder."

„I Tilfælde af, at nogen Person bliver landsat eller rømmer uden et saadant Certifikat, vil Rederiet blive idømt en Mulkt af Lstr. 100 pro persona, og Skibet vil blive nægtet at fortsætte Rejsen, indtil Mulkten er erlagt. Dersom den Landsatte eller Rømningsmanden bliver fanget, maa han holdes i Arrest, indtil Skibet er udenfor New Zealands Territorium."

Efter Forlydeede skal et Dampskib allerede være idømt en Mulkt paa Lstr. 300, og en engelsk Passagerbaad samt et tysk Skib skal være opholdt paa Grund af rømte Søfolk.

Vi kan hertil føje, at nu ogsaa et norsk Sejlskib er kommet i Forlegenhed paa Grund af denne Lov. To af Besætningen rømte, og Kaptajnen maatte telegrafisk, for at undgaa Stopning af Skibet, gennem Rederiet rekvirere Garanti for Lstr. 200. Rederiet har i den Anledning henvendt sig til Nordisk Skibsrederforening og anmodet den om at tage Sagen i sin Haand.

Fra Sø og Land.

Fra Konsulatet i Gibraltar har det norske Udenrigsministerium modtaget Indberetning om, at der, paa Grund af den dersteds herskende Overbefolkning og paa Grund af Byens Særstilling som betydelig Fæstning og Flaadestation, nylig er udkommet forskellige Bestemmelser, der har til Hensigt at indføre en skarpere Kontrol med Indflytningen af Fremmede. Fartøjer, hvorfra landsættes Personer, der ikke har Tilladelse til at gaa i Land, kan saaledes idømmes en Mulkt af 50 Lst. for hver saadan Person, ligesom Havnekaptajnen har Ret til midlertidig at tilbageholde Fartøjet.

(Norg. Sjøft.)

Ved Svendborg Navigationsskole afholdtes Eksamen fra den 30. November til den 7. December.

Til den almindelige Styrmandseksamen var af Skolen indstillet 9 Elever, som alle bestode. Ligeledes bestod i 2. Afdelingsfagene: Navigation 9, Geografi og Vejrlære 9, Søret og Handelsvidenskab 6 samt Engelsk 7. Endvidere var til Sætteskipperprøven indstillet 1, som ogsaa bestod.

Skolen begyndte paany i Tirsdags d. 11. December Kl. 8 Formiddag.

Uformuende Elever kunne erholde Understøttelse som sædvanlig. Det kan bemærkes, at der i det forløbne Aar er betalt Skolens Elever i Understøttelse 4092 Kr.

Indmeldelse sker hos Forstanderen, A. O. Tuxen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Skibsbygmester Boms Værft paa Thurø er en smuk 3.-m. Skonnert løbet af Stablen. Den fik Navnet Flora og maaler 218½ Br.-Tons. Skibets korrespond. Reder er Mægler Sophus Hansen, dets Fører Kapt. Martin Sørensen Samtidig lagdes Kølen til et nyt Skib af samme Størrelse.

Den store Paket, der bygges hos Harland & Wolff for White Star Linien, faar følgende Dimensioner: Længde 204 Meter, Bredde 22,5 Meter og Dybde 14,7 Meter. Register-Tonnagen er 19,500, og Maskinerne skulle indicere 35,000 H. K. Det største nuværende Skib, Oceanic, maaler 17,274 Tons, altsaa 2,226 Tons mindre.

Jagt Diana af Marstal, 27 R. T., er af Skibsf. J. Albertsen solgt med Fragt og Tilbehør til Troense for 2,800 Kr.

Det Hamburg-amerikanske Dampskibsselskab indhenter for Tiden Tilbud fra engelske Værfter paa Bygning af 4 Dobbeltskrue-Dampere, c. 380' lange og med en Fart af c. 11 Knob.

Personalia.

Enhver, der er i Stand til at give Oplysninger om den d. 5. August ved det i Skien hjemmehørende Dampskib Haariks Forlis omkomne Letmatros Marinius Nielsens Hjemsted eller Slægtninge, anmodes om at henvende sig til Udenrigsministeriet.

Ugens Havarier.

Danzig, Barkskib af Halmstad, kom d. 4. ds. paa Rejsen fra Luleå med en Ladning Bjælker paa Grund ved Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil, hvor Skibet viste sig at være ubeskadiget, og Rejsen fortsattes derfor.

Nicolai II, Dpsk. af Kjøbenhavn, maatte d. 7. ds. søge ind til Frederikshavn med Skade paa Skrueaksen. Skibet kom fra New York via Christiania.

Gabriel, Galease af Aalborg, med Cement, er indbragt hertil af „Hertha" efter Grundstødning ud for Charlottenlund.

Gustaf, Skonnert af Oscarshamn, er indbragt til Stubbekjøbing efter Grundstødning paa Møen. Skibet var paa Rejsen fra Karrebæksminde til Hjemstedet.

Niels August, Skonnter af Malmø, med Trælast, er d. 7. ds. grundstødt i Randers Fjord.

Aeriel, Skonnertbrig af Marstal, er paa Rejsen fra Havre til Danzig indbragt læk til Dover.

Richard Kellsall, Dpsk. af N. Shields, som efter Grundstødning paa Sjællands Rev repareredes her og fortsatte Rejsen d. 7. ds., har maattet returnere hertil med Skade paa Maskinen.

Diana, Skonnert af Lerberget, er d. 8. ds. om Aftenen, paa Rejse fra Grimsby til Malmø med en Ladning Kul, strandet ved Fjaltring og bliver rimeligvis Vrag. Besætningen, 9 Mand, reddedes ved Raketapparatet.

Ruth, Skonnert af Bergqvara, er d. 9. ds. om Morgenen, paa Rejsen fra Shields til Lysekil med Stenkul strandet, ved Agger og er Vrag. Af Besætningen reddedes Kaptajnen og 5 Mand, medens desværre 1 Mand druknede.

Knud, Dpsk. af Aalborg, ankom til Grangemouth 6. ds. efter at have været i Kollision med en ukendt Damper. Knud repareres i Grangemouth.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 7. Decbr. — Alexandra, Svensson, afgik fra Skotland 10. Decbr., bestemt til Christiania. — Algarve, Borries, ankom til Oporto 8. Decbr.. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Blyth 9. Decbr. — Antwerpen, Wulff, afgik fra Kbhvn. 22. Novbr., bestemt til Boston. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 7. Decbr., bestemt til New York. — Arno, Strubberg, ankom til Kbhvn. 11. Decbr. — Beira, Lunge, afgik fra Denia 8. Decbr., bestemt til Malaga. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Rotterdam 8 Decbr. — Dagmar, Gade, afgik fra Newcastle 5. Decbr., bestemt til Barcelona. — Douro, Ørum, afgik fra Gibraltar 4. Decbr., bestemt til Valencia. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 22. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Garonne, Rasmussen, ank. til Danzig 2. Decbr. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 7. Decbr., bestemt til Boston. — Hekla, Gundel, afgik fra Christianssand 30. Novbr., best. til New York. — I. C. Jacobsen, Kofoed, afgik fra Newcastle 1. Decbr., bestemt til Genua. — Island, Skjødt, her. — Kentucky, Caroc, ankom til New York 2. Decbr. — Leopold II, Kruse, afgik fra Boston 8. Decbr., best. til Kbhvn. — Loire, Rabe, ankom til Kønigsberg 9. Decbr. — Louisiana, Jensen, ankom til New Orleans 4. Novbr. — L. P. Holmblad, Petersen, afgik fra Boston 1. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Nicolai II, Michelsen, ankom til Kbhvn. 8. Decbr. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 1. Decbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, her. — Omsk, Müller, ankom til Dunkirk 7. Decbr. — Seine, Staal, afgik fra Riga 30. Novbr., bestemt til Bordeaux. — Texas, Holm, ank. til New Orleans 8. Decbr. — Tiber, Beck, afgik fra Messina 5. Decbr., bestemt til Valencia. — Xenia, Thidemann, afgik fra Stettin 21. Novbr., best. til New York.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Kbhvn. 10. Decbr., bestemt til Libau. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Stettin 8. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Ceres, Jacobæus, afgik fra Leith 19. Novbr., bestemt til Island. — Christian IX, Mollerup, afgik fra London 9. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, afgik fra Kbhvn. 9. Decbr., best. til Arendal. — Constantin, Lund, afgik fra London 8. Decbr. best. til Hamburg. — Ella, Mortensen, ankom til Danzig 8. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Eos, Christensen, ankom til London 8. Decbr., bestemt til Hamburg. — Frederik, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 10. Decbr., bestemt til Pillau. — Jolantha, Meyer, ankom til Kbhvn. 9. Decbr., bestemt til Libau. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 8. Decbr., bestemt til London. — Kiew, Andresen, ankom til Hull 6. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Jyden, Erichsen, ankom til Kbhvn. 10. Decbr., best. til Danzig. — Louise, Rasmussen, afgik fra Pillau 6. Decbr., best. til Hull. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 7. Decbr., best. til Hamburg. — Morsø, Frisenette, ankom til Throndhjem 7. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Rohde, ankom til Libau 9. Decbr., bestemt til Hull. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kbhvn. 11. Decbr., bestemt til London. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 11. Decbr., bestemt til London. — Pregel, Olsen, afgik fra Riga 9. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, ankom til Arendal 7. Decbr., bestemt til Throndhjem. — Valdemar, Johnsen, pass. Holtenau 8. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Viking, Lorentzen, ankom til Antwerpen 10. Decbr., best. til Kbhvn. — Holar, Øst-Jacobsen, afgik fra Kbhvn. 7. Decbr., bestemt til London. — Vesuv, Iversen, ankom til Riga 4. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Skalholt, Aasberg, afgik fra Leith 27. Novbr., bestemt til Island. — Kursk, Møller, ankom til Kbhvn. 9. Decbr., best. til Libau. — A. Andersen, Schubert, ankom til Antwerpen 4. Decbr., best. til Kbhvn.

Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 13. Decbr., bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Grimsby 12. Decbr., best. til Malmø. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 13. Decbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 12. Decbr. via Svendborg og Aalborg, bestemt til Newcastle. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 12. Decbr., bestemt til Vejle. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 12. Decbr., best. til Kbhvn. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 12. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 12. Decbr. via Aarhus og Aalborg, best. til Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Riga 28. Novbr., ankom til Dunkerque 3. Decbr. — Frode, Wrisberg, afgik fra Kbhvn. 8. Decbr., best. til W. Hartlepool. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Libau 29. Novbr. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Rouen 3. Decbr. — Erik II, Hveysel, ankom til Blyth 9. Decbr. — Knud II, Hansen, ankom til Dordrecht 4. Decbr. — Skjold, Schmidt, ankom til Libau 8. Decbr. — Danmark, Kraemer, ankom til Blyth 9. Decbr. — Ragnar, Holst, ankom til Sunderland 10. Decbr. — Volmer, Riber, ank. til Rotterdam 10. Decbr. — Dan, Tofte, afgik fra Newcastle 7. Decbr., bestemt til Libau. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Blyth 7. Decbr., bestemt til Lübeck. — Olaf, Petersen, ankom til Blyth 9. Decbr.

Heimdal. Kamma, Pedersen, ankom til Sunderland 9. Decbr. — Helga, Lagesen, ankom til Almeria 7. Decbr. — Elna, Møller, afgik fra Rouen 11. Decbr. — Therese, Løffler, afgik fra Sunderland 5. Decbr.

Urania. Polarstjernen, Callesen, afgik fra Manilla 10. Decbr. — Ekliptika, Nielsen, ankom til Norfolk 2. Decbr. — Sirius, Branth, afgik fra Bombay 8. Decbr. — Urania, Petersen, afgik fra Libau 9. Decbr. — Mars, Nielsen, afgik fra Plymouth 6. Decbr.

Nordsøen. Wineland, Høgstedt, ankom til Tsington 4. Decbr. — Holland, Jørgensen, ankom til Tuborg 10. Decbr. — England, Andresen, ankom til W. Hartlepool 5. Decbr. — Rusland, Møller, ankom til Swansea 9. Decbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Ergasteria 9. Decbr. — Niobe, Jorgensen, afgik fra Riga 10. Decbr., bestemt til Ghent. — Nautik, Mortensen, afgik fra Esbjerg 5. Decbr., ankom til Kbhvn. 7. Decbr. — Nora, Christensen, ankom til Aberdeen 7. Decbr. — Neptun, Gram, afgik fra Burntisland 9. Decbr., ankom til Esbjerg 11. Decbr. — Nerma, Knudsen, afgik fra Esbjerg 8. Decbr., bestemt til Methil. — Alfa, Nielsen, afgik fra Rouen 9. Decbr., bestemt til Newcastle.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik fra Cardiff 5. Decbr., bestemt til Port Said. — Karen, Degn, afgik fra Cardiff 7. Decbr., ankom til Honfleur 9. Decbr.

Dania. Lilly, Nielsen, ankom til Kønigsberg 9. Decbr. — Mary, Lorentzen, afgik fra Pelaw Main 10. Decbr., best. til Esbjerg.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afgik fra Svendborg 8. Decbr., bestemt til Tynen. — Hafnia, Troensegaard, ankom til Ghent 7. Decbr. — Russia, Hansen, afgik fra Amsterdam 8. Decbr., ankom til Tynen 10. Decbr. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Delfzyl 6. Decbr.

Østersøen. Yrsa, Jespersen, afgik fra Kjøbenhavn 5. Decbr., ankom til London 9. Decbr. — Rita, Jørgensen, afgik fra Morlaix 6. Decbr., ankom til Swansea 8. Decbr.

Union. Frisia, Skow, afgik fra Algiers 5. Decbr., ank. til Port Vendre 7. Decbr. — Gallia, Poulsen, ankom til Livorno 8. Decbr. — Caledonia, Fisker, ankom til Fernandina 10. Decbr.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afgik fra Kbhvn. 8. Decbr., best. til Rouen. — Brattingsborg, Clausen, passerede Montevideo 27. Novbr., bestemt til La Plata. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Ergasteria 3. Decbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 12. Decbr. — Jomsborg, Kühl, ankom til Sevilla 7. Decbr. — Kronborg, Schultz, ank. til Wladiwostock 11. Novbr. — Rosenborg, Schultz, ankom til West Hartlepool 12. Decbr. — — Skanderborg, Larsen, ankom til Lissabon 7. Decbr. — Søborg, Fischer, ankom til Dunkerque 12. Decbr. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 11. Decbr. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Aarhus 11. Decbr, bestemt til Kbhvn.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, afgik fra Blyth 8. Decbr., bestemt til Korsør. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 11. Decbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Napoli 11. Decbr. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Buenos Aires 6. Decbr., best. til Cuxhaven f. O. — Silkeborg, Petersen, ankom til Troon 8. Decbr. — Skodsborg, Lund, afgik fra Lissabon, 10. Decbr. bestemt til Sevilla. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Glasgow 11. Decbr. — Ulfsborg, Hveissel, afgik fra Reval 9. Decbr., bestemt til Rotterdam.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kallundborg 5. Decbr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Rotterdam 7. Decbr. — Agnete, Jensen, ankom til Aarhus 7. Decbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Rotterdam 11. Decbr. — Alice, Hansen, afgik fra Libau 8. Decbr., best. til Rotterdam. — Bornholm, Petersen, afg. fra Burntisland 11. Decbr., bestemt til Kiel. — Nauta, Madsen, ankom til Brightlingsea 6. Decbr. — Rønne, Hintze, ankom til Libau 10. Decbr.

Danmark. Rolf, Skjødt, ankom til Libau 11. Decbr. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Kiel 9. Decbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Libau 10. Decbr. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Blyth 7. Decbr., bestemt til Reval. — Hamlet, Sommer, ankom til Dunston 10. Decbr. — Helge, Matthiessen, afgik fra Riga 7. Decbr., best. til London.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Singapore. 7. Decbr. — Annam, Berg, afgik fra Antwerpen 7. Decbr. — Normannia, Eriksen, ankom til Vladivostok 1. Decbr. — Nordkap, Rasmussen, afgik fra Shimoniseki 10. Decbr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Methil 9. Decbr., bestemt til Genoa. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Dieppe 7. Decbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Le Havre 8. Decbr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Amsterdam 9. Decbr.

Ærø. Enigheden, Nielsen, ank. 7. Decbr. til Boness.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Rotterdam 6. Decbr. — Clara, Andersen, ankom til Kbhvn. 8. Decbr. — Kai, Petersen, ankom til Rouen 9. Decbr.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Blyth 10. Decbr., best. til Kbhvn. — Svend, Bønnelycke, ankom til Riga 6. Decbr.

Sejlskibe.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ankom 6. ds. til Kjøbenhavn fra Rostock.

Fanø. Nordby. Maracaibo, Svarrer, ankom til Hamburg 4. Decbr. fra Maracaibo. — Wilhelmine, Lauridsen, afgik fra Mauritius 1. Decbr. til Apia. — Medor, Svarrer, ankom til Odense 5. Decbr. fra London. — Nanna, Nielsen, pass. Prawle Pt. 1. Decbr. fra Hamburg til Angustora. — Anna & Mathias, Eriksen, ankom til Port Elisabeth 4. Novbr. fra Rio Janeiro. — Vega, Pedersen, afgik fra Hamburg 30. Novbr. til Port Elisabeth. — Aalborg, Clausen, gik fra East London 6. Decbr. til Adelaide Semaphore f. O. — Doris Brodersen, Hansen, ankom til Punta Delgade 6. Decbr. fra Samoa-Øerne, beordret til Bremen.

Rønne. Camtoos, Pedersen, ankom til Boness 3. Decbr. — Clara Marie, Kofoed, ankom til Kjøbenhavn 2. Decbr. — Freja, Beck, ankom til Frederikshald 3. Decbr. — Erik, Sonne, ankom til Grimsby 7. Decbr.

Svendborg. Hertha, Hansen, ankom til Bandholm 3. — Jens, Eriksen, ankom til Dieppe 2. Decbr. — Galathea, Madsen, ankom til Guernsey 2. Decbr. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Wismar 2. Decbr. — Urda, Rasmussen, ankom til Legue 2. Decbr. — Triton, Nielsen, ankom til Dyssart 3. Decbr. — Skjold, Larsen, ankom til Kolberg 3. Decbr. — Mine, Møller, ankom til Nexø Red 4. Decbr. — Hansine, Nielsen, ankom til London 4. Decbr. — Pallesen, Jensen, ankom til Havre 4. Decbr. — Heimdal, Rasmussen, ankom til Drammen 4. Decbr. — Haabet, Andreasen, ankom til Rye 5. Decbr. — Rasmus, Jensen, ankom til Libau 5. Decbr. — Peter, Jørgensen, ankom til Fahrwasser 5. Decbr. — Kirstine Jensen, Fuglesang, ankom til Aarhus 7. Decbr. — Niels, Hansen, ankom til Swinemünde 7. Decbr. — Ariel, Nielsen, ankom til Swansea 6. Decbr. — Fylla, Rasmussen, ankom til Masnedsund 7. Decbr. — Iris, Hansen, ankom til Sunderland 8. Decbr. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Åhus 9. Decbr. — Christian ankom til Kings Lynn 10. Decbr. — Fulvia, Nielsen, ankom til Neufahrwasser 10. Decbr. — Agnete, Møller, ankom til Stege 7. Decbr.

Ærø. Elise Dyreborg, Fabricius, ankom 4. Decbr. til Landskrona. — Hermod, Dreimann, ankom 30. Novbr. paa Kjøbenhavns Red. — Fri, Rasmussen, ankom 1. Decbr. paa Grangemouth Red. — Marie, Raahauge, ankom 1. Decbr. til Portsmouth. — Anne Cecilie, Schaarup, ankom 1. Decbr. til Nexø. — Venus, Friis, er 24. Novbr. udklareret fra Gibraltar til La Rache (Afrika). — Wemyss Castle, Petersen, afgik 30. Novbr. fra Rudkjøbing til Norge. — Elise, Simonsen, ankom 3. Decbr. til Kjøbenhavn. — H. C. Christensen, Bøye, ankom 4. Decbr. til Grnvesend. — Caroline, Knudsen, ankom 4. Decbr. til Honfleur. — Maren, Christensen, ankom 4. Decbr. til St. Vaast Red. — Familien, Weber, ankom 3. Decbr. til Kjøbenhavn. — Wega, Andersen, ankom 28. Novbr. til Charlestown. — Paket, Friis, ankom 4. Decbr. til Kjøbenhavn fra Bornholm. — Alfa, Rasmussen, ankom 5. Decbr. til Gøteborg. — Marie Sofie, Tofte, afgik 4. Decbr. fra Kjøbenhavn til Landskrona. — Ingeborg, Svane, er 3. Decbr. udklareret fra Christiania til Styrboe. — Anne, Jakobsen, afgik 5. Decbr. fra Kjøbenhavn til Marstal. — Expres, Boye, ankom 5. Decbr. til Landskrona. — Alma Marie, Hansen, ankom 6. Decbr. til Charlestown Fife fra Aberdeen. — Dannebrog, Bøye, ankom 6. Decbr. til Sandefjord. — Cathrine, Christensen, ankom 5. Decbr. til Kjøbenhavn. — Malfridur, Hansen, afgik 5. Decbr. fra Kjøbenhavn til Aarhus. — Søstrene, Christensen, afgik 28. Novbr. fra Gravesend til Pointe à Pitre. — Bien, Petersen, ankom 4. Decbr. til Christiania fra Nakskov. — Albert, Fabricius, ankom 7. Decbr. til Kønigsberg. — Tobias, Bøye, ankom 7. Decbr. til Kjøbenhavn. — Anne, Jørgensen, afgik 6. Decbr. fra Kjøbenhavn til Frihavnen. — Marie, Schmidt, indgik 6. Decbr. i Frihavnen fra Dieppe. — Annes Minde, Friis, ankom 3. Decbr. til Odense. — Andreas, Eriksen, ankom 4. Decbr. til Frederikshavn fra Lissabon. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 8. Decbr. til Fowey. — Ceres, Bager, passerede 8. Decbr. L'Orient paa Rejse fra Sables d'Ollonne til Methil. — Argus, Jensen, ankom 8. Decbr. til Auray Revir. — Ærø, Christensen, ankom 7. Decbr. til Odense. — Skjold, Mygind, ankom 8. Decbr. til L'Orient. —

Fred, Friis, ankom 2. Decbr. til Cassablanca. — Hydra, Christensen, ankom 8. Decbr. til Newport.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 16 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Skagerrak. Jyllands NV.-Kyst. Rubjerg-Knude. Taagesignalet ved *Rubjerg-Knude* Fyr vil blive givet med en Sirene, der afvekslende giver Et-Stød og To-Stød hver c. 1 Minut; Stød c. 2 S., Pause c. 56 S., Stød c. 1 S., Pause c. 4 S, Stød c. 1 S., Pause c. 56 S.

Kattegat. Mariager-Fjord. Hobro Ø. En 90 Alen lang Bro er bygget paa S.-Siden af *Mariager-Fjord*, 1¹/₈ Kml. Ø. for *Hobro*. Bolværkshøjden: 5 Fod. Dybden ved Brohovedet: 7 Fod.

Sundet. Kjøbenhavn. Søminekorpsets Øvelsesplads. Den 13de December 1900 inddrages Afmærkningen ved Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran *Mellemfort* og *Prøvesten*. Samtidig slukkes Varselfyrene paa begge Forter.

Flinterende. Nordre-Flint. Den 8de December 1900 er den til Sildefiskernes Vejledning bestemte Klokketønde ved *Nordre-Flint* inddragen.

Østersøen. Bøgestrøm. Den 8de December 1900 er Klokketønden uden for Indløbet til *Bøgestrøm* ombyttet med Vintersømærket.

Limfjorden. Hagedyb. I det V.-lige Indløb til *Hagedyb* ligge tæt ved N.-Siden af Farvandet to Puller med 10 og 11 Fod. Mellem disse Puller og *Storkehalsen* er Dybden mindst 2¹/₄ Fv. og i den øvrige Del af Dybet over 3 Fv. 57° 1',₃ N. Br. 9° 29',₃ Ø. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Bråviken. Anholmen. Marö og Ekö. Den 1ste December 1900 tændes følgende Fyr i *Bråviken:*

Marö Fyr, paa Øens V.-Pynt, er et fast Fyr. Det viser grønt Lys fra S. 34° V. til S. 40¹/₂° V., hvidt Lys fra S. 40¹/₂° V. til S. 45° V., rødt Lys fra S. 45° V. til N. 78° V. og hvidt Lys fra N. 78° V. gennem N. til N. 54° Ø. Flammens Højde: 16 Fod. Synsvidden: 7,₅ Kml. for det hvide, 5 Kml. for det røde og 4 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat af 4de Orden. Hvidt Fyrhus.

Ekö Fyr er et Fyr med En-Formørkelse hver 10 S. Det viser hvidt Lys fra S. 61° V. til S. 63° V., rødt Lys fra S. 63° V. gennem V. til N. 44¹/₂° V., og hvidt Lys fra N. 44¹/₂° V. gennem N. til N. 41¹/₂° Ø. Flammens Højde: 45 Fod. Synsvidden: 7,₅ Kml. for det hvide, 5 Kml. for det røde Lys. Linseapparat af 4de Orden. Hvidt Fyrhus.

Brændetid: 1ste April—31te Maj og 1ste Juli—31te December.

Der er ikke Vagt ved Fyrene.

Holdte overet i S. 23° V. og N. 23° Ø. lede de fri af Grundene N. for *Marö*.

Den røde Tønde SV. for *Anholmen* er ombyttet med en rødmalet Lystønde med 1 opadvendt Kost. Den viser hvidt, fast Lys. 58° 32' 38" N. Br. 16° 52' 50" Ø. Lgd.

Öregrunds Skjærgaard. Kullboda Havn. I *Kullboda* Havneindløb ved *Gräsö* er en Pram sunken i 19 Fod Vand. Vraget er afmærket med en grøn Stage. 60° 20' 37" N. Br. 18° 28' 30" Ø. Lgd.

Finland. Alle *finske* Fyrskibe, undtagen *„Äransgrund"* uden for *Helsingfors*, ere nu inddragne.

Tyskland. Kaiser Wilhelm Kanal. Den lille Ø i *Kaiser Wilhelm Kanal* ved den V.-lige Udgang af *Schirnauer See* er bortgravet, og Fyrbaaken ombyttet med en rødmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Göteborg. Den 1ste September 1901 forandres det hvide, faste Fyr ved *Säfveåns* Udløb til et hurtigblinkende Fyr. 57° 43' 20" N. Br. 11° 59' 23" Ø. Lgd.

Norge. Moss. Verlebugten. En lille 20 Fods Grund er funden i *Verlebugten*. 59° 24' 52" N. Br. 10° 38' 56" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Weser. Hoheweg Fyrtaarn. Fra den 1ste December 1900 gives fra *Hoheweg* Fyrtaarn Signaler for Vandstanden over Lavvande i *Weser* for hver ¹/₂ Meter, samt for Ebbe og Flod.

Om Dagen. Signal for Ebbe og Flod gives ved en Vinge paa Enden af en vandret Arm paa Fyrtaarnet. Vingen opad betyder Flod, Vingen nedad betyder Ebbe, Vingen vandret betyder Højvande.

Vandstanden over Lavvande angives ved Figurer, hejste under Armen. Halvkugler betyde 1 Meter, Dobbeltkegle ¹/₂ Meter.

Om Natten. To grønne Lanterner lodret for hinanden betyde Ebbe, en grøn Lanterne Flod.

Hvide Lanterner betyde 1 Meter, rød Lanterne ¹/₂ Meter.

Er Vandstanden lavere end Lavvande, gives alene Signal for Ebbe, er Vandstanden højere end 4,₅ Meter over Lavvande, gives Signalet 4,₅ Meter og Flod eller Ebbe Signalet.

Uorden i Signaleringen angives ved et rødt Flag eller to røde Lanterner lodret for hinanden.

Holland. Zeegat van Terschelling. Stortemelk. Lodsskonnerten *„Noordzee"* er sunken i 5 Fv. Vand uden for *Stortemelk* i N. 48° V. fra *Vlieland* Fyr. Masterne ere over Vandet. En spids Vragtønde er udlagt ved Vraget. Saavidt muligt er Vraget baade Dag og Nat afmærket med en Lodskutter. 53° 19' 15" N. Br. 5° 0' 21" Ø. Lgd.

Zuiderzee. Harderwijk NV. Vraget af det 3,₄ Kml. N. 48° V. for *Harderwijk* sunkne Fartøj er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Fyrskibene „Maas" og „Schouwenbank". Fyrene paa Fyrskibene *„Maas"* og *„Schouwenbank"* ere nu forandrede.

England. Themsen. Princess Channel. Et Vrag er sunket i *Princess Channel*, 1,₅ Kml. S. 60° V. fra Fyrskibet *„Tongue"* og S. 89° Ø. fra Fyrskibet *„Princess Channel"*. To Master ere over Vandet. 51° 29' 20" N. Br. 1° 20' 50" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Havre. Vragtønden SV. for Vraget af Damperen *„Shagbrook"*, uden for *Havre*, er ombyttet med en grønmalet Lystønde, der viser rødt, fast Fyr. 49° 28' 46" N. Br. 0° 5' 41" Ø. Lgd.

England. Dungeness East Bay. Vraget af *„N. C. Bull"*, 4 Kbl. N. 13° V. for *Newcome* Tønde, er borttaget.

Bristol Channel. Barry. Vraget af *„Glenora"*, 2,₅ Kml. S. 60° Ø. fra Fyret paa *Barry West* Pier, er borttaget.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Loire. Grand Charpentier. Den 1ste December 1900 er *Grand Charpentier* Fyr forstærket og samtidig er Blinkenes Varighed forkortet til ¹/₂ S. Lysævne: 28 Kml. for det hvide, 23 Kml. for det røde og 20 Kml. for det grønne Lys.

Canada. St. Lawrence Flod. Pointe à Basile. Paa *Pointe à Basile* skal tændes to Ledefyr, der lede fra *Pointe Aubin* til *Confederation Point* og over *St. Augustin Shoal* i 24 Fod Vand.

Indtil Fyrene tændes, brænde to midlertidige Fyr. Forfyret er anbragt 130 Alen Ø. for Pyntens Yderende. Flammens Højde: 78 Fod. Synsvidden: 10 Kml. 46° 43' 49" N. Br. 71° 20' 0" V. Lgd. Bagfyret er anbragt c. 2,000 Alen N. 78° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 194 Fod. Synsvidden: 10 Kml.

De sorte Tønder Nr. 15 Q og 17 Q afmærke S.-Siden af Løbet med det dybeste Vand, neden for *St. Augustin Shoal*.

Cape Breton Island. Louisburg Harbor. Ved *Dominion Coal Co.'s* Værft i den N.-lige Del af *Louisburg Harbor* er tændt to røde, faste, elektriske Fyr, der lede fra *Louisburg* Ledefyrlinie til Værftet. Forfyret: 45° 55' 12" N. Br. 59° 57' 53" V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Pensacola Bay. I *Pensacola Bay* er Lysævnen for Fyrene *Devils Point*, *White Point* og *Escribano Point* forøget.

Mc Ree og Fort Barrancas. Den 1ste December 1900 forandres *Mc Ree* hvide, faste, forreste Ledefyr til et rødt, faste Fyr og det bageste røde, faste Ledefyr til et hvidt, fast Fyr.

Fort *Barrancas* forreste hvide, faste Ledefyr forandres til et rødt, fast Fyr og det bageste røde, faste Ledefyr til et hvidt, fast Fyr.

Samtlige Fyrs Lysævne forøges.

Texas. Galveston. I *Galveston* er oprettet en Underafdeling af „Hydrographic Office", der er forsynet med alle Kort og Beskrivelser. Instrumenter kunne sammenlignes og de nyeste Oplysninger vedrørende Navigeringen erholdes uden Udgift.

Adressen er: „No. 401 og 402, Levy Buildings, Galveston Texas".

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Barren ved *Rio Grande do Sul* kunde i August 1900 i 18 Dage og i September i 1 Dage passeres af Skibe med et Dybgaaende af 12,1 Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Civitavecchia. Den 20de December 1900 aabnes det N.-lige Løb til *Civitavecchia* Havn, og samtidig lukkes det S.-lige Indløb.

Følgende Fyr skulle tændes.

Et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 5 S., paa den ny Moles N.-lige Hoved. Flammens Højde: 64 Fod. Lysævnen: 15 Kml. Ottekantet Fyrtaarn.

Et rødt, fast Fyr paa Taarnet paa Hovedet af *Lazaretto* Molen. Flammens Højde: 27 Fod. Synsvidden: 11 Kml. Det lyser fra S. 30° V. gennem V. til N. 60° V. og er formørket for Ydermolen.

Et grønt, fast Fyr, paa Yderenden af den gamle Mole. Flammens Højde: 27 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Det lyser over Indløbet til Havnen. 10 Fod højt Fyrhus.

Samtidig med Tændingen af disse Fyr slukkes alle de gamle Fyr, hvorom nærmere Meddelelse gives.

Tyrkiet. Sorte Hav. Den 28de November 1900 er Taagesignalet paa Fyrskibet uden for *Bosporus* i *Sorte Hav* forandret. En Sirene giver Et-Stød af 1/2 Minuts Varighed med afvekslende 3 og 1 Minuts Pause mellem Stødene, Stød 1/2 M., Pause 3 M., Stød 1/2 M., Pause 1 M.

Sicilien S.-Kyst. Licata. Den 4de December 1900 tændes paa Inderenden af *Licata* Havns Ø.-Mole, tæt ved Pynten ved *San Giacomo* Kastel, et hvidt Lynfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn, i Stedet for det røde, faste Fyr. Flammens Højde: 127 Fod. Lysævnen: 18 Kml. Mod V. skjuler Landet Fyret N. for S. 86° V. Hvidt, kegleformet, 43 Fod højt Taarn. 37° 5′ 41″ N. Br. 13° 56′ 35″ Ø. Lgd.

De nye Fyr paa begge Molehoveder tændes nu om kort Tid.

Empedocle. Ved S.-Enden af Grunden ud for *Empedocle* gamle Mole skal i 16 Fod Vand udlægges et Fyrskib 1/2 Kbl. fra Molen. Det viser et hvidt Fyr over et rødt Fyr. Flammens Højde: 11 og 8 Fod.

Italien. Salerno. Manfredi. Fyrskibet ved Grunden *Manfredi* er sunket.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde-Hav.

Sumatra V.-Kyst. Atjeh. Øen Roesa V. Et Rev, hvorpaa det bryder, er fundet 1/8 Kml. V. for Øen *Roesa*. 5′ 16′ 30″ N. Br. 95° 10′ 30″ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China. Kiautschau Bugt. Tsingtau. Yu Nui San. Den 1ste December 1900 er *Yu Nui San* elektriske Fyr tændt.

Karantænebestemmelser.

Norge. — *Kobe* i *Japan* er erklæret for pestsmittet. *Glasgow, Smyrna* og *Paraguay* ere erklærede pestfri.

Østerrig. — Karantæneforanstaltningerne overfor *Ægypten* og *Røde Hav* ere ophævede. Strengt Lægeeftersyn bibeholdes.

Tyskland. — Indskrænkningerne med Hensyn til Indførsel fra *Glasgow* ere ophævede.

Malta. — Karantæneforanstaltningerne overfor *Glasgow* ere ophævede.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe. Aarhus.

Resterende Kontingent for 1900 bedes hurtigst indbetalt til Kredsformændene eller Kassereren.

Nicolaisen.

Skib til Salg.

Skonnert „Ulrika", 137 Reg.-Tons, lastende ca. 75 Std. Brædder og ca. 200 Dødtons paa 13 sv. Fods Dybg., liggende Aarhus, anvises til Salg af

Carl v. d. Hude.

Københavns Børskurs d. 12. Decbr. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	103 3/4	104	103 3/4	104
Danmark			91 1/4	92
Norden			120 1/2	120 3/4
Kjøbenhavn	103		103	103 1/4
Carl			54	54 1/2
Dannebrog	97		96 3/4	97 1/4
Skjold	71		71	71 1/4
Urania			76	77
Union			107 1/4	107 3/4
Dampsk. af 1896			98 1/2	99 1/4
Østasiatiske			105 3/4	106
Østersøen			101 1/2	103
Nordsøen			76	79
Torm			—	—
Gorm			107	112
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			111	114
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3 1/2% uopsig. Stats			91 1/4	92 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.	78 3/4	79	78 3/4	79
3 1/2% Kbhvns Kreditf.			81	82 1/2
4% — — 2. Serie	87		87	87 1/4
4% — — 1. —			90	90 3/4
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.	82 3/4		82 1/2	82 3/4
4% — — 7 —			88 1/4	88 1/2
3 1/2% Landkreditk. 3 —			90	91
Aktier.				
Nationalbank	131		130 3/4	131
Privatbank	123 1/4	-1/2	123	123 1/2
Landmandsbank			117	117 1/2
Handelsbank	116 1/4		116 1/4	116 3/4
Grundejerbank			102 1/4	102 3/4
Burm. & Wain	74-1/4-1/2	-73 3/4	73 3/4	74
Helsingørs Jærnsk.			84 3/4	86 1/2
Sukkerfabr.	105 1/4		105	105 1/4
Bryggeri Aktier	92 1/2		92 1/2	92 3/4

Vekselkurser d. 11. Decbr. 1900.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.80
London	18.16	18.12
Paris	72.55	—
Amsterdam	151.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 11. Decbr. 1900.

Russiske Noter	216.70
4% Russiske Consols	—
3 8/10% — Boden Kredit	92.60
5% Mexikanske 1899	98.25
5% Rumænske Stats	89.00
4% — — 1890	74.60

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Det Foren. Dampskibs." 52,000, „Norden" 6,000, „Kjøbenhavn" 10,000, „Carl" 8,000, „Dannebrog" 6,000, „Urania" 2,000, „Union" 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896" 6,000, „Skjold" 12,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

SØREN JENSEN'S
Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,
Holbergsgade 26,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Uniformer som civilt. Da jeg selv er Fagmand, kan jeg garantere for godt og solidt Arbejde, som udføres paa eget Værksted.

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.

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,
Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.

HÄNSCHELL & Co.
BARBADOS W. I.
Skibsmæglere og Skibshandlere.
Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa 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.

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg"
Telefon Nr. 56.

Michael Lund,
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr.-Adr.: Lund.

N. C. BACH,
Skibsmægler.
Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,
Nørresundby.
Telegramadresse: BACH.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Kjøb, Salg og Nybygning
af **Sejl-** og **Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme** med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, **Bugserdampere, Trawl-** og **Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer** etc. udføres fordelagtigt ved
Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.
Strandvej 36. Telefon 69.

VI BYGGE OG REPARERE
Jærn- & Staalskibe • Lægtere • Maskiner • Kedler
Prompte & billigt Overslag gives.
Værfter ved Strandmøllen og Hellerup.
Reparationsværksted i Frihavnen.
Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibsværftet, Kjøbenhavn,
Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi & Skibsbyggeri.

Søstens Levering.

214 Kbfvne Søsten (Rivesten) til Kjøbenhavns Amts Landeveje udbydes i Entreprise ved skriftlig Licitation i større eller mindre Partier efter Betingelser og Fortegnelser, der kunne afhentes paa Vejvæsenets Kontor, Østerbrogade 5, 4. Leveringsfristen er 1ste November 1901. Forseglede Tilbud med Udskrift: „Søsten" modtages sammesteds indtil den 8. December Kl. 12.

Amtsvejinspektøren.

AKTIESELSKABET
NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,
KJØBENHAVNS FRIHAVN,
anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.
Kan leveres ufortoldet.
Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

Frivillig Auktion

afholdes Torsdag den 20. December 1900 Kl. 2 Eftm. paa Alvim Brygge i Sannesund pr. Sarpsborg over den der liggende kombinerede Slæbe- og Vanddamper **„Peer Gynt"**.

Baaden har Klasse 1. A. I. J. Den har Bjærgningspumpe med Slanger. Dens Dimensioner er 50×12×9.

Nærmere Oplysninger erholdes ved Henvendelse til Hr. Havnefoged Holter, Sarpsborg, eller Undertegnede.

Konditionerne erfares ved Auktionen.

Sarpsborg, 4. December 1900.

H. O. **Sverre Mo,** O. R. Sagfører.

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.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: **Enghavevej. V.**
Bopæl: **Valdemarsg. 24. V.**

Telefon 5560.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

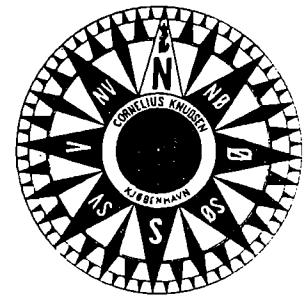
CARL KRARUP,

Amaliegade 31.
Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning
Agentur for
Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir" i Stockholm.
Expedition af de svenske Postdampskibe:
„Malmø", „Lübeck", „Najaden", „Halland", „Halmstad" „J. P. Dillberg" og **„Westkusten"** i Farten
Kjøbenhavn—Lübeck
samt
Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.
Endvidere
„Æolus", „Transit Nr. 1" og **„Nore"** i Farten
Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

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.**

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.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,
Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.
Damp & Sejl.
• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.
*Telefon 155. * Telegrams Skandinav.*

Husk nu!
PAUL SØRENSEN,
Skomagermester,
77, Bredgade 77,
Hj. af Toldbodvej.
Fh. Toldbodvej 18.
Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af
1ste Klasses saavel Haand- som Maskinsyet Fodtøj.
Telefon 4819.

Min Klinik for
Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til
Gammel Strand 36.
12—2. Tirsd. og Lørd. Aften 7—9. Søndag 11—1.
Hans Bonnesen, Læge.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i **Europa, Asien, Afrika, Amerika** og **Australien.** — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

EMIL HAMMELEV,

TOLDBODVEJ 1.
■ FREMMEDE TRÆSORTER. ■
Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood & Mahogni i vellagrede Varer.
Stort Lager forefindes.

Er
„Mossrose“ Tobakken
(den engelske) **ægte,** findes
der paa hver Pakke fremtidigt
kun paatrykt Fabrikens Navn
The Richmond Cavendish Company, Liverpool,
og **ikke** mere **nogen Agents Navn.**
Den ægte Mossrose erholdes nu igen **overalt.** En gros kun hos Generalagenterne for Danmark:
Fr. Christensen & Philip.

Husmann & Bjørnsen,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

H. B. MAYMANN,
REBSLAGER.
HELSINGØR.

N. P. Nielsen,
Amaliegade 37.
Kjøbenhavn K.
Telefon 3528.
Telegram-Adr.: Skibsh. Nielsen.
Vin- og Skibsproviantering. — Frilager.

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

Spis kun
Nørgaards
Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode.
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

Afdeling for Danmark:
Østergade 22, Kjøbenhavn K.
(Selskabets Ejendom)-
„Thule“ er Skandinaviens største og mest søgte Livsforsikringsselskab..
„Thule“s aarlige Udbytte til Aktionærerne er begrændset til 30,000 Kr., der aldrig kan overskrides.
„Thule“s Forsikrede fritages for Præmiebetaling i visse Invaliditetstilfælde.
„Thule“s Forsikrede udbetales aarlig stigende Bonus; for 1899: Kroner 481,176.00.

Aalborg Havn.
Vanddybden 22 Fod.
Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)
Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, **er der udlagt et Fyrskib,** der viser **hvidt Blinkfyr,** og hvorfra der med en Dampsirene gives **Taagesignal.**
I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.
Af Skibe, som passere Hals for indgaaende, og som have et Dybgaaende af over 12 Fod (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at **Skibe, som losse i Aalborg og som have betalt den nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havnepengene,** som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)
Aalborg, den 5. Septbr. 1900.
Udvalget for Havnevæsenet.

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,
4, Øster Farimagsgade 4.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 4 4.

Georg Sørensen,
Nyhavn 13. Telefon 6404.
Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.
Prima Varer • Billigste Priser.

Nordisk Skibssalgs-Bureau
ved **Claus Christensen,**
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Marius Hoffgaard,
Fotograf.
Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6, 2.
Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

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.

INDHOLD: De forenede Staters Skibsfart. — Kaptajn J. J. Th. Knudsen. — En moderne Dampskibstype. — Til Smaaskipperne! — New Zealand. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.
Redigeret af **L. DRECHSEL.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 51. Kjøbenhavn, Torsdag den 20. December 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.

Tør Dok 470'×76'×24.

Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner

---

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

Sextanter.
Oktanter.
Barometre.
Patent Log.
Kikkerter.
Uhre etc.

Lauritz Kirkeby, 26, Laxegade 26. Grundl. 1825.

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.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Nestlés Milk
(med Sukker)
& Viking
(uden Sukker)
ere de bedste Mærker.

Depot hos: **J. D. BEAUVAIS,**
St. Kongensgade 106. København.

„KEW" CERTIFICAT.
110 Kr.
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Husmann & Bjørnsen,

18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
* **Telefon 5598.** *

H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.
HELSINGØR.

S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57).

CARLSEN, NIELSEN & CO.,

CARDIFF,
Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.
Damp & Sejl.
• • *Direkte Importører af Skandinaviske Produkter* • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.
Telefon 155. * *Telegrams Skandinav.*

EMIL HAMMELEV,

TOLDBODVEJ 1.
FREMMEDE TRÆSORTER.
Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood & Mahogni i vellagrede Varer.
Stort Lager forefindes.

Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Gafé van Zandt,

H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

J. Melander,

Blikkenslager.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

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.

AKTIESELSKABET

NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,
anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.
Kan leveres ufortoldet.
Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

Min Klinik for

Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til
Gammel Strand 36.
12—2. Tirsd. og Lørd. Aften 7—9. Søndag 11—1.
Hans Bonnesen, Læge.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

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.

Kjøbenhavn, d. 20. December 1900.

Offentligheden her i Danmark nærer, som bekendt, ikke nogen overdreven stor Interesse for Landets Skibsfart. Spørgsmaal af den største Betydning for denne Næringsvej kunne staa paa Dagsordenen, uden at man udenfor selve Søfartskredsene skænker dem ringeste Opmærksomhed, og enhver Bestræbelse for at skabe en Opinion i et eller andet Søfartsspørgsmaal drukner i Almindelighed uhjælpeligt i den alt beherskende Diskussion om Landbrugsforhold og om, hvad der kan tjene til Landbrugets Opkomst. Nu vel, dette er for saa vidt naturligt, som Landbruget af os alle bør omfattes med den største Interesse og Sympati; men dette burde dog ikke være en Hindring for, at Skibsfarten i højere Grad, end det er Tilfældet, kunde paaregne nogen Opmærksomhed for sine Opgaver og for de Vilkaar, under hvilke den arbejder. Men naar saa man nogensinde Offentligheden i Danmark tage Parti i et Lovgivningsspørgsmaal, der vedrørte Skibsfarten? Og kan man ikke med nogen Sandhed sige, at vore Skibsførere og Styrmænd, som vi ret jævnligt se omtalte med megen Agtelse i Udlandets Presse, at de her hjemme som Regel først findes værdige til Omtale i Pressen, naar de gaa under med Skibet, særlig naar dette sker under saa dramatiske Omstændigheder som muligt. For nylig bragtes en Sag af stor Betydning for det det danske Skibsrederi paa Bane, idet en Henvendelse til Lovgivningsmagten fremstillede dets Forhold til Reformen af vore Skattelove, og sjældent er det vel lykkedes Skibsfarten at vække Offentlighedens Opmærksomhed saa stærkt som i dette Tilfælde. Der var virkelig Blade baade her i Byen og i Provinserne, der aftrykte den hele Henvendelse, og den vakte ikke ringe Interesse i Rigsdagen. Men de fleste Hovedstads- og Provinsblade nøjedes med i nogle Linier at notere dens Fremkomst eller nævnte den slet ikke; for saa vidt lykkedes det den ikke at komme i Rang med en Resolution om Skattelovene, der vedtages af Landets mindste Sogneraad!

Under disse Omstændigheder virker det helt oplivende at se, at Hovedstadspressen i den sidste Tid har drøftet nogle Spørgsmaal, der vedrøre Skibsfarten. I Studentersamfundet her i Byen har man undfanget den Tanke at ville oprette Aftenkursus for Matroser og Fyrbødere, og fra anden Side har man udkastet en Plan om at oprette en Bank eller Sparekasse for Søfolk. Studentersamfundet har, som bekendt, havt mange gode Ideer og har ved at føre dem ud i Livet udrettet saare meget godt, navnlig ved at sprede Oplysning blandt dem, der mest trænge til den. Ogsaa denne dets sidste Plan om at skaffe Søfolkene god og gratis Undervisning maa nødvendigvis fra alle Sider mødes med største Sympati og med Ønsket om, at det maa lykkes at overvinde de ikke ringe praktiske Vanskeligheder ved dens Gennemførelse. Det er meget naturligt, at de, der arbejde for denne Plan, har ønsket Dampskibsredernes Medvirkning, som vi forstaa ikke alene for at disse skulle interessere sig for den økonomiske Side af Sagen, men ogsaa fordi deres Medarbejde vil gøre det lettere at besejre de praktiske Vanskeligheder. For nu at lære Redernes Stemning at kende, har man bl. a. benyttet det moderne Middel: at interviewe dem, og flere af Hovedstadens større Redere have ved disse Lejligheder udtalt sig meget aabent og udførligt. Hr. Johan Hansen af Firmaet C. K. Hansen erklærede ikke at tro paa Nytten af en Sparekasse for Søfolk, fordi han mente, at disse ikke ville benytte den; naar de komme i Land, er det ikke netop Sparekassen, der øver den største Tiltrækning paa dem. Derimod nærer Hr. Johan Hansen megen Sympati for Tanken om Aftenkursus for Søfolk og mener, at man bør gøre Forsøget; han anbefaler Søfolkenes Organisationer at tage Sagen op og mener, at den vil finde Støtte hos Rederne. Ogsaa Direktør Hein i „Det forenede Dampskibsselskab" finder Tanken smuk, men han gør gældende, at man først maa rydde alle de Røverhuler og maskerede Bordeller, der findes omkring Nyhavn. Han tror ikke paa Planen om en Bank, fordi Sømændene trods deres stigende Lønninger intet har tilovers, og fordi Rederne ikke har saa meget Hold paa dem, at de kan garantere Banken en fast maanedlig Sum for de Sømænd, der vil lade Banken trække paa dem, medens de sejle. I stærke Ord gør Hr. Hein gældende, at Matroser nu til Dags kun slet og ret er Arbejdsfolk, at det gaar tilbage med Sømandsdygtigheden og med Pligtfølelsen; han tror ikke, de vil paaskønne, om man oprettede en Aftenskole for dem, men han mener dog, at D. F. D. S. ikke vil undslaa sig for at træde hjælpende til, hvis Sømændene virkelig vise Interesse for at lære noget. Endelig peger Hr. Ad. Carl ogsaa paa Søfolkenes stedse svigtende Pligtfølelse, deres voksende Ligegyldighed overfor Udførelsen af deres Pligter, og paa at den tidligere bestaaende Tillid mellem Rederen og hans Folk svækkes. Hr. Carl mener, at en af de bestaaende Banker eller Sparekasser kunde forsøge med en Filial for Søfolk, og han anser Undervisningstanken for en smuk, menneskekærlig Idé, som han gerne vil støtte.

D'Hrr. Redere maa i Anledning af disse Udtalelser staa Skoleret i Matrosernes faglige Maanedsblad „Ny Tid". Hr. Johan Hansen slipper bedst fra det, men maa dog høre, at han har „et misvisende Syn paa Redernes moralske Forpligtelser overfor Mandskabet", Hr. Heins og Hr. Carls Udtalelser kaldes haarde, ondsindede og hvilende paa manglende Forstaaelse af Livets sociale Brøst. Det synes os dog, at man skulde lægge noget mere Vægt paa det reelle i disse Udtalelser, som er at Rederne ere stemte for at støtte Undervisningstanken, i Stedet for at komme i saa stærk Affekt over deres Sidebemærkninger; i disse Tider, da Forholdet mellem Matros og Reder ikke er saa varmt, er det ikke underligt, at der falder stærke Ord, og Rederne ere saamænd ikke vante til selv at blive omtalte med for stor Hensynsfuldhed. Uden Tvivl er det et Held for den Sag, der her er Tale om, at det ikke er Rederne, der have rejst den; vi ere ikke ganske sikkre paa, at den i saa Fald ikke vilde være bleven stemplet som et Forsøg paa at sætte Matroser og Fyrbødere under Redernes Formynderskab, og at man vilde have advaret dem mod „Kapitalisternes" Aftenkursus. Nu træffer det sig saa heldigt, at den er rejst fra anden Side, og at den i Hovedsagen har vundet Redernes Bifald. Der synes os da foreløbig kun at være Grund til Tilfredshed hos alle Parter og til med gode Forhaabninger at imødese Resultaterne af den usædvanlige Interesse, som Offentligheden i den sidste Tid har vist disse Søfartsspørgsmaal.

Kun faa Havne have i de senere Aar havt saa mange Vanskeligheder at kæmpe med som Antwerpen. De højst uheldige Lasteforhold og de lange Ophold for Skibene have Gang efter Gang været Genstand for Paatale, og hertil kommer, at flere alvorlige Strejker have bragt Forstyrrelse i Arbejdsforholdene i Havnen. Nu trues Havnen baade af en Lock-out og en Strejke. Havnearbejderne fik ifjor et betydeligt Løntillæg for Nat- og Helligdagsarbejde, men nu er det paa et Møde af Afskibere og Redere vedtaget, at man til 1. Januar vil vende tilbage til de gamle Lønsatser og saaledes ophæve den ifjor indrømmede Forhøjelse. Dokarbejderne have besvaret dette Skridt med en Erklæring om, at de ville proklamere Strejke paa Nytaarsdag, og Rederne have derefter erklæret, at de i saa Tilfælde ville etablere Lock-out for en, eller om nødvendigt, to Maaneder. Kampen tegner til at blive alvorlig, da de organiserede Dokarbejdere tælle 25,000 Mand. For Antwerpen er Situationen saa meget mere betænkelig, som Trafiken paa Havnen er gaaet tilbage, i November var den 22,000 Tons mindre end i November 1899, i de første 11 Maa-

neder af 1900 31,000 Tons mindre end i de tilsvarende Maaneder ifjor. Samtidig er dens største Rival, Rotterdam, i Aar gaaet frem, idet Trafiken paa dens Havn er 148,000 Tons større end ifjor. Forretningsverdenen i Antwerpen synes at ville tage alvorlige Forholdsregler mod disse idelige Strejker, og man tænker paa at danne et Fond paa 200,000 Fr. til, om fornødent, at kunne bringe en Hær af Arbejdere fra det indre af Landet til Byen.

Ogsaa paa Nordøstkysten af England er der udbrudt en Strejke, der har nogen Betydning for Skibsfarten. Det er Jærnbanefunktionærerne, der have nedlagt Arbejdet paa Grund af en Konflikt med Selskaberne om Bestemmelserne for Overarbejde. Strejken foraarsager meget Ophold for Dampere, der laste Kul i Tyne Dok og i Sunderland, men der gøres store Anstrengelser for at fremme Ekspeditionen det mest mulige. Der synes foreløbig ingen Udsigt til Strejkens Ophør.

Afskiberne af Træ i Sundswall have vedtaget et nyt Reglement for Lastning og Losning af Trælast i Havnen. I tyske og engelske Søfartskredse har dette vakt stærk Uvillie, da Reglementet i mange Henseender gaar Redernes Interesser for nær. Skibsrederforeningen i Flensborg har taget Initiativet til at gøre Modstand mod de nye Bestemmelsers Gennemførelse, og „Fairplay" erklærer nu, at engelske Redere ikke kan tillade et saadant Attentat paa deres Rettigheder at lykkes. Foreløbig tilraader Bladet, at Rederne i de Sundswall-Certepartier, der nu sluttes for næste Sæson, faa stipuleret, at de nye Regler ikke skulle gælde, men at Dampere skal laste efter de i Havnen hidtil gældende Regler. Selv om de nye Regler havde været mindre forulempende for Rederne end de ere, vilde det dog have mødt Modstand, at Afskiberne i Sundswall saaledes uden videre forandre de gældende Bestemmelser uden Forhandling med Rederne, med hvem der bestaar en Overenskomst, der er baseret paa de vel overvejede Regler, der vare gældende hidtil. De nye Regler ere saa øjensynligt lavede i Afskibernes Interesse, at Forsøget paa at gennemføre dem paa Trods af „fair-play" uundgaaeligt maa fremkalde den stærkeste Opposition.

Danske Redere ville uden Tvivl, naar de se den Bevægelse, denne Sag saaledes har fremkaldt, være opmærksom paa den; deres Skibe ere jo i ikke ringe Grad interesserede i Trælasttransporten fra Sundswall.

Enhver, der har besøgt Nordamerika, vil have lagt Mærke til den levende Interesse, hvormed alle Meddelelser om Vejrforholdene omfattes af det store Publikum. Næsten alle Dagblade indeholde spaltelange Beretninger om Vejrtilstanden i de forskellige Dele af Landet og detaillerede og meget vel begrundede Profetier om Vejret den samme Dag og de nærmest følgende. Disse Meddelelser høre til Avislæsernes mest yndede Stof, og Amerikaneren studerer som Regel sin Vejrberetning før noget andet. Uden Tvivl have disse, gennemgaaende paa megen Sagkundskab hvilende Beretninger en ikke ringe praktisk Betydning, ikke mindst for Skibe, der afgaa fra amerikanske Havne. For Atlanterhavsdamperne til Evropa f. Eks. — og ikke mindre for Passagererne — har det sin Interesse at vide, hvilket Vejr de kunne vente paa den første Del af Rejsen, og i Bladene i New-York findes hver Morgen en Beretning om det Vejr, der sansynligt kan ventes indtil New-Foundlands Bankerne, hvilke de store Paketter passere 2 à 3 Dage efter Afgangen fra New-York. Nu meddeles det, at de forenede Staters Vejrbureau agter regelmæssigt at udsende Meddelelser om den sandsynlige Retning og Styrke af Vinden i Rejsens første tre Dage for alle udgaaende Skibe, støttende sine Forudsigelser paa telegrafiske Beretninger om Vejrforholdene ved Bahamas, Bermuda, Azorerne, Kap Race og andre Steder. Saadanne Forudsigelser have Søfarende hidtil kunnet faa ved Henvendelse til Bureauet, men de ville altsaa nu blive offentliggjorte regelmæssigt.

Der har stedse i England hersket en Del Utilfredshed over, at man med Hensyn til Udførelsen af større og vanskeligere Bjærgningsforetagender væsentligst er henvist til andre Landes Støtte, og man har jævnligt kunnet spore nogen Misundelse overfor de fortrinlige danske, svenske og tyske Bjærgningsselskaber. Disse Følelser ere for nylig paany komne til Orde i et interessant Foredrag, som Mr. Aisbitt, Agent i Cardiff for The Salvage Association i London, har holdt. Han fremhæver i dette, at særlig Danmark, Sverrig og Tyskland ere de ledende Nationer paa dette Omraade, og han fremstiller Aarsagerne hertil. De Farer, der true Navigationen i Kattegat og Østersøen, gave tidligt Stødet til Oprettelsen af Bjærgningsselskaber, og da disse først vare dannede, var det naturligt, at de udvidede deres Virksomhed, saa at denne nu har udstrakt sig ikke alene over Nordsøen, men ogsaa over Middelhavet, det røde Hav m. v. Mr. Aisbitt mener, at der ikke tidligere har været Grund til at optage Konkurrencen med disse Selskaber, der fuldstændig tilfredsstillede tidligere Tiders Skibe, men at nu ikke faa af Selskabernes Bjærgningsdampere ere af forældet Type. Han tror ikke, at England er slet saa langt tilbage paa dette Omraade, som det i Almindelighed paastaas; det, der mangler, er mest den gode Organisation, som Rivalerne have, og et Reservefond, der kunde tillade, at man arbejdede efter Principet: Ingen Helbredelse, ingen Betaling („No cure no pay"). Om dette Princip ere Anskuelserne i England stærkt delte; dets Modstandere mene ikke, at et Arbejde af denne Art, der kun skal betales, hvis det lykkes, kan komme ind under Begrebet „Forretning", og de henvise til, at en Læge dog altid faar Betaling, selv om han ikke kurerer Patienten. Med nogen Føje gør Sh. Gaz. herimod gældende, at Bjærgeløn er mere end Betaling for et Arbejde, man har forsøgt at udføre. Dersom Skibet ikke faar nogen Nytte af Bjærgningsforsøget, vil Domstolen intet tilkende for dette; paa den anden Side, dersom Bjærgningsforsøget kun lykkes til Dels, men dog bringer Skibet i en bedre Situation, saa at der derefter kan ydes det en mere virksom Hjælp, behandles Tilfældet som en delvis Helbredelse og Bjærgningsselskabet faar nogen Belønning. Bladet mener, at naar andre Nationer kan holde værdifulde Bjærgningsdampere, f. Eks. ved Gibraltar, og stole paa den Fortjeneste, der byder sig, saa burde et engelsk Selskab være saa stærkt i finansiel Henseende, at det kunde gøre det samme; det nævner flere Bjærgningsforetagender, der med afgjort Held ere udførte af engelske Selskaber, men haaber dog en skøn Dag at se dannet et stort engelsk Bjærgningsselskab med rigelige Hjælpemidler og under en dygtig Ledelse; thi Skibenes Størrelse og Værdi tiltager stadig, og Fremtiden vil kræve Bjærgningsforetagender, som hine dristige Skandinaver, hvis modige Eksempel den engelske Handelsflaade skylder saa meget, næppe nogensinde drømte om.

Mangelfuld Lodstjeneste.

Calais. — Blyth. — Korsør.

Vi have modtaget følgende:

Rouen, d. 12. December 1900.

Jeg beder Dem optage i „Dansk Søfartstidende" følgende Fakta angaaende den Maade, paa hvilken Lodserne paa forskellige Steder udføre deres Tjeneste.

Dpsk. „Martha" har i Aar været 4 Gange i Calais. Første Gang, Fredagen d. 13. Juli, ankom Skibet Kl. 8 Aften ud for Calais Havn, men der fandtes ingen Lods; først Kl. 9½ fik jeg en Lods, efter at jeg var gaaet med Skibet hen i Nærheden af Cap Crisnez. Anden Gang, Fredagen d. 17. August, fik jeg Lodsen udenfor Havnen. Tredie Gang, Onsdagen d. 26. September, var atter ingen Lods udenfor Havnen. Jeg gik derfor til Ankers omtrent ½ Kvartmil fra Pieren og 1½ Time efter kom Lodskutteren ud. Fjerde Gang, Fredagen d. 2. November, var atter ingen Lods udenfor Havnen. Da det var kort før Højvande, gik jeg tæt ind til Pieren, ankrede og satte Giggen i Vandet og sendte Styrmanden i Land efter en Lods. Det var klart og stille Vejr, og Lodskutteren laa indenfor Pieren og ventede paa Vind, da det formodentlig var for megen Ulejlighed for d'Hrr. Lodser at sætte Kutterens Baad i Vandet og ro ud til Skibet.

Alle de Skibsførere, jeg har talt med i Calais, have været meget utilfredse med den Maade, Lodserne passe deres Tjeneste paa. Dpsk. „Skanderborg" og svensk Damper „Sophie", som jeg fjerde Rejse var sammen med i Calais, maatte ligge en hel Nat udenfor Havnen og mistede derved et Højvande, fordi Lodserne ikke gik ud til dem.

Da „Martha" sidste Rejse var i Blyth, gik jeg Tirsdag Aften ud til Lodsstationen og bestilte en Lods til at være ombord Onsdag Morgen Kl. 6 d. 14. Novbr. Da Klokken var 7½ og der endnu ingen Lods var kommen, bestemte jeg at gaa foruden Lods. Da Trosserne vare inde og Skibet svajet op, klar til at gaa frem, kom tilfældigvis en Lods forbi, som havde forhalet med et andet Skib, og da han hørte, at jeg ingen Lods havde, kom han ombord. Den af mig bestilte Lods befandt sig ganske rolig ombord i Lodsdamperen udenfor Havnen.

Da „Martha" Lørdag Aften d. 17. November Kl. 5½ passerede Halskov Lysbøje paa Rejsen til Korsør, gjordes gentagne Signaler med Blus og Fløjte efter Lods, men der kom ingen. Jeg gik derfor til Ankers tæt ved Fyrjagten, og først Søndag Morgen Kl. 6 kom Lodsen ombord. Han vilde dog først gaa ind med Skibet, efter at det var blevet lyst. Naar Færger og Postskibe kunne løbe ind og ud af Havnen Nat og Dag, skulde man synes, at Lodserne ogsaa kunne, ellers véd jeg i hvert Fald ikke, hvad Ledefyrene ere anbragte for. At Lodspengene i Korsør ikke ere særlig høje, berettiger ikke Lodserne til derfor at forsømme deres Pligt.

Med megen Agtelse

B. Chr. Jørgensen.

Fragtmarkedet i 1900.

Beretningerne om det snart forløbne Aars Virksomhed begynde nu at vise sig. Vi gengive nedenstaaende en af de første, der er fremkommet, en Oversigt i The Glasgow Mail over Fragtmarkedet i Aaret 1900. Det sete afhænger, som bekendt, af Øjnene, der se, og næppe alle Redere vilde anvende saa rosenrøde Farver, om de skulde skildre Aarets Fragtmarked. Det skotske Blad støtter imidlertid sine Anskuelser paa omhyggelige Opgørelser og paa mange Tal — langt flere, end Pladsen tillader os at medtage her — og de Resultater, det kommer til, have Krav paa Interesse.

Aaret 1900 har været særdeles tilfredsstillende for Skibsrederen og har givet hans Skibe rigelig og fordelagtig Beskæftigelse. Vi udtalte for et Aar siden, at man kunde imødese det nye Aar med gode Forhaabninger, og i afvigte Juli Maaned konstaterede vi, at Udsigterne fremdeles vare gunstige og at næsten alle Markeder viste større eller mindre Aktivitet og tydede paa Stigning i Fragterne. Disse Forventninger ere slaaede til og Skibsrederen kan slutte sine Bøger for 1900 med gode Resultater. Damp og Sejl have profiteret i samme Grad, det sidste maa endog siges at have havt et usædvanlig godt Aar, der hos Sejlskibsrederen har fremkaldt behagelige Erindringer om gamle Dage.

Vi omtale først Sejlskibsmarkedet og begrænse vor Oversigt til de hjemgaaende Fragter. San Francisco i December 1899 gav 35/ U. K. Cont., 40/ i Juli og 45/ i Oktober, da der var stærkt Begær for Skibe. Portland O. December 40/, Juli 45/ og Oktober 47/6. Salpeterfragterne fra Chile vare: Decbr. 28/9, Juli 35/, Septbr. 38/9, til hvilken Rate flere Skibe fragtedes. Disse Fragter ere alle 2/6 til 7/6 højere end de vare for et Aar siden. Fragterne fra Newcastle (N. S. W.) til Vestkysten stege betydeligt og ere 2/6 højere end i December ifjor. Sejlskibene have ogsaa i flere andre Markeder gjort gode Forretninger, særlig fra Havnene i U. S. til britiske Kolonier og med Olie i Kasser til Østen, hvor Opgangen i Fragterne har været anselig. Ogsaa i Trælastmarkedet have Fragterne været opgaaende. Naar man betragter det hele Sejlskibsmarked maa Aaret siges at have været særdeles gunstigt.

Gaa vi derefter over til at omtale Dampskibsmarkedet maa ogsaa dette siges at have givet smukke Resultater. Uden Tvivl har her Krigen i Sydafrika bragt Rederne store Fordele, og de af dem, der have fragtet deres Skibe til den britiske Regering, maa have havt stort Udbytte. Sortehavet har været ubetinget gunstigt; Fragten fra Odessa var i December ifjor 9/, gik i Juli op til 13/ og i Oktober til 18/. Azof gav i Foraaret 14/, i Juli 17/6 og i September 20/; Donau i Foraaret 9/, i Juli 14/3 og i September 22/6; Poti 13/6 i December, 16/6 i Juli og 22/ i Oktober; andre Sortehavshavne viste en tilsvarende Opgang. Østersø-Fragterne have været usædvanlig høje, og Rederne kunne med ublandet Tilfredsstillelse se tilbage paa Markedet her. Fra U. S. Atlanterhavshavne har der været god Forretning til lønnende Rater. Kornfragterne fra de nordlige Havne vare 3/6 i December, gik i Foraaret op til 4/, i Juli igen ned til 3/6, op til 4/3 i August og til 4/9 i September. Bomuldsfragterne have været højere end i mange Aar. New Orleans og Galveston vare 42/6 i December, 50/ i Juli og 62/6 i September; Savannah 37/6 i December, 42/6 i Juli og 57/6 i Oktober. Golfhavnene viste udpræget Opgang i Raterne for Stykgodsladninger. New Orleans betalte i December 17/, gik i Juli op til 18/6 og i Oktober til 22/6. Der er gjort større Forretninger end i noget foregaaende Aar, og de fragtede Dampere have været særlig store. — Hvad Tidsbefragtninger angaar har Aaret sat en Rekord, og det Antal Dampere, der er fragtet af amerikanske Firmaer, maa tælles i Hundreder; et Firma siges at have fragtet ikke mindre end 70. Raterne have været høje og i enhver Henseende tilfredsstillende. Kulforretningen fra U. S. var yderst livlig, særlig med Hensyn til Afskibninger til Middelhavet. I September gik Raten op til 21/6 Vestitalien og 22/ Port Said. Træfragterne fra St.

John (N. B.) stege betydeligt; i Juli 1899 betalte St. John 42/6, i Decbr. 45/, i Juli i Aar 56/3 og i Oktober 65/. Indien vedbliver at være det døde Punkt og har ydet lidet eller intet godt til Trampdamperne; var det ikke for den gode Udfragts Skyld, maatte de hellere have lagt op hjemme. Fra La Plata har der været en enorme Forretning til lønnende Rater. — Alle Markeder, naar undtages Indien, have saaledes været gunstige for Rederne. Damperne have ganske vist maattet kæmpe med de høje Priser for Bunkerkul, men de Dampere, der sejlede paa U. S., vare i Stand til at forsyne sig for under det halve af, hvad der betaltes i England. Imidlertid vil det nuværende Prisfald i Cardiff hjælpe dem betydeligt.

Cement-Konnossementerne.

Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe have vi modtaget følgende:

Afdelingen tillader sig at henlede Medlemmernes Opmærksomhed paa Konnossementerne over Cement fra Fabrikkerne i Mariager Fjord, i hvilke Dokumenter er indført, at Skibet skal besørge Ladningen saa højt ophejst, at den kan svinges paa Vogn. Naar Skibene, som skulle laste paa Fjorden, ikke have Certeparti for Rejsen, kan Kaptajnen ikke tvinges til at undertegne Konnossement med denne Klausul, uden at det før Indladningen af Afladerne er betinget, og haves almindeligt rent Certeparti, kan Kaptajnen absolut ikke tvinges dertil. I begge Tilfælde bør Kaptajnen overstrege nævnte Klausul og ikke „lade det gaa for denne Gang" og trøste sig med, at Sagen nok ordnes paa Lossepladsen.

I Aalborg, derimod, maa protesteres ved Certepartiets Underskrift, da enkelte af Fabrikkerne have ovennævnte Passus trykt i Certepartierne, og er det saaledes for sent at protestere ved Konnossementstegningen.

Ved Losning af Cement i Horsens passerede det nylig, at Kaptajnen havde rent Konnossement og Certeparti, men han gik efter Modtagerens Forslag ind paa at betale halve Arbejdspenge for Ophivningen mod at blive losset paa én Dag. Losningen tog tre Dage, men Modtageren afdrog alligevel de halve Arbejdspenge. Tag derfor saadanne Akkorder vidnefast eller skriftlig.

Sammenstødet mellem Panserskibet „Odin" og den engelske Damper „Alice Otto".

Den 8. Juli i Aar skete der et Sammenstød her i Sundet mellem den danske Orlogsmand Odin og den engelske Damper Alice Otto.

Efter at der tidligere ved Sø- og Handelsretten var blevet aflagt Søforklaring af Odins Officerer og Besætning, blev der d. 14. ds. afholdt Forhør over Føreren og en Del af Mandskabet paa Alice Otto, idet Føreren af dette Skib, der nu befandt sig paa Reden, havde ønsket at afgive Forklaring.

Efter Odins Forklaring var der gentagne Gange blevet raabt over til Alice Otto om at lægge Roret Bagbord. Odin havde skullet være inde ved Toldboden Kl. 3 og havde maattet forcere Farten, hvilket var Grunden til, at man ikke gik agten om Damperen.

Føreren af Alice Otto, Kaptajn Holm, forklarede nu, at Roret efter hans Ordre var blevet lagt haardt Bagbord forinden Sammenstødet, Skibet svingede da $2^1/_4$ Streg Styrbord over inden Sammenstødet skete. Inden Roret lagdes Bagbord styrede Alice Otto S. $^3/_4$ V. Odin kom under en Kurs af omtrent S. V., men syntes at være under Drejning til Bagbord. I Sammenstødsøjeblikket laa Alice Otto omtrent S. V. t. S. Skibene tørnede med Siderne mod hinanden.

Efter en Dykkerundersøgelse i Kjøbenhavn, ved hvilken ikkun Malingen fandtes noget afskrabet om Bagbord, men Skibet ellers ubeskadiget, fortsatte Alice Otto Rejsen til Kronstadt, derfra til Finland for at indtage Trælast og med denne til England, hvor Besigtigelse fandt Sted.

Alice Otto forlangte nu 40—50,000 Kr. i Erstatning, og i den Anledning vil der blive ført Sag ved Sø- og Handelsretten. Naar Dommen en Gang falder, skal vi komme tilbage til denne, som det synes ret interessante Sag.

Automatisk Signalering fra Land til Skibe i Søen.

At Skibe, der ere i Søen, kunne udveksle automatiske Signaler, dels med Land og dels med hinanden indbyrdes, har selvfølgelig den største Betydning, navnlig i Retning af at forhindre Strandinger og Kollisioner. Nogle interessante Forsøg paa dette Omraade foretoges if. „Sh. Gaz." i forrige Uge ved Mundingen af Themsen paa Foranstaltning af The Signals Syndicate og i Overværelse af et stort Antal Repræsentanter for den engelske Søfartsverden, navnlig for de store Dampskibsselskaber. Disse Forsøg havde nærmest til Formaal at vise de omtalte Signalers Ævne til at advare Skibe, der nærme sig farlige Farvande. Naar det er Taage, have Fyrene jo i saa Henseende ringe Værdi, og Rev og andre Farer, der af forskellige Grunde ikke altid kan observeres, foraarsager ofte store Tab af Liv og Gods. Hvis Skibe kunde blive advarede mod Farer i en Afstand af indtil syv (engl.) Mil, vilde sikkert mange Søulykker forhindres. Ved den Opfindelse, der her er Tale om, gives der en saadan Advarsel til et hvilketsomhelst Antal Skibe indenfor en Afstand af syv Mil; det sker ved Hjælp af et automatisk Signalapparat, der anvendes i Forbindelse med et Luftsignalsystem. Fra Apparatet, der er opstillet paa en Forhøjning paa Kysten, udsendes Luftbølger; disse Luftbølger paavirke Modtagelsesinstrumenter ombord i Skibene, naar disse komme indenfor det Omraade, i hvilket Apparatet virker; herved bringes en Klokke til at ringe og Instrumentet angiver paa samme Maade som en Telegraf Navnet paa det Fyrtaarn eller lignende Sted, fra hvilket Advarslen er udsendt. Skulde man opnaa saadan Forbindelse ved de hidtil kendte Midler, vilde man være nødt til at anvende flere Apparater baade i Land og ombord i Skibene og baade Dag og Nat. Det her omtalte Apparat overflødiggør disse og de Udgifter, de foranledige, og udfører Arbejdet automatisk. Denne Opfindelse synes ogsaa meget nyttig for Skibe i Søen, der nærme sig hinanden, thi to eller flere Skibe, der nærme sig hinanden i Taage, kan indenfor syv Miles Afstand meddele hinanden deres Navne og Kurs. Skibe, der samtidig komme indenfor Signalapparatets Virkeomraade, modtage ogsaa samtidig

Advarsler fra dette, og Vejrforholdene have ingen Indflydelse paa Signaleringen.

De her omtalte Forsøg foretoges ved Southend. Herfra afgik Dampskibet „Mermaid" og sejlede syv à otte Mil i østlig Retning, og paa Vejen ud og hjem udveksledes jævnligt Signaler med en ved Shoeburyness oprettet Signalstation. I Damperens Kahyt forude var Modtagelsesapparatet opstillet, og paa Skibets Mast var anbragt Telegraftraad og Isolator, hvor Efterretningerne bleve modtagne. Ved at Klokken lød gaves det først til Kende, at Skibet var indenfor det Omraade, der paavirkedes fra Land; som ved en Telegraf punkteredes derefter paa Lærredsstrimler Ordet Southend, der, afsendt fra Stationen i Land, var opsamlet paa Skibets særlig konstruerede Mastetop og derfra ført ned til dem, der kontrollerede Forsøget. Fra Skibet sendte man ogsaa flere Meldinger til Land. Systemets praktiske Brugbarhed blev konstateret ved Forsøgene, og det uheldige Vejr havde ingensomhelst Indflydelse paa disse. Signal kan afgives, om det skal være, hvert Minut, og et Skib, der har baade Signal- og Modtagelsesapparat ombord, kan svare paa Efterretninger, det faar fra Land eller fra andre Skibe. Ogsaa kan Virkeomraadet udvides, saa at det, naar man har tilstrækkeligt stærkt virkende Apparater, endog kan naa op til 30 Mil.

Opfinderen af Apparatet, Mr. Gardner, gav efter Forsøgenes Afslutning en Forklaring af Systemet. Han omtalte de mange Skibe, der aarligt strandede omkring paa Kysterne, og som kunde reddes, dersom de kun bleve advarede om, at de nærmede sig et farligt Sted. Havde i Fortiden alle Skibe været forsynede med disse Apparater, hvor mange Hundrede Ulykker vilde da ikke være undgaaet. Han nævnte bl. a. fra de senere Aar fire Tilfælde — Drummond Castle, Stella, Mohegan og Paris —, hvilke Skibe alle gik tabt, fordi deres Førere ikke vidste, at de nærmede sig Faren. Han anbefalede at anbringe de her fremviste Apparater paa forskellige farlige Punkter ved Kysten, saaledes at de bleve satte i Gang i daarligt Vejr, saa at de kunde advare Skibe, der forsynedes med de fornødne Instrumenter.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. No. $^{71}/_{1900}$, afsagt d. 21. November. En Fyrbøder, der var paamønstret Dampskibet Thingvalla for en Rejse til New York og tilbage, rømte efter Skibets Ankomst til New York, dels fordi han ikke følte sig tilfreds med Forholdene, dels fordi han kunde faa højere Hyre andetsteds. Efter Sølovens § 298 idømtes han simpelt Fængsel i 3 Uger og Sagsomkostninger til det offentlige.

Dom i S. S. No. $^{44}/_{1900}$, afsagt d. 15. December. (Grosserer Alfred Christensen mod Handelsfirmaet Knudsen & Carl Verdich).

Som korresponderende Reder for Dampskibsselskabet Urania paastod Hr. Alfred Christensen det nævnte Firma tilpligtet at betale ham 128 Kr. 07 Øre i Fragt for noget Fedt, ankommet hertil med Damperen Venus i November 1898. De indstævnte paastod sig frifundne, idet de gjorde gældende, at Fragten i Henhold til almindelig Sædvane var blevet krævet og betalt i Tiden nærmest efter Varernes Ankomst.

Rederiet bestred bestemt, at det omtalte Fragtbeløb skulde være betalt; det indstævnte Firma havde været krævet forgæves saavel i Slutningen af 1898 som oftere i 1899; herimod hævdede de indstævnte, at Kravet først var blevet rejst i Januar 1900 og at dets Fremkomst skyldtes Uorden i Dampskibsselskabets Bøger.

Det maatte nu imidlertid siges efter Forholdets Natur at paahvile de indstævnte at godtgøre, at de havde betalt Fragtbeløbet, og herfor kunde de ikke fritages ved den paaberaabte Kutyme, hvorefter Fragt altid betales samtidig med eller umiddelbart efter Varernes Modtagelse, da en saadan fast Kutyme, der ikke kunde siges at være erkendt af Sagsøgeren, ikke var bevist eller vidstes at eksistere. De indstævnte havde dernæst erkendt, at de ikke vare i Besiddelse af nogen Dags-Kvittering for Fragtbeløbets Betaling, hvilket skulde skyldes, at en stor Del Forretningspapirer ved Flytning var gaaet tabt for dem, og at Fragtbeløbet heller ikke lod sig paavise som betalt i deres Bøger, særlig deres Kassebog, hvilket forklaredes ved, at de undertiden slog flere saadanne Transportbeløb fra samme Dag sammen.

I Henhold til det anførte maatte de indstævnte dømmes efter Sagsøgerens Paastand til Betaling af det omtalte Fragtbeløb og Renter og i Sagsomkostninger 25 Kr.

Dom i S. S. No. $^{75}/_{1900}$. En oftere straffet Letmatros, udmøstret her med Damperen Alexander Schukoff for en Rejse til Kronstadt og videre, rømte under Skibets Ophold i Antwerpen uden særlig Grund. Efter Sølovens § 298 dømt til simpelt Fængsel i 4 Uger og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. $^{76}/_{1900}$. En Kvartermand, udmønstret med Damperen J. C. Jacobsen for en Rejse til Middelhavet og videre, blev i Livorno borte fra Skibet uden særlig Grund. Efter Sølovens § 300, jfr. § 298, dømt til simpelt Fængsel i 14 Dage og Sagens Omkostninger til det offentlige.

Losningsforholdene i Horsens.

Vi have modtaget følgende:

I dette Blads No. 23 af 7. Juni d. A. omtales atter Losningsforholdene i Horsens, denne Gang af Kaptajn H. C. Andersen af Aarhus, og Redaktionen knytter nogle Bemærkninger til hans Artikel.

Det er langt fra, at jeg vil modsige Kapt. Andersen, tværtimod er jeg ganske af samme Mening som han; det er kun ved en fast Optræden overfor Købmændene, at vi faa vor Ret. Men da nævnte Artikel skærer alle Købmændene i Horsens over én Kam, mener jeg at burde fremsætte følgende:

For c. 2 Aar siden gik jeg fra Cimbria (Mariager) med en Ladning Cement til Horsens; jeg havde ikke været der i flere Aar, i al Fald ikke med det Skib, jeg nu fører, men jeg kendte jo af Omtale Købmændene i Horsens og var belavet paa Vanskeligheder. Straks da jeg var kommen i Havnen, fik jeg anvist Losseplads, og det meddeltes mig paa min Forespørgsel, at det var Kutyme ved Losning af Cement, at Skipperen hejser Tønderne i Højde med Købmandens Vogn. Min Mægler nævnte flere Eksempler paa, at denne Kutyme altid fulgtes, saaledes ogsaa ved Losning af Hvede; et Par Ærø-Skibe var i sin Tid, trods deres Protest, blevne tvungne til at følge denne Kutyme, idet Købmanden havde gjort dem ansvarlige for alle Følger af ikke at gøre dette: Møllens Stansning, Procestab m. m. Jeg

gik saa op til min Modtager, saa vidt jeg husker en Købmand Larsen, og spurgte, om han vilde give mig en Mand ved Spillet og saa faa Cementen paa Vogn, eller om han vilde have den ved Bolværk. Mod min Forventning henviste Købmanden mig til Formanden for Havnearbejderne, der vilde give mig en Mand til Hjælp; dette gik i Orden, og jeg lossede min Last paa Vogn. — Jeg skulde fra Horsens til Sverrig og laste til Preussen; jeg købte efter dette al min Proviant hos Købmanden i Horsens, hvad jeg naturligvis ikke ellers havde gjort; saa Købmanden har sikkert staaet sig godt ved, at han kendte ikke alene sine Rettigheder, men ogsaa sine Forpligtelser, og mulig er flere af hans Kolleger lige saa agtværdige. Derfor mener jeg, som sagt, at vi maa ikke skære dem alle over én Kam. Maaske har Mæglerne i Horsens ogsaa deres Skyld i de daarlige Losningsforhold dér; de bør jo dele Sol og Vind lige mellem Skibsførerne og Købmændene, saa hver af Parterne faar sin Ret.

Hvorfor gaar alle vi Skibsførere med Skibe under 60 Tons ikke ind i Sejlskibsrederi-Foreningens Afdeling for mindre Skibe? Er vi virkelig saa langt bag efter alle de andre Stænder i Oplysning og Fremskridt, at vi ikke kan se, at det er ubetinget nødvendigt, at vi slutte os sammen og staa enige; de Mænd, der som Kapt. Andersen i Horsens, saa træde i Breschen for os, vil da kunne optræde med langt større Fasthed og Autoritet, naar de vide, at vi alle staa bag dem. At unddrage os den ringe Afgift til Foreningen er at spare paa Ørene, men lade Kronerne gaa.

Fr. Nielsen,
Fører af „Nordlyset".

Aktieselskabers Beskatning.

Vi have modtaget følgende:

Tillad mig at bede om Plads for disse Linier. Der skrives saa meget om, at Aktieselskaber i Søfarten skulde fritages for Skat. Det er efter min Mening ikke rigtigt, thi et Aktieselskab, dannet af Landets rigeste Folk, bygger Damp- og Sejlskibe og Pramme for at sluge alt, saa at en enkelt Mand ikke kan komme frem; dette gælder de mindre Skippere, som skal ernære dem i Fragtfarten; men der tænkes kun lidt paa, at de ogsaa skal leve. Og det er ikke alene Aktieselskaberne i Søfarten, vi har at kæmpe med. Men vi har Jærnbanefragterne, som er saa lave, at Banerne ikke kan forrentes, og saa maa vi hjælpe til at betale, for at Jærnbanen kan bestaa og vi andre skal forgaa; det er efter min Mening forkert, men der er ikke mange, der skænker den mindre Skippers Eksistens den mindste Tanke, og derfor er vi daarligt stillede. Der arbejdes mest paa Aktier, for at den selvstændige Mand skal undertrykkes, og derfor var det ingen Skade til, om Aktieselskaber blev beskattede, for de dannes af Folk, der har Penge nok, saa de bedre kan nøjes med et mindre Udbytte end den Mand, der ejer et mindre Fartøj og som skal sejle for 10—12 Øres Fragter og konkurrere med Pramme og Jærnbaner. Hvem, der kender Forholdene, vil give mig Ret i dette.

En Skibsfører.

Den ærede Indsender overser, at Aktieselskaberne ingenlunde udelukkende bestaar af større Kapitalister, men at de netop aabne Mulighed for den mindre Kapital for fordelagtig Anbringelse. At beskatte Skibsfartens Aktieselskaber er af denne og af mange andre Grunde, som vi tidligere have fremhævet, uretfærdigt, bl. a. ogsaa fordi Aktieselskabernes Gennemsnitsudbytte ikke er højt, hvad statistisk kan paavises. Noget andet er, at der gennem de urimeligt lave Jærnbanefragter og paa anden Maade paaføres Smaaskibene en uretfærdig Konkurrence, som de med al Kraft bør søge at modvirke.

Red.

Lodstvang ved Blyth.

Om der findes Lodstvang paa en Plads eller ej, kan jo komme til at spille en afgørende Rolle, idet man, i al Fald i England, fritager Rederiet for en af Skibet forvoldt Skade, naar Skibet har været under Kommando af Tvangslods. Man skulde nu tro, at det let lod sig afgøre, om der et givet Sted var Lodstvang eller ej, men en nylig af den engelske Admiralitetsret afsagt Dom viser, at de engelske Regler om Lodser og Lodsning ere saa indviklede, at Spørgsmaalet kan blive vanskeligt at afgøre. Den Sag, der var for Retten, drejede sig om et Sammenstød mellem et norsk Skib Holar, tidligere Vadsø, der i Blyths Havn stødte sammen med en Bugserbaad. Holar var under Kommando af en Blyth Lods, der fandtes alene at have Skylden for Sammenstødet. Til stor Overraskelse for alle hævdede nu Holars Sagfører, at Lodsning ved Blyth var tvungen for fremmede Skibe. I umindelige Tider havde Opfattelsen blandt Lodser i Blyth været, at Lodsning var fri; dette stod ogsaa i de aarlige Beretninger om Lodsforholdene. Det viste sig imidlertid nu, at denne Opfattelse var forkert. Fra gammel Tid var der givet *The Trinity House* af Newcastle- on -Tyne Ret til Ordning af forskellige Forhold, derunder Lodsforhold for Newcastle og omliggende, og denne Ret stadfæstedes 1801 ved en Parlamentsakt; Lodsning var herefter tvungen for fremmede Skibe; *Trinity House's* Jurisdiktion omfattede Tyne, Sunderland, the Tees, Hartlepool, Alnmouth, Blyth, Seaham, Holy Island, Whitby og Amble. Efterhaanden blev imidlertid den ene efter den anden af disse Steder unddragne Trinity Houses Jurisdiktion, og i de specielle Lodsanordninger for de enkelte Steder gjordes Lodsning fri. Imidlertid blev den omtalte Jurisdiktion aldrig hævet for Blyths Vedkommende, og her maatte det derfor gælde, at der var Lodstvang for fremmede Skibe.

Fra Sø og Land.

Der skal være sluttet en Overenskomst mellem Norddeutscher Lloyd og Hamburg-Amerika Selskabet om en Sammensmeltning af deres Assurancefond, saaledes at de to Selskaber gensidig overtage den halve Risiko paa deres Skibe.

„Fairplay" vil vide, at en Del Firmaer i Hamburg, Bremen, Lübeck, Stettin, Amsterdam, Kjøbenhavn, Helsingfors, Hull, Liverpool og Leith have tilstillet Handelskamret

i Reval en Protest mod de byrdefulde Afgifter, der hvile paa Skibsfarten paa denne Havn.

Et norsk Firma har fra en fremragende svensk Skibsreder modtaget et Brev, hvori det bl. a. hedder:

Jeg vil ikke kunne acceptere under 50 Francs for Trælast til nordfranske Havne for næste Sæson paa Grund af mine sørgelige Erfaringer fra i Aar om de ekstraordinært høje Lasteomkostninger, de lange Ophold, der foraarsagedes af Strejker, som Regel langsom Ekspedition og Afdrag for „short delivery", „broken boards" etc. etc. Henset til alt dette mener jeg og mange andre Redere, at Raten maa være mindst 50 Francs.

Sømandsforeningen af 1877 har købt Ejendommen Stengade 11 her i Byen for 90,000 Kr.

Det er Foreningens Hensigt, saa snart dens Midler strække til, at give gamle, svagelige og trængende Sømænd eller disses Enker Fribolig i Ejendommen, der rummer 35 to Værelsers Lejligheder.

Mr. Holland, der har konstrueret den undersøiske Baad Holland, som er købt af de forenede Staters Regering, gør følgende Bemærkninger om undersøisk Navigation.

„Undersøiske Baade vil ogsaa blive anvendt til Svampe- og Perlefiskeri samt til Færgefart. Alle Byggearbejder under Vand kan nu blive udført lige saa nøjagtigt som paa Landjorden, idet en Baad kan føre Arbejdsmandskab til Bunden, hvor de kan opholde sig hele Dagen. Til Opmaaling vil det ogsaa blive nødvendigt at bruge undersøiske Baade, da Bunden saa kan blive ganske anderledes paalidelig undersøgt end fra Overfladen.

Til Færgefart i den engelske Kanal ville de egne sig godt, da de yde stor Sikkerhed mod Kollision, thi Baade, der gaa i forskellige Retninger, kunne gaa i forskellige Dybder, og Ubehageligbederne ved haardt Vejr mærkes aldeles ikke."

Mr. Hollands undersøiske Baad vejer 250 lbs. mindre end samme Rumfang Vand. Skulde Maskinen komme i Uorden, vil Baaden derfor af sig selv søge Overfladen. Frisk Luft taas fra store Beholdere med sammentrykket Luft, der, forinden den frigøres, ledes ind i andre store Beholdere for at faa normalt Tryk.

Opfinderen selv mener, at undersøiske Baade allerede om nogle Aar vil være almindelig i Brug, og at de efterhaanden ville vinde almindelig Udbredelse.

„Fairplay" har fra Skibsrederforeningen i Flensborg modtaget et Brev, hvori den gør opmærksom paa de Regler for Afskibning af Trælast, som Træeksportørerne i Sundswall have vedtaget, og som indføre en Del nye Bestemmelser, der synes særdeles uheldige for Skibsfarten, og som ere absolut uantagelige for Rederne. „Fairplay" anbefaler en Samvirken mellem de britiske Rederiforeninger og dem paa Kontinentet, for i Forening at modsætte sig de nye Reglers Gennemførelse.

Italien har som bekendt ogsaa indladt sig paa at udbetale Præmier for Skibsbygning og for Skibsfart, men er nu i Færd med at vedtage en Lov, der bestemmer, at de samlede Præmier dog ikke maa overstige ca. 7 Mill. Kr. aarlig. Sidste Aar betaltes over 4 Mill. Kr. i Præmier. At dette Præmiesystem hjælper Sejlskibsflaaden op, modbevises af følgende Tal:

I 1899 var den italienske Handelsflaades samlede Tonnage 873,054, heraf Dampere 314,830 Tons og Sejlskibene 558,224 Tons, I 1886 havde Italien 945,678 Tons, og i 1880 999,196 Tons. Dampskibenes samlede Tonnage er bleven forøget, medens Sejlskibenes Tonnage er gaaet ned. I de sidste 20 Aar er Sejlskibenes Antal reduceret med 27,57% og Tonnagen med 39½ %, medens Dampernes Antal er forøget med 159% og Tonnagen med 309%. Denne Fremgang synes dog ikke saa overvældende stor, naar man ser hen til, at der fra 1886 til 1899 ialt er bleven udbetalt c. 40 Millioner Kroner i Præmier.

I Aaret 1899 klareredes 380,153 Tons i Bangkok og heraf vare 267,967 engelsk Tonnage. Det betyder en stor Nedgang for de engelske Interesser, og er maaske en direkte Følge af, at Englænderne har solgt Holt Line til et tysk Syndikat. I Aar vil den engelske Handel paa Bangkok sikkert gaa endnu længere ned, da det samme tyske Syndikat har købt Scottish Oriental Steamship Company's 14 Dampere, hvoraf de fleste allerede sejle under tysk Flag. Tysklands Tonnage vil derfor fra nu af overgaa den engelske i Bangkok, og de eneste to Linier, der forbinde Bangkok med de engelske Kolonier, ere for Fremtiden paa tyske Hænder.

Norddeutscher Lloyds Dobbeltskruedamper Grosser Kurfürst, der nu sejler paa Australien og er paa sin første Rejse derud, kom uden Vanskelighed gennem Suez-Kanalen. Den gik fra Port Said Kl. 1 Eftm. den 26. Novbr. og kom til Suez Kl. 8 næste Morgen; den brugte altsaa 19 Timer til at passere Kanalen. Det er den største Damper, der endnu har passeret Kanalen, dens Dimensioner ere: 171m. × 19m. × 11m., dens Br. Register-Tonnage 13,182 med et Deplacement af c. 22,000 Tons. N. D. L. Postdampskibslinier til Østasien og Australien beskæftige nu 8 Skibe paa over 10,000 Reg.-Tons. I Suez-Kanalens Historie er det en Begivenhed af Rang, at et saadant Kæmpeskib har passeret den.

Pendulpropelleren.

Atter forleden Dag foretog Hr. Professor Borch Prøver og Forsøg med Pendulpropeller-Baaden, som tidligere har været beskreven her i Bladet. Nogle yderligere Forandringer og Simplifikationer vare foretagne, navnlig med de ved Pendulpropelleren benyttede Fjedre for at give Elasticitet som ved de dyriske Propeller. Baadens Fart var derefter steget fra 4,5 til 4,7 Knob, eller 17½ % mere end dens tidligere Fart under Drivskruen.

Selv om Kraftoverførelsen til Drivskruen i sin Tid ikke, som hævdet af flere, har været aldeles tilfredsstillende, saa maatte nu, for Sammenligningens Skyld, Drivskruens gamle Maskine benyttes til Pendulpropelleren, hvortil den aldeles ikke passer. Pendulpropelleren besidder nemlig den store Fordel kun at kræve frem- og tilbagegaaende Bevægelse af sin Maskine, hvorved denne kan blive af den allersimpleste Slags. Nu derimod omsættes først frem- og tilbagegaaende Bevægelse til roterende af den gamle Maskines lodrette Aksel, fra denne omsættes atter Kraften ved koniske Tandhjul til Baadens gamle Drivskrueaksel, for at denne kan faa det Omdrejningstal, der passer, for atter derfra at omsætte Kraften i Form af Pendulsving til Pendulpropellerens Aksel. Dette er mange Omveje, hvor Kravet kun er til Maskinen med frem- og tilbagegaaende Bevægelse.

Professoren fandt endvidere, at Drivtrykket, naar Baaden var fortøjet, er 81 ℔ ved 295 Omdrejninger af Maskinen, hvilket svarer til 84 ℔ ved Maskinens nuværende fulde Kraft, der var 132 effektive Hestes Kraft ved 300 Omdrejninger. Drivtrykket er med andre Ord 64 ℔ pr. effektiv H. K., naar Baaden ikke har Fart. Man vil ikke finde mange Drivskruer, der yde over 45 ℔

pr. effektiv H. K., kun aldeles undtagelsesvis naas 50 % pr. effektiv H. K., naar Fartøjet er fortøjet. Forholdet mellem Baadens Arbejde (dens Modstand Gange Hastighed) og Maskinens Kraft fandtes ved Bugseringsforsøg, saa nøjagtigt som Forholdene tillade, at være c. 0,75 %.

Pendulpropellerens Aksel og den derpaa vinkelrette Arm, der fører dens Drivflade, skulle smedes i et Stykke.

Grænsen for Pendulpropellerens Brug falder nu dér, hvor det bliver vanskeligt at smede dette Stykke. For at faa en Sammenligning fra Drivskruens Forhold kan det nævnes, at Pendulpropellerens Aksel omtrent skal være henimod 50 % sværere eller omtrent af samme Førlighed som et Skovlhjuls Aksel til samme Fart og Størrelse af Skib. Et Handelsskib paa 1,500 Tons Deplacement vil ved 8 Knobs Fart kræve en Aksel paa 8,8 Tommers Diameter, og en Maskine paa 280 Hestes Kraft, medens Drivskruen vil kræve en Maskine paa 340 Hestes Kraft. *H. C. Vogt.*

Personalia.

Fra 1. Januar 1901 indtræder Hr. C. Kronmann, f. T. Afdelingschef hos Ths. Wilson Sons & Co. i Hull, som 2. Direktør ved Det forenede Dampskibsselskab.

Fra s. D. fratræder Hr. Underdirektør Chr. Larsen sin Stilling i Selskabets Tjeneste.

Under Kapt. C. Nielsens Sygdom føres Dampskibet Axelhus foreløbig af 1ste Styrmand N. B. Sørensen.

Skibsmægler i Liverpool J. Chr. Hansen, der var dansk af Fødsel, er afgaaet ved Døden.

Skibsreder C. J. Jensen af Troense er afgaaet ved Døden.

Styrmand C. M. Bidstrup af Rønne er afgaaet ved Døden.

Søndag d. 16. ds. fandt en Højtidelighed Sted i Kapellet paa Assistents Kirkegaard, hvorfra paa Det forenede Dampskibsselskabs Foranstaltning den 26aarige 2den Styrmand H. Dykman fra Dampskibet Senior af Rotterdam, (Redere d'Hrr. Ruys & Co.) stedtes til den sidste Hvile efter at være afgaaet ved Døden paa Øresundshospitalet af Lungebetændelse. Foruden den herværende hollandske Konsul, Direktør van Haarst, havde paa Selskabets Vegne indfundet sig Konsul Duseberg med flere Funktionærer samt et større Antal af Selskabets Styrmænd i Uniform. Pastor Frandsen holdt Talen, hvori han mindedes den Afdødes Paarørende i det fjerne. Signerede Kranse vare sendte saavel fra Rederne for Senior som fra D. F. D. S. m. fl.

Nybygninger, Køb og Salg.

The United Fruit Company i New York har kontraheret om Bygningen af tre Dampere paa hver 2,000 Tons og med 14 Knobs Fart; de to skal bygges henholdsvis i Bergen og Christiania, den tredie i England.

D. F. D. S. har solgt Dpsk. Tomsk til Rotterdam.

Sydfynske Dampskibsselskab agter at sælge Dpsk. Thor, der hidtil har sejlet paa Lübeck.

Hr. T. Tulinius her i Byen har solgt Dpsk. Hjalmar til Stavanger. Skibet er bygget i 1890, laster c. 300 Tons og har været benyttet i Islandsfarten.

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.

Neptun, Dpsk. af Esbjerg, fik d. 14. ds. ved Afsejling fra Esbjerg til Methil i Ballast Muddermaskinen Gefions Kæde i Skruen. Efter at Skruen var klaret fortsattes Rejsen.

Jøta, Skonnert af Mariehamn, er paa Rejsen fra Kotka til Itzehoe med Staver kuldsejlet mellem Øland og Gotland. 5 Mand og 1 Dreng af Besætningen druknede.

Diana, Skonnert af Lerberget, der strandede ved Fjaltring, er nu sønderslaaet.

Alice Otto, Dpsk. af North Shields, har været paa Grund paa Sydøstsiden af Amager. Skibet, der var lastet med Planker, kom flot ved at kaste en Del af disse overbord og indkom hertil.

Borussia, Dpsk. af Swinemünde, kom d. 14. ds. paa Grund ved Gjedser Fyr. Flot med Assistance af Svitzers og tilsyneladende ubeskadiget.

Stirling, Staalskonnert af Kjøbenhavn, er, medens den laa for Anker paa Grangemouth Red, bleven paasejlet af Dpsk. Perseverance og er sunket. Besætningen reddedes.

Albert, Skonnert af Marstal, er d. 14. ds. strandet ved Sibbaboda, Utlängen, Carlskrona.

Dana, Dpsk., er paa Rejsen fra Karlstad til Belzoe indkommet til Nyborg d. 14. ds. med lække Kedler. Fortsætter Rejsen efter Reparation.

Malmø, Dampfærge, drev i Søndags i stærk Blæst ned paa Malmøs Vestkaj og kolliderede ogsaa med Lodsdpsk. Malmø. Dampfærgen led ingen Skade, men Lodsdamperen maa reparere.

Svea, svensk Postdpsk., er strandet ved Trelleborg. Skibet er fuldt af Vand.

Anna, Skonnert af Oscarshamn, er paa Rejsen fra Kjøbenhavn med Petroleum d. 12. ds. indkommet til Hjemstedet læk og med Tab af Sejl.

Johanne Frederikke, Galease af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Pukarvig til Rendsborg med Brosten ud for Sandhammeren bleven paasejlet af et større Sejlskib. Galeasen er stærkt beskadiget indkommet til Aarhus.

Mathilde, Strømberg, af Fanø er d. 17. ds. forlist ved Menado. Mandskabet er reddet.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 7. Decbr. — Alexandra, Svensson, ank. til Christiania 14. Decbr. — Algarve, Borries, afgik fra Dartmouth 14. Decbr.. bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Kbhvn 17. Decbr. — Antwerpen, Wulff, ankom til Boston 9. Decbr. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 7. Decbr., bestemt til New York. — Beira, Lunge, ankom til Lissabon 13. Decbr. — Chr. Broberg, Harder, ank. til Cardiff 15. Decbr. — Dagmar, Gade, ankom til Barcelona 17. Decbr. — Douro, Ørum, ankom til Denia 13. Decbr. — Florida, Koch, ankom til Kbhvn. 18. Decbr. — Garonne, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 18. Decbr., bestemt til Bordeaux. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 8. Decbr., bestemt til Boston. — Hekla, Gundel, ankom til New York 14. Decbr. — I. C. Jacobsen, Kofoed, ankom til Genua 15. Decbr. — Island, Skjødt, her. — Kentucky, Caroc, atgik fra New York 13. Decbr., bestemt til Christiania & Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Boston 8. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Loire, Rabe, ank. til Kønigsberg 9. Decbr. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 11. Novbr., bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Petersen, afgik fra Boston 1. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Nicolai II, Michelsen, ankom til Stettin 16. Decbr. — Norge, Knudsen, ank. til Kbhvn. 16. Decbr. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 15. Decbr., bestemt til Reval. — Omsk, Müller, ankom til Rotterdam 16. Decbr. — Seine, Staal, ankom til Bordeaux 14. Decbr. — Texas, Holm, afg. fra New Orleans 14. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Tiber, Beck, afgik fra Lissabon 15. Decbr.. bestemt til Kbhvn. — Xenia, Holst, pass. Dunnet Head 26. Novbr., best. til New York.

Anglo Dane, Wiberg, ank. til Libau 14. Decbr., best. til Kbhvn. — Axelhuus, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 17. Decbr., bestemt til Vestnorge. — Adolph Andersen, Schubert, ankom til Kbhvn. 16. Decbr., bestemt til Riga. — Ceres, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 16. Decbr. — Christian IX, Mollerup, ankom til Pillau 15. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Throndhjem 17. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Georg, Buhr, ankom til Kbhvn. 16. Decbr., bestemt til Libau. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 15. Decbr., bestemt til Hamburg. — Eos, Christensen, ankom til Hamburg 14. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 12. Decbr., best. til Hull. — Jolantha, Meyer, ankom til Libau 15. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Hansen, afgik fra Libau 15. Decbr., bestemt til London. — Kiew, Andresen, afgik fra Hull 15. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Kursk, Møller, ankom til Libau 15. Decbr. — Louise, Rasmussen. ankom til Hull 12. Decbr., best. til Kbhvn. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 17. Decbr., best. til Danzig. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 16. Decbr., bestemt til Stettin. — Moskov, Rohde, ankom til Libau 9. Decbr., bestemt til Hull. — Holar, Øst-Jacobsen, afgik fra London 16. Decbr., bestemt til Hull. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Kbhvn. 13. Decbr., bestemt til London. — Perm, Christensen, afg. fra Kbhvn. 14. Decbr., bestemt til London. — Pregel, Olsen, afgik fra Kbhvn. 17. Decbr., best. til Libau. — Thyra, Jørgensen, ankom til Throndhjem 17. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Johnsen, ankom til Antwerpen 11. Decbr., best. til Kbhvn. — Skalholt, Aasberg, ankom til Reykjavik 30. Novbr., bestemt til Liverpool. — Vesuv, Iversen, afgik fra Riga 13. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Viking, Lorentzen, afgik fra Antwerpen 15. Decbr., best. til Kbhvn.

Esbern Snare, Madsen, afg. fra Newcastle 19. Decbr., bestemt til Frederikshavn. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Newcastle 18. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 18. Decbr., bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 19. Decbr. via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith. — Primula, Petersen, afgik fra Kbhvn. 20. Decbr., bestemt til Newcastle. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 18. Decbr. via Svendborg og Odense, bestemt til Newcastle. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 18. Decbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Blyth 14. Decbr. — Frode, Wrisberg, ankom til W. Hartlepool. 13. Decbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Libau 10. Decbr., best. til London. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Newport 17. Decbr. — Erik II, Hveysel, afgik fra Blyth 16. Decbr., bestemt til Lübeck. — Knud II, Hansen, ankom til Newcastle 12. Decbr. — Skjold, Schmidt, ankom til Libau 8. Decbr. — Danmark, Kraemer, ankom til Libau 16. Decbr. — Ragnar, Risøe, ankom til Stettin 17. Decbr. — Volmer, Riber, ankom til Blyth 16. Decbr. — Dan, Tofte, ankom til Libau 13. Decbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Lübeck 17. Decbr., bestemt til Riga. — Olaf, Petersen, ankom til Lübeck 18. Decbr.

Heimdal. Kamma, Pedersen, afgik fra Sunderland 13. Decbr. — Helga, Lagesen, afgik fra Almeria 14. Decbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Rouen 18. Decbr. — Elna, Møller, ankom til Swansea 14. Decbr. — Therese, Løffler, ankom til Cette 18. Decbr.

Urania. Ekliptika, Nielsen, ankom til Baltimore 13. Decbr. — Mars, Nielsen, afgik fra Harburg 15. Decbr. — Polarstjernen, Callesen, afgik fra Manilla 10. Decbr.

Nordsøen. Wineland, Høgstedt, ankom til Tsington 4. Decbr. — Nordland, Pii, ankom til Kbhvn. 15. Decbr. — England, Andresen, afgik fra Methil 15. Decbr. — Holland, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 15. Decbr. — Rusland, Møller, afgik fra Swansea 13. Decbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Ergasteria 14. Decbr., ankom til Cypern 17. Decbr. — Niobe, Schmidt, ankom til Ghent 18. Decbr. — Nancy, Mathiesen, afgik fra Burntisland 14. Decbr., bestemt til Stockholm. — Nautik, Mortensen, afgik fra Kbhvn. 14. Decbr., ankom til Gøteborg 15. Decbr. — Nora, Christensen, afgik fra Burntisland 16. Decbr., bestemt til Vejle. — Neptun, Gram, afgik fra Esbjerg 14. Decbr., ankom til Methil 18. Decbr. — Nerma, Knudsen, afgik fra Methil 16. Decbr., ankom til Esbjerg 18. Decbr. — Alfa, Nielsen, afgik fra Newcastle 12. Decbr., ankom til Randers 15. Decbr.

Jylland. Karen, Degn, afgik fra Honfleur 15. Decbr., ankom til Burntisland 18. Decbr.

Dania. Mary, Lorentzen, afgik fra Esbjerg 17. Decbr., bestemt til Burntisland.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, ankom til Genua 15. Decbr. — Fyen, Hansen, ankom til Tynen 12. Decbr. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Ghent 16. Decbr., bestemt til Sunderland. — Russia, Hansen, afgik fra Tynen 15. Decbr., ankom til Kbhvn. 18. Decbr.

Østersøen. Yrsa, Jespersen, afgik fra Warkworth 15. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Rita, Jørgensen, afgik fra Swansea 12. Decbr., bestemt til Kbhvn.

Union. Frisia, Skov, afgik fra Port Vendre 16. Decbr., bestemt til Konstantinopel. — Gallia, Poulsen, afgik fra Livorno 14. Decbr., best. til Sevilla. — Caledonia, Fisker, afgik fra Fernandina 16. Decbr., bestemt til Zwydrecht.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Rouen 16. Decbr. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Cardiff 27. Novbr., bestemt til Montevideo. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Malta 17. Decbr., bestemt til Barrow. — Jomsborg, Kühl, ankom til Sevilla 7. Decbr. — Kronborg, Schultz, afgik fra Wladiwostock 20. Novbr., bestemt til Port Arthur. — Rosenborg, Schultz. ankom til Kbhvn. 18. Decbr. — Skanderborg, Larsen, afgik fra Lissabon 15. Decbr., bestemt til Sevilla. — Søborg, Fischer, ankom til Dunkerque 11. Decbr. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 18. Decbr., bestemt til Sunderland. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Kbhvn. 12. Decbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, afgik fra Korsør 17. Decbr., bestemt til Riga. — Jægersborg, Agerlin. afgik fra Kbhvn. 18. Decbr., bestemt til Blyth. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Neapel 14. Decbr., best. til Sevilla. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Buenos Aires 6. Decbr., bestemt til Cuxhaven f. O. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Glasgow 15. Decbr., bestemt til Genua. — Skodsborg, Lund, ankom til Sevilla 12. Decbr. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Glasgow 11. Decbr. — Ulfsborg, Hveissel, afgik fra Reval 9. Decbr., bestemt til Rotterdam.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Libau 15. Decbr. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Methil 18. Decbr., best. til Kiel. — Agnete, Jensen, ank.

til Reval 16. Decbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Burntisland 15. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Alice, Hansen, ankom til Rotterdam 18. Decbr. — Bornholm, Petersen, ankom til Korsør 14 Decbr. — Nauta, Madsen, afgik fra Grangemouth 18. Decbr., best. til Kiel. — Rønne, Hintze, afgik fra Helsingborg 18. Decbr., best. til Libau.

Danmark. Rolf, Skjødt, ankom til Libau 11. Decbr. — Thorvaldsen, Predbjørn, afgik fra Kiel 14. Decbr., bestemt til Grangemouth. — Ansgar, Larsen, afgik fra Libau 15. Decbr., bestemt til Rotterdam. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Reval 14. Decbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Kbhvn. 16. Decbr. — Helge, Matthiessen, ankom til London 16. Decbr.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Singapore. 7. Decbr. — Annam, Berg, pass. Gibraltar 13. Decbr. — Nordkap, Rasmussen, ankom til Wladiwostock 14. Decbr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Methil 9. Decbr., bestemt til Genoa. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Dieppe 16. Decbr., bestemt til Methil — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Grangemouth 18. Decbr., best. til Kbhvn.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Amsterdam 15. Decbr., bestemt til Grangemouth.

Ærø. Energi, Hansen, ankom 15. Decbr. til Korsør. — Enigheden, Nielsen, ank. 14. Decbr. til Odense.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Dunkerque 17. Decbr. — London, Bom, ankom til Helsingborg 8. Decbr.

Myren. Anna, Moyell, ank. til Burntisland 14. Decbr. — Clara, Jensen, afgik fra Kbhvn. 15. Decbr., bestemt til Libau. — Kai, Petersen, afg. fra Rouen 16. Decbr., best. til Blyth.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Kbhvn. 12. Decbr. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Riga 16. Decbr., bestemt til Ghent.

Sejlskibe.

Eden, Wentzel, af Vejle, ank. den 11. ds. til Valencia fra Westervik.

Fanø. Nordby. Thora, Thomsen, pass. Deal 7. Decbr. fra Amsterdam til Macassar. — Rosa, Brinck, ankom paa Elben 11. Decbr, fra Rio Grande via Falmouth. — Sophie, Svarrer, afgik fra Hamburg 13. Decbr. til Cadiz. — Kronprinsesse Louise, Pedersen, praiet 14. Novbr. paa 5° S 26° W fra London til Port Natal. — Lenita, Clausen, afg. fra New York 13. Decbr. til Molukkerne. — Mærdor, Brinck, ank. til Tampico 13. December fra Hamburg. — Serapis, Winther, ank. til Albany 17. Decbr. fra Saigon.

Fanø. Sønderho. Martha, Nissen, ank. 5. Decbr. til Hamburg fra Maracaibo. — Anna, Jensen, ank. 7. Decbr. til Halmstad fra Lowestoft. — Elisabetha, Fischer ank. 16. Novbr. til Laguna fra Progresso.

Svendborg. Ruth, Møller, ank. til Teignmouth 10. Decbr. — Agnes, Dam, ankom til Hull 10. Decbr. — Maren Kirstine, Jensen, ank. til Neumühlen 9. Decbr. — Pomona, Nielsen, ankom til Newcastle 10. Decbr. — Helge, Hansen, ank. til Aarhus 11. Decbr. — Grønsund, Mikkelsen. ank. til Kings Lynn 11. Decbr. — Kruse, Larsen, ank. til Gøteborg 11. Decbr. — Grethe, Brandt, ankom til Dieppe 11. Decbr. — Elise, Mikkelsen, ank. til Aalborg 16. Decbr. — Niord, Nielsen, ankom ank. til Heiligenhafen 17. Decbr. — Slesvig, Wilde, ankom til Svendborg 17. Decbr. — Urda, Rasmussen, ank. til Svendborg 17. Decbr.

Ærø. Duen, Christensen, ank. 5. Decbr. til Åhus (Sverrig). — Nielsine, Christensen, ank. 11. Decbr. til Aalborg. — Ægir, Rasmussen, afgik 1. Decbr. fra Maranz til Leith. — Theodor, Andersen, afgik 9. Decbr. fra Kjøbenhavn til Marstal. — Freya, Østermann, ank. 11. Decbr. paa Reden ved Deal. — Johannne, Grube, ank. 11. Decbr. til Risør. — Fuglen, Hansen, ank. 14. Decbr. til Nakskov. — Henriette, Holm, afgik 9. Decbr. fra Grangemouth til Nakskov. — Sylfiden, Boye, ank. 5. Decbr. til Boness fra Brevik. — Caroline, Philipsen, ankom 10. Decbr. til Kjøbenhavn fra Rostock. — Elise, Simonsen, afgik 10. Decbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Agnes, Henriksen, ankom 8. Decbr. til Aalborg. — Cura, Christensen, ankom 11. December. til Kjøbenhavn. — Maren, Jørgensen, afgik 11. Decbr. fra Kjøbenhavn til Ærøskjøbing. — Tobias, Boye, afgik 11. Decbr. fra Kjøbenhavn til Sverrig. — Forældres Minde, Christensen, ank. 11. Decbr. til Odense. — Wilhelmine, Jensen, ank. 10. Decbr. til Odense. — Norden, Rasmussen. ank. 12. Decbr. til Nakskov. — Eden, Petersen, ankom 12. Decbr. til Stubbekjøbing. — Kvik, Andersen, ank. 12. Decbr. til Fowey. — Dronning Louise, Petersen, ank. 12. Decbr, til Treport paa Rejse til St. Valery. — Haabet, Christensen, ank. 13. Decbr. til Swansea. — Salvador, Fabricius, ank. 13. Decbr. til Plymouth. — Mathilde, Hansen, ankom 11. Decbr. til Kjøbenhavn. — Marie, Rasmussen, ank. 5. Decbr. til Libau. — Ellen Marie, Johansen, ankom 7. Decbr. til Horsens. — Inverurie, Knudsen, ankom 9. December til Aalborg. — Andreas, Eriksen, ank. 1. Decbr. til St. Ybes. — Karen, Hansen, ank. 13. Decbr. til Kallundborg. — M. Hay, Petersen. ank. 13. Decbr. til Frederiksstad. — Hildur, Schmidt, ank. 13. Decbr. til Præstø. — Marie, Boye, ank. 14. Decbr. til Neustadt. — Freden, Boye, ank. 13. Decbr. til Dahout (Frankrig). — Gerda, Kromann, ank. 7. Decbr. til Dysart. — Adjutor, Bager, ank. 10. Decbr. til Aalborg fra Stettin. — Mindet, Rasmussen, ankom 9. December. til Odense fra Neustadt. — Catrine, Christensen, afg. 13. Decbr. fra Kjøbenhavn til Sverrig. — Phønix ankom 15. Decbr. til Kolding. — Bien, Petersen, afgik 12. Decbr. fra Christiania til Kjøbenhavn. — Debora, Rasmussen, indgik 13. Decbr. til Kjøbenhavn fra Frihavnen. — Christian d. 9ende, Knudsen, ank. 13. Decbr. til Skjelskør. — Marie, Kromann, ankom 13. Decbr. til Kjøbenhavn. — Pauline, Jørgensen, ankom 13. Decbr. til Kjøbenhavn. — Apollo, Albertsen, ankom 14. Decbr. til Kjøbenhavn fra Tromsø. — Vega, Andersen, ank. 16. Decbr. til Nakskov. — Ingeborg, Rasmussen, ank. 14. Decbr. til Korsør. — Dorthea, Christensen, ankom 9. Decbr. til Burntisland fra Leith. — Mathilde, Rasmussen, afg. 15. Decbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Ellen, Lauritzen, ankom 16. Decbr. til Frederiksstad. — Cura, Christensen, afg. 15. Decbr. fra Kjøbenhavn til Faxe.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Blaavands-Huk. Den 30te December 1900 tændes *Blaavands-Huk* nye Fyr. Det er et hvidt Lynfyr, som viser Tre-Lyn hver 20 Sekunder, Lyn c. $^1/_6$ S., Mørke c. 4 S., Lyn c. $^1/_6$ S., Mørke c. 4 S., Lyn c. $^1/_6$ S., Mørke c. $11^1/_2$ S. Flammens Højde: 174 Fod. Synsvidden: 20 Kml. Lysævnen: 25 Kml. Fyret vises fra et 125 Fod højt, hvidt, firkantet Taarn med røde og graa Forsiringer, 163 Alen N. $17^1/_2$ Ø. fra det gamle Fyr. 55° 33′ 29″ N. Br. 8° 5′ 11″ V. Lgd.

I Begyndelsen af 1901 forøges Lysævnen til 32 Kml.

Samtidig med Tændingen af det nye Fyr slukkes det nuværende Fyr og i 1901 borttages Fyrbaaken.

Limfjorden. Nibe-Bredning. Skillepunkts-Prikken Ø. for *Dragbanke. Nibe-Bredning,* er ombyttet med en Risprik.

Store-Bælt. Langeland V. Stoense-Løb. Ved *Stoense-Løb* Ø.-Side, c. $1^1/_2$ Kml. S. for *Lohals*, er paa en Pæl anbragt en hvid Lanterne. Flammens Højde: 4 Fod. Brændetid: 1ste Oktober—1ste Marts, naar Is ikke standser Sejladsen. 55° 6′.6 N. Br. 10° 53′.3 Ø. Lgd.

Lille-Bælt. Helnæs. *Helnæs* Fyr vil ikke blive tændt i December 1900, men først i Begyndelsen af 1901.

Smaalands-Farvandet. Kirkegrund. Den 13de December 1900 er Klokketønden *Kirkegrund* ombyttet med Vintersømærket.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Karlskrona. NØ. for 6 Fods Grunden, der er funden NV. for *Skälklippan* uden for *Karlskrona* Orlogsværft, skal udsættes en Stage.

Barösund. Den 1ste April 1901 tændes ved *Barösund* følgende Fyr:

Sandö Fyr med En-Formørkelse hver 10 Sekunder viser grønt Lys fra S. $39^1/_2$° Ø. til S. 23° Ø., hvidt Lys fra S. 23° Ø. til S. $18^1/_2$° Ø., rødt Lys fra S. $18^1/_2$° Ø. gennem S. til S. 53° V., grønt Lys fra S. 53° V. gennem V. til N. $52^1/_2$° V., hvidt Lys fra N. $52^1/_2$° V. til N. $35^1/_2$° V. og rødt Lys fra N. $35^1/_2$° V. til N. $21^1/_2$° V. Flammens Højde: 29 Fod. Lysævnen: 7.5 Kml. for hvidt, 5 Kml. for rødt og 4 Kml. for grønt Lys. Linseapparat af 4de Orden. Hvidt Fyrhus. 58° 10′ 20″ N. Br- 16° 55′ 25″ Ø. Lgd.

Qvarnholmen Fyr med To-Formørkelser hver 10 Sekunder viser hvidt Lys fra N. 2° Ø. gennem Ø. til S. $30^1/_2$° Ø., grønt Lys fra S. $30^1/_2$° Ø. til S. $15^1/_2$° Ø., hvidt Lys fra S. $15^1/_2$° Ø. til S. $12^1/_2$° Ø. og rødt Lys fra S. $12^1/_2$° Ø. gennem S. til S. 3° V. Flammens Højde: 10 Fod. Lysævnen: 6.7 Kml. for hvidt, 3.9 Kml. for rødt og 3.9 Kml. for grønt Lys. Linseapparat af 6te Orden. Hvidt Fyrhus. Brændetid: 1ste April—31te Maj og 1ste Juli—31te December. 58° 12′ 37″ N. Br. 16° 53′ 51″ Ø. Lgd.

Gråholmen Fyr, med En-Formørkelse hver 10 Sekunder, viser grønt Lys fra N. 4½° V. gennem N. til N. 2° Ø., hvidt Lys fra N. 2° Ø. gennem Ø. til S. 10½° Ø., grønt Lys fra S. 10½° Ø. til S. 2½° Ø., hvidt Lys fra 2½° Ø. gennem S. til S. 2° V. og rødt Lys fra S. 2° V. til S. 8½° V. Flammens Højde: 25 Fod. Lysævnen: $6_{,7}$ Kml. for hvidt, $3_{,9}$ Kml. for rødt og $3_{,9}$ Kml. for grønt Lys. Linseapparat af 6te Orden. Hvidt Fyrhus. Brændetid: 1ste April—31te Maj og 1ste Juli—31te December. 58° 13′ 30″ N. Br. 16° 53′ 56″ Ø. Lgd.

Der er ikke Vagt ved Fyrene.

Samtidig slukkes *Barösund* Fyr.

Fyrskibene „Finngrundet" og „Vestra Banken". Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Stockholm* ere Fyrskibene *„Finngrundet"* og *„Vestra Banken"* inddragne den 11te December 1900.

Fyrskibet „Grepen". Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Stockholm* er Fyrskibet *„Grepen"* inddraget den 15de December 1900.

Finland. Bottniske Bugt. Rönnskär—Nikolaistad. I Farvandet fra Søen N. om *Rönnskärs* Øerne til *Nikolaistad* ere følgende Fyr tændte:

Djupskär hvide og røde vekslende Fyr lyser fra S. 26° V. gennem S. til S. 12° Ø. Flammens Højde: 7 Fod. 63° 6′ 23″ N. Br. 20° 49′ 12″ Ø. Lgd.

Lilla Svartbådan hvide og røde vekslende Fyr lyser fra S. 26° V. gennem S. til S. 62° Ø. 63° 6′ 50″ N. Br. 20° 49′ 42″ Ø. Lgd.

Holdte overet i N. 22° Ø. lede de til Ankerpladsen SØ. for *Storskär*.

Wasa Distrikt. Högklubbs Lodsplads. Et nyt Farvand med Vand til 21 Fods Dybgaaende er afmærket fra *Härkmeri* Baake til Holmen *Bölan* og derfra til 15 Fods Dybgaaende til *Bobergs* Ladeplads S. for *Kristinestad*.

Jakobstad. I det indre Lodsfarvand til *Jakobstad* er Afmærkningen forøget og forandret efter den nye Opmaaling.

Åbo Skjærgaard. Erstafjärden—Harvarö. Fra Farvandet i *Erstafjärden* til *Harvarö* Savværk er afmærket et Farvand for Skibe med 22 Fods Dybgaaende til Ankerpladsen i *Kautvesi Fjärd* og derfra for Skibe med 16 Fods Dybgaaende til Savværket.

Fyrene *Torfskär* og *Bokulla* vise c. 16 hvide og 16 røde Blink hver 1 Minut og Fyrene *Knifskär* og *Svartgrund* c. 28 hvide og 28 røde Blink hver 1 Minut, men Blinkenes Antal er ikke til at stole paa.

Ålands Skærgaard. Mariehnmm. Ved *Drufvans Vestra Grund* V.-Side er Vageren inddragen og en Stage med nedadvendt Kost udsat N. for Grunden og en Stage med nedadvendt Kost NV. for Grunden. 60° 3′ 57″ N. Br. 19° 52′ 13″ Ø. Lgd.

S. for *Gnatgrundet* er udsat en Stage med opadvendt Kost, og Vageren V. for *Rankögrund* er inddragen.

Ålands Distrikt. I *Alands* Distrikt ere følgende Sømærker opførte:

Paa Holmen *Snöskär Østra* en hvid, afkortet Kegle med rød Stang og opadvendt Kost. 60° 8′ 8″ N. Br. 20° 31′ 40″ Ø. Lgd.

Paa *Heslöörn* en hvid, afkortet Pyramide med hvid Stang og en nedadvendt Kost. 60° 4′ 24″ N. Br. 20° 24′ 50″ Ø. Lgd.

Paa *Gyltörn* en hvid, afkortet Kegle med nedadvendt Kost. 60° 0′ 20″ N. Br. 20° 28′ 20″ Ø. Lgd.

Paa *Drufvan* en hvid og rød Pyramide med nedadvendt Kost. 60° 3′ 52″ N. Br. 19° 52′ 51″ Ø. Lgd.

Paa *Rödskär* en hvid Pyramide med Kors, hvorunder sort Ballon. 60° 9′ 2″ N. Br. 19° 37′ Ø. Lgd.

Hangöudd—Jungfrusund. *Tulludden* øvre Fyr ved *Hangö* indre Lodsudkig er nu anbragt i et Taarn paa Bygningen og forhøjet 18 Fod. Det viser hvidt og grønt vekslende Fyr fra S. 33° Ø. gennem S. og V. til N. 62° V. Flammens Højde: 56 Fod.

Følgende Fyr ere tændte:

Tulludden nedre, røde, faste Fyr, S. 60° V. fra det øvre Fyr. Det lyser fra S. 45 V. til S. 75° V. Flammens Højde: 25 Fod. 59° 48′ 45″ N. Br. 22° 54′ 42 Ø. Lgd.

Utterklinten Fyr viser hvidt og rødt vekslende Fyr fra S. 20° Ø. til S. 36° Ø. og fra N. 25° Ø. til N. 33° Ø., rødt, blinkende Fyr fra S. 20° Ø. til S. 10° Ø. og fra N. 33° Ø. til N. 38° Ø., og grønt, blinkende Fyr fra S. 36° Ø. til S. 47° Ø. og fra N. 25° Ø. til N. 2° V. Man skal gaa mindst 1 Kbl. V. om Fyret, hvor det viser uforstærket hvidt og rødt vekslende Fyr fra N. 2° V., gennem V. og S. til S. 10° Ø. Flammens Højde: 34 Fod. 59° 48′ 58″ N. Br. 22° 51′ 0″ Ø. Lgd.

Lill-Klippingsgrund Fyr viser hvidt og grønt vekslende Fyr fra S. 43° V. til S. 48° V. og fra N. 10½° Ø. til N. 15½° Ø., rødt, blinkende Fyr fra S. 48° V. til S. 56° V. og fra N. 15½° Ø. til N. 37½° Ø., og grønt, blinkende Fyr fra S. 43° V. til S. 36° V. og fra N. 10½° Ø. til N. 40° V. Man skal gaa 60 Alen V. om Fyret, hvor det viser uforstærket hvidt og grønt vekslende Fyr fra N. 40° V. til S. 56° V. Flammens Højde: 11 Fod. 59° 49′ 51″ N. Br. 22° 52′ 20″ Ø. Lgd.

Hamnholmen hvide og røde vekslende Fyr, paa Holmens N.-Side lyser fra N. 42½° V. til N. 72½° V. Flammens Højde 31 Fod. 59° 50′ 22″ N. Br. 22° 55′ 33″ Ø. Lgd.

Holdt overet med *Kasberget* Fyr i N. 57½° V. leder det i den Ø.-lige Del af *Hangö Vestra Fjärd*.

Kasberget Fyr er som det foregaaende. Flammens Højde: 66 Fod. 59° 50′ 16″ N. Br. 22° 56′ 0″ Ø. Lgd.

Galtarne Fyr, paa Sømærkets tidligere Plads, viser rødt og hvidt vekslende Fyr fra S. 45° Ø. gennem Ø. og N. til N. 85° V. og grønt Blinkfyr fra N. 85° V. gennem V. til S. 75° V. Flammens Højde: 17 Fod. Man skal gaa 1 Kbl. N. om Fyret. 59° 55′ 5″ N. Br. 22° 36′ 28″ Ø. Lgd.

Lill Ängesö røde og hvide vekslende Fyr, paa Holmens Ø.-Side, N. 72° V. fra *Galtarne* Fyr. Det lyser fra S. 57° Ø. til S. 87° Ø. Flammens Højde: 39 Fod. 59° 55′ 53″ N. Br. 22° 31′ 9″ Ø. Lgd.

Idskär Fyr, paa Sømærkets tidligere Plads, viser hvidt og rødt vekslende Fyr fra N. 78° Ø. til N. 82° Ø. og fra S. 63° V. til S. 67° V., rødt Blinkfyr fra N. 82° Ø. til S. 58° Ø. og fra S. 67° V. til S. 69° V. og grønt Blinkfyr fra N. 78° Ø. til N. 76° Ø. og fra S. 63° V. til S. 43° V. Man skal gaa c. ½ Kbl. S. om Fyret, hvor det viser uforstærket rødt og hvidt vekslende Fyr fra S. 58° Ø, gennem S. til S. 43° V. Flammens Højde: 19 Fod. 59° 54′ 54″ N. Br. 22° 31′ 52″ Ø. Lgd.

Fungskär Fyr, paa Holmens N.-Side, viser rødt og hvidt vekslende Fyr fra S. 73° Ø. til S. 83° Ø. og fra N. 30½° V. til N. 33° V., rødt Blinkfyr fra S. 73° Ø. til S. 63° Ø. og fra N. 30½° V. til N. 20½ V., og grønt Blinkfyr fra S. 83° Ø. til Ø. og fra N. 33° V. til N. 43° V. Flammens Højde: 20 Fod. Man skal gaa c. 1 Kbl. NØ. om Fyret, hvor det viser uforstærket hvidt og rødt vekslende Fyr fra N. 20½° V. gennem N. til Ø. 59° 53′ 45″ N. Br. 22° 25′ 47″ Ø. Lgd.

Onholm hvide og røde vekslende Fyr lyser fra S. 30° Ø. gennem Ø. og N. til N. 4° V. Flammens Højde: 57 Fod. Man skal gaa mindst 2 Kbl. Ø. om Fyret. 59° 56′ 15″ N. Br. 22° 22′ 53″ Ø. Lgd.

Kuggör røde, faste Fyr, paa Holmens V.-Side lyser fra S. 20° Ø., gennem S., V. og N. til N. 10° Ø. Flammens Højde: 14 Fod. 59° 58′ 18″ N. Br. 22° 22′ 43″ Ø. Lgd.

Rusland. Kronstad. Paa Toldbaaken Fyrtaarn og paa Molen ved den indre Brandvagtsstation ved *Kronstad* gives nu Signaler for Vandstanden i *Finske Bugt* saaledes:

En yandret Arm betyder normal Vandstand, en Arm lodret opad 0 à 1 Fod over, to Arme lodret opad 1 à 2 Fod over, en Arm lodret og en Arm skraat opad 2 à 3 Fod over og 2 Arme skraat opad 3 à 4 Fod over normal Vandstand.

Signaler for Vandstand under normal gives paa tilsvarende Maade, men Armene vende nedad.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vragstykke i Nordsøen. Den 8de December. 53° 18′ 30″ N. Br. 2° 9′ 0″ Ø. Lgd. En Mast 6 Fod over Vandet.

Tyskland. Elben. Bönhasensand. Ved *Bönhasensand* er Uddybningen fuldført. Lystønden ved *Bönhasensand* V.-Ende ligger nu i 19 Fod Vand. 53° 32′,$_{9}$ N. Br. 9° 52′,$_{0}$ Ø. Lgd. Den sorte Lystønde Nr. 12 ligger i 20 Fod Vand. 53° 32′,$_{7}$ N. Br. 9° 52′,$_{5}$ Ø. Lgd. Den sorte Tønde Nr. 13 ligger i 19 Fod Vand. 53° 32′,$_{6}$ N. Br. 9° 53′,$_{2}$ Ø. Lgd. Den sorte Tønde Nr. 14 ligger i 17 Fod Vand. 53° 32′,$_{6}$ N. Br. 9° 53′,$_{6}$ Ø. Lgd. Lystønden ved Grundens Ø.-Ende ligger i 19 Fod Vand. 53° 32′,$_{6}$ N. Br. 9° 54′,$_{2}$ Ø. Lgd.

Schwarztonnen Sand. Ved *Schwarztonnen Sand* ligger rød Spirtønde B nu i 19 Fod Vand. 53° 43′,$_{8}$ N. Br. 9° 27′,$_{3}$ Ø. Lgd., rød Spirtønde C i 19 Fod Vand. 53° 43′,$_{4}$ N. Br. 9° 28′,$_{1}$ Ø. Lgd., rød Tønde D i 19 Fod Vand. 53° 42′,$_{8}$ N. Br. 9° 29′,$_{0}$ Ø. Lgd. og rød Spirtønde E i 19 Fod Vand. 53° 42′,$_{3}$ N. Br. 9° 29′,$_{8}$ Ø. Lgd.

Jade. I *Jade* er Spirtønden ved Grunden N. for Tønde Nr. 13 inddragen.

Holland. Zeegat van Terschelling. Blauwe Slenk. I *Blauwe Slenk* er i 14 Fod Vand udlagt en rød Vager Nr. 10 a med 2 Balloner, 53° 11′ 57″ N. Br. 5° 19′ 1″ Ø. Lgd.

Langs NØ.-Kanten af *Hendrik Tjaarsplaat* er mellem Spidstønde Nr. 10 med Ballon og rød Vager Nr. 10 med 2 Balloner udlagt 4 røde Vagere.

Zeegat van Bronwershaven. Volkerak. I *Volkerak (Karolina Geul)* tiltager den N.-lige Grund, hvorfor Stumptønde Nr. 7 er flyttet. Den ligger nu i 14 Fod Vand. 51° 39′ 16″ N. Br. 4° 21′ 13″ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Fra den 1ste Januar 1901 ere samtlige Signal-Stationer paa *Frankrigs* Kyster, i *Algier* og i de *franske* Kolonier forsynede med det nye internationale Signal-System og benytte det til al Signalering, dog kunne Skibe indtil den 31te December 1901 signalere med Stationerne efter det gamle System.

Benyttes det nye System, skal en sort Ballon hejses under System-Standeren.

Signal efter Lods kan gøres efter det gamle eller efter det nye System.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig Trézien. *Trézien* Fyr lyser nu kun over en Vinkel af 6½°, hvis Midte ligger i S. 7½° V. fra Fyret. Lysævnen er 29 Kml.

Corsen. Om kort Tid tændes tæt Ø. for *Corsen* Semafor et fast Fyr, der viser grønt Lys fra S. 22° V. til S. 15° V., hvidt Lys fra S. 15° V. til S. 12° V. og rødt Lys fra S. 12° V. til S. 9° V. Flammens Højde: 101 Fod. Lysævnen: 14 Kml. for det hvide, 9½ Kml. for det røde og 8½ Kml. for det grønne Lys. Hvidt Fyrhus.

Samtidig slukkes *Corsen* røde, faste Fyr og det midlertidige hvide, faste Fyr paa *Corsen* Semafor.

Loire. Saint Nicolas—Paimboeuf. *Saint Nicolas* to Ledefyr ere slukkede.

La Fernais to Ledefyr ere slukkede.

Følgende Fyr ere tændte:

Saint Nicolas røde, faste Fyr, c. 1 Kbl. V. for *Donges*. Flammens Højde: 30 Fod. 47° 18′ 26″ N. Br. 2° 4′ 17″ V. Lgd.

Donges bageste Ledefyr, et hvidt, fast Fyr med en rød fast Vinkel, der lyser i S. 61° V. Flammens Højde: 13 Fod. 47° 18′ 21″ N. Br. 2° 4′ 15″ V. Lgd. *Donges* forreste Ledefyr. Flammens Højde: 17 Fod. 47° 18′ 20″ N. Br. 2° 4′ 13″ V. Lgd.

La Vacherie Ledefyr ere flyttede. Forfyret staar c. 1¼ Kbl. Ø. for *Donges* Bro. Flammens Højde: 33 Fod. 47° 18′ 26″ N. Br. 2° 4′ 11″ V. Lgd. *La Vacherie* Bagfyr staar c. 1½ Kbl. N. for *Donges* Bro. Flammens Højde: 56 Fod. 47° 18′ 30″ N. Br. 2° 4′ 14″ V. Lgd.

La Fernais sorte Tønde ligger i 8 Fod Vand. 47° 18′ 5″ N. Br. 2° 5′ 11″ V. Lgd.

Fyrene flyttes eftersom Farvandet forandrer sig.

Didonne. Saint Georges. *Saint Georges* Fyr er nu forstærket, og Lysvinken er formindsket til 7°. Lysævnen: 29 Kml.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Golfo di Salerno. Amalfi. Paa Yderenden af Molen ved *Amalfi* Havn er tændt et midlertidigt rødt, fast Fyr.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde-Hav.

Malacca. Bengal-Bugt. South Cone Island Ø. En 6 Fods Klippegrund, hvorpaa Damperen *„Perse“* er forlist, er funden c. 2 Kml. S. 32° Ø. fra *North Cone Island* og i S. 89° Ø. fra *South Cone Island*. 6° 49′ 40″ N. Br. 99° 36′ 45″ Ø Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China. Kiautschau Bugt. Tsingtau. Yu Nui San. *Yu Nui San* Fyr viser hvidt Hurtigblink fra N. 73° Ø. gennem Ø. til S. 77° Ø.; hvidt, fast Fyr fra S. 77° Ø. til S. 65° Ø., mellem Øerne *Hsiau Kung Tau* og *Tai Kung Tau*, hvidt To-Blink hver 3 Sekunder fra S. 65° Ø. gennem S., V. og N. til N. 33° Ø. 36° 2′ 42″ N. Br. 120° 16′ 38″ Ø. Lgd.

Wei Hai Wei. Flagstaff Point. Fyret paa *Flagstaff Point* viser nu Fyr med To-Formørkelser hver 14 Sekunder, Lys 2 S., Mørke 2 S., Lys 8 S., Mørke 2 S. Lysævnen: 12 Kml. for det hvide, 8 Kml. for det røde Lys. Hvidt Fyrtaarn med hvid Fyrpasserbolig. 37° 30′ N. Br. 122° 9′ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser.

Italien. — *Glasgow* og *Greenock* ere erklærede for pestfri.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe. Aarhus.

Resterende Kontingent for 1900 bedes hurtigst indbetalt til Kredsformændene eller Kassereren.

Nicolaisen.

Københavns Børskurs d. 19. Decbr. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	106—	¼	106	106¼
Danmark			91¾	92½
Norden	122½-	¼	122	122¼
Kjøbenhavn			103¼	103¾
Carl			54½	55
Dannebrog	97¼—	¾	97½	97¾
Skjold	71¼		71¼	71½
Urania			77	78
Union			107½	108
Dampsk. af 1896			99½	101
Østasiatiske			106	106½
Østersøen	102½-	103½	103	103½
Nordsøen	80		79½	81
Torm			—	—
Gorm			107	112½
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			111	112½
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			90¾	92
3½% Husejer Kreditk.	79		79	79¼
3½% Kbhvns Kreditf.			81	82½
4% — — 2. Serie			87¼	87½
4% — — 1. —			90	91
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.	82½		82½	83
4% — — 7 —	89¼		89	89¼
3½% Landkreditk. 3 —			85	86½
Aktier.				
Nationalbank			131½	132
Privatbank	125¼-	125	125	125¼
Landmandsbank			118½	120
Handelsbank			116½	118½
Grundejerbank			102½	104½
Burm. & Wain			75	76
Helsingørs Jærnsk.			87	88
Sukkerfabr.	105—	¼	105	105¼
Bryggeri Aktier	94¼	94	94	94¼

Vekselkurser d. 18. Decbr. 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.85
London	18.16	18.12
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 18. Decbr. 1900.

Russiske Noter	216.45
4% Russiske Consols	99.10
3⁸/₁₀% — Boden Kredit	92.40
5% Mexikanske 1899	98.50
5% Rumænske Stats	87.75
4% — — 1890	73.00

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Det Foren. Dampskibs.“ 88,000, „Norden“ 34,000, „Kjøbenhavn“ 44,000, „Carl“ 6,000, „Dannebrog“ 22,000, „Skjold“ 16,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 2,000, „Østasiatiske“ 42.000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden

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,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

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.

Telegr.-Adr.: Lund.

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,

Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg"

Telefon Nr. 56.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibsrestaurateurer

Filial:

St. Strandstræde 43.

Gl. Carlsbergs

nyopførte

Restaurant i Frihavnen

anbefales D'hrr. Sømænd.

Ærbødigst

F. Kiørboe,

Restaurator.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af ferske, saltede og røgede

Fedevarer.

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.

Toldbodvej 44.

Spis kun

Nørgaards

Dampkogte Skinker.

Engelsk Patent Dampkogningsmetode.

Al Næringsværdi bibeholdt.

Benfri, færdige til Spisning.

Fabrikslager: Nørregade 35.

Telefon 7305.

Wilh. G. Brummerstedt,

Uhrmager.

St. Strandstræde 43.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

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.

Skib til Salg.

Skonnert „Ulrika", 137 Reg.-Tons, lastende ca. 75 Std. Brædder og ca. 200 Dødtons paa 13 sv. Fods Dybg., liggende Aarhus, anvises til Salg af

Carl v. d. Hude.

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.

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, Øster Farimagsgade 4.

Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

KJØBENHAVNS DAMPVASKERI

TELEFON 3592. • NØRREGADE 35. • TELEFON 3592.

bør anvendes af ethvert

RHEDERI *og enhver* **OFFICER.**

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, **er der udlagt et Fyrskib,** der viser **hvidt Blinkfyr,** og hvorfra der med en Dampsirene gives **Taagesignal.**

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende, og som have et Dybgaaende af over 12 Fod (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at **Skibe, som losse i Aalborg og som have betalt den nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havnepengene,** som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

Udvalget for Havnevæsenet.

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60,

LANDMANDSBANKEN
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i **Europa, Asien, Afrika, Amerika** og **Australien.** — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Th. Simonsens Eftf.
Tolbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for
Lanterner.

Georg Sørensen,
Nyhavn 13. Telefon 6404.
Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.
Prima Varer • Billigste Priser.

Er „Mossrose" Tobakken (den engelske) ægte, findes der paa hver Pakke fremtidigt **kun paatrykt Fabrikens Navn The Richmond Cavendish Company, Liverpool,** og **ikke** mere **nogen Agents Navn. Den ægte Mossrose erholdes** nu igen **overalt.** En gros kun hos Generalagenterne for Danmark:
Fr. Christensen & Philip.

TH. MØLLER,
Nyhavn 45 & 47.
Telefon 387.
Skibsproviant, Kolonialvarer,
Vine og Spirituosa
en gros & en detail.
• Import & Eksport •
• Frilager •

Frihavns-Restaurationen
„Atlanten",
Indgang fra Nordre Frihavnsvej,
anbefales **d'Hrr. Skibs-Officerer** med
à la carte Retter
samt **koldt Bord hele Dagen.**
Telf. Frihavnen 68.
Ole Nielsen.

INDHOLD: København, den 20. December 1900. — Mangelfuld Lodstjeneste. — Fragtmarkedet i 1900. — Cement-Konnossementerne. — Sammenstødet mellem Panserskibet „Odin" og den engelske Damper „Alice Otto". — Automatisk Signalering fra Land til Skibe i Søen. — Sø- og Handelsretsdomme. — Losningsforholdene i Horsens. — Aktieselskabers Beskatning. — Lodstvang ved Blyth. — Fra Sø og Land. — Pendulpropelleren. — Personalia. — Nybygninger, Køb og Salg. — Foreningsmeddelelser. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende" har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn", Telefon Nr 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende" sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 52. Kjøbenhavn, Torsdag den 27. December 1900. 7. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:
BURMEISTERS.
KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.
ETABLERET 1845.
Tør Dok 470'×76'×24.

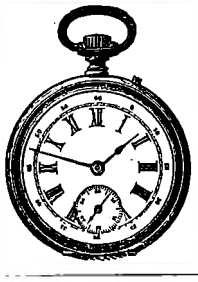
Telefon Nr.
5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkføreren.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner



W. O. le Maire,
Ur- & Chronometerfabrikant.
Bredgade 14—16.
Reparations-Værksted.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St.

Ankere & Kjæder, Tougværk og alle **Skibs-Inventarier** anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. udvidet 1877.

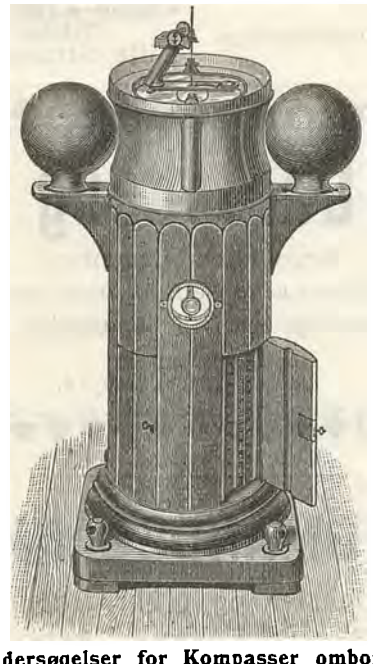
Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Kompasser,** komplet.

Kompasser af eget Fabrikat, komplet. (efter Lord Kelvins Princip).

Alm. Kompasser.

Baadskompas m. m.

E. S. Ritchie & Sons originale **Spritkompasser** med kurvet eller flad Rose med Grader.



Lord Kelvins (Sir William Thomson) originale **Patent Loddemaskiner,** komplet.

Azimuth & Peil-instrumenter efter forskellige Modeller.

Walkers originale **Lodde- & Loggemaskine**

Cherup & A. **Sekstanter og Oktanter** med Certifikat fra Kews Observatory.

Barometre, enk. og dobb.

Kikkerter m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres.

Telefon 4963. **J. BRINCHS EFTF.** Telefon 4963.

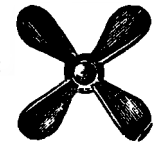
(Axel Herfurth Fleron.)

Herreekviperingsforretning

St. Annaplads 14.

Uniformer og civile Klædninger.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

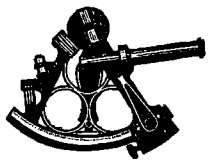
Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.



„KEW" CERTIFICAT.
110 Kr.
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Frihavns-Restaurationen
„Atlanten",
Indgang fra Nordre Frihavnsvej,
anbefales d'Hrr. Skibs-Officerer
med
à la carte Retter
samt koldt Bord hele Dagen.
Telf. Frihavnen 68.
Ole Nielsen.

Georg Sørensen,
Nyhavn 13. Telefon 6404.
Kolonial-, Vin- og Skibsproviantering.
Prima Varer • Billigste Priser.

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.

Spis kun
Nørgaards
Dampkogte Skinker.
Engelsk Patent Dampkogningsmetode
Al Næringsværdi bibeholdt.
Benfri, færdige til Spisning.
Fabrikslager: Nørregade 35.
Telefon 7305.

Nestlés Milk
(med Sukker)
& Viking
(uden Sukker)
ere de bedste Mærker.

Depot hos: **J. D. BEAUVAIS,**
St. Kongensgade 106. København.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Kjøb, Salg og Nybygning
af **Sejl-** og **Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme** med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, **Bugserdampere, Trawl-** og **Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer** etc. udføres fordelagtigt ved

Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.
Strandvej 36. Telefon 69.

AKTIESELSKABET
NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,
KJØBENHAVNS FRIHAVN,
anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.
Kan leveres ufortoldet.
Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsproviantering-handlere samt Specialforretninger.

Hansa Composition.
Bedste Patentfarve til Skibsbunde.
Lager:
Kjøbenhavn, Helsingør, Malmø, Helsingborg og alle større Havnestæder i Verden.
Andreas Henningsen,
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.
Telefon 165.
Telegram-Adr.: Ahenningsen.

Gl. Carlsbergs
nyopførte
Restaurant i Frihavnen
anbefales D'hrr. Sømænd.
Ærbødigst
F. Kiørboe,
Restaurator.

Café van Zandt,
H. J. Aliphas.
Telefon 494.
St. Annæ Plads 6.

Thorvald Møller,
Skibsproviantering shandel,
Køb og Salg af Skibe.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Chr. Laursen,
tfhv. Skibsfører,
anbefaler sin
Skibsprovianteringshandel.
Randers.

J. Melander,
Blikkenslager.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

S. Houlberg's
Viktualie- & Fedevareforretning.
Telefon 2657.
Lille Strandstræde 8.

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.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.
Lager af Værktøj og Beslag.

Læge H. C. Lund.
Hud- og Kønssygdomme.
Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

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.

C. Kronmann.

Det forenede Dampskibsselskabs nye Direktør.

Fra 1. Januar 1901 vil der, som tidligere meddelt, foregaa betydningsfulde Forandringer i Det forenede Dampskibsselskabs Direktion. Medens Direktør Brandt og Underdirektør Hein vedblive at fungere i deres nuværende Stillinger, træder Underdirektør Chr. Larsen, efter en mangeaarig Virksomhed i Selskabets Tjeneste, tilbage, og der ansættes ved Siden af Hr. Brandt en ny Direktør. Til denne betydningsfulde Stilling er udset Hr. C. Kronmann, hvis Billede vi i Dag bringe.

Hr. Kronmann er født i 1852 og er altsaa nu 48 Aar gammel. Hans Fødeby er Saxkjøbing, hvor hans nu afdøde Fader var Købmand.

Han modtog sin Skoleuddannelse i Latinskolen i Nykjøbing paa Falster og uddannedes derefter paa Grüners Handelsakademi her i Byen. Da han var 21 Aar gammel, fik han Ansættelse hos det engelske Dampskibsrederi J. A. Dunkerby & Co., i hvis Tjeneste han var indtil Rederiets Opløsning i 1875. Kronmann fik saa Plads hos Ths. Wilson Sons & Co. i Hull, et stort og ogsaa her i Danmark meget vel kendt Dampskibsrederi, og har staaet i dette Selskabs Tjeneste, indtil han nu fratræder den for at vende tilbage til Danmark. Han har i de senere Aar været Chef for en af Selskabets Afdelinger og har i dettes Tjeneste modtaget en meget omfattende kommerciel og teknisk Uddannelse. I Anledning af sin forestaaende Fratræden har han fra Selskabets Direktions Side modtaget Beviser paa den store Agtelse, han gennem sit mangeaarige Arbejde har erhvervet sig.

Her til Danmark kommer Hr. Kronmann, efter sit 27aarige Ophold i Udlandet, som en i det væsentlige ukendt Mand. Men de Efterretninger, der ere gaaede forud for hans Ankomst, skildre ham som en overordentlig dygtig Forretningsmand og som en meget elskværdig Personlighed, og der er derfor god Grund til at vente, at hans Indtræden i Det forenede Dampskibsselskabs Ledelse vil blive til Gavn for dette og til Glæde for ham selv.

Kollisionssag.

Sammenstød ved Gravesend imellem den danske Damper Volmer og den belgiske Damper Cap Tarifa. Engelsk Dom, afsagt af Admiralitetsretten. (Sh. Gaz.).

Den 30. Oktober 1900 om Aftenen kom Dampsk. Volmer, der var bestemt til London, op ad Themsen og søgte en Ankerplads ved Gravesend; foruden de almindelige Lanterner viste den et klart Lys over Bagbords Boug som Signal for Toldvæsenet.

Ombord i Volmer fik man da forude Øje paa Dpsk. Cap Tarifa, der ingen Lys viste. Maskinen sloges straks fuld Kraft bak og Roret lagdes Bagbord, men alligevel stødte Skibene sammen, saaledes at Volmers Stævn og Styrbords Boug ramte Bagbords Laaring paa Cap Tarifa, der drev ned ad Floden med Tidevandet, skønt Maskinen kort forinden var sat frem over, og som havde en Drejning imod den sydlige Flodbred. Med Hensyn til Cap Tarifas Stilling var der ingen Tvivl, den drejede som anført lidt imod den sydlige Bred og var i Færd med at gaa til Ankers; den drev ned ad Floden med Tidevandet med Agterenden forrest; det var Ebbe og Strømmen havde en Fart af 1 eller $1^1/_2$ Knob.

Fra Cap Tarifas Side hævdedes det, at Volmer var blevet set i 2 eller 3 Kabellængders Afstand, og skønt Cap Tarifa med sin Dampfløjte gav fire Toner og Maskinen sattes i Gang fremover, kom Volmer frem og stødte imod Cap Tarifa som ovenfor anført. Det hævdedes imidlertid endvidere, at Cap Tarifas Agterlanterne havde brændt klart; den havde været anbragt c. 8 Fod indenbords og havde brændt 1 Time før Sammenstødet og brændte efter dette.

Dette bekræftedes af forskellige Vidner. Paa den anden Side førte Volmer forskellige Vidner paa, at den omtalte Lanterne aldeles ikke var blevet vist.

Dommeren Mr. Barnes, assisteret af the Elder Brethren, kom nu til det Resultat, at selv om den omtalte Lanterne maatte antages at have været anbragt paa det angivne Sted, havde den i al Fald ikke lyst tilstrækkelig i Sammenstødsøjeblikket til at advare det andet Skib. Dette Resultat støttedes væsentlig paa Udsagn af Personerne ombord i en Bugserbaad Sirdar, der havde været paa Stedet ved Sammenstødet. Den Forklaring, som disse Personer gav, og som Dommeren fandt at maatte tillæge Betydning, førte til at antage, at den omtalte Lanterne ikke havde været tilstrækkelig lysende til at advare. Dernæst havde det været en Pligt for Cap Tarifa i den Stilling, hvori den befandt sig, drivende med Strømmen skævt ned ad Floden, i god Tid og tydelig ved Signaler at gøre denne sin Stilling bekendt. Cap Tarifa maatte saaledes anses for alene at have Skylden i Sammenstødet.

Imidlertid var en Del af Skaden foraarsaget af Volmers Anker og dette havde ikke været anbragt i Overensstemmelse med de givne Anordninger; havde det været længere nedfiret end det var, vilde det ikke have gjort den Skade, det nu havde; og for saa vidt maatte Volmer anses for delvis skyldig i Skaden.

Dommen kom herefter til at lyde paa, at Cap Tarifa alene var skyldig i Sammenstødet; men det skulde gøres til Genstand for Undersøgelse, hvilken Skade Volmers Anker havde gjort ved at være, hvor det ikke efter Anordningen maatte være, hvorefter Registrar skulde bestemme,

om Volmer skulde være ansvarlig for hele denne Skade eller kun den halve. Parterne skulde dog have Frihed til senere at lade Retten afgøre dette sidste Ansvarsspørgsmaal.

Fra Sø og Land.

Opmærksomheden henledes paa den omstaaende under „Efterretninger for Søfarende" optagne Anordning om de fra 1. Januar 1901 gældende Signaler for Lods.

Kjøbenhavns Navigationsskole har i 3die Termin, som nu er afsluttet, indstillet:

Til den almindelige Styrmandseksamen 9 Elever. Til Styrmandseksamens 2den Afdeling 9 i Navigation, 9 i Geografi og Vejrlære, 7 i Engelsk og 10 i Søret og Handelsvidenskab. Alle bestode. Skolen begynder paany Torsdag den 3die Januar. Uformuende Elever faa Statsunderstøttelse som ved Landets andre godkendte Navigationsskoler. Skolens Program og alle nærmere Oplysninger faas ved Henvendelse til Skolen, Holmens Kanal Nr. 18.

Til Styrmandseksamen i Aarets 3die Termin bestod ialt følgende Antal Elever: 1ste Afdeling 57 (afvist 2), Tillægsprøve i Maskinlære 0; 2den Afdeling i Navigation 34, Geografi og Vejrlære 34, Engelsk 26 (afvist 1), Søret og Handelsvidenskab 32 (afvist 3).

I Aarets Løb bestode endvidere til Sætteskipperprøven 30, Fiskeskipperprøven 57; heraf 14 paa Færøerne.

Personalia.

Fhv. Skibsfører Christen Olsen af Marstal er afgaaet ved Døden.

Kapt. P. Christiansen fra Dpsk. Laura har overtaget Dpsk. Louise, hvorefter den midlertidige Fører, T. Rasmussen, er traadt tilbage i Stillingen som 1ste Styrmand.

Kapt. A. Jacobæus, der nu atter er rask, har igen overtaget Dampskibet Ceres, hvorefter den midlertidige Fører F. Jacobsen foreløbig stilles til Disposition.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

(Ufuldstændig paa Grund af Helligdagene.)

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 23. Decbr., bestemt til New Orleans. — Alexandra, Svensson, ankom til Stettin 21. Decbr. — Algarve, Borries, afgik fra Kbhvn. 25. Decbr., bestemt til England. — A. N. Hansen, Paaske, Her. — Antwerpen, Wulff, afgik fra Boston 22. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 7. Decbr., best. til New York. — Beira, Lunge, afgik fra Lissabon 20. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Cardiff 17. Decbr., bestemt til Genua. — Dagmar, Gade, ankom til Denia 22. Decbr. — Douro, Ørum, ankom til Cadiz 22. Decbr. — Florida, Koch, ankom til Kbhvn. 18. Decbr. — Garonne, Rasmussen, afgik fra Danzig 16. Decbr., bestemt til Bordeaux. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 8. Decbr., bestemt til Boston. — Hekla, Gundel, afgik fra New York 22. Decbr., bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Kofoed, er ankommen til Genua. — Island, Skjødt, i Dok. — Kentucky, Caroc, afgik fra New York 13. Decbr., bestemt til Christiania & Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til Horta (Azorerne, Maskinskade) 21. Decbr. — Loire, Rabe, afgik fra Kønigsberg 18. Decbr., bestemt til Rouen. — Louisiana, Jensen, i New Orleans. — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til Kbhvn. 21. Decbr. — Nicolai II, Michelsen, ankom til Kbhvn. 24. Decbr. — Norge, Knudsen, er ankommen til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Reval 21. Decbr. — Omsk, Müller, ankom til Kbhvn. 24. Decbr. — Seine, Staal, afgik fra Bordeaux 23. Decbr., bestemt til La Rochelle. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 14. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, ankom til Kbhvn. 24. Decbr. — Xenia, Holst, afgik fra New York 21. Decbr., best. til Christiania & Kbhvn.

Anglo Dane, Wiberg, pass. Holtenau 25. Decbr., best. til London. — Axelhuus, Sørensen, ank. til Throndhjem 25. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Ceres, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 16. Decbr. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 24. Decbr., bestemt til London. — Christianssund, Kjølsen, ankom til Kbhvn 24. Decbr., bestemt til Vestnorge. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 24. Decbr., bestemt til Danzig. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 26. Decbr., best. til Kbhvn. — Jolantha, Meyer, ankom til Kbhvn. 26. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Kasan, Hansen, ankom til London 23. Decbr., bestemt til Newcastle. — Kiew, Andresen, ankom til Libau 24. Decbr., bestemt til Hull. — Louise, Christiansen, ankom til Pillau 26. Decbr., best. til Hull. — Maja, Johnson, ankom til Danzig 21. Decbr., best. til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn 23. Decbr., bestemt til Vestnorge. — Moskov, Rohde, pass. Holtenau 25. Decbr., bestemt til Hull. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 25. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Hamburg 23. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Pregel, Olsen, ank. til Libau 19. Decbr., best. til Hull. — Thyra, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 25. Decbr., bestemt til Stettin. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Antwerpen 25. Decbr., best. til Kbhvn. — Vesuv, Iversen, ankom til Antwerpen 23. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Viking, Lorentzen, ankom til Libau 24. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Skalholt, Aasberg, afgik fra Liverpool 23. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Holar, Øst-Jacobsen, pass. Hanstholm 24. Decbr., bestemt til Libau. — Kursk, Møller, pass. Holtenau 26. Decbr., best. til London.

Esbjerg, Bentzen, afgik fra Malmø via Helsingborg 27. Decbr., bestemt til Grimsby. — Esbern Snare, Madsen, afg. fra Odense 27. Decbr., bestemt til Newcastle. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 27. Decbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 27. Decbr. via Svendborg og Aalborg, bestemt til Newcastle. — Lolland, Ankersen, er afgaaet fra Leith, best. til Odense. — Primula, Petersen, afgik fra Newcastle 26. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 26. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 26. Decbr. via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith.

Heimdal. Helga, Lagesen, ankom til Bilbao 19. Decbr. — Martha, Jørgensen, ankom til Newport 21. Decbr. — Elna, Møller, afgik fra Swansea 20. Decbr. — Therese, Løffler, ankom til Oran 24. Decbr.

Vesterhavet. Niobe, Schmidt, afgik fra Ghent 24. Decbr., bestemt til Cardiff. — Nancy, Mathiesen, afgik fra Stockholm 24. Decbr., bestemt til Riga. — Nautik, Mortensen, afgik fra Gøteborg 22. Decbr., bestemt til Canarerne. — Nora, Christensen, afgik fra Vejle 23. Decbr., bestemt til Riga. — Neptun, Gram, afgik fra Methil 21. Decbr., ank. til Esbjerg 23. Decbr. — Nerma, Knudsen, afgik fra Esbjerg 19. Decbr., ankom til Methil 24. Decbr. — Alfa, Nielsen, afgik fra Randers 22. Decbr., ankom til Memel 24. Decbr.

Dania. Lilly, Nielsen, afgik fra Pillau 21. Decbr., best. til Antwerpen. — Mary, Lorentzen, afgik fra Burntisland 22. Decbr., ankom til Esbjerg 24. Decbr.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Laura, Kallesen, afg. fra New York 18. Decbr. til Corinto. — Anna, Nielsen, prajet 3. Decbr. paa 32° N 19° W fra Cardiff til Rio Grande. — Gladstone, Nielsen, afgik fra Newcastle N S W 19. Decbr. til Taltal. — Doris Brodersen, Hansen, ank. til Bremen 21. Decbr. fra Samoa Øerne. — Nancy, Pedersen, afg. fra St. Johns N. F. 30. Novbr. til Pernambuco. — Amete, Nielsen, ankom til Barbados 21. Decbr. fra Marenham. — Embla, Jepsen, afg. fra Boness 19. Decbr., ank. til Laurvig 23. Decbr. — Thora, Thomsen, prajet 16. Decbr. paa 49° N 6° W fra Amsterdam til Macassar. — Anna & Emmy, Svarrer, afgik fra Methil 23. Decbr. til Frederikshald.

Rønne. Veset, Ølsted, ank. til Køge 9. Decbr.

Svendborg. Svafva, Nielsen, ank. til Heiligenhafen 17. Decbr. — Ludvig, Poulsen, ank. til Holmstrand 18. Decbr. — Venus, Jensen, ank. til Halmstad 18. Decbr. — Galathea, Madsen, ankom til Dieppe 18. December. — Olga Rasmussen, ank. til Leith 18. Decbr. — Valdemar, Købke, ank. til Kallundburg 19. Decbr. — Marie, Nielsen, ank. til Frederiksstad 19. Decbr. — Grønsund, Mikkelsen, ank. til Svendborg 24. Decbr. — Erik, Hoffmann, ankom til Christiania 23. Decbr. — Emanuel, Bentsen, pass. Helsingør for sydgaaende 23. Decbr.

Ærø. Henriette, Holm, ank. 17. Decbr. til Nakskov. — Ceres, Bager, ank. 19. Decbr. til Methil. — Agent Pe-

tersen, Frederiksen, ankom 19. Decbr. til Newport Mon fra San Sebastian. — Hansigne, Clausen, ank. 20. Decbr. til Gøteborg. — Harris, Torstenson, ank. 18. Decbr. til Harburgelke. — Mathæus Rickert, Lauritzen, ank. 18. Decbr. til Cherbourg. — Margrethe, Petersen, ank. 18. Decbr. til Kjøbenhavn fra Rostock. — Elna, Carlsen, ank. 18. Decbr. til Dahriet. — Anne, Jørgensen, afg. 18. Decbr. fra Kjøbenhavn til Aalborg. — Ingeborg, Svane, ank. 18. Decbr. til Holtenau paa Rejse fra Christiania til Itzehoe. — Mindet, Rasmussen, afg. 19. Decbr. fra Odense til Marstal. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 20. Decbr. til Granton. — Sylfid, Østermann, ank. 20. Decbr. til Skjelskør. — Anne, Jensen, ankom 21. Decbr til Kjøbenhavn. — Marie, Rasmussen, ankom 20. Decbr. til Kbhvn. — Apollo, Albertsen, afgik 20. Decbr. fra Kjøbenhavn til Sverrig. — Kodan, Andersen, indkom 19. Decbr. til Yarmouth (Isle of Wight) paa Rejse til Newport. — Alma Marie, Hansen, er ankommen til Staværn. — Kathinka, Rasmussen, ankom 20. Decbr. til Kjøbenhavn. — Ellen, Svane, er ankommen til Kalmar. — Hermod, Dreimann, indkom 23. December til Arendal paa Rejse til England. — Duen, Christensen, ankom 23. Decbr. til Travemünde. — Debora, Rasmussen, ank. 23. Decbr. til Moss. — Dorthea, Kristensen, ank. 22. Decbr. til Nakskov. Maren, Kristensen, ank. 24. Decbr. til Fovey. — Karoline, Kristensen, ank. 24. Decbr. til Fowey. — Marie, Raahauge, ank. 24. Decbr til Fowey.

Andre Sejlskibe. Martin, Hansen. ank. til Aarhus 23. Decbr. — Jensine, Olsen, ankom til Aarhus 22. Decbr. — Anna, Nielsen, ankom til Aarhus 21. Decbr. — Familien, Rasmussen, ank. til Aarhus 18. Decbr. — Thomas, Petersen, ankom til Aarhus 18. Decbr. — Freja, Andersen, ankom til Aarhus 14. Decbr. — Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. til Aarhus 22. December. — Mary af Lohals ankom til Aarhus 20. Decbr. — Mira af Bøjden ankom til Aarhus 20. Decbr. — Helge af Kolding ank. til Aarhus 18. Decbr. — Hjemmet af Bandholm ank. til Aarhus 17. Decbr.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er antørt for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Ved kgl. Anordning af 18de December 1900 er den kgl. Anordning af 5te Maj 1888 om Signaler for Lods fra 1ste Januar 1901 forandret saaledes:

Den Skibsfører, der ved Signal vil kalde Lods ombord, har dertil at benytte, efter Omstændighederne enten et eller flere paa en Gang af de nedenfor nævnte Signaler:

Om Dagen:

1. Handelsflaget med en hvid Kant omkring $^1/_5$ af Flagets Bredde, hejst paa Fortoppen;
2. Signalet P. T. „Behøver Lods", efter det internationale Signalsystem;
3. Det internationale Signalflag S. med eller uden Systemflaget (Svarstanderen) over;
4. Det internationale Afstandssignal, der bestaar af en Kegle med Spidsen opad med 2 Kugler eller kuglelignende Figurer ovenover.

Om Natten:

1. Et Blaalys afbrændt hvert 15de Minut:
2. Blink med et klart, hvidt Lys, eller et saadant vist netop over Rælingen med korte eller hyppige Mellemrum, i et Tidsrum af 1 Minut ad Gangen.

Isefjord. Hundsted. Uden for *Hundsted* Havn er bygget en Forhavn. Dybden i Inderhavnen (den gamle Havn), i Forhavnen og i Indløbet er 9 Fod.

Paa Inderhavnens N.-Moles Hoved brænder nu et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 Fod. Det vises fra et hvidt Fyrhus. 55° 57′ 57″ N. Br. 11° 51′ 5″ Ø. Lgd.

Paa Forhavnens N.-Moles Hoved, 80 Alen VSV. fra Fyret paa Inderhavnens N.-Moles Hoved, brænder et rødt, fast Fyr, der lyser Horisonten rundt. Flammens Højde: 16 Fod. Det vises fra en hvid, firkantet, 10 Fod høj Pæl.

Brændetid for begge Fyr: 1ste August—1ste Maj.

Det gamle Fyr er slukket

Østersøen. Rødsand. I Slutningen af Januar 1901 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen ved Farvandet ind til *Gjedser* Havn:

Klokketønden *„Rødsand SØ."* flyttes til en Plads S. for den gravede Rende over *Rødsand* ud for *Gjedser* Havn. Den beholder sin Form og Farve som Bagbords Mærke, og dens Plads bliver lidt V. for Fyrlinien, der leder gennem den gravede Rende, og c. 1,000 Alen fra den S.-ligste Tønde.

Fyrskibet *„Gjedser-Havn"* flyttes c. 1 Kml. VNV. hen. Det lægges i c. 4 Fv. Vand i Fyrlinien, der leder gennem den gravede Rende, c. 3,000 Alen fra Rendens S.-ligste Tønde, og c. 2,000 Alen fra Klokketønden.

Paa Klokketøndens nuværende Plads udlægges et hvidt Sømærke (Bagbords Mærke) med hvid Stage og 2 nedadvendte Koste.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Stockholm* er Fyrskibet *„Kopparstenarne"* inddraget den 16de December 1900.

Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Stockholm* er Fyrskibet *„Svenska Björn"* inddraget den 19de December 1900.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Lister Dyb N. Vraget af det paa *Rüst Sand* sunkne Fartøj er afmærket med en grøn Spirtønde med V.-lig Topbetegnelse. Den ligger i 16 Fod Vand, fra *List* V.-Fyr i NV. t. N. og fra *Røde-Klif* Fyr i N. t. Ø.

Weser. Hoheweg Fyr. Omtrent 2 Kbl. NØ. t. N. $^1/_2$ N. fra *Hoheweg* Fyr er anbragt en Vandstandsmaaler med grøn Cylinder. Den er afmærket med to grønne Stumptønder, mærkede *„Hoheweg Pegel"*. Det er forbudt at ankre i Nærheden.

Geestemünde. Paa *Geestemünde* Fiskehavns N.-Mole gives Taagesignal nu med Klokke, hvorpaa hver 20 Sekunder slaas Tre-Slag.

Norderneyer Seegat. I *Dovetief* er der nu knapt 6 Fod Vand ved daglig Lavvande og kun $4^1/_2$ Fod ved Springtids Lavvande. I *Schluchter* er der kun $4^3/_4$ Fod ved daglig Lavvande.

Holland. Texel Red. De to røde Spidstønder paa S.-Siden af *Texel* Red ere inddragne.

Zeegat van Texel. Malzwin. Sømineøvelserne i *Malzwin* ere endte. Afmærkningen ved Pladsen inddragen.

Zuiderzee. Oude Vlie. I *Oude Vlie* ere følgende Vagere udlagte:

En sort Vager Nr. 10 a med afkortet Kegle i 12 Fod Vand. 53° 6′ 29″ N. Br. 5° 10′ 55″ Ø. Lgd.

En rød Vager Nr. 15 med to Balloner i 11 Fod Vand. 53° 9′ 8″ N. Br 5° 10′ 7″ Ø. Lgd.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Zuiden. Ved *Zuiden* S.-Side er det hvide Fyr med Formørkelser paa Duc d'Albe Nr. 3 atter tændt. Paa Duc d'Albe Nr. 2 paa S.-Siden er det hvide Fyr med Formørkelserne midlertidig slukket; fra Duc d'Alben vises samme Fyr som for Vrag.

England. North Foreland. En ny og meget kendelig Skorsten er opført paa *North Foreland*, fra *Whitfield* Taarn i S. 5° V., 4 Kbl. og fra *North Foreland* Fyr i S. 75° V. 51° 22′ N. Br. 1° 25′ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Irland S.-Kyst. Kenmare River. Bark *„Ithuriel"* er sunken i 11 Fv. Vand, $1_{,1}$ Kml. N. 74° V. fra *Ormond Island* V.-Ende. En grøn Vragtønde er udlagt $^1/_2$ Kbl. S. for Vraget. 51° 49′,5 N. Br. 9° 47′,0 V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Portzic. I *Portzic* hvide, faste Fyr med hvidt Et-Blus hver 3 Minutter skal indsættes en Vinkel, hvori Fyret viser rødt, fast Fyr med rødt Et-Blus hver 3 Minutter. Den skal lyse fra Kysten Ø. for Fyret til N. 74° Ø. Lysævnen for de røde Blus er 21 Kml., for det røde, faste Lys 14 Kml.

Canada. St. Lawrence. Upper Traverse. Paa Bølgebryderer ved *Upper Traverse* ere de midlertidige hvide, faste Fyr slukkede og et midlertidigt hvidt, fast Fyr tændt paa NV.-Hjørnet af den hvide Fyrpasserbolig med rødt Tag. Flammens Højde: 45 Fod. Synsvidden: 12 Kml. 47° 19′ 55″ N. Br. 70° 16′ 10″ V. Lgd.

Newfoundland. St. Pierre and Miquelon. Ved *St. Pierre and Miquelon* ere følgende Tønders og Baakers Farve forandret saaledes: *Little St. Pierre* Baake er sort foroven, hvid forneden. *Zoe Bank* og *Flétan Rock* Tønder ere sort og hvid vandret stribede. *Bertrand Rock* Baake er sort og hvid vandret stribet. *St. Louis Bank* Tønde er sort. Ved *Chatte Rocks* er udlagt en sort Tønde.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New Hampshire. Portsmouth Harbor En Plade med $4^1/_2$ Fv. Vand ligger 6 Kbl. S. 30° Ø. fra *Odiornes Point* og S. 13° V. fra *Whaleback* Fyr.

Long Island Sound. Stratford Shoal. Taagesignalet med Klokke, der gaves fra *Stratford Shoal Middle Ground*, omtrent midt imellem *Stratford Point* og *Old Field Point* Fyr, naar Taagetrompeten var i Uorden, gives ikke mere.

New York Bay. Bay Ridge Channel. Lægteren, der var sunken i *Bay Ridge Channel*, er borttagen og Afmærkningen inddragen.

Delaware Bay. Joe Flogger Shoal Ø. Et Vrag ligger sunket ud for *Joe Flogger Shoal*, omtrent midt imellem Tønde Nr. $14^1/_2$ og Nr. 16.

North Carolina. Cape Fear River. Oak Island. *Oak Island* Redningsstation er flyttet $^{3}/_{8}$ Kml. N. 77° V. hen og ligger nu $1^{15}/_{16}$ Kml. N. 55° V. fra *Cape Fear* Fyr.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Porto Rico Ø.-Kyst. Palominos Island og Crab Island. Mellem *Palominos Island* og *Crab Island* findes mange grunde Steder, og Kortene ere upaalidelige. En 1 Kml. lang Grund med under 5 Fv. ligger med N.-Enden c. 2 Kml. Ø. for den Ø.-ligste *Piraguas Rock*. Mellem *Palominos Island* og *Largo Bank* er der en lille Sandø. Uden for *Fajardo Harbor* ligger et farligt Rev c. 1 Kml. N. for *Obispo Island*.

Jamaica. Port Royal. En rød Baake, *Davis*, uden Topbetegnelse, er opført paa SØ.-Siden af *Ship Channel*, 1 Kbl. N. 42° Ø. fra *Sphinx* Baake og S. 58° Ø. fra *Augusta* Fyr. 17° 57',7 N. Br. 76° 50',5 V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien V.-Kyst. Øen Giannutri. *Giannutri* Fyr viser midlertidig hvidt, fast Fyr.

Salerno. Manfredi. Fyrskibet ved Grunden *Manfredi* er atter udlagt.

Sicilien Ø.-Kyst. Augusta. Ved *Augusta* Havn er det røde Fyr ombyttet med et grønt Fyr og det grønne Fyr med et rødt Fyr.

Østerrig-Ungarn. Muggia. Sottile Pynt. Klokketønden ved Pynt *Sottile* er ombyttet med en Stumptønde med Cylinder. 45° 36' 29" N. Br. 13° 42' 56" Ø. Lgd.

Grækenland. Syra Ø. Øen Aspro N. En rød Klokketønde er udlagt i 25 Fod Vand c. 2 Kbl. NØ. for Øen *Aspro* N.-Pynt. 36° 23' 39" N. Br. 25° 0' 30" Ø. Lgd.

Patras. Ved *Patras* Havn er Belysningen nu saaledes:

Et grønt, fast Fyr paa Yderenden af Molen *Kalavrita*. Flammens Højde: 28 Fod. Synsvidden: 4 Kml. 19 Fod høj Fyrpæl.

Et rødt, fast Fyr paa Bølgebryderens SV.-Ende, lige overfor det foregaaende. Flammens Højde: 28 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Lille Fyrhus.

Et grønt, fast Fyr paa Bølgebryderens NØ.-Ende. Flammens Højde: 28 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Lille Fyrhus.

CARLSEN, NIELSEN & CO.,
CARDIFF,
Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.
Damp & Sejl.
• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.
*Telefon 155. * Telegrams Skandinav.*

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.

Min Klinik for
Hud- og Kønssygdomme
er flyttet fra Østergade til
Gammel Strand 36.
12—2. Tirsd. og Lørd. Aften 7—9. Søndag 11—1.
Hans Bonnesen, Læge.

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.

Københavns Børskurs d. 27. Decbr. 1900.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	108—	$^{1}/_{4}$	108	$108^{1}/_{4}$
Danmark			$91^{3}/_{4}$	$92^{1}/_{4}$
Norden	$122^{1}/_{2}$		$122^{1}/_{2}$	123
Kjøbenhavn			$104^{3}/_{4}$	105
Carl			$54^{1}/_{2}$	55
Dannebrog	$99^{1}/_{4}$	$^{1}/_{2}$—$^{3}/_{4}$	99	$99^{3}/_{4}$
Skjold			$71^{1}/_{4}$	$71^{3}/_{4}$
Urania	$80^{1}/_{4}$	$^{1}/_{2}$, 81	$80^{1}/_{4}$	$80^{1}/_{2}$
Union			$107^{1}/_{2}$	$108^{1}/_{4}$
Dampsk. af 1896			$101^{3}/_{4}$	$102^{1}/_{4}$
Østasiatiske	$107^{1}/_{4}$		107	108
Østersøen			—	—
Nordsøen			—	—
Torm			—	—
Gorm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			—	—
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			—	—
5% — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
$3^{1}/_{2}$% uopsig. Stats	$92^{1}/_{4}$		92	$92^{1}/_{2}$
$3^{1}/_{2}$% Husejer Kreditk.			$78^{3}/_{4}$	$79^{1}/_{2}$
$3^{1}/_{2}$% Kbhvns Kreditf.			$81^{1}/_{4}$	$82^{1}/_{4}$
4% — — 2. Serie	87		87	$87^{1}/_{4}$
4% — — 1. —			$90^{1}/_{4}$	$90^{1}/_{2}$
$3^{1}/_{2}$% Østift. Kreditf. 6 Ser.			$82^{3}/_{4}$	83
4% — — 7 —	$88^{3}/_{4}$		$88^{1}/_{2}$	89
$3^{1}/_{2}$% Landkreditk. 3 —	85		85	$85^{1}/_{2}$
Aktier.				
Nationalbank			132	$132^{1}/_{2}$
Privatbank			125	126
Landmandsbank			118	120
Handelsbank			117	$118^{1}/_{2}$
Grundejerbank	$103^{1}/_{4}$		103	$103^{3}/_{4}$
Burm. & Wain			$74^{1}/_{2}$	$75^{1}/_{2}$
Helsingørs Jærnsk.			—	—
Sukkerfabr.	$105^{3}/_{4}$	106	$105^{3}/_{4}$	106
Bryggeri Aktier	96		$95^{3}/_{4}$	96

Vekselkurser d. 21. Decbr. 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.80
London	18.18	18.18
Paris	72.55	—
Amsterdam	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 24. Decbr. 1900.

Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	—
$3^{8}/_{10}$% — Boden Kredit	92.60
5% Mexikanske 1899	98.70
5% Rumænske Stats	88.40
4% — — 1890	73.50

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Det Foren. Dampskibs." 136,000, „Danmark" 26,000, „Norden" 10,000, „Kjøbenhavn" 10,000, „Carl" 10,000, „Dannebrog" 16,000, „Skjold" 4,000, „Urania" 2,000, „Østasiatiske" 18.000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ETABLISHED 1892.

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,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa 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.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg".

Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: **Lund.**

N. C. BACH,

Skibsmægler.

Ekspeditør for Det forenede Dampskibsselskab,

Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

SØREN JENSEN'S

Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,

Holbergsgade 26,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Uniformer som civilt. Da jeg selv er Fagmand, kan jeg garantere for godt og solidt Arbejde, som udføres paa eget Værksted.

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, 1. **Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen. Ø. Telefon 35.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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.

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.

Th. Simonsens Eftf.
Tolbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for
Lanterner.

Er „Mossrose" Tobakken (den engelske) ægte, findes der paa hver Pakke fremtidigt **kun paatrykt Fabrikens Navn The Richmond Cavendish Company, Liverpool,** og **ikke** mere **nogen Agents Navn. Den ægte Mossrose erholdes** nu igen **overalt.** En gros kun hos Generalagenterne for Danmark:
Fr. Christensen & Philip.

Jensen & Petersen,
Tapetserer og Dekorator.
Skibsarbejde,
saavel Nyt som Reparationer udføres hurtig.
116, St. Pauls Kirkeplads 116.

VI BYGGE OG REPARERE
Jærn- & Staalskibe • Lægtere • Maskiner • Kedler
Prompte & billigt Overslag gives.
Værfter ved Strandmøllen og Hellerup.
Reparationsværksted i Frihavnen.
Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibsværftet, Kjøbenhavn,
Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi & Skibsbyggeri.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, **er der udlagt et Fyrskib,** der viser **hvidt Blinkfyr,** og hvorfra der med en Dampsirene gives **Taagesignal.**

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende, og som have et Dybgaaende af over 12 Fod (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at **Skibe, som losse i Aalborg og som have betalt den nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havnepengene,** som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

Udvalget for Havnevæsenet.

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

EMIL HAMMELEV,
TOLDBODVEJ 1.
FREMMEDE TRÆSORTER.
Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood & Mahogni i vellagrede Varer.
Stort Lager forefindes.

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, Øster Farimagsgade 4.

Husmann & Bjørnsen,
18, Nyhavn 18.
Mekanisk & elektrisk Etablissement.
*** Telefon 5598. ***

Nordisk Skibssalgs-Bureau
ved **Claus Christensen,**
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Wald. Petersen's
Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

H. B. MAYMANN,
REBSLAGER.
HELSINGØR.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.
Største Lager
af ferske, saltede og røgede Fedevarer.

INDHOLD: C. Kronmann. — Kollisionssag. — Fra Sø og Land. — Personalia. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende" har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn", Telefon Nr 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende" sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

454